

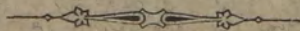
17270  
Высочайше учрежденная Особая Высшая Комиссія для  
всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ  
Россіи.

~~34287~~  
В. XI.



ОБЪ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОРГАНИЗАЦІИ  
ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫХЪ УСТАНОВЛЕНІЙ  
ВЪ РОССІИ.

А. Фроловъ.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.  
Государственная Типографія.  
1909.



27270

Высочайше учрежденная Особая Высшая Комиссія для  
всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ  
Россіи.



В. XI.

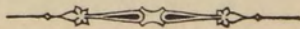


ОБЪ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОРГАНИЗАЦІИ

ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫХЪ УСТАНОВЛЕНІЙ

ВЪ РОССІИ.

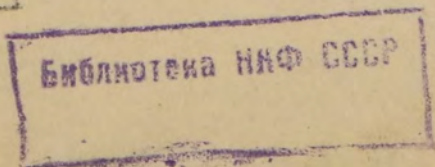
А. Фроловъ.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Государственная Типографія.

1909.



2

Всего вышло из печати 1000 экз. для  
распространения в библиотеках  
России.



В. XI.

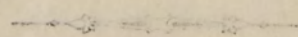
ОБЪЕДИНЕННАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ  
БИБЛИОТЕКА

ИМПЕРАТОРСКО-РОССИЙСКАЯ  
БИБЛИОТЕКА

ВЪ РОССІИ.

49448

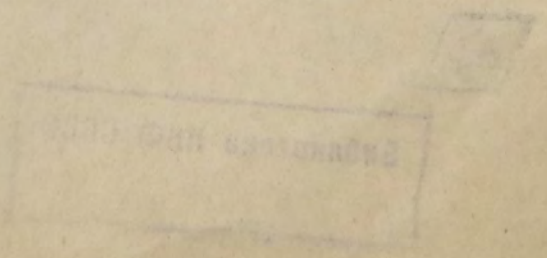
А. Фроловъ.



С. ПЕТЕРБУРГЪ.

Государственная Типография.

1909.



# ОГЛАВЛЕНІЕ.

	Стр.
Введеніе . . . . .	5
Очеркъ развитія административныхъ организацій желѣзно- дорожныхъ установленій въ Россіи . . . . .	9
Нѣкоторыя подробности, касающіяся существующей органи- заціи желѣзнодорожныхъ установленій . . . . .	149
Принципы административныхъ организацій въ желѣзнодорож- ныхъ установленіяхъ важнѣйшихъ иностранныхъ государствъ . .	180
Основы необходимой организаціи желѣзнодорожныхъ установ- леній въ Россіи . . . . .	229

## Приложенія:

Австрійскій желѣзнодорожный статуть 1896 г. . . . .	247
Положеніе объ эксплуатаціи прусскихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ 1895 г. . . . .	292
Итальянскій законъ объ организаціи управленія казенныхъ дорогъ 1908 г. . . . .	319



## ВВЕДЕНІЕ.

Когда на съѣздахъ, конгрессахъ или вообще во многочисленныхъ совѣщаніяхъ обсуждается вопросъ о значеніи для успѣха дѣла правильной его организаціи, обычно раздаются голоса, что не въ организаціяхъ суть, а въ людяхъ. Такъ было и на международномъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ при обсужденіи въ Лондонскую сессию 1895 г. доклада объ административной организаціи желѣзнодорожной службы. Ссылка одного изъ присутствовавшихъ на крылатые слова Дизраэли, что мы слишкомъ вѣримъ въ системы и мало заботимся о подборѣ людей, не осталась безъ вліянія и на самой резолюціи конгресса.

Такую точку зрѣнія оспаривать, конечно, трудно. Народная поговорка о святости законовъ и о лихости супостатовъ - исполнителей лучшее ей подтвержденіе. Однако, нельзя не признать, что перенесеніе центра тяжести вопроса изъ области улучшенія организацій въ область людского совершенствованія ничуть не приближаетъ насъ къ желаемой цѣли.

Пусть исполнители важнѣе организаціи! Что же изъ этого слѣдуетъ? Значить-ли это, что вопросами организаціи заниматься совсѣмъ не слѣдуетъ? Или, можетъ быть, занятія этими вопросами мѣшаютъ заботамъ о подборѣ персонала? На оба вопроса не можетъ быть иного отвѣта, кромѣ отрицательнаго. Для полного успѣха дѣла нужны и хорошіе исполнители, и хорошая организація. Эти двѣ стороны дѣла другъ друга не исключаютъ, а только до-

полняютъ. Спорить о томъ, что для успѣха дѣла важнѣй, организація или люди, такъ же бесплодно, какъ бесплодно было бы спорить, что для образованія растенія важнѣе, сѣмя или почва.

Люди—существа общественныя. Мы не знаемъ ихъ существованія иначе, какъ въ организаціяхъ. Исторія чело-вѣчества есть исторія организацій по преимуществу. Совершенствованіе людей есть медленный историческій процессъ смѣны поколѣній. Улучшеніе же организаціи способно иногда дѣлать чудеса даже и въ короткое время. Яркій примѣръ—Японія съ ея могучимъ расцвѣтомъ подъ вліяніемъ новыхъ культурныхъ государственныхъ формъ.

Все это справедливое вообще, не менѣе справедливо и въ примѣненіи къ желѣзнодорожному дѣлу. Контингентъ служащихъ на послѣднихъ такъ великъ, что, по справедливому замѣчанію предсѣдателя высшей комисіи по изслѣдованію желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи Н. П. Петрова, «на нихъ вполне отражаются физическія и умственные качества населенія». Вполне естественное и похвальное стремленіе къ подбору на желѣзныя дороги лучшихъ элементовъ населенія могло бы сопровождаться осязательнымъ результатомъ лишь въ томъ случаѣ, если зависимость успѣха отъ качества исполнителей была бы секретомъ, извѣстнымъ только однимъ желѣзнодорожникомъ. Въ дѣйствительности секретъ этотъ общеизвѣстенъ. Борьба за хорошихъ работниковъ, ослабляемая лишь ядомъ протекціонизма, идетъ по всему трудовому фронту, и здѣсь лишній разъ можно наблюдать исторію съ тѣмъ узкимъ одѣяломъ, которое, по выраженію Бисмарка, каждый дергаетъ къ себѣ.

Приступая къ изученію административнаго устройства русскихъ желѣзныхъ дорогъ, какъ оно сложилось исторически, въ связи съ положеніемъ того же вопроса за-



границей, мы, на основаніи только что сдѣланныхъ замѣчаній, должны признать исключительно важное значеніе для успѣха желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи за цѣлесообразной его организаціей, выясненіе основъ которой и является конечной цѣлью настоящаго труда.

Очеркъ развитія административныхъ организацій  
желѣзнодорожныхъ установленій въ Россіи.

Литература, относящаяся къ исторіи желѣзнодорожныхъ установленій въ Россіи, почти совершенно отсутствуетъ. Несколько страницъ, посвященныхъ этому вопросу, въ запискѣ о желѣзныхъ дорогахъ Императорскаго технического общества, также въ областномъ изданіи министерства путей сообщенія, буквально, вѣроятно, строкъ о собственномъ административной организаціи въ областныхъ провінціяхъ Николаевской и Варшавско-Бѣлостокской ж. д., едва есть во всей литературѣ, въ которой можно обнаружить лишь либо свѣдѣнія о назначеніяхъ и послѣдовательной смѣнѣ тѣхъ или другихъ административныхъ формъ въ русскихъ желѣзнодорожныхъ установле- ніяхъ. Свѣдѣнія эти настолько скудны и отрывочны, что приходится обратиться къ первоисточникамъ — къ официальнымъ документамъ.

По слѣду закона 1857 года и его продолженій, возможно возстановить составъ первоначальныхъ желѣзнодорожныхъ установле- ній и ихъ послѣдовательная измѣненія и дополненія, поскольку этотъ составъ нормировался закономъ. Но такъ какъ, съ одной стороны, много организацій, относящихся къ желѣзнодорожнымъ установле- ніямъ, возникли и вне законодательнаго порядка, а съ другой стороны, для исторіи учрежденій важны не одни факты, а, можетъ быть, еще важнѣе мотивы, приводившіе къ той или другой категоріи фактовъ, то пришлось обратиться къ пересмотру всѣхъ дѣлъ архива министерства путей сообщенія, обладавшихъ по своему заглавію дѣлъ какія либо указанія по научному вопросу. Такая архивная работа была тѣмъ необходима, что для оцѣнки творческой работы въ области организаціи интересны не только тѣ учрежденія, которыя суще-



## **Очеркъ развитія административныхъ организацій желѣзнодорожныхъ установленій въ Россіи.**

Литература, относящаяся къ исторіи желѣзнодорожныхъ установленій въ Россіи, почти совершенно отсутствуетъ. Нѣсколько страницъ, посвященныхъ этому вопросу, въ изданіи о желѣзныхъ дорогахъ Императорскаго техническаго общества, тоже въ юбилейномъ изданіи министерства путей сообщенія, буквально нѣсколько строкъ о собственной административной организаціи въ юбилейныхъ брошюрахъ Николаевской и Варшавско-Вѣнской жел. дор., вотъ почти и вся литература, въ которой можно почерпнуть какія либо свѣдѣнія о возникновеніи и послѣдовательной смѣнѣ тѣхъ или другихъ административныхъ формъ въ русскихъ желѣзнодорожныхъ установленіяхъ. Свѣдѣнія эти настолько скудны и отрывочны, что пришлось обратиться къ первоисточникамъ—къ оффиціальнымъ документамъ.

По своду законовъ 1857 года и его продолженіямъ возможно возстановить составъ первоначальныхъ желѣзнодорожныхъ установленій и ихъ послѣдовательныя измѣненія и дополненія, поскольку этотъ составъ нормировался закономъ. Но такъ какъ, съ одной стороны, многія организаціи, относящіяся къ желѣзнодорожнымъ установленіямъ, возникали и внѣ законодательнаго порядка, а съ другой стороны, для исторіи учрежденія важны не одни факты, а, можетъ быть, еще важнѣе мотивы, приводившіе къ той или другой категоріи фактовъ, то пришлось обратиться къ пересмотру всѣхъ дѣлъ архива министерства путей сообщенія, обѣщавшихъ по своему заглавію дать какія либо указанія по изучаемому вопросу. Такая архивная работа была тѣмъ необходимѣе, что для оцѣнки творческой работы въ области организаціи интересны не только тѣ учрежденія, которыя суще-

ствовали, независимо от того, насколько они имѣли право на это существованіе, но также и тѣ, которымъ хотя и не удалось родиться на свѣтъ Божій, но которыя имѣли за собой цѣлый рядъ глубокихъ мыслей, высказанныхъ въ пользу ихъ осуществленія.

Другими словами, исторія организацій только тогда и получаетъ надлежащее освѣщеніе, когда ряду фактовъ противопоставленъ такой же, параллельный первому, рядъ идей.

Только изъ сличенія этихъ двухъ рядовъ получается возможность критической оцѣнки нашего организаторскаго творчества за семидесятилѣтній періодъ существованія желѣзныхъ дорогъ.

Но здѣсь мы должны оговориться, что и разборка архивныхъ дѣлъ не даетъ желаемой возможности къ полному восстановленію картины той связи, какая была въ дѣйствительности между *стремленіями* и *осуществленіями*. Что тому причиной, скудость ли архивныхъ данныхъ, вялость ли организаторской мысли, или сознательное умаленіе значенія правильной организаціи на весь ходъ желѣзнодорожнаго дѣла—рѣшить затруднительно.

По времени функціонированія учрежденій и работы организаторской мысли, въ исторіи нашихъ желѣзнодорожныхъ установленій можно различать три періода или скорѣе три этапныхъ пункта. Первый періодъ открывается самымъ возникновеніемъ желѣзныхъ дорогъ. Второй періодъ протекаетъ подъ общимъ знаменемъ преобразовательной эпохи Императора Александра II. Наконецъ, этапнымъ пунктомъ третьяго періода является раздѣленіе компетенцій въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ между разными вѣдомствами.

Переносясь мысленно въ первый періодъ существованія желѣзнодорожныхъ организацій, мы погружаемся, главнымъ образомъ, въ міръ фактовъ, притомъ, въ большинствѣ случаевъ, не связанныхъ единой руководящей идеей. Напротивъ того, во второмъ періодѣ, который характеризуется исканіемъ лучшихъ формъ организацій, мы переносимся въ міръ идей, среди которыхъ доминируетъ, какъ руководящая идея, стремленіе ослабить чрезмѣрную бюрократичность управленія, но идеямъ этимъ, къ сожалѣнію, не отвѣчаютъ факты. Идеи оказываются безсильны воплотиться въ дѣйствительность.

Наконецъ, послѣдній періодъ, конецъ котораго, будемъ надѣяться, переживаемъ мы нынѣ, характеризуется тѣмъ, что въ современныхъ желѣзнодорожныхъ организаціяхъ не только не усматривается единства руководящей идеи, но даже наблюдается полное отсутствіе единства дѣйствій.

При описаніи дѣйствовавшихъ и существующихъ организацій, нужно имѣть въ виду собственно двѣ категоріи желѣзнодорожныхъ установленій: мѣстныхъ и центральныхъ. Но приходится коснуться еще и особыхъ желѣзнодорожныхъ установленій, которыя не могутъ быть отнесены ни къ тому, ни къ другому виду, и которыя по своему особому положенію могутъ быть названы *сверхцентральными*.

Первая русская желѣзная дорога—дорога отъ С.-Петербурга до Царскаго Села и Павловска—по своему малому протяженію, по своему сравнительно маловажному значенію, какъ дороги исключительно пригородной, не могла открыть эры въ исторіи развитія желѣзнодорожныхъ установленій.

Вся переписка по дѣламъ Царкосельской дороги производилась въ такъ называвшейся особенной канцеляріи главноуправляющаго путями сообщенія и публичными зданіями.

Когда окончательно созрѣла мысль о соединеніи Москвы и С.-Петербурга желѣзной дорогой, подлежащей сооруженію средствами казны, то естественно было бы исполненіе сего предпріятія поручить главному управленію путей сообщенія. Но принимая во вниманіе, что постройка желѣзныхъ дорогъ всюду, а въ Россіи въ особенности, была тогда дѣломъ новымъ, что въ частности возможность соединенія двухъ столицъ рельсовой колеей казалась вообще сомнительной и не предвѣщающей никакихъ выгодъ, что отрицательное отношеніе къ новому начинанію встрѣчалось даже среди большинства министровъ, станетъ понятнымъ стремленіе обставить новое дѣло особыми гарантіями для успѣшнаго его выполненія.

Всѣ главные распоряженія по сему дѣлу, а равно и наблюдение за правильнымъ его довершеніемъ были поручены, по Указу 1 Февраля 1842 г., особому комитету для устройства С.-Петербурго-Московской жел. дор., подъ предсѣдательствомъ Государя Наслѣдника, изъ главноуправляющаго путями сообщенія, министровъ: финансовъ, государственныхъ имуществъ, внутреннихъ дѣлъ, и другихъ лицъ. Сверхъ того при комитетѣ повелѣно быть тремъ членамъ отъ купечества по выбору, «собственно для совѣщаній съ симъ сословіемъ нужныхъ».

Такъ какъ во время постройки Николаевской жел. дор., длившейся девять лѣтъ, возникали предположенія о постройкѣ и другихъ дорогъ, то всѣ дѣла по этимъ предположеніямъ также направлялись въ этотъ комитетъ, а потому онъ съ 1852 года сталъ именоваться комитетомъ для разсмотрѣнія предположеній о сооруженіяхъ желѣзныхъ дорогъ. Въ 1856 году повелѣно именовать его главнымъ комитетомъ желѣзныхъ дорогъ. Въ 1858 году комитетъ этотъ, какъ исполнившій свое назначеніе, былъ упраздненъ съ направлениемъ дѣлъ въ комитетъ министровъ или въ совѣтъ министровъ. Однако, въ томъ же году былъ вновь учрежденъ комитетъ желѣзныхъ дорогъ, для предварительнаго обсужденія главныхъ мѣропріятій по частнымъ желѣзнымъ дорогамъ, состоявшій изъ предсѣдателя по Высочайшему назначенію, министра финансовъ, главноуправляющаго путями сообщенія и прочихъ членовъ по Высочайшему назначенію.

Комитетъ желѣзныхъ дорогъ былъ учрежденъ по инициативѣ главноуправляющаго путями сообщенія Чевкина, какъ средство борьбы съ Главнымъ обществомъ. Среди акціонеровъ и администраторовъ этого послѣдняго было много высокопоставленныхъ лицъ, имѣвшихъ большое вліяніе на государственныя дѣла. Такъ какъ иные изъ этихъ господъ нерѣдко свое вліяніе расточали въ своекорыстныхъ видахъ, то для противовѣса имъ главноуправляющій путями сообщенія былъ вынужденъ создать болѣе высокое, чѣмъ главное управленіе путями сообщенія, учрежденіе, подъ покровительствомъ котораго онъ могъ бы отстаивать интересы государственныя. Комитетъ желѣзныхъ дорогъ существо-

валь весьма долго. Онъ былъ упраздненъ только въ 1874 году, Но, будучи учрежденіемъ хотя и сверхцентральный, комитетъ желѣзныхъ дорогъ не являлся окончательной административной инстанціей. Дѣла, рѣшенныя въ немъ, во многихъ случаяхъ переходили въ комитетъ министровъ и тамъ вновь разсматривались при тѣхъ же главныхъ участникахъ, хотя и въ новомъ антуражѣ. Если вопросъ былъ очень сложенъ, представлялъ большую важность, вызывалъ большія разногласія, то дѣло не кончалось и въ комитетѣ министровъ, а разсматривалось еще въ совѣтѣ министровъ, т. е. въ такомъ совѣщаніи, гдѣ председателемъ былъ Самъ Государь, а участниками—министры и особо приглашенныя лица.

Чтобы закончить серію сверхцентральныхъ желѣзнодорожныхъ учрежденій, слѣдуетъ упомянуть о комитетѣ Сибирской жел. дор., учрежденномъ въ 1892 году. Комитетъ этотъ, имѣя председателемъ Государя Наслѣдника, состоялъ изъ министровъ: внутреннихъ дѣлъ, государственныхъ имуществъ, финансовъ, путей сообщенія, военнаго, морского и государственнаго контролера.

Предметомъ вѣдѣнія комитета было общее руководство дѣлами осуществленія Сибирской жел. дор., но безъ исполнительной власти, которая принадлежала на общемъ основаніи министерству путей сообщенія, и ближайшее руководство вспомогательными предпріятіями Сибирской жел. дор. (церкви, школы, поселенія). Рѣшенія комитета, а въ опредѣленныхъ случаяхъ соединеннаго присутствія изъ комитета и департамента государственнаго совѣта, вносились непосредственно на утвержденіе Государя.

Въ положеніи о комитетѣ Сибирской жел. дор. есть деталь, которую слѣдуетъ отмѣтить. Согласно положенія, въ рѣшеніи дѣлъ дозволялось участвовать только тѣмъ членамъ комитета, кои при слушаніи означенныхъ дѣлъ и сужденій находились. Это требованіе какъ бы наводитъ на мысль, что высокій составъ членовъ комитета самъ по себѣ не гарантируетъ отъ подачи голосовъ, при условіи неполной освѣдомленности въ обсуждаемомъ дѣлѣ.

Одновременно съ учрежденіемъ въ 1842 году комитета для устройства Московско-С.-Петербургской жел. дор., изъ состава его повелѣно было выдѣлить особую строительную комиссію, для ближайшаго надзора за сооружеиіемъ, для распорядительныхъ мѣръ и самаго производства работъ. Въ составъ комиссіи входили также оба главныхъ строителя Николаевской дороги Крафтъ и Мельниковъ.

Но этой строительной комиссіи не суждено было функционировать. Она была упразднена черезъ нѣсколько мѣсяцевъ, въ виду учрежденія при главномъ управленіи путями сообщенія департамента желѣзныхъ дорогъ (11 Августа 1842 г.), «для управленія и исполненія всего, до желѣзныхъ дорогъ относящагося». Департаментъ этотъ состоялъ изъ директора, вице-директора, канцеляріи, отдѣленій искусственнаго, хозяйственнаго и счетнаго. «При Департаментѣ на время сооружеиія жел. дор., собственно для разсмотрѣнія предположеній, проектовъ и смѣтъ по части технической и искусственной» состоялъ комитетъ изъ особаго числа членовъ Высочайше назначаемыхъ. Комитетъ этотъ былъ упраздненъ въ 1855 году.

Образованію департамента желѣзныхъ дорогъ законъ посвящаетъ весьма немного статей, но среди нихъ есть одна весьма многозначительная. «Порядокъ дѣйствій Департамента, гласить законъ, его права и обязанности, отвѣтственность и отчетность подчиняются общимъ правиламъ, для прочихъ департаментовъ Главнаго Управленія путями сообщенія и публичныхъ зданій установленныхъ».

И такъ, съ одной стороны предпринимается новое дѣло, имѣющее цѣлью ускорить сношенія, сократить пространство и время, новое дѣло, долженствующее произвести глубокой переворотъ въ условіяхъ экономическихъ, государственныхъ, бытовыхъ, а съ другой—исполненіе этого дѣла ввѣряется отжившему свой вѣкъ приказному учрежденію, умѣвшему смотрѣть на внѣшній міръ лишь съ точки зрѣнія буквы и формы, понимавшему каждое дѣло прежде всего какъ собраніе отношеній, рапортовъ и предписаній, вшитыхъ въ синюю обложку.



Такъ именно и смотрѣли на образованіе департамента желѣзныхъ дорогъ наиболѣе чуткіе и понимавшіе желѣзнодорожное дѣло современники.

Строитель Николаевской жел. дор. и бывшій затѣмъ министромъ путей сообщенія Мельниковъ слѣдующими словами характеризуетъ роль департамента желѣзныхъ дорогъ въ дѣлѣ постройки Николаевской дороги: «Ежели Государь остался бы при первоначальной идеѣ своей поручить построение Московской дороги Строительному Комитету, то по большинству состава Комитета изъ людей развитыхъ, благородныхъ, все дѣло велось бы на началахъ либеральныхъ, и я увѣренъ, что работы стоили бы по крайней мѣрѣ на 30% дешевле и были бы исполнены въ предположенный четырехлѣтній срокъ. Къ несчастью для дѣла и его исполнителей, Графа Толя не стало прежде еще, нежели было приступлено къ работамъ. Главноуправляющимъ путями сообщенія былъ назначенъ Графъ Клейнмихель, и къ его управленію было приспособлено построение Московской дороги. Тотчасъ учрежденъ былъ Департаментъ желѣзныхъ дорогъ, хотя строилась, да и имѣлась въ виду одна дорога. Департаментъ этотъ сталъ между Главноуправляющимъ и строителями, или лучше сказать, легъ тяжелымъ тормозомъ на строителей, и они вынуждены были терять болѣе времени въ перепискѣ и борьбѣ съ Департаментомъ, нежели сколько оставалось его для техническаго труда, по истинѣ большого, въ виду затруднительныхъ мѣстныхъ условій и неопытности молодыхъ офицеровъ. При этомъ отсутствіе какихъ либо правъ главныхъ строителей до такой степени, что на всякій, даже рублевый расходъ, слѣдовало требовать разрѣшенія Главноуправляющаго, а отсюда, кромѣ урона достоинства и слѣдовательно невольнаго охлажденія къ дѣлу, еще излишняя переписка и потеря драгоцѣннаго времени въ ожиданіи разрѣшеній. На дѣло легъ всей своей тяжестью Департаментъ, со всѣми обрядностями и формальностями нашей бюрократіи, мертвящей всякое живое дѣло».

Такова оцѣнка дѣятельности новорожденного департамента желѣзныхъ дорогъ, данная не какимъ нибудь одностороннимъ и поверхностнымъ критикомъ, а лицомъ, которое по своей слу-

жебной карьерѣ имѣло возможность оцѣнить учрежденіе со всѣхъ сторонъ, снизу и сверху.

Что касается эксплуатаціи Николаевской жел. дор., то, хотя таковая, по закону, согласно положенія объ управленіи дорогой, и была подчинена непосредственно главноуправляющему путями сообщенія, а департаментъ желѣзныхъ дорогъ, къ нескрываемому имъ огорченію (см. годовые отчеты департамента того времени), являлся при министрѣ простой канцеляріей по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, но, помня, что значилъ въ тѣ времена даже простой столоначальникъ, мы сумѣемъ оцѣнить значеніе департамента желѣзныхъ дорогъ для успѣшнаго хода эксплуатаціи правительственной дороги, даже и въ роли простой канцеляріи. Разсмотрѣніе проектовъ, смѣтъ, кондицій на торги, договоровъ, наконецъ, часто самая процедура сдачи торговъ—все это производилось въ департаментѣ, и такимъ образомъ, департаментъ имѣлъ возможность связать по рукамъ и ногамъ неподчиненное ему управленіе дороги. Впрочемъ справедливость требуетъ сказать, что если департаментъ и вносилъ большія осложненія въ дѣло постройки и эксплуатаціи желѣзной дороги, то эти осложненія вытекали не изъ факта существованія этого учрежденія и даже не были обязаны тому или другому подбору личнаго состава департамента, а были естественнымъ послѣдствіемъ общаго административнаго режима той эпохи. Какъ учрежденіе, департаментъ желѣзныхъ дорогъ былъ совершенно на мѣстѣ. Если вспомнить, что самая постройка Николаевской дороги производилась двумя независимыми другъ отъ друга дирекціями, съ мѣстопробываніемъ обѣихъ внѣ С.-Петербурга, то приходится признать, что министру было бы весьма затруднительно руководить подобными мѣстными учрежденіями, не имѣя подъ рукой отдѣла, занимающагося подготовительной работой, необходимой для принятія цѣлесообразныхъ рѣшеній.

Кромѣ вышеописаннаго участія департамента въ дѣлахъ сооруженія и постройки правительственныхъ дорогъ, на его долю выпала весьма важная, можетъ быть болѣе важная, чѣмъ

дѣятельность по правительственнымъ дорогамъ, функція по надзору за частными дорогами.

Въ первоначальномъ уставѣ (1836 г.) Царскосельской жел. дор. не содержалось никакого указанія относительно правительственнаго надзора за ней.

Позднѣйшимъ уставомъ, утвержденнымъ въ 1852 году, вопросъ о надзорѣ за Царскосельской жел. дор. былъ рѣшенъ весьма смѣло, совершенно въ духѣ эпохи.

«Для обезпеченія публики, гласилъ уставъ, относительно исправнаго и безопаснаго движенія по желѣзной дорогѣ, а равно для управленія технической частью и непосредственнаго завѣдыванія всѣмъ, что относится до порядка и благочинія, *назначается Правительствомъ особый Управляющій*. Управляющій въ общихъ своихъ дѣйствіяхъ и распоряженіяхъ по управленію дорогой совѣщается съ Правленіемъ. Никакое постановленіе по технической части и по движенію желѣзной дороги не можетъ быть приведено въ дѣйствіе безъ вѣдома Управляющаго.

По всѣмъ предметамъ, сопряженнымъ съ издержками, Управляющій представляетъ предварительныя вычисленія и смѣты на усмотрѣніе и утвержденіе Правленія. Въ случаяхъ, не терпящихъ отлагательства, Управляющій имѣетъ право разрѣшать немедленно, увѣдомляя о томъ Правленіе».

До сихъ поръ отношенія правленія и управляющаго установлены ясно и просто. Но что же будетъ, если какое нибудь существенное предположеніе управляющаго не будетъ одобрено правленіемъ? На этотъ вопросъ въ уставѣ есть опредѣленный отвѣтъ: управляющій «въ правѣ требовать, чтобы предположеніе его было внесено въ журналъ Правленія». А затѣмъ что? А затѣмъ управляющій «освобождается отъ всякой по сему предмету отвѣтственности». И больше ничего. Записывается въ журналъ въ назиданіе потомству и любителямъ архивной литературы.

Способъ надзора за частной дорогой, примѣненный на Царскосельской жел. дор., не сдѣлался прототипомъ для другихъ частныхъ дорогъ.

Въ 1856 году, по уставу Петергофской дороги, для наблюденія за исправнымъ и безопаснымъ движеніемъ на дорогѣ, управленіе технической частью и завѣдываніе всѣмъ, что относится до порядка и благочинія, предоставлено было Обществу назначать, съ согласія главноуправляющаго путями сообщенія, особливо управляющаго, но, независимо сего, для надзора со стороны правительства за правильностью и безопасностью движенія положенъ былъ еще особый приставъ, опредѣляемый главноуправляющимъ.

Но уже въ слѣдующій годъ, въ виду воспослѣдовавшаго утвержденія сооруженія первой сѣти дорогъ и устава новаго Общества, правительство признало необходимымъ составить общее положеніе объ инспекторахъ на частныхъ дорогахъ, которое и было издано въ 1857 году въ законодательномъ порядкѣ.

Инспекторамъ, подчиненнымъ департаменту желѣзныхъ дорогъ, по этому закону была предоставлена власть «наблюдательная и предупредительная, но не распорядительная, такъ какъ самыя распоряженія и дѣйствія должны зависѣть лишь отъ Управленія дороги».

Обязанности инспектора перечислены въ законѣ съ исчерпывающей полнотой.

Инспекторъ слѣдилъ за опредѣленіями и распоряженіями правленія дороги и наблюдалъ, чтобы не было отступленій отъ устава и правительственныхъ постановленій, дорога и сооруженія имѣли благонадежную прочность, содержались въ исправности, чистотѣ и удобномъ видѣ для безостановочнаго движенія, личный составъ для надзора за безопасностью движенія былъ достаточенъ и благонадеженъ, ремонтъ производился своевременно, тщательно и предусмотрительно для безопасности движенія, станціи содержались въ исправности и чистотѣ, а станціонные дома имѣли приличныя, по времени года, удобства для пассажировъ, подвижной составъ былъ устроенъ прочно и благонадежно, содержался въ исправности и чистотѣ, велся счетъ пробѣга, ремонтъ производился своевременно, число паровозовъ и вагоновъ соотвѣтствовало потребности движенія, распределеніе и отправленіе поѣздовъ было удобно для публики

и безопасно для движенія, скорость не превосходила намѣченнаго предѣла, не было произвольныхъ остановокъ, экстренные поѣзда допускались только въ случаяхъ дѣйствительной надобности, рабочіе поѣзда обращались въ удобное время, служащимъ были выданы инструкціи, неспособныя и неблагонадежныя лица не терпѣлись, со стороны управленія не допускалось никакихъ послабленій и всякая неисправность подвергалась взысканію, жалованье и рабочая плата выдавались своевременно, искры отъ паровозовъ не причиняли вреда пассажирамъ, грузу и сосѣдямъ, телеграфъ не передавалъ депешъ, кромѣ относящихся до дороги, движенія и управленія, съ пассажирами обращались вѣжливо, а въ случаѣ ослушанія, буйства пассажировъ высаживали ихъ изъ вагона, нагрузка, перевозка товаровъ и взимаемая плата были правильны.

Далѣе въ положеніи указано, что всѣ распоряженія правленія или управленія, имѣющія вліяніе на безопасность, правильность и удобство движенія, не могли быть приведены въ исполненіе безъ вѣдома и согласія инспектора.

Изъ приведеннаго перечня обязанностей инспектора видно, что его надзору была подвѣдомственна техническая, административная и отчасти хозяйственная сторона дѣла, т. е. эксплуатация во всемъ ея объемѣ. Инспекторъ не только слѣдилъ за *закономѣрностью* дѣйствиій правленія и управленія, но имѣлъ право входить и по существу въ дѣятельность этихъ учрежденій, т. е. слѣдилъ и за *цѣлесообразностью* таковой.

Посмотримъ, какими же средствами могъ инспекторъ осуществить свою «предупредительную власть».

Инспекторъ, замѣтивъ безпорядки, упущенія, говоритъ за конь 1857 года, *словесно* сообщаетъ свои замѣчанія управленію. Въ случаѣ непринятія мѣръ, инспекторъ обязанъ не далѣе сутокъ письменно сообщить свои замѣчанія правленію. Буде и здѣсь не послѣдуетъ удовлетвореніе, то доноситъ главному управляющему путями сообщенія, который *У*обращаетъ правленіе къ неотложному исполненію требованій правительства.

Здѣсь мы видимъ уже значительную эволюцію въ способѣ осуществленія инспекторской власти. Наивный способъ устава

Царскосельской жел. дор. разрѣшать конфликты правленія съ инспекторомъ путемъ простой регистраціи этого конфликта въ журналѣ замѣняется здѣсь апелляціей къ министру.

Затѣмъ, въ духѣ патримоніальныхъ отношеній того времени, заканчивается положеніе объ инспекторскомъ надзорѣ указаніемъ, что инспекторъ есть «посредникъ и ходатай за дорогу передъ мѣстными правительственными установленіями».

Большая подробность положенія о надзорѣ за частной дорогой 1857 г., проникновеніе инспекторскаго ока во всѣ уголки поднадзорной дороги, предоставленіе инспектору вязать и рѣшать всѣ дѣла, касающіяся безопасности движенія, должно было среди мѣстной желѣзнодорожной администраціи поставить институтъ инспекціи на высокой пьедесталь. Но, какъ часто это у насъ бываетъ, въ весьма гармонично скомпанованную законодательную симфонію, вдругъ, неизвѣстно зачѣмъ, врывается раздирающій ухо аккордъ. Такъ случилось и съ положеніемъ 1857 года. Къ нему было сдѣлано слѣдующее примѣчаніе.

«Инспекторъ получаетъ отъ казны полное по чину содержаніе и, сверхъ того, особый прибавочный по званію инспектора окладъ. Ему можетъ быть поручено и управленіе дороги, если на то послѣдуетъ *желаніе* Общества и согласіе Главноуправляющаго путями сообщенія; въ такомъ случаѣ онъ, по обязанности Управляющаго дорогой, получаетъ подлежащее, по соглашенію съ Обществомъ, вознагражденіе, а какъ инспекторъ, одинаковое по чину изъ казны содержаніе».

Изъ этого примѣчанія видно, что для инспектора въ матеріальномъ отношеніи весьма важно было добиться «желанія» Общества поручить ему управленіе дорогой. Само правительство вѣшало на своего инспектора ярлыкъ, «нанимаюсь въ управляющіе за сходное вознагражденіе». Сколько при такихъ условіяхъ нужно было инспектору стойкости, чтобы не заискивать, не угодничать передъ поднадзорной администраціей путемъ всяческихъ послабленій по службѣ, а въ случаѣ неуспѣха въ искательствѣ, не возмѣстить сторицей за перенесенное напрасно униженіе чрезмѣрной, разорительной для дороги требователь-

ностью. Двадцать восемь лѣтъ просуществовало это неудачное примѣчаніе. Отмѣна его произошла лишь въ 1885 году, по требованію государственнаго совѣта, который полагалъ, что совмѣщеніе въ одномъ лицѣ правительственнаго надзора за желѣзною дорогою и распоряженіе ею, по уполномочію Общества, которому дорога принадлежитъ, лишаетъ всякаго значенія правительственный надъ администраціей контроль и что хотя это правило примѣнялось на практикѣ весьма рѣдко, но самое существованіе въ законѣ такого правила, придаетъ должности правительственнаго инспектора ложное положеніе и можетъ служить для желѣзнодорожныхъ Обществъ поводомъ предполагать, что назначеніе правительственной инспекціи заключается въ содѣйствіи желѣзнодорожной администраціи, а не въ надзорѣ за правильностью ея дѣйствій.

Приведенная мотивировка необходимости отмѣны злосчастнаго примѣчанія—мотивировка, почти дословно принадлежащая государственному совѣту, заслуживаетъ быть отмѣченной. Замѣчательно утвержденіе, что совмѣщеніе должностей инспектора и управляющаго дорогою лишаетъ правительственный контроль всякаго значенія, между тѣмъ, какъ черезъ семь лѣтъ спустя, такое совмѣщеніе было установлено, какъ общее правило, и сохраняется по нынѣ, т. е. на протяженіи 17 лѣтъ. Замѣчательно опасеніе подать поводъ желѣзнодорожному Обществу думать, что назначеніе инспекціи—оказывать содѣйствіе желѣзнодорожной администраціи, тогда какъ законъ 57 года прямо указываетъ, что инспекторъ есть посредникъ и ходатай за желѣзную дорогу, а въ законѣ 58 года о главномъ инспекторѣ сугубо подчеркивалось объ обязанности главнаго инспектора «облегчать и упрощать сношенія и совѣщанія правленій и Правительственныхъ мѣстъ». Замѣчательно наконецъ утвержденіе, что на практикѣ самое совмѣщеніе примѣнялось весьма рѣдко, тогда какъ въ дѣйствительности на практикѣ оно не примѣнялось *никогда*, ибо имѣвшее мѣсто совмѣщеніе должностей управляющаго и инспектора на Царскосельской жел. дор. было основано не на законѣ 57 года, а на уставѣ 52 года, который давалъ совмѣщенію совершенно другой ха-

рактерьъ, ибо это совмѣщеніе совершенно не зависѣло отъ желанія или нежеланія Общества.

Такимъ образомъ, мы не погрѣшимъ противъ истины, если скажемъ, что законъ 57 года о совмѣщеніи не имѣлъ ни одного случая своего примѣненія. Законъ же, не имѣющій случаевъ примѣненія, не можетъ быть названъ ни вреднымъ закономъ, ни неудобнымъ, а единственно лишь не нужнымъ, бесполезнымъ. А потому въ мотивахъ его отмѣны звучитъ или недостаточная освѣдомленность, или даже нѣкоторая неискренность. Последнее объяснить весьма легко. Двадцать восемь лѣтъ министерство путей сообщенія предлагало всѣмъ желѣзнодорожнымъ Обществамъ своихъ инспекторовъ въ управляющіе и, несмотря на многія удобства для Общества въ такомъ совмѣщеніи, ни одно Общество не пожелало на него пойти. Такимъ образомъ инспектора, поставленные выше управляющаго дорогой, ни въ одномъ случаѣ не выдержали экзамена на право занятія инспектируемой имъ должности. Такое положеніе вещей было слишкомъ компрометантно для правительственной власти и ему слѣдовало положить предѣлъ.

На эпизодической сторонѣ примѣчанія къ закону 57 года мы умышленно такъ долго остановились не потому, что придаемъ большое значеніе lapsus'у въ этомъ законѣ, а потому, что неожиданныя послѣдствія этого lapsus'a приготовили весьма солидный фундаментъ для реформы инспекціи 1892 года.

Слѣдующимъ по времени мѣропріятіемъ было учрежденіе должности главнаго инспектора (1858 г.) частныхъ желѣзныхъ дорогъ. Главный инспекторъ являлся помощникомъ главноуправляющаго путями сообщенія по дѣламъ, относящимся до частныхъ дорогъ. Ему подчинялись всѣ инспектора частныхъ дорогъ и поручался высшій надзоръ за самыми дѣйствіями правленій. Правленіямъ предоставлялось относиться къ нему съ ихъ просьбами о посредствѣ или содѣйствіи. Вообще одна изъ первыхъ обязанностей главнаго инспектора облегчать и упрощать по возможности всякія сношенія и содѣйствіе правленію желѣзныхъ дорогъ и правительственныхъ мѣстъ. Письменные сношенія рекомендовалось главному инспектору устано-



вить со всевозможными упрощеніями и съ удаленіемъ всякаго напраснаго формализма, стремясь также къ достиженію главной цѣли его назначенія: внимательнаго наблюденія за порядкомъ, прочностью, правильностью и безопасностью частныхъ желѣзныхъ дорогъ и за возможнымъ ихъ развитіемъ, соотвѣтственно видамъ правительства и пользамъ общимъ.

Въ 1865 году была учреждена временно должность инспектора эксплуатаціи правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ, при чемъ министерствомъ была издана для него особая инструкція.

Должность инспектора правительственныхъ дорогъ учреждалась для введенія однообразія и правильности въ эксплуатаціи дѣйствующихъ и вновь открываемыхъ правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ. Власть инспектора была наблюдательная, а не распорядительная. Онъ слѣдилъ за исполненіемъ управленіями всѣхъ министерскихъ распоряженій, за содержаніемъ подвижнаго состава въ должномъ порядкѣ и за бережливостью въ расходованіи топлива и вообще имѣлъ надзоръ за правильностью и безопасностью движенія. Въ случаѣ упущеній инспекторъ доносилъ о нихъ министру вмѣстѣ со своими предположеніями о мѣрахъ къ устраненію упущеній. Во время осмотра линіи, сообщалъ начальству свои замѣчанія и доносилъ о нихъ министру. Въ случаѣ настоятельной надобности инспекторъ немедленно побуждалъ мѣстное начальство дороги къ приведенію въ порядокъ замѣченной неисправности и доносилъ по телеграфу министру. Инспекторъ представлялъ министру свои соображенія о развитіи движенія и о мѣрахъ къ увеличенію доходовъ и сокращенію расходовъ.

Какъ видно изъ приведеннаго перечня обязанностей инспектора правительственныхъ дорогъ, роль этого должностнаго лица является двойственной. Съ одной стороны онъ слѣдитъ за *законотрностью* дѣйствій начальника дороги и въ этомъ отношеніи его функція тождественна съ функціей инспектора частныхъ дорогъ—быть стражемъ интересовъ государства, поскольку они затрагиваются желѣзнодорожнымъ предпріятіемъ и поскольку можно предположить, что начальникъ дороги, увлеченный хозяйственной стороной предпріятія, можетъ войти

въ конфликтъ съ высшими государственными интересами, а съ другой стороны тому же инспектору не только дано право, но даже вмѣнено въ особую обязанность слѣдить за бережливостью. Слѣдовательно обязанности инспектора ни въ какой мѣрѣ не противопологаются обязанностямъ начальника дороги, какъ бы слѣдовало, а во всемъ имъ подобны. И нужно признать, что должность инспектора правительственныхъ дорогъ, въ томъ видѣ, какъ она запроектирована по закону 58 года, по существу недѣйственная, а по внѣшнимъ атрибутамъ блѣдное повтореніе должности начальника дороги, являлась совершенно безполезной, а потому и лишней.

Затѣмъ отмѣтимъ здѣсь, что въ 1865 году главное управленіе путями сообщенія было переименовано въ министерство путей сообщенія. Это повышеніе въ рангъ фактически не сопровождалось никакимъ увеличеніемъ компетенціи учрежденія. Скорѣе даже напротивъ, оно совпало съ изытіемъ изъ вѣдомства путей сообщенія телеграфныхъ установленій, перешедшихъ въ главное управленіе почтъ, переименованное въ то же время въ министерство почтъ и телеграфа. Цѣль передачи телеграфа въ другое вѣдомство была чисто полицейская, въ интересахъ наблюденія за частной корреспонденціей.

Перейдемъ теперь къ ознакомленію съ развитіемъ организаціи собственно мѣстнаго управленія желѣзной дорогою.

Въ первоначальномъ уставѣ Общества Царскосельской жел. дор., утвержденномъ въ 1836 году, въ отдѣлѣ «объ управленіи Общества», говорится о составѣ, правахъ и обязанностяхъ правленія и нѣтъ ни одного слова о томъ учрежденіи, которое нынѣ носитъ названіе управленія дороги. Тѣмъ не менѣе изъ журнала общаго собранія акціонеровъ 10 Мая 1838 года видно, что «для надзора за движеніемъ по дорогѣ, за содержаніемъ оной въ надлежащей исправности и наблюденіемъ за лицами, состоящими при ней, Правленіе сочло необходимымъ назначить уполномоченнаго. Исполненіе такой должности необходимо нужно было возложить на особу, пользующуюся личнымъ уваженіемъ и соединяющую въ себѣ познанія съ неутомимой дѣятельностью, съ назначеніемъ содержанія со-

образнаго съ возложеннымъ на него порученіемъ. Лицо, способное для занятія этого мѣста, пріискано и положено жалованье по 1.000 рублей въ мѣсяць».

Такимъ «уполномоченнымъ» былъ приглашенъ гражданскій инженеръ Фосманъ, въ дальнѣйшемъ именуемый управляющимъ дорогой. Этому перваго управляющаго на сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ постигла трагическая участь. Онъ погибъ при крушеніи поѣзда на станціи Царское-Село, въ Маѣ 1839 года, т. е. по прошествіи одного только года своего управленія дорогой.

Когда началась постройка Николаевской желѣзной дороги, то одновременно приступили и къ выработкѣ положенія объ управленіи эксплуатаціей будущей дороги. Для сего было признано необходимымъ командировать особыхъ лицъ за границу съ цѣлью изученія употреблявшихся въ разныхъ государствахъ Западной Европы пріемовъ управленія и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ. Лица, способныя, по мнѣнію департамента желѣзныхъ дорогъ, исполнить миссію, возлагаемую заграничной командировкой, должны были удовлетворять слѣдующимъ условіямъ. «Они должны были имѣть образованіе статистическое и понятіе объ администраціи, свободно изъясняться на французскомъ и нѣмецкомъ языкахъ и не имѣть большой склонности къ свѣтскимъ удовольствіямъ, не считать ниже себя входить въ отправленіе дѣйствительной службы по разнымъ частямъ полиціи. Посему полагается нужнымъ, чтобы лица сіи не имѣли военнаго чина», т. е. не были инженерами. Всего въ періодъ времени 1842—1844 годовъ, были командированы за границу—въ Германію, Австрію, Бельгію и Францію—четыре чиновника (Арапетовъ, Раухъ, Вагнеръ и Жлобицкій). Имъ дали весьма обширную программу для наблюденія. Составъ управленія, порядокъ зависимости, права и отвѣтственность каждаго служащаго, административно-полицейская часть (технической надзоръ за путемъ и подвижнымъ составомъ), часть коммерческая и тарифная и эксплуатационная (штаты), паспортная, административно-хозяйственная (топливо, жалованье, счетная часть), ремонтъ пути и сооруженій—вотъ въ главныхъ чертахъ пере-

чень предметовъ, предложенныхъ чиновникамъ для подробнаго изученія заграницей. Послѣдніе періодически присылали изъ заграницы рапорты о своихъ занятіяхъ, сообщали техническія новости, которыя затѣмъ отдавались на заключеніе такъ называемаго «Совѣщательнаго Инженера» Уистлера, признававшего обыкновенно всѣ эти новости давно извѣстными вещами. По возвращеніи въ Россію, сказанные чиновники привезли съ собою подробные отчеты и на основаніи собранныхъ матеріаловъ, въ теченіе 45—49 годовъ выработали полный уставъ С.-Петербурго-Московской жел. дор., заключающій въ себѣ положеніе объ управленіи, объ отчетности, о надзорѣ и правила для публики.

Для того, чтобы составить правильный взглядъ на совершенную командированными за границу чиновниками законопроектную работу въ той части, которая касается исключительно интересующаго насъ вопроса объ организаціи управленія, нужно умѣть оцѣнить трудность самой задачи, поставленной имъ на разрѣшеніе. А для этого полезно имѣть въ виду нижеслѣдующія соображенія.

Желѣзнодорожное предпріятіе заключается въ передвиженіи тяжелыхъ массъ съ большими скоростями. Для исполненія этого передвиженія требуются особой конструкціи пути и особой конструкціи подвижной составъ и двигатели. Такъ какъ малѣйшая неточность въ состояніи пути, подвижного состава или въ средствахъ сношенія (сигнализаціи) влечетъ за собой крушенія поѣздовъ, причиняющія не только громадный матеріальный ущербъ, но и стоящія кромѣ того весьма часто многихъ людскихъ жизней, то отсюда ясно, что управленіе желѣзной дорогой является функціею, во первыхъ, исключительно отвѣтственною, во вторыхъ, требующею техническихъ знаній. Но трудность желѣзнодорожнаго управленія еще не исчерпывается сказаннымъ. Дѣло въ томъ, что техника пути и техника подвижного состава суть совершенно разныя техническія спеціальности, и если каждый инженеръ имѣетъ теоретическую подготовку въ каждой изъ нихъ, то соединеніе практическихъ познаній по спеціальностямъ инженерной и механической бы

ваетъ весьма рѣдко. Но не это главное. Наибольшая трудность управленія дорогой заключается въ томъ, что дѣятельность дороги раскинута на сотни и даже тысячи верстъ. Какъ бы ни было сложно, разносторонне управленіе, напр., броненосцемъ, но онъ весь у начальника, какъ на ладони. Какъ бы ни были много-различны операціи большого завода, но и его при желаніи можно обходить хоть каждый день и, въ случаѣ экстренной надобности, управляющій заводомъ всегда успѣетъ прибыть въ любой пунктъ завода, чтобы лично оцѣнить положеніе и отдать нужное распоряженіе. На желѣзной же дорогѣ, передъ ея главнымъ руководителемъ ставится такая диллема: или замѣнить личный надзоръ все предвидящимъ регламентомъ, или раздѣлить линію на части, во главѣ которыхъ поставить особыхъ мѣстныхъ начальниковъ, которымъ и делегировать свою власть. Въ случаѣ второго рѣшенія и при условіи большой дробности дѣленія линіи, является новое затрудненіе—въ пріисканіи людей, которые могли бы объединять въ своемъ лицѣ все спеціальности желѣзнодорожной службы.

Трудности созданія административной организаціи желѣзной дороги не укрылись отъ глазъ чиновниковъ, командированныхъ для изученія этого вопроса за границу, и вотъ какъ они пытались ихъ обойти.

Центральное управленіе Николаевской дорогой и контроль за ней, по первоначальному проекту чиновниковъ, сосредоточивается въ департаментѣ желѣзныхъ дорогъ.

Вся остальная администрація заключаетъ четыре отдѣльные распорядительныя власти.

Власть инженерная завѣдуетъ колеей и сооруженіями, при чемъ территоріально дѣлится между двумя дирекціями.

Власть механическая завѣдуетъ паровозами и экипажами.

Власть хозяйственная завѣдуетъ запасными магазинами.

«Власть станціонная, читаемъ мы въ пояснительной запискѣ къ проекту устава, завѣдуетъ какъ частью полицейской, такъ и всѣми вышеупомянутыми предметами, но съ тою разницей, что эта власть не простирается уже на все протяженіе дороги или извѣстную часть ея, но ограничивается раіономъ станціи и въ

той мѣрѣ, въ какой эти предметы нужны собственно для правильного движенія на станціи. Эта правильность быть не можетъ, если станціонное начальство не будетъ имѣть право требовать непрекословнаго исполненія всего, что ему нужно для принятія и отправленія пассажировъ и кладей, отвѣтствуя уже передъ начальствомъ за требованія неправильныя, а потому необходимо, чтобы власти инженерная, механическая и хозяйственная, въ районѣ станціи находящіяся, состояли какъ бы въ зависимости отъ станціоннаго начальника, но вмѣстѣ съ тѣмъ доводили бы до свѣдѣнія своихъ спеціальныхъ начальниковъ о всѣхъ данныхъ имъ отъ станціоннаго начальника приказаніяхъ и объ исполненіи оныхъ, дабы съ одной стороны не замедляли движенія отговоркой, а съ другой—и станціонную власть держать въ контролѣ передъ высшимъ начальникомъ, однимъ словомъ такъ, что на станціи будетъ одинъ только распорядитель по части движенія: станціонный начальникъ, а спеціальныя власти будутъ ему вспомогатели и съ тѣмъ вмѣстѣ ближайшіе за нимъ наблюдатели, не останавливающіе однако никогда его распоряженій собственной властью».

Проектъ чиновниковъ, какъ видно изъ изложеннаго, обладалъ весьма крупнымъ недостаткомъ. Мѣстное управленіе дорогой оказывалось безъ головы, ибо ни для всей линіи, ни для отдѣльныхъ половинъ ея (дирекцій), не было установлено должности, которая держала бы всѣ нити управленія. Объединеніе всѣхъ сторонъ эксплуатаціи дороги имѣло мѣсто лишь въ департаментѣ желѣзныхъ дорогъ, т. е. въ учрежденіи центральномъ, имѣющемъ свои особыя задачи, отличныя отъ текущихъ повседневныхъ заботъ управленія дорогой. Далѣе, объединительная функція начальниковъ станцій, подчиненныхъ непосредственно департаменту, не была согласована съ элементарными законами административной техники, не терпящей многоначалія. Власти механическія, инженерныя и хозяйственныя въ предѣлахъ станціи подчинялись начальнику станціи, а за предѣлами ея—инымъ начальникамъ. Подчиняясь начальникамъ станціи, они въ то же время являлись надъ ними контролерами.

По разсмотрѣніи этой первой пробы пера послѣдовала резолюція главноуправляющаго, согласно коей преуказывалась слѣдующая іерархическая лѣстница: 1) главное управленіе путями сообщенія, 2) департаментъ, 3) двѣ дирекціи, изъ которыхъ каждая въ своемъ районѣ являлась бы полнымъ хозяиномъ всего дѣла, 4) начальники отдѣленій, которые въ своемъ районѣ также объединяють все дѣло, 5) начальники участковъ— съ тою же объединяющею властью въ предѣлахъ своихъ участковъ.

Въ виду этихъ директивъ, проектъ устава С.-Петербургско-Московской желѣзной дороги былъ вновь той же группой чиновниковъ переработанъ, но, по нашему мнѣнію, согласованъ съ полученными директивами только для видимости. Начальнику дирекціи въ переработанномъ проектѣ устава, по отношенію къ станціоннымъ начальникамъ, предоставлены права не распорядительныя, а лишь инспекціонныя, а власть механическая по прежнему осталась въ подчиненіи непосредственно департаменту.

Дальнѣйшая стадія выработки устава Николаевской жел. дор. заключалась въ назначеніи особаго комитета подъ предсѣдательствомъ товарища главноуправляющаго Рокосовскаго. Этотъ комитетъ учрежденъ былъ 19 Февраля 49 года, а уже 3 Ноября графъ Клейнмихель, въ виду непредставленія выработаннаго устава, письменно ставитъ на видъ Рокосовскому *нерадѣніе*.

Основы для устава были выработаны строителемъ Сѣверной половины Николаевской дороги и будущимъ министромъ Мельниковымъ, который полагалъ:

«Для быстроты и точности дѣйствій, столь необходимыхъ въ движеніи сложнаго механизма желѣзныхъ дорогъ, на которыхъ ожидается большая дѣятельность, необходимо: 1) чтобы начальникъ дороги, отъ котораго проистекають всѣ распоряженія, сколь можно непосредственно сносился съ послѣдними исполнительными инстанціями; 2) чтобы формы сношенія были опредѣленны и сколь можно упрощенны; 3) чтобы каждое лицо на дорогѣ имѣло опредѣленныя обязанности и степень власти

и столько же отвѣтствовало за злоупотребленіе своихъ правъ, какъ и за превышеніе ихъ». Кромѣ того, основываясь на сужденіяхъ, бывшихъ въ комитетѣ, Мельниковъ полагалъ, что дирекціи должно быть не двѣ, а одна. Эта дирекція дѣлится на 8 отдѣленій, начальникамъ коихъ подчинены всѣ службы за исключеніемъ службы сборовъ, дабы не отвлекать инженеровъ отъ ихъ главныхъ дѣлъ. Что касается дистанцій, то, при опредѣленіи ихъ протяженія, комитетъ исходилъ изъ необходимости ежедневнаго обхода дистанціи пѣшкомъ. Затѣмъ въ дѣлахъ комитета имѣется слѣдующая характерная для графа Клейнмихеля бумага, адресованная на имя предсѣдателя комитета: «Вслѣдствіе дошедшаго до меня свѣдѣнія, что допущено было преніе о томъ, чтобы въ Управленіи не было двухъ дирекцій, воспрещаю такое предположеніе».

Какъ ни грозень былъ этотъ окрикъ, однако, онъ замеръ безъ всякихъ послѣдствій. Весьма скоро послѣдовало новое предписаніе, коимъ признавалась уже одна дирекція.

Положеніе объ управленіи Николаевской жел. дор. было опубликовано 6 Августа 1851 года въ законодательномъ порядкѣ, въ видѣ опыта на 5 лѣтъ. Окончательно оно вылилось въ слѣдующей формѣ.

Управленіе дорогой находится подъ непосредственнымъ высшимъ начальствомъ главноуправляющаго путями сообщенія. Управленіе дорогой по всѣмъ частямъ ея содержанія и движенія сосредоточивается въ лицѣ начальника пути, который именуется начальникомъ Николаевской жел. дор. Начальнику дороги назначается одинъ помощникъ. При начальникѣ дороги для дѣлъ письменныхъ, техническихъ и счетныхъ полагается канцелярія въ составѣ трехъ столовъ: 1) столъ по личному составу и хозяйству дороги. Предметы занятій сего стола суть: а) всѣ дѣла по личному составу чиновъ и командъ, къ управленію дороги относящихся; б) всѣ дѣла по надзору за исполненіемъ всѣхъ изданныхъ для дороги установленій; в) торги, покупки, поставки и вообще всѣ распоряженія по хозяйственной части; 2) столъ искусственный: а) содержаніе въ всегдашней исправности и полнотѣ всѣхъ плановъ и чертежей дороги и ея



сооруженій; б) разсмотрѣніе и повѣрка проектовъ и смѣтъ, а въ случаѣ надобности, и составленіе ихъ на всѣ работы дороги и ея сооруженій и вообще всей технической и механической части; 3) столь счетный: контроль по перевозкѣ и отчетность въ вырученныхъ суммахъ и вообще завѣдываніе и отчетность по всѣмъ суммамъ, поступающимъ въ управленіе дороги.

Правитель канцеляріи назначался изъ гражданскихъ чиновъ, но могъ быть и изъ инженеровъ путей сообщенія. При управленіи состоялъ также механикъ, на обязанности котораго лежалъ постоянный осмотръ локомотивовъ и тендеровъ по всей дорогѣ и наблюденіе за ихъ содержаніемъ въ полной исправности, и вагенмейстеръ, который вѣдалъ тѣми же вопросами по содержанію вагоновъ и платформъ.

Линія дѣлилась въ административномъ отношеніи на четыре отдѣла: составъ дорожный (начальники отдѣленій, дистанцій, дорожная стража, мастеровые и рабочіе), составъ станціонный (начальники станцій, кассиры, станціонная команда, состоявшая изъ швейцаровъ, вѣсовщиковъ и сторожей), составъ подвижной (машинисты, кондуктора), составъ телеграфическій (сигналисты).

Дорожная стража, станціонная команда и телеграфисты имѣли военное устройство въ видѣ особыхъ ротъ.

Обязанности начальниковъ отдѣленій въ предѣлахъ ввѣренной имъ части дороги были тѣ же, какъ и начальника дороги.

При начальникѣ отдѣленія для письменнаго, техническаго и счетнаго дѣла полагалась канцелярія.

Въ обязанности канцеляріи начальника отдѣленія входили тѣ же предметы, какъ и въ канцеляріи начальника дороги.

Обязанность начальника дистанціи состояла въ непрерывномъ наблюденіи за исправностью ввѣреннаго ему пути и находящихся на этомъ протяженіи сооруженій.

На обязанности начальника дистанціи не лежало никакой письменной части. Въ случаѣ надобности въ письменномъ донесеніи, онъ долженъ былъ дѣлать это собственноручно.

Каждому начальнику дистанціи для дѣлъ чертежныхъ полагался одинъ кондукторъ.

Для постоянной охраны дороги и непрерывнаго ея надзора полагалась особая дорожная стража.

Для болѣе точной характеристики такъ называемаго состава дорожнаго, остается сказать, что отдѣленій было сперва назначено восемь, а затѣмъ къ концу опытнаго періода уменьшено до пяти. Дистанцій было сперва 34, а затѣмъ 24, протяженіемъ отъ 12 до 30 верстъ. Охрана была изъ 2 человекъ на версту, на текущій ремонтъ назначались на каждыя пять верстъ одинъ мастеръ и десять рабочихъ.

Составъ станціонный заключалъ въ себѣ четырнадцать станціонныхъ начальниковъ изъ гражданскихъ чиновъ, которые должны были «наблюдать за порядкомъ и благочиніемъ на станціяхъ живущихъ и лицъ, туда прибывающихъ, для чего начальникъ станціи имѣеть особую команду и жандармовъ, за приготовленіемъ поѣздовъ и вообще за исполненіемъ обязанностей машинистами, кондукторами и въ провѣркѣ отчетности».

Затѣмъ въ положеніи указано, что ежедневное число поѣздовъ пассажирскихъ опредѣляется въ двѣ пары и товарныхъ четыре, что пассажирскій поѣздъ состоитъ «изъ одной локомотивы», одного тендера, пяти пассажирскихъ вагоновъ, одного багажнаго и одного почтоваго, что число вагоновъ въ товарномъ поѣздѣ опредѣляется въ пятнадцать, что скорость пассажирскаго поѣзда должна быть  $37\frac{1}{2}$  верстъ. Наконецъ интересенъ еще слѣдующій совѣтъ: «Начальникъ старается, елико возможно, чтобы одинъ и тотъ же машинистъ постоянно находился при одной и той же локомотивѣ, такъ какъ при всемъ разнообразіи локомотивъ каждая изъ нихъ имѣеть нѣкоторыя особенности въ своихъ свойствахъ и только при постоянномъ обращеніи съ локомотивой машинистъ знакомится съ этими свойствами и достигаетъ практической вѣрности управленія».

Въ заключеніе слѣдуетъ напомнить, что управленіе Николаевской дороги было подчинено непосредственно главноуправляющему путями сообщенія, что причиняло немалое огорченіе департаменту желѣзныхъ дорогъ, сводя его роль на простую канцелярію при министрѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ.

Мы небезпричинно такъ подробно остановились на административномъ устройствѣ Николаевской жел. дор. Это устройство заслуживаетъ самаго полнаго вниманія. На всемъ протяженіи семидесятилѣтняго существованія желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, едва ли можно указать еще другой фактъ, гдѣ бы къ вопросу объ административной организаціи отнеслись бы такъ внимательно, какъ при выработкѣ устава Николаевской жел. дор. Почти четырехлѣтнее изученіе послѣдовательно четырьмя лицами заграничнаго административнаго устройства и въ особенности матеріалы, ими привезенные, дали твердую почву для выработки цѣлесообразнаго устава. Если и можно высказать упрекъ общей постановкѣ дѣла по выработкѣ устава, то развѣ въ томъ отношеніи, что изъ четырехъ лицъ, командированныхъ за границу, хотя бы одинъ долженъ былъ имѣть техническое образованіе. Навѣрно и среди военныхъ чиновъ корпуса инженеровъ путей сообщенія нашлись бы лица, не имѣвшія «слишкомъ большой склонности къ свѣтскимъ удовольствіямъ» и не считавшіе «ниже себя входить въ отправленіе дѣйствительной службы».

Изъ дѣлъ архивныхъ видно, что для ознакомленія съ административной организаціей въ иностранныхъ государствахъ была еще командировка при министрѣ Посетѣ, но по совершенно неисполнимой программѣ. Чиновнику Муханову было поручено изучить въ полугодовой срокъ въ семи государствахъ административныя устройства министерства путей сообщенія, въ связи съ общими административными мѣстными учрежденіями. Результатомъ этой командировки былъ трудъ Муханова, касавшійся одной только Франціи.

Возвращаясь къ уставу Николаевской жел. дор., должно сказать, что, не взирая на многія наивности съ нашей современной точки зрѣнія, встрѣчающіяся въ этомъ уставѣ, напр., опредѣленіе въ законодательномъ порядкѣ числа товарныхъ поѣздовъ ежедневнаго обращенія, въ общемъ уставъ оказался весьма стройнымъ и идейнымъ. Довольно сказать, что составители, сами не сознавая этого, предвосхитили систему такъ называемую американскую, неизмѣнно примѣняемую и по нынѣ въ

Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ. Эта система, сущность которой заключается въ сосредоточеніи всѣхъ спеціальностей (инженерной, механической и станціонной) въ рукахъ начальника отдѣленія дороги, встрѣтила недавно, со стороны анкетной желѣзнодорожной парламентской комиссіи въ Англіи, безусловное предпочтеніе передъ другой системой, принятой въ Англіи, Франціи и Россіи, согласно коей завѣдываніе упомянутыми спеціальностями предоставлено независимымъ другъ отъ друга агентамъ управленія, въ лицѣ начальниковъ службъ пути, тяги и движенія по принадлежности.

Положеніе объ управленіи Николаевской жел. дор. существовало почти въ неизмѣнномъ видѣ до 1868 года, т. е. до перехода дороги въ Главное общество. Само собою разумѣется, что, по мѣрѣ развитія движенія (а таковое шло весьма крупнымъ шагомъ), должны бы были соотвѣтственно развиваться и штаты, а этого однако не было. Утвержденный въ законодательномъ порядкѣ штатъ не такъ то легко было приспособлять къ капризному измѣненію условій желѣзнодорожныхъ перевозокъ. И вотъ, въ 1867 году начальнику Николаевской жел. дор. полковнику Зуеву оказалось уже болѣе не подъ силу работать съ архаическимъ штатомъ, и онъ вошелъ съ рапортомъ въ министерство о необходимости полной реорганизаціи дѣла. Зуевъ указывалъ, что при искусственномъ отдѣленіи канцеляріи фактически состоитъ три офицера, совершенно не справляющіеся со своимъ дѣломъ, которое касается ремонта пути, подвижного состава, топлива, новыхъ работъ, отчетности и статистики, между тѣмъ какъ на линіи скорѣе чувствуется избытокъ техническихъ силъ, въ лицѣ начальниковъ отдѣленій и дистанцій. Поэтому тѣ матеріалы, которые доставляетъ линія, управленіе не имѣетъ возможности разрабатывать и въ виду этого требуетъ ихъ готовыми, но для послѣдняго не оказывается достаточно средствъ и на линіи. «Улучшеніе предполагается сдѣлать, пишетъ полковникъ Зуевъ, посредствомъ общаго преобразованія Управленія, составленіе проекта коего возложено на самое Управленіе, но составленіе полнаго проекта преобразованія, для чего должны быть употреблены лучшія силы Управленія, замедляется недо-

статкомъ довольно способныхъ людей для веденія даже текущаго дѣла». Въ виду этого, начальникъ дороги предполагаетъ, не выходя изъ предѣловъ штатныхъ назначеній, сдѣлать слѣдующее преобразование. Сократить число отдѣленій съ шести на три, упразднить у начальниковъ отдѣленій ихъ помощниковъ и сократить число дистанцій съ 18 до 9, а за счетъ освободившихся суммъ усилить штатъ искусственнаго отдѣленія тремя офицерами и девятью чиновниками.

За годъ до этого рапорта открывался вновь построенный участокъ Курской дороги, отъ Москвы до Серпухова (92 вер.). Завѣдывать имъ былъ приглашенъ помощникъ начальника Николаевской жел. дор. инженеръ Клевецкій. Имъ былъ составленъ проектъ штатовъ въ общемъ по образцу организаціи Николаевской жел. дор. Та же организація была распространена на слѣдующій участокъ до Тулы. Но въ проектѣ штатовъ 68 года для всей Московско-Курской жел. дор. при начальникѣ дороги, кромѣ его помощника, уже появляются три инженера, завѣдующіе путемъ, подвижнымъ составомъ и движеніемъ, на линіи 4 начальника отдѣленія (вѣроятнo, пути), 2 инспектора движенія, 1 инспекторъ паровозовъ и 1 инспекторъ вагоновъ. Засимъ въ Высочайше утвержденномъ росписаніи окладовъ чиновъ Курской дороги уже встрѣчаются наименованія: «завѣдующій службой пути» и т. д., а на линіи по службѣ пути—начальники участковъ, по службѣ движенія—начальники отдѣленій при сохраненіи термина «инспекторъ».

Слѣдующей по времени постройки за Николаевской, хотя открытая и ранѣе ея, была дорога Варшавско-Вѣнская. Съ открытіемъ первыхъ участковъ было издано положеніе объ эксплуатаціи таковыхъ. Общее руководство оставалось за управленіемъ постройки, но при немъ создавалось особое управленіе эксплуатаціей. Управленіе состояло изъ директора, административнаго начальника (часть хозяйственная и полицейская), начальника движенія и счетной части. На линіи содержаніе пути и дорожная полиція возлагались на дистанціонныхъ инженеровъ, подчиненныхъ директору, осмотръ совмѣстно со станціонными комиссарами подвижного состава возлагался на глав-

наго механика, также подчиненнаго директору. Станціонные комиссары соединяли въ себѣ всѣ отрасли службъ. Они подчинены были вообще директору, въ частности въ вопросахъ движенія—начальнику движенія, въ вопросахъ пути—начальнику дистанціи. Такимъ образомъ эта система, заимствованная отъ сосѣдей нѣмцевъ, культивировала принципъ троевластія. Стремленіе къ объединенію всѣхъ сторонъ дѣла въ лицѣ начальника станціи породило подчиненіе его тремъ начальникамъ, изъ которыхъ два другъ отъ друга независимые (начальникъ движенія и начальникъ дистанціи).

Долго ли просуществовалъ такой строй—свѣдѣній не имѣется. Въ изданной по случаю 50-лѣтняго юбилея исторіи Варшавско-Вѣнской дороги совсѣмъ о немъ нѣтъ упоминанія. Изъ немногихъ строкъ, посвященныхъ этимъ изданіемъ свѣдѣніямъ объ административномъ устройствѣ дороги, мы узнаемъ, что, помимо правленія (такъ называемаго совѣта управленія), на Варшавско-Вѣнской дорогѣ существовала до 1892 года дирекція, съ широкими административными полномочіями, при чемъ было два самостоятельныхъ директора—технической и административной. Техническому директору (онъ же управляющій дорогой) поручено завѣдываніе технической частью и эксплуатацией. Административному же директору—управленіе транспортнымъ отдѣломъ, хозяйственнымъ, магазинами, контролем матеріаловъ и рекламационнымъ бюро.

Дѣла общія, касающіяся обоихъ директоровъ, должны были рѣшаться по взаимному согласію.

Когда въ 1892 году правительствомъ назначенъ былъ директоръ, управляющій Варшавско-Вѣнской дорогой (вѣроятно, здѣсь идетъ рѣчь о присвоеніи управляющимъ частными дорогами инспекторскихъ функцій), то дирекцію раздѣлили на два отдѣла, а именно: на управленіе финансами и на техническое управленіе и соотвѣтственно сгруппировали отдѣлы и службы, подчинивъ ихъ по принадлежности одни правленію, другіе—управленію.

Третья по очереди открытія изъ числа крупныхъ линій была С.-Петербурго-Варшавская жел. дор., сооруженная

Главнымъ обществомъ. Въ памятной книжкѣ Главнаго общества на 1859 годъ мы узнаемъ о существованіи въ немъ слѣдующей организаціи. Акціонеры выбираютъ совѣтъ управленія, который изъ своей среды избираетъ предсѣдателя. Часть совѣта пребываетъ въ Парижѣ, составляя такъ называемый Парижскій комитетъ. Исполнительную власть совѣтъ поручаетъ особому приглашенному главному директору (въ то время эту должность занималъ довольно извѣстный французскій инженеръ Колинъонъ). Главному директору подчинены два частные директора, одинъ—вѣдающій сооруженіемъ, другой—эксплоатаціей. Для разсмотрѣнія важнѣйшихъ проектовъ и предположеній при главной дирекціи состоялъ техническій комитетъ, въ которомъ предсѣдательствовали главный директоръ, членами были четыре русскихъ инженера путей сообщенія, оба директора и вице-директоры.

Частная дирекція по эксплоатаціи имѣла семь отдѣленій: 1) секретаріатъ, счетоводство, статистика, контроль сборовъ, 2) матеріальная часть, 3) подвижной составъ (проекты и заказы), 4) тяга и мастерскія, 5) ремонтъ пути и водоснабженія, 6) тарифы и претензіи, 7) движеніе.

Въ описываемое время въ эксплоатаціи была лишь линія С.-Петербургъ-Псковъ. Ремонтъ и наблюденіе за ней было поручено старшему инженеру (Мирецкому). Линія эта дѣлилась на два участка, начальникомъ одного былъ Ангель, другого—Петерсъ. Инспекторомъ эксплоатаціи былъ Алькіе. Какова функція этихъ четырехъ линейныхъ агентовъ, въ какомъ взаимоотношеніи они состояли, каковъ порядокъ подчиненности ихъ по отношеніи къ дирекціи—объ этомъ въ памятной книжкѣ нѣтъ ни слова.

Въ очеркѣ сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ, составленномъ Императорскимъ техническимъ обществомъ, мы, между прочимъ, узнаемъ, что въ 62 году на С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дорогѣ была введена французская организація съ пятью службами. Начальнику пути было подчинено 14 дистанцій, но вскорѣ подъ вліяніемъ Николаевской дороги были назначены четыре начальника отдѣленій. Вѣдали ли

эти начальники отдѣленій всѣми отраслями желѣзнодорожнаго дѣла, какъ на Николаевской желѣзной дорогѣ, или только тѣмъ, что относилось до службы пути, объ этомъ упоминанія въ очеркѣ нѣтъ. Вѣрнѣе имѣло мѣсто послѣднее.

Слѣдующая по времени открытія линія, сооруженная Главнымъ обществомъ, была Нижегородская. Изъ исторіи этой дороги, составленной инженеромъ Рербергомъ, мы узнаемъ слѣдующее.

При открытіи перваго участка въ 1861 году до Владиміра административное устройство было одинаково съ принятымъ на большинствѣ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, но въ 1863 году должность начальника службы движенія была уничтожена, общее управленіе службой перешло въ канцелярію директора дороги, мѣстное управленіе движеніемъ поручено начальникамъ дистанцій службы пути изданій и устроены подвижной контроль, начальникъ котораго завѣдывалъ конторою движенія. Въ 1865 году должность главнаго инженера подвижнаго состава и тяги была уничтожена, и служба эта подраздѣлена на два отдѣла: тягу и управленіе мастерскими для ремонта подвижнаго состава подъ вѣдѣніемъ особыхъ начальниковъ этихъ отдѣловъ. Что касается до службы ремонта пути и зданій, то устройство таковой осталось безъ измѣненія.

«Въ администраціи управленія дороги, говоритъ инженеръ Рербергъ, описанныя измѣненія не могутъ быть признаны вполне рациональными, но они были вызваны временными затрудненіями, и при энергіи, знаніи дѣла и опытности бывшаго въ то время директоромъ дороги И. Ф. Кенига, ставшаго лично во главѣ управленія движеніемъ, подвижнымъ составомъ и тягой, послужили во многихъ отношеніяхъ къ достиженію хорошихъ результатовъ. Впослѣдствіи при значительномъ развитіи движенія и по подготовкѣ служащихъ къ занятію высшихъ административныхъ должностей возобновлено прежнее устройство управленія съ тремя самостоятельными службами. Должность начальника службы движенія восстановлена въ 1862 году, а главнаго инженера подвижнаго состава и тяги въ 1872 году.»



Для освѣщенія причинъ измѣненій, происшедшихъ на Нижегородской желѣзной дорогѣ, полезно напомнить, что Кенигъ передъ назначеніемъ на Нижегородскую дорогу состоялъ на службѣ на Николаевской дорогѣ и введенная имъ на Нижегородской дорогѣ организація была почти полной копіей организаціи Николаевской дороги. Съ Нижегородской дороги Кенигъ ушелъ директоромъ Николаевской въ 1868 г., и одновременно съ этимъ на Нижегородской дорогѣ стали возстанавливать прежнюю организацію. Но интересно то, что, вступивъ въ управленіе Николаевской желѣзной дороги, перешедшей въ вѣдѣніе Главнаго общества, Кенигъ не сохранилъ существовавшего на ней административнаго строя, а, какъ видно изъ исторіи Николаевской дороги, вмѣстѣ съ переходомъ дороги въ Главное общество, послѣдовала и административная реорганизація на началахъ, принятыхъ на другихъ линіяхъ Главнаго общества, съ учрежденіемъ въ управленіи шести службъ: 1) пути и зданій, 2) подвижнаго состава и тяги, 3) эксплуатаціи (движенія и телеграфа), 4) контроля сборовъ, 5) магазиновъ, 6) топлива.

Почему Кенигъ, вступивъ въ управленіе Нижегородской дорогой, измѣнилъ французскую систему администраціи на американскую, а вступивъ въ управленіе Николаевской поступилъ наоборотъ, замѣнивъ американскую систему администраціи французской, объ этомъ ни въ литературѣ, ни въ архивахъ указаній не осталось.

Что французская административная система, примѣнявшаяся на другихъ дорогахъ Главнаго общества и имѣвшая, какъ извѣстно, своею главною особенностью раздѣленіе на линіи дѣлъ по спеціальностямъ между агентами разныхъ другъ отъ друга независимыхъ службъ, объединенныхъ лишь въ лицѣ одного управляющаго дорогой, далеко не пользовалась всеобщимъ признаніемъ—это видно, между прочимъ, изъ протокола особаго совѣщанія въ 1863 году подъ предсѣдательствомъ товарища главноуправляющаго путями сообщенія барона Дельвига для обсужденія мѣръ, которыя необходимо было принять на С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дорогѣ

для безопасности движенія. На совѣщаніи между прочимъ было указано, что необходимо подчиненіе въ техническомъ отношеніи отдѣльныхъ управленій пути, движенія и тяги на каждомъ отдѣленіи одному лицу, при чемъ было постановлено таковымъ лицомъ считать начальника отдѣленія пути, подчинивъ ему всѣ стороны дѣла, кромѣ ремонта подвижного состава.

Повидимому, эти соображенія были забыты, когда въ 1869 году вносился въ государственный совѣтъ проектъ преобразованія мѣстныхъ управленій правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ. Въ то время казна имѣла и строила три линіи: Москва-Курскъ (512 верстъ), Одесса-Кременчугъ (706 верстъ) и Кіевъ-Бирзула (620 верстъ).

Министерство путей сообщенія считало, что положеніе объ управленіи Николаевской желѣзной дороги не могло имѣть примѣненія къ этимъ тремъ линіямъ, въ виду того, что положеніе это предполагало участіе департамента желѣзныхъ дорогъ въ управленіи хозяйствомъ дороги, а также и потому, что въ то время, съ развитіемъ желѣзныхъ дорогъ, выяснились такія потребности, кои не были въ виду при составленіи означеннаго положенія. Поэтому министерство путей сообщенія предполагало составить управленіе изъ общаго управленія, службъ ремонта пути, движенія и подвижного состава и частей магазинной, телеграфной и врачебной, при чемъ начальникъ дороги подчинялся непосредственно министру путей сообщенія. Въ положеніи Николаевской желѣзной дороги отдѣльныхъ службъ и завѣдующихъ службами не было, по объясненію министерства, потому, что не было еще дознано опытомъ, какого рода администраціи потребууетъ пассажирское и товарное движеніе, ремонтъ же и содержаніе подвижного состава были сданы контрагенту. Затѣмъ на второй годъ эксплоатаціи завѣдываніе отправкой грузовъ было передано особому коммерческому агенту, а впослѣдствіи было признано болѣе соотвѣтственнымъ завѣдываніе товарной службой сосредоточить въ томъ же управленіи, для чего и была учреждена должность помощника начальника дороги, коему было поручено

распоряженіе товарнымъ отдѣломъ. Ремонтъ пути въ теченіе первыхъ трехъ лѣтъ производился подрядной системой, поставкой рабочихъ силъ и матеріаловъ, коими распоряжались мѣстные инженеры, а съ 54 года по 60 годъ весь ремонтъ былъ производимъ оптовымъ подрядчикомъ. Впослѣдствіи съ окончаніемъ этого контракта найдено было болѣе выгоднымъ ремонтъ пути и зданій предоставлять въ хозяйственное распоряженіе начальника дороги.

Все это официальное объясненіе непригодности положенія Николаевской желѣзной дороги производить впечатлѣніе сочиненнаго ad hoc.

Невѣрно указаніе на необходимость сотрудничества въ хозяйственной дѣятельности дороги департамента желѣзныхъ дорогъ, ибо въ положеніи о Николаевской дорогѣ ни слова о департаментѣ не говорится, и, если фактически это учрежденіе вторгалось въ хозяйственную жизнь дороги, то это происходило не въ силу закона объ управленіи Николаевской дорогой, а скорѣе вопреки таковому. Невѣрно указаніе, что для завѣдыванія товарной службой понадобилось учредить должность помощника начальника дороги, ибо должность эта была учреждена одновременно съ учрежденіемъ самого управленія Николаевской дорогой. Весьма недоказательна ссылка на подрядный способъ ремонта пути въ теченіе 1854—1860 годовъ, когда и первые три года и, что гораздо важнѣе, послѣднія восемь лѣтъ хозяйственному производству этого ремонта организація Николаевской дороги нисколько не препятствовала. Послѣднее станетъ еще яснѣе, если мы вспомнимъ жалобу начальника дороги Зуева на то, что у него линія обставлена инженерными силами даже избыточно. Единственно существенное различіе эксплуатаціи Николаевской дороги отъ другихъ современныхъ ей дорогъ заключалось въ подрядномъ способѣ ремонта подвижного состава. Но вопросъ о томъ, кто эксплуатируетъ Александровскій механическій заводъ, сама ли дорога, или подрядчикъ, въ вопросѣ объ организаціи самой дороги рѣшающаго значенія имѣть не можетъ, тѣмъ болѣе, что фактъ подряднаго производства ремонта подвиж-

ного состава самъ по себѣ требуетъ усиленія организаціи линейнаго надзора за подвижнымъ составомъ.

Какъ бы то ни было, но, послѣ состязанія на протяженіи почти двухъ десятилѣтій (1851—1869 г.г.) административныхъ системъ, американской и французской, побѣда осталась за послѣдней. Причина тому заключалась вовсе не тамъ, гдѣ ее указываютъ официальные интерпретаторы, не въ недостаткахъ американской системы, какъ таковой, а въ условіяхъ ея существованія за указанный періодъ времени. Съ одной стороны, мы видимъ организацію, закованную въ броню закона, лишенную вслѣдствіе этого всякой эластичности, всякой возможности приспособляться къ измѣняющимся внѣшнимъ условіямъ, съ другой стороны, ей противостоитъ организація, совершенно свободная, ни чѣмъ въ своемъ развитіи и совершенствованіи не стѣсняемая. Отсюда ясно, какъ бы хороша ни была первая, и какъ бы слаба ни была вторая, по истеченіи большаго или меньшаго времени существованія, вторая система должна оставить первую за флагомъ, что и случилось въ дѣйствительности.

Въ заключеніе слѣдуетъ упомянуть объ опытѣ особой организаціи, произведенномъ въ 1879 году обществомъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. Вотъ какъ описанъ этотъ опытъ и его послѣдствія въ докладѣ комиссіи графа Баранова въ государственный совѣтъ. Во главѣ управленія было поставлено центральное коллегіальное учрежденіе, составленное изъ начальниковъ службъ и другихъ лицъ по назначенію правленія, подъ предсѣдательствомъ особаго лица, поименованнаго предсѣдателемъ общаго присутствія. Рядомъ съ этимъ центральнымъ общимъ присутствіемъ организованы были мѣстныя присутствія изъ членовъ отъ каждой службы, дѣйствовавшихъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ самостоятельно по участкамъ дороги.

При такой организаціи управленія дороги коллегія совершенно уничтожала право личнаго распоряженія и личную отвѣтственность старшихъ служащихъ. Система эта (въ нѣсколько измѣненной формѣ) была позаимствована отъ Германскихъ

дорогъ почти въ то самое время, когда она и въ мѣстѣ ея изобрѣтенія признавалась нецѣлесообразной.

Переписка между частями управленія развилась до необыкновенныхъ размѣровъ, затыжки въ разрѣшеніи неотложныхъ вопросовъ сдѣлались хроническимъ явленіемъ, и, въ концѣ концовъ, разстройство дѣлъ дошло до того, что общество Юго-Западныхъ дорогъ принуждено было отказаться отъ примѣненія этой системы организаціи управленія дороги, спустя годъ послѣ ея введенія, и возвратиться къ обычной у насъ системѣ управленія дороги.

Чтобы положить предѣлъ подобнымъ опытамъ, дорого стоящимъ и самимъ дорогамъ и казнѣ, комиссія графа Баранова полагала необходимымъ утвердить въ законодательномъ порядкѣ основы существующей организаціи.

Перейдемъ ко второму періоду исторіи административныхъ установленій желѣзныхъ дорогъ, къ періоду, который подъ вліяніемъ общихъ преобразованій Императора Александра II характеризовался исканіемъ новыхъ административныхъ формъ и въ области путей сообщенія.

Начало этому исканію было положено (въ 1859 году) Высочайшей резолюціей на проектѣ преобразованія морского вѣдомства, сообщенной государственнымъ секретаремъ министрамъ для руководства.

Противъ объясненія, что «морское министерство, усиливая власть мѣстныхъ начальствъ, сокращая дѣлопроизводство, уменьшая личный составъ и обращая сберегаемыя отъ этого уменьшенія денежныя средства на увеличеніе окладовъ остающимся чинамъ, прежде всѣхъ приступило къ тому, къ чему рано или поздно приступятъ всѣ другія министерства въ приличныхъ для нихъ размѣрахъ», Государь собственноручно написалъ: *«и что Я поставлю въ примѣръ г.г. министрамъ и главноуправляющимъ, надѣясь и возлагая на ихъ попеченіе достигнуть того же по вѣрнымъ имъ управленіямъ».*

Два года спустя черезъ комитетъ министровъ вновь было сообщено всѣмъ министрамъ, что на докладѣ государствен-

наго секретаря о причинахъ медленности въ производствѣ дѣлъ поставлена Высочайшая резолюція.

*«Всѣ эти объясненія служатъ только новымъ доказательствомъ неудовлетворительности нашихъ бюрократическихъ формъ. Обращаю на это особое вниманіе г.г. Министровъ, чтобы по мѣрѣ возможности достичь результата, о которомъ объявлена Моя воля въ Совѣтъ Министровъ, т. е. упрощенія и децентрализаціи общаго хода дѣлъ».*

Во исполненіе Высочайшей воли закипѣла работа по составленію проектовъ преобразованій административнаго строя вѣдомства путей сообщенія. Составленіе предположеній о необходимыхъ административныхъ реформахъ было предложено самимъ департаментамъ, округамъ и вообще старшимъ чинамъ главнаго управленія.

Изъ представленныхъ проектовъ надлежитъ отмѣтить проектъ товарища главноуправляющаго путями сообщенія барона Дельвига, какъ касающійся желѣзныхъ дорогъ, и проектъ начальника округа инженера Андреева, какъ заключающій въ себѣ зерно весьма здоровой идеи.

Баронъ Дельвигъ, остановившись на томъ, что въ то время функционировали одновременно и независимо другъ отъ друга главный инспекторъ, департаментъ желѣзныхъ дорогъ и управленіе Николаевской желѣзной дорогой, полагалъ правильнымъ подчинить департаменту и управленіе Николаевской желѣзной дорогой и главнаго инспектора. Но, очевидно, чувствуя, что такую реформу едва-ли можно назвать «упрощеніемъ и децентрализаціей общаго хода дѣлъ», баронъ Дельвигъ предлагаетъ департаментъ желѣзныхъ дорогъ уничтожить во все, передавъ его функціи по принадлежности частью управленію Николаевской желѣзной дороги, а частью техническому комитету желѣзной дороги, учреждаемому съ этой цѣлью.

Инженеръ Андреевъ, указавъ на вредъ отъ централизаціи дѣлъ въ главномъ управленіи и отъ излишней спеціализаціи, благодаря которой каждое дѣло разсматривается въ трехъ департаментахъ (въ департаментѣ искусственныхъ дѣлъ, въ хозяйственномъ департаментѣ и въ департаментѣ проектовъ

и смѣть), рекомендуетъ эти центральные департаменты уничтожить вовсе, а въ замѣнъ ихъ завести пять мѣстныхъ департаментовъ, въ которыхъ разсматривались бы всѣ дѣла данной территоріи по принадлежности, т. е. замѣнить дѣленіе дѣла по специальностямъ дѣленіемъ дѣлъ по территоріямъ съ расположеніемъ соотвѣтственныхъ правительственныхъ органовъ (департаментовъ) не въ одномъ центрѣ (С.-Петербургѣ), а на мѣстахъ по принадлежности. Такимъ образомъ была бы избѣгнута проволочка времени по послѣдовательному разсмотрѣнію каждаго дѣла въ трехъ департаментахъ, а затѣмъ всякое дѣло рѣшалось бы при условіи полной освѣдомленности во всѣхъ мѣстныхъ особенностяхъ, чего не можетъ быть при разсмотрѣніи дѣлъ въ центральномъ учрежденіи.

Въ 1865 году министръ путей сообщенія Мельниковъ вошелъ въ государственный совѣтъ съ представленіемъ о преобразованіи центральныхъ учреждений министерства путей сообщенія, при чемъ вмѣсто трехъ департаментовъ (искусственныхъ дѣлъ, хозяйственнаго и смѣтъ и отчетовъ) предполагались два департамента: сухопутныхъ сообщеній и водныхъ сообщеній. Цѣль такой реорганизаціи заключалась въ томъ, чтобы каждое дѣло отъ начала до конца велось въ одномъ департаментѣ. Относительно департамента желѣзныхъ дорогъ въ представленіи было упомянуто, что, такъ какъ этотъ послѣдній не находится въ связи съ преобразованіями прочихъ департаментовъ, то о немъ будетъ особое представленіе.

Очевидно, что новая организація была навѣяна строемъ департамента желѣзныхъ дорогъ, гдѣ всякое дѣло, касавшееся желѣзной дороги, велось отъ начала до конца, не нуждаясь въ сотруди́нствѣ другихъ департаментовъ. Хотя такой строй имѣлъ уже за собой двадцатилѣтній опытъ, однако генералу Мельникову понадобилось два года для того, чтобы провести эту реформу черезъ государственный совѣтъ, гдѣ она встрѣтила много возраженій.

Преобразование департаментовъ на упомянутыхъ условіяхъ было утверждено въ 1865 году.

Лишь три года спустя состоялось обѣщанное представленіе о преобразованіи строя собственно желѣзнодорожныхъ установленій.

Указавъ на то, что при должности главнаго инспектора полагалось по штату всего два инженера, одинъ секретарь и нѣсколько писцовъ, министръ полагалъ, что или нужно создать при главномъ инспекторѣ особую канцелярію, изъявъ все инспекторскія дѣла изъ вѣдѣнія департамента желѣзныхъ дорогъ, или же должность главнаго инспектора упразднить, такъ какъ при настоящихъ средствахъ главнаго инспектора и отношеніи частныхъ инспекторовъ къ департаменту проявляются по дѣламъ частныхъ дорогъ недоразумѣнія, вредно вліяющія на ходъ дѣла. Въ виду этого министръ Мельниковъ полагалъ должность главнаго инспектора упразднить.

Что касается департамента желѣзныхъ дорогъ, то таковой, какъ сосредоточивающій въ себѣ все дѣлопроизводство по правительственнымъ желѣзнымъ дорогамъ и по инспекціи частныхъ дорогъ, по мнѣнію генерала Мельникова, является учрежденіемъ *центральнымъ*. Между тѣмъ департаментъ занимался хозяйственной дѣятельностью казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, составлялъ кондиціи, дѣлалъ вызовы, производилъ торги, заключалъ контракты, производилъ расчеты и платежи, разбиралъ претензіи. Слѣдовательно, заключаетъ министръ, департаментъ желѣзныхъ дорогъ, составляя учрежденіе центральное, вмѣстѣ съ тѣмъ поставленъ отчасти въ положеніе мѣстныхъ правленій правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ. Такая двойственность обязанностей, по мнѣнію министра, кромѣ усложненія дѣлъ самаго департамента и отвлеченія его отъ прямыхъ обязанностей, какъ центральнаго учрежденія, имѣетъ еще то важное неудобство, что ослабляетъ отвѣтственность правительственныхъ управленій желѣзныхъ дорогъ за успѣхъ и выгодность эксплуатаціи. Такимъ образомъ преобразование департамента желѣзныхъ дорогъ тѣсно связывается съ преобразованиемъ мѣстныхъ управленій желѣзныхъ дорогъ. Въ основу преобразования послѣднихъ положена



мысль, чтобы мѣстные управления усвоили возможно большую самостоятельность. Ученый комитетъ, который согласно преобразования 1865 года имѣлъ функціи главнымъ образомъ академическаго свойства (слѣдить за развитіемъ техники, командировать молодыхъ инженеровъ за границу для совершенствованія въ наукахъ, высшее завѣдываніе институтомъ инженеровъ путей сообщенія, изданіе журнала министерства путей сообщенія и т. п.), предполагалось переименовать въ техническій комитетъ съ расширеніемъ его функцій въ томъ смыслѣ, чтобы это учрежденіе явилось высшимъ совѣщательнымъ учрежденіемъ по разсмотрѣнію техническихъ проектовъ и предположеній, имѣющихъ связь съ техникой.

Должность инспектора эксплуатаціи правительственныхъ дорогъ, утвержденную только за четыре года передъ симъ, также предполагалось упразднить. Недостатки постановки инспекторской части вообще, по мнѣнію министра, сводились къ слѣдующему: 1) между отдѣльными инспекторами не было связи и потому дѣйствія ихъ не были достаточно объединены; 2) не было надлежащаго надзора за товарнымъ движеніемъ; 3) содержаніе инспекторамъ было недостаточное; 4) совмѣщеніе должностей инспектора и управляющаго являлось недопустимымъ. Инспектора, имѣя обширный кругъ занятій, не могли быть вмѣстѣ съ тѣмъ и управляющими дорогой безъ явнаго ущерба той и другой обязанности, въ особенности принимая во вниманіе, что въ одномъ и томъ жѣ лицѣ соединяются и распоряженія по дорогѣ и контроль надъ этими распоряженіями.

Министръ Мельниковъ предполагалъ создать инспекціи, обнимающія группы дорогъ, поставивъ во главѣ каждой группы старшаго инспектора. Всѣхъ такихъ группъ предполагалось восемь. Въ составъ каждой группы входило лицо, свѣдущее въ дѣлѣ передвиженій товарныхъ (комиссары по торговой части). Инспектора подчинялись министру, а дѣла инспекцій должны были вестись въ департаментѣ. Обязанности инспектора на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ—надзоръ за правильностью какъ устройства и эксплуатаціи, такъ и за

дѣйствіями управленій, а на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ— *содѣйствіе* управленіямъ сихъ дорогъ собственно по товарному движенію, въ связи съ примыкающими дорогами, и наблюденіе за надлежащимъ исполненіемъ установленнаго порядка для этого движенія.

Инспекція вовсе не должна вмѣшиваться въ распоряженія управленій, а ограничиваться только зависящимъ отъ нея содѣйствіемъ къ удобнѣйшему приспособленію къ товарному движенію.

На частныхъ дорогахъ устанавливался надзоръ во *всѣхъ* отношеніяхъ, а на правительственныхъ такой надзоръ признавался излишнимъ осложненіемъ и требовалъ бы особыхъ расходовъ тѣмъ болѣе, что правительственныя дороги и безъ того управляются лицами, пользующимися довѣріемъ и находящимися подъ надзоромъ министерства.

Новое положеніе объ инспекціи въ противоположность положенію 57 года изложено въ немногихъ пунктахъ, въ самыхъ общихъ чертахъ, безъ указанія на какія либо детали.

Одновременно былъ внесенъ и проектъ преобразованія мѣстныхъ управленій правительственныхъ дорогъ, о которомъ мы имѣли случай говорить ранѣе.

Переходя къ обсужденію основъ преобразованія желѣзнодорожныхъ установленій по проекту министра Мельникова, слѣдуетъ отмѣтить впервые категорически высказанное утвержденіе о необходимости отдѣлить въ центральномъ учрежденіи частно-хозяйственную сторону желѣзнодорожной дѣятельности отъ государственно-правовой, при чемъ эта частно-хозяйственная сторона присуща желѣзной дорогѣ совершенно независимо отъ того, кто дорогу эксплуатируетъ, частное лицо или казна. Смѣшеніе этихъ двухъ исключających другъ друга сторонъ желѣзнодорожнаго предпріятія признается вреднымъ для каждой изъ нихъ. За департаментомъ желѣзныхъ дорогъ, какъ за учрежденіемъ центральнымъ, признается функція только государственная. Вся хозяйственная сторона ведется исключительно мѣстными управленіями казенныхъ дорогъ,

чѣмъ возлагается на нихъ и все бремя отвѣтственности за хозяйственную постановку дѣла.

Признавая изложенную здѣсь точку зрѣнія министра Мельникова, какъ основанную на различеніи двухъ борющихся въ желѣзнодорожномъ предпріятіи началъ, безусловно вѣрной, нельзя того же сказать про самый пріемъ воплощенія этой идеи на практикѣ. Придатокъ къ мѣстному управленію правительственныхъ дорогъ въ видѣ инспектора, не имѣющаго функцій надзора за интересами государственными, поскольку они затрагиваются желѣзнодорожной эксплуатаціей, а лишь оказывающаго содѣйствіе управленію по вопросамъ товарнаго движенія, представляется мало понятнымъ. Съ перваго взгляда можетъ показаться, что этотъ инспекторъ есть нѣчто въ родѣ агента по привлеченію грузовъ съ примыкающихъ частныхъ дорогъ. Но вѣроятноѣе другое предположеніе. Въ ту эпоху, какъ извѣстно, еще не было законовъ, нормирующихъ подробности отношеній желѣзныхъ дорогъ къ товароотправителямъ. Отсюда масса неудовольствій и жалобъ, вызвавшихъ въ концѣ концовъ образованіе Барановской комиссіи, результатомъ дѣятельности которой было составленіе общаго устава желѣзныхъ дорогъ, нормирующаго отношенія желѣзныхъ дорогъ и ихъ кліентовъ. Такимъ образомъ роль инспектора правительственныхъ дорогъ должна была сводиться, повидимому, къ посредничеству между желѣзными дорогами и грузоотправителями въ вопросахъ такъ-называемаго желѣзнодорожнаго права. Въ этомъ смыслѣ должности инспектора правительственныхъ дорогъ нельзя было бы отказать въ извѣстномъ значеніи.

Что касается недостатковъ инспекціи частныхъ дорогъ, указанныхъ министромъ Мельниковымъ, то всѣ они сводятся, повидимому, къ одному: низкому уровню инспекторскаго персонала. Россія того времени вовсе не была такъ богата умственными силами, чтобы при одномъ дѣлѣ ставить двухъ человѣкъ: одного, чтобы дѣлать дѣло, другого, чтобы только смотрѣть какъ его дѣлаютъ. Всякій умѣвшій дѣлать дѣло шель на первое амплуа, а на долю второго амплуа оставались

лица, сами дѣлать настоящее дѣло не умѣвшія. При бѣдности въ инженерныхъ силахъ, въ ту эпоху быстрого роста желѣзныхъ дорогъ, все талантливое, энергичное шло на живое дѣло постройки и эксплуатаціи дорогъ, привлекавшее къ себѣ и своимъ внутреннимъ содержаніемъ и хорошимъ вознагражденіемъ, а на чиновничьи посты инспекторскаго надзора, естественно, оставалось лишь то, что оказывалось въ заднихъ рядахъ борьбы за существованіе. Что это было именно такъ, ярче всего доказываетъ приведенный выше фактъ игнорированія частными дорогами права, предоставленнаго имъ закономъ 57 года, совмѣщенія инспекторами должности управляющаго дорогой. Едва ли прибавка жалованья инспекторамъ и перегруппировка дорогъ въ инспекціяхъ способны были сколько нибудь существенно перемѣстить равнодѣйствующую инженерныхъ силъ изъ области дѣйствія въ область надзора.

Проектъ преобразованій Мельникова не получилъ осуществленія за оставленіемъ имъ министерскаго поста и за возвращеніемъ по этой причинѣ проекта для пересмотра графу В. А. Бобринскому.

Новый министръ весьма быстро составилъ и новый проектъ преобразованія министерства и внесъ его въ государственный совѣтъ въ 1870 году. Проектъ этотъ былъ построенъ на слѣдующихъ основаніяхъ. Въмѣсто трехъ департаментовъ (сухопутнаго, водяного и желѣзнодорожнаго) образуются управленіе шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній и управленіе желѣзныхъ дорогъ. Должность товарища министра упраздняется, но главные начальники управленій получаютъ права товарищей министра. Каждому изъ двухъ главныхъ начальниковъ полагается по два помощника. Техническая часть каждаго управленія находится подъ непосредственнымъ вѣдѣніемъ главнаго начальника, а распорядительная—въ вѣдѣніи помощника подъ руководствомъ главнаго начальника.

Для предварительнаго обсужденія дѣлъ и вопросовъ по устройству и развитію путей сообщенія и улучшенію существующихъ о нихъ постановленій учреждается совѣщатель-

ный комитетъ подь предсѣдательствомъ министра и при непремѣнномъ участіи главныхъ начальниковъ. Дѣла въ совѣщательный комитетъ вносятся каждый разъ по приказанію министра.

Такъ какъ съ перваго взгляда кажется, что функціи совѣщательнаго комитета тождественны съ функціями совѣта министра, то слѣдуетъ пояснить, что въ совѣщательный комитетъ предполагалось вносить дѣла только техническаго характера. Въ составъ совѣщательнаго комитета входили и представители другихъ вѣдомствъ. Повидимому, это былъ первый шагъ на пути введенія въ организацію министерства путей сообщенія представительства интересовъ другихъ вѣдомствъ.

Одновременно былъ внесенъ проектъ о преобразованіи инспекторской части. Сущность его слѣдующая.

Учреждается должность окружныхъ инспекторовъ по эксплуатаціи и постройкѣ, вѣдѣнію которыхъ подлежатъ цѣлыя группы желѣзныхъ дорогъ. Для надзора же за отдѣльными дорогами, входящими въ эти группы, назначаются участковые инспектора. Для наблюденія за грузовыми операціями создается должность комиссара. Наконецъ въ помощь окружнымъ инспекторамъ полагаются инженеры для техническихъ занятій. Кругъ обязанностей инспекціи остается прежній.

Проектъ графа В. А. Бобринскаго встрѣтилъ въ государственномъ совѣтѣ большія препятствія къ своему осуществленію. Государственный совѣтъ, по предварительному обзрѣнію въ департаментѣ законовъ проекта преобразованія, находилъ, что основанія проектируемыхъ преобразованій во многомъ различествуетъ отъ главныхъ началъ, принятыхъ тогда въ общемъ учрежденіи министерствъ: такъ вмѣсто существующихъ въ прочихъ вѣдомствахъ департаментовъ предлагается учредить для каждой части министерства путей сообщенія на совершенно особыхъ условіяхъ почти самостоятельныя управленія съ предоставленіемъ главнымъ начальникамъ ихъ правъ, значительно превышающихъ власть прежнихъ директоровъ. Въ виду важности и общаго значенія такихъ исключительныхъ мѣръ, которыя могли бы имѣть до извѣстной степени

вліяніе и на образованіе прочихъ министерствъ, проектъ преобразованія былъ переданъ во II отдѣленіе Собственной Его Величества канцеляріи для предварительнаго разсмотрѣнія его въ особой комиссіи изъ членовъ отдѣленія и представителей всѣхъ министерствъ.

Однако министръ графъ Бобринскій не нашель возможнымъ ждаты утвержденія своего проекта въ законодательномъ порядкѣ и въ томъ же 1870 году вошелъ со Всеподданнѣйшимъ докладомъ, въ которомъ, ссылаясь на то, что особая комиссія по разсмотрѣнію проекта встрѣтила главныя возраженія противъ замѣны директоровъ департаментовъ главными начальниками управленій, находилъ возможнымъ, въ виду спѣшности дѣла преобразованія, оставить пока директоровъ департаментовъ для распорядительной части, а для технической—техническо-инспекторскую часть, но для общаго завѣдыванія департаментами съ техническими комитетами полагалъ необходимымъ имѣть особыхъ лицъ, поставленныхъ выше директоровъ и завѣдующихъ означенными комитетами съ правами, какія присвоены по штату военнаго министерства главнымъ начальникамъ. Такія должности уже были учреждены по докладу 1869 года, и разрѣшено было завѣдываніе дѣлами желѣзныхъ дорогъ барону Дельвигу, а дѣлами шоссеиныхъ и водныхъ сообщеній князю Щербатову. Польза этой мѣры, по заявленію графа Бобринскаго, оправдывалась на опытѣ, ускоряла разрѣшеніе дѣлъ правильнымъ распределеніемъ занятій между технической частью и распорядительной, улучшивъ надзоръ за сооружеиіемъ и давъ возможность министру и означеннымъ лицамъ, не отвлекаясь текущими дѣлами и формальностями, обратить вниманіе и заботы на существующія потребности путей сообщенія.

Для характеристики главныхъ начальниковъ, какъ этотъ институтъ вылился въ проектѣ графа Бобринскаго, довольно сказать, что они лишь тѣмъ отличались отъ товарищей министра, что кругъ дѣятельности послѣднихъ по закону опредѣляется по усмотрѣнію министра. Права же и обязанности упомянутыхъ главныхъ начальниковъ были точно очерчены

въ самомъ положеніи объ образованіи министерства путей сообщенія.

Предположенія графа Бобринскаго были Высочайше одобрены 31 Декабря 1870 года въ видѣ опыта на три года съ тѣмъ, чтобы по истеченіи этого срока объ окончательномъ утвержденіи этихъ предположеній было представлено въ законодательномъ порядкѣ.

Существуетъ афоризмъ, что въ области организаторскаго творчества русскихъ администраторовъ лишь то долговѣчно, что получаетъ существованіе на короткое время, въ видѣ опыта.

Прекраснымъ доказательствомъ этому наблюденію служитъ организація центральныхъ учрежденій министерства 70 года. Допущенная въ видѣ опыта на *три* года, она съ постепеннымъ наслоеніемъ разныхъ дополненій и измѣненій просуществовала почти *тридцать* лѣтъ, такъ какъ только въ 99 году была замѣнена другой нынѣ дѣйствующей организаціей, введенной уже не въ порядкѣ верховнаго управленія, а въ порядкѣ законодательномъ. Такой длительности опытнаго періода весьма способствовали два обстоятельства: 1) Высочайшимъ повелѣніемъ 70 года министру было предоставлено дѣлать въ штатѣ центральнаго управленія измѣненія, какія окажутся необходимыми по требованію обстоятельствъ и перемѣнамъ въ кругѣ обязанностей управленій, но не выходя изъ общей суммы, по штату назначенной; 2) въ распоряженіи министерства путей сообщенія на усиленіе личнаго состава оказываются не только штатныя суммы, назначаемаыя въ общебюджетномъ порядкѣ, но также и отчисленія отъ строительныхъ суммъ казенныхъ построекъ, а равно и отъ постройки и эксплуатаціи частныхъ дорогъ (на содержаніе инспекцій).

Высочайше утвержденное въ 70 году положеніе объ организаціи министерства путей сообщеній отличалось болѣе по внѣшности, чѣмъ по существу, отъ проекта, внесеннаго графомъ В. А. Бобринскимъ въ государственный совѣтъ и въ послѣднемъ встрѣтившаго препятствія. Такъ какъ этотъ проектъ есть единственный памятникъ преобразовательныхъ стремленій,

имѣвшихъ мѣсто въ началѣ царствованія Императора Александра II въ области организаціи желѣзнодорожныхъ установленій, то необходимо нѣсколько остановиться на разсмотрѣніи началъ, положенныхъ въ основу проекта преобразованій графа Бобринскаго.

Какъ видно, между прочимъ, и изъ мнѣній государственнаго совѣта, проектированная организація отличалась отъ существовавшей главнымъ образомъ созданіемъ должностей главныхъ начальниковъ управленій желѣзныхъ дорогъ и сообщеній водяного и шоссейнаго съ правами большими, чѣмъ у директоровъ департаментовъ.

Короче говоря, между министрами и мѣстными учрежденіями создавалась промежуточная *инстанція*. Ранѣе, что касается департамента желѣзныхъ дорогъ, таковой не являлъ собой промежуточной инстанціи. Управленія правительственныхъ дорогъ ему не были подчинены вовсе. Инспектора частныхъ дорогъ были въ подчиненіи департамента непродолжительное время, а съ учрежденіемъ должности главнаго инспектора эта подчиненность сводилась почти на нѣтъ.

Была ли надобность въ созданіи лишней промежуточной инстанціи?

Въ административномъ механизмѣ, какъ и въ механизмахъ въ собственномъ значеніи этого слова, точность дѣйствія тѣмъ болѣе обезпечена, чѣмъ менѣе сложна конструкція механизма. Всякое рѣшеніе вѣрнѣе будетъ принято и скорѣе приведено въ исполненіе, если власть рѣшающая и власть исполнительная поставлены лицомъ къ лицу. Напротивъ того существованіе промежуточной инстанціи непременно должно вызывать осложненія, такъ какъ эта инстанція, рѣшая вопросъ даже въ предѣлахъ своей компетенціи, всегда будетъ озираться на инстанцію, стоящую выше, и въ огражденіе себя отъ возможныхъ нареканій за недостаточно обоснованное рѣшеніе будетъ стремиться обставлять свою дѣятельность чисто формальными, но всегда вызывающими большія хлопоты и промедленія, гарантіями. Еще болѣе осложненій встрѣчаютъ



вопросы, выходящіе изъ компетенціи промежуточной инстанціи, но всегда черезъ нее направляемые.

Для оправданія промежуточной инстанціи нужно, чтобы низшія инстанціи умножились до такого количества, при которомъ завѣдываніе ими для высшей дѣлается не подѣ силу, рѣшенія дѣлъ по многочисленности ихъ задерживаются или принимаются не по достаточномъ изученіи.

Были ли въ наличности эти обстоятельства въ разсматриваемую эпоху?

Если привести какъ справку, что тогда всѣ мѣстные учрежденія министерства путей сообщенія исчерпывались девятью округами и десятью инспекціями, а что напр. въ Прусскомъ министерствѣ общественныхъ работъ сверхъ другихъ мѣстныхъ учреждений нынѣ имѣется 21 дирекція желѣзныхъ дорогъ, и между дирекціями и министромъ нѣтъ промежуточныхъ инстанцій, нужно будетъ придти къ заключенію, что созданіе главныхъ начальниковъ управленій въ 76 году было преждевременно. Это видно также изъ того, что эти должности въ скоромъ времени были упразднены, какъ ненужныя. Учрежденіе этихъ ненужныхъ для того времени должностей достаточно объясняется тѣмъ, что во главѣ министерства путей сообщенія былъ поставленъ человекъ, не имѣвшій за собой ни опытности въ государственномъ дѣлѣ вообще, ни знанія дѣла вѣдомства путей сообщенія въ частности. Поэтому естественно было со стороны новаго въ дѣлѣ человека окружить себя такими сотрудниками, на которыхъ можно было бы на законномъ основаніи возложить все бремя заботъ и отвѣтственности.

Такъ какъ организація 70 года была утверждена только на три года, то преемнику графа В. А. Бобринскаго графу А. П. Бобринскому пришлось приступить къ выработкѣ новаго положенія о центральныхъ и мѣстныхъ установленіяхъ министерства путей сообщенія. Работу эту министръ возложилъ на особую комиссію, учрежденную имъ въ 1873 году подѣ председательствомъ товарища министра Селифонтова.

Графъ А. П. Бобринскій преподалъ главныя начала предстоящей реформы, изложивъ ихъ въ письмѣ на имя Селифонтова.

Ходъ мыслей графа Бобринскаго по поводу предстоящей реформы былъ слѣдующій.

Чтобы не лишать министерство содѣйствія лицъ опытныхъ и заслуженныхъ, совѣтъ министра слѣдуетъ сохранить.

Такъ какъ всѣ вопросы объ улучшеніи и устройствѣ новыхъ путей могутъ возникать только въ общихъ учрежденіяхъ министерства, занимающихся текущими дѣлами, то разсмотрѣніе тѣхъ же вопросовъ въ совѣщательномъ комитетѣ излишне и его слѣдуетъ упразднить.

Въ виду оказавшагося на практикѣ неудобнымъ раздѣленія обязанностей и отвѣтственности между министромъ и главными начальниками управленія желѣзныхъ дорогъ и управленія шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній, должности главныхъ начальниковъ подлежатъ упраздненію, а ихъ обязанности сосредоточиваются въ лицѣ министра и его товарищей.

Сообразно съ тремя сторонами дѣятельности министерства, распорядительной, хозяйственной и инспекторской, надлежитъ и учрежденія министерства имѣть трехъ категорій. Такимъ образомъ въ департаментахъ предполагается сосредоточить распорядительныя функціи, въ техническихъ комитетахъ—техническія, а въ совѣтѣ инспекторовъ—инспекторскія.

Невозможно требовать отъ служащихъ, заявляетъ графъ Бобринскій, чтобы они обладали свѣдѣніями и способностями настолько различными, какія требуются отъ техника и хозяина-распорядителя. Необходимость отдѣленія технической части отъ хозяйственной не подлежитъ спору, но необходимо точно разграничить взаимныя отношенія.

На этотъ предметъ существуютъ два различныя мнѣнія. Одни отдають преимущество значенію технической части и сводятъ контроль хозяйственной дѣятельности къ чисто инспекторскому, второстепенному значенію; другіе же наоборотъ ставятъ впереди виды общаго государственнаго управленія и считают технику не болѣе, какъ орудіемъ въ рукахъ администраціи. Для разрѣшенія этого вопроса представляются слѣдующія соображенія.

Нельзя не согласиться, что все пути сообщения составляют только средства для достиженія хозяйственныхъ цѣлей въ интересахъ общаго государственнаго управленія. На этомъ основаніи вѣдомству, завѣдующему ихъ устройствомъ и улучшеніемъ, прежде всего необходимо разрѣшить много вопросовъ, не имѣющихъ ничего общаго съ техникой. Сюда относится: самая потребность въ извѣстныхъ путяхъ, сравненіе полезности и выгоды ихъ, соображеніе о большей или меньшей необходимости искусственныхъ путей въ различныхъ мѣстностяхъ, соображенія о денежныхъ средствахъ для удовлетворенія различныхъ потребностей и правильномъ ихъ распределеніи.

Все эти вопросы, составляя чисто-хозяйственную сторону дѣла, и должны быть разрѣшены, по крайней мѣрѣ, въ главныхъ своихъ чертахъ, съ чисто административной точки зрѣнія, и только тогда, когда эти главные вопросы разрѣшены, являются вопросы техническіе, какъ исполненіе постановленныхъ въ административномъ порядкѣ рѣшеній. Хотя окончательное рѣшеніе административныхъ вопросовъ и не можетъ быть сдѣлано безъ техническихъ изслѣдованій и соображеній, безъ составленія техническихъ проектовъ, плановъ и смѣтъ, но въ виду указаннаго значенія хозяйственныхъ вопросовъ, техника является только орудіемъ администраціи. Такое мнѣніе подтверждается еще и тѣмъ соображеніемъ, что техническое образованіе требуетъ много времени, чтобы вполне освоиться съ предметомъ, сосредоточиваетъ все вниманіе человѣка на вопросахъ специальныхъ и весьма рѣдко даетъ ему возможность ознакомиться съ разнообразными частями административной стороны дѣла, тѣсно связанной съ юридическими понятіями, господствующими въ странѣ и ея экономическимъ бытомъ. Вслѣдствіе этого хозяйственно-административная сторона дѣла съ точки зрѣнія техники не рѣдко отстываетъ на второй планъ, между тѣмъ какъ для человѣка, получившаго общее образованіе, не трудно понять зависимость хозяйственныхъ вопросовъ отъ техническихъ условій и всю важность правильнаго устройства дѣла въ техническомъ отношеніи.

Съ этой точки зрѣнія, повидимому, было бы необходимо подчинить технику администраціи.

Но съ другой стороны, представляются и другія соображенія, по которымъ нельзя придти къ безусловному рѣшенію вопроса въ указанномъ смыслѣ. Самое возникновеніе вопросовъ о достиженіи извѣстныхъ хозяйственныхъ цѣлей весьма часто можетъ быть только слѣдствіемъ техническихъ соображеній. Часто также весь успѣхъ дѣла зависитъ отъ правильной обстановки его въ техническомъ отношеніи, и тогда хозяйственная сторона дѣла отступаетъ на второй планъ.

На основаніи изложенныхъ соображеній графъ Бобринскій приходитъ къ заключенію, что какъ хозяйственная, такъ и техническая сторона дѣла тѣсно связаны между собою и что разрѣшеніе вопроса о первенствѣ этихъ двухъ сторонъ представляется весьма затруднительнымъ. Нельзя подчинить технику чисто административной власти, такъ какъ во многихъ случаяхъ техника имѣетъ преимущественное значеніе; точно также не всегда возможно ставить во главѣ хозяйственной части лицо, завѣдующее технической частью. Если первому недостаетъ техническихъ познаній, то послѣднему можетъ недоставать юридическихъ и экономическихъ свѣдѣній, между тѣмъ какъ они безусловно необходимы лицу, стоящему во главѣ административно-хозяйственнаго управленія.

Въ виду всего высказаннаго графъ А. П. Бобринскій останавливается на средней мѣрѣ, т. е. на полной независимости одной отъ другой, какъ технической части, такъ и хозяйственно-административной. Для технической распорядительной власти коллегіальный порядокъ въ министерствѣ, по мнѣнію графа Бобринскаго, единственная гарантія правильнаго рѣшенія этихъ вопросовъ. Всякое частное лицо или общество скорѣе подчинится рѣшенію коллегіальнаго собранія техниковъ, чѣмъ единоличному рѣшенію оффиціальнаго инженера, какъ бы онъ опытенъ ни былъ.

Что касается инспекторской части по желѣзнымъ дорогамъ, то неудобства современнаго ея устройства графъ А. П. Бобринскій видѣлъ въ томъ, что она соединена съ техническо-располо-

рядительной властью. Члены техническо-инспекторскаго комитета не имѣютъ ни времени, ни возможности заниматься тѣми или другими предметами, тѣмъ болѣе что правильная и всесторонняя инспекція возможна только на мѣстѣ дѣйствія, а разрѣшеніе массы техническихъ вопросовъ требуетъ постоянного присутствія въ министерствѣ. Во вторыхъ донесенія мѣстныхъ инспекторовъ далеко не восполняютъ тѣхъ недостатковъ инспекціи, которыя являются слѣдствіемъ заглазнаго сужденія о фактахъ, не проверенныхъ личнымъ осмотромъ на мѣстѣ дѣйствія. Въ третьихъ инспекторъ, спеціально аккредитованный при извѣстной линіи, никогда не можетъ имѣть значенія и авторитета, необходимаго для правильнаго исполненія лежащихъ на немъ обязанностей. Управляющій дорогой выбирается изъ числа опытныхъ инженеровъ и утверждается министерствомъ путей сообщеній; на этомъ основаніи его мнѣніе, какъ лица, уполномоченнаго желѣзнодорожнымъ правленіемъ, будетъ имѣть въ глазахъ послѣдняго всегда большее значеніе, нежели мнѣніе правительственнаго инспектора, не имѣющаго прямыхъ и непосредственныхъ сношеній ни съ министерствомъ путей сообщенія, ни съ инспекціями другихъ желѣзныхъ дорогъ. Кромѣ того подъ вліяніемъ постоянного инспектированія одной и той же линіи инспекторъ дѣлается солидарнымъ съ управленіемъ желѣзной дороги, и всякая сдѣланная имъ ошибка или допущенный разъ безпорядокъ дѣлаетъ изъ него лицо отвѣтственное и поставленное въ необходимость покрывать и другіе безпорядки, допущенные на желѣзныхъ дорогахъ.

Вслѣдствіе всѣхъ этихъ обстоятельствъ мѣстная инспекція не можетъ служить для министерства гарантіей правильности и безопасности движенія, не говоря уже о гарантіи хозяйственныхъ интересовъ казны.

Ввѣрить одному и тому же учрежденію разсмотрѣніе всѣхъ проектовъ и затѣмъ инспектированіе исполнительныхъ дѣйствій положительно невозможно. При такомъ порядкѣ первоначальныя ошибки, всегда возможныя при составленіи предположеній, могли бы укрыться отъ вниманія лицъ, допустив-

шихъ ихъ, и напротивъ гораздо замѣтнѣе лицу, не принимавшему никакого въ нихъ участія. Наконецъ при устройствѣ учреждений, завѣдующихъ такими важными интересами, какіе связаны съ устройствомъ искусственныхъ путей сообщенія, необходимо принять въ соображеніе чувство самолюбія, вслѣдствіе котораго нельзя требовать отъ людей, чтобы они охотно открывали собственныя, хотя и невольныя ошибки.

Вслѣдствіе всѣхъ этихъ соображеній инспекторская или высшая ревизіонная власть министерства должна быть поручена особому совѣту инспекторовъ, и къ исполненію обязанностей инспектора должны быть призываемы лица, наиболѣе опытные и пользующіеся особымъ авторитетомъ.

По поводу организациі округовъ водяныхъ и шоссейныхъ графъ А. П. Бобринскій высказываетъ, между прочимъ, слѣдующія мысли.

Коллегіальный порядокъ, безусловно необходимый при окончательномъ рѣшеніи важнѣйшихъ техническихъ вопросовъ, въ дѣлѣ хозяйственномъ или при дѣйствіяхъ исполнительныхъ, какъ показалъ опытъ, далеко не оправдываетъ тѣхъ ожиданій, которыя на него возлагались въ прежнее время.

По понятіямъ, господствовавшимъ въ сороковыхъ годахъ, когда были установлены законоположенія, относящіеся до округовъ, коллегіальный порядокъ считался единственной гарантіей правильности распоряженій въ дѣлахъ хозяйственныхъ; но практика указала, что онъ нисколько не гарантируетъ правительства ни отъ беспорядковъ, ни отъ злоупотребленій, а между тѣмъ порождаетъ массу неудобствъ. Вслѣдствіе необходимости при такомъ порядкѣ формальностей, онъ ведетъ къ излишней перепискѣ, а это влечетъ медленность въ ходѣ дѣлъ. Кромѣ того отвѣтственность за сдѣланныя распоряженія, разлагаясь на нѣсколько лицъ, ослабляется до послѣднихъ предѣловъ, такъ какъ въ дѣлахъ административныхъ, и въ особенности исполнительнаго характера, распоряженія дѣлаются почти всегда однимъ лицомъ, а прочіе только подписываются. Вслѣдствіе этого въ случаѣ какихъ-либо упущен-

ній или неправильныхъ дѣйствій, начальство по необходимости должно поступать осмотрительно, чтобы вмѣстѣ съ прямымъ виновникомъ не подвергнуть ответственности лицъ, виноватыхъ только въ отсутствіи самостоятельности. Такимъ образомъ дѣйствительно виноватые укрываются общей отвѣтственностью коллегіальныхъ учрежденій.

На этихъ основаніяхъ графъ А. П. Бобринскій призналъ коллегіальный порядокъ въ мѣстныхъ учрежденіяхъ, которымъ ввѣряется чисто исполнительная власть, безусловно неудобнымъ.

Далѣе графъ Бобринскій не считалъ необходимымъ разграничивать въ мѣстныхъ управленіяхъ техническую и хозяйственную части, такъ какъ это лишь усложняло бы механизмъ мѣстныхъ учрежденій.

О мѣстныхъ управленіяхъ собственно желѣзныхъ дорогъ въ письмѣ графа Бобринскаго сказано очень немного. Указана лишь необходимость выработки инструкціи управляющимъ дорогами, желательность предоставленія имъ правъ государственной службы съ раздѣленіемъ дорогъ на два разряда, при чемъ къ 1-му разряду относить всѣ дороги, имѣющія протяженіе болѣе 300 верстъ. Затѣмъ мѣстная инспекція остается на прежнихъ основаніяхъ.

Письмо графа Бобринскаго есть, кажется, единственный случай, когда министръ путей сообщенія, назначая комиссію для выработки новой организаціи, не только далъ комиссіи руководящія начала, но и сдѣлалъ это не въ видѣ какой-либо категорической схемы, имѣвшей силу приказа подобно схемѣ графа Клейнмихеля при выработкѣ устава Николаевской желѣзной дороги, а путемъ общихъ разсужденій, долженствующихъ привести членовъ комиссіи не къ повиновенію, а къ убѣжденію. Вмѣстѣ съ тѣмъ министръ особо подчеркнул, что въ его письмѣ нѣтъ ничего предрѣшеннаго, а все должно быть предметомъ обсужденія и критики.

Подвергая теперь это письмо поздней критикѣ, нельзя прежде всего не воздать графу А. П. Бобринскому должной справедливости, во первыхъ, за весьма ясную постановку вопроса

о раздѣленіи функцій распорядительныхъ, техническихъ и инспекторскихъ, а во вторыхъ, за его сужденіе, не потерявшее значенія и въ наше время, о неумѣстности коллегіальнаго начала въ низшихъ исполнительныхъ инстанціяхъ (въ мѣстныхъ управленіяхъ).

Нельзя только согласиться съ той частью письма графа А. П. Бобринскаго, гдѣ министръ рѣшаетъ вопросъ о томъ, кто кому долженъ быть подчиненъ: техника администраціи или наоборотъ.

По нашему мнѣнію, такого вопроса даже и ставить нельзя.

Техника есть сводъ нѣкоторыхъ полученныхъ умозрительнымъ или эмпирическимъ путемъ законовъ. Никакой парламентъ въ мірѣ, никакая даже абсолютная власть не можетъ повелѣть, чтобы дважды два перестало быть четыре. Вотъ потому техника, какъ таковая, никогда въ подчиненіи у администраціи быть не можетъ. Но съ того момента, какъ техника изъ области теоретическихъ разсужденій переходитъ въ область пракческаго осуществленія, она всецѣло входитъ въ компетенцію администраціи. Съ этого момента по поводу взаимоотношенія техники и администраціи можетъ быть только одинъ вопросъ, какія административныя должности, распоряженія по коимъ связаны съ технической частью, должны обязательно замѣщаться техниками, и для какихъ такое замѣщеніе необходимо. Съ этой точки зрѣнія можно напр. утверждать, что начальникъ службы пути или тяги на желѣзной дорогѣ долженъ быть обязательно техникъ; что весьма желательно, хотя и не необходимо, чтобы начальникъ дороги имѣлъ высшее техническое образованіе, и что наконецъ не только нѣтъ никакой надобности, чтобы министръ путей сообщенія былъ инженеръ, но гораздо вѣроятнѣе, что инженеръ лишь тогда будетъ хорошимъ министромъ, если онъ, при выполненіи всѣхъ прочихъ условій, требуемыхъ для занятія такого высокаго поста, сумѣетъ во многихъ случаяхъ забыть о томъ, что онъ инженеръ. Однако съ другой стороны несправедливо и противоположное утвержденіе, что будто фактъ обладанія техническимъ цензомъ уже самъ по себѣ ограничиваетъ для его обладателя сферу



дѣятельности, замыкая послѣднюю исключительно технической рамкой. Вѣдь званіе инженера не помѣшало Лесару быть хорошимъ дипломатомъ, а Кюи сочинять прекрасные романы. Если узко-техническіе взгляды и являются отрицательнымъ факторомъ въ дѣлѣ руководства цѣлымъ вѣдомствомъ путей сообщенія, то, напротивъ того, знакомство съ общими условіями этой отрасли народнаго хозяйства, приобретаемое службой на разныхъ ея ступеняхъ, даетъ ту опытность, отсутствіе которой можетъ быть вознаграждено лишь исключительнымъ дарованіемъ.

Мысли, высказанныя графомъ А. П. Бобринскимъ въ его письмѣ на имя товарища министра Селифонтова, не нашли себѣ воплощенія не только въ дѣйствительности, но даже и въ проектѣ, такъ какъ, за оставленіемъ въ 1874 году графомъ Бобринскимъ поста министра, комиссія Селифантова сама собой упразднилась.

Сознаніе необходимости общаго преобразованія министерства все же продолжало таиться въ вѣдомствѣ, тѣмъ болѣе что къ выработкѣ проекта реорганизаціи побуждалъ и временный характеръ учрежденія 70 года.

Такъ вскорѣ по вступленіи въ управленіе министерствомъ вице-адмирала Посьета, новый министръ уже выступаетъ съ своимъ проектомъ преобразованія. Сущность его сводилась къ упраздненію должностей главныхъ начальниковъ, къ усиленію власти директоровъ, къ включенію въ составъ департаментовъ коллегіальнаго учрежденія для разсмотрѣнія техническихъ вопросовъ. Что касается мѣстныхъ учреждений, то здѣсь адмиралъ Посьеть проектировалъ объединеніе въ округахъ всѣхъ родовъ сообщеній, т. е. водяныхъ, шоссейныхъ и желѣзнодорожныхъ.

Соображенія, которыя Посьеть приводилъ для защиты своихъ предположеній, мы приводимъ въ нижеслѣдующемъ извлеченіи.

«Общій обзоръ бывшихъ съ 1809 года преобразованій и измѣненій въ центральныхъ учрежденіяхъ вѣдомства путей сообщенія показываетъ, что эти преобразованія и измѣненія

вызывались, главнымъ образомъ, двумя причинами: во первыхъ, внѣшнею, заключающеюся въ измѣненіяхъ круга вѣдомства этого правительственнаго управленія; и, во, вторыхъ,—внутреннею, истекавшею изъ стремленія къ улучшенію, къ правильнѣйшему и цѣльсообразнѣйшему распредѣленію обязанностей управленія между различными его частями.

Такъ, съ присоединеніемъ въ 1832 году, къ этому вѣдомству гражданской строительной части, бывшей въ вѣдѣніи министерства внутреннихъ дѣлъ,—образованы, въ 1839 году, два департамента, изъ бывшаго одного: первый—для дѣлъ о работахъ по сухопутнымъ и водянымъ сообщеніямъ, и второй—для дѣлъ преимущественно по гражданской строительной части. Съ присоединеніемъ управленія по устройству С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги, образованъ, въ 1842 году, департаментъ желѣзныхъ дорогъ. Съ переводомъ къ этому вѣдомству, въ томъ-же году, телеграфовъ (оптическихъ) изъ военнаго вѣдомства, и съ устройствомъ впослѣдствіи цѣлой сѣти электромагнитныхъ телеграфовъ, учреждено, въ 1858 г., отдѣльное телеграфное управленіе. Съ развитіемъ сѣти частныхъ желѣзныхъ дорогъ, учреждена, въ 1858 году, должность главнаго инспектора сихъ дорогъ, и затѣмъ, въ 1865 году, инспектора эксплуатаціи правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ. Съ замѣною, въ 1860 году, комплектованія чиновъ военно-рабочихъ ротъ вольнонаемными служителями, вмѣсто нижнихъ чиновъ военнаго вѣдомства, измѣненъ штатъ штаба корпуса путей сообщенія. Съ переформированіемъ корпуса инженеровъ путей сообщенія въ гражданское устройство, штатъ этотъ, въ концѣ 1870 года, совершенно упраздненъ; тоже послѣдовало и съ аудиторіатомъ. По передачѣ телеграфовъ въ вѣдѣніе бывшаго министерства почтъ, отъ вѣдомства путей сообщенія отошло телеграфное управленіе. Съ введеніемъ новой системы отчетности государственнаго контроля, закрытъ департаментъ ревизіи отчетовъ. Съ возвращеніемъ, въ 1864 году, гражданской строительной части въ министерство внутреннихъ дѣлъ, сокращено число департаментовъ главнаго управленія путей сообщенія, по положенію 1865 года.

Иное значеніе имѣли: 1) преобразование 1842—1843 годовъ, когда вмѣсто бывшихъ перваго и второго департаментовъ путей сообщенія образованы четыре департамента: а) искусственныхъ дѣлъ, б) хозяйственныхъ дѣлъ, в) разсмотрѣнія проектовъ и смѣтъ и г) ревизіи отчетовъ; и 2) реформа 1865 года, когда три департамента (искусственныхъ дѣлъ, хозяйственныхъ

дѣлъ и проектовъ и смѣтъ) замѣнены двумя: департаментомъ сухопутныхъ сообщеній и департаментомъ водяныхъ сообщеній. Оба эти преобразованія были вызваны главнѣйше стремленіемъ къ лучшему распредѣленію обязанностей между центральными учрежденіями, къ правильнѣйшему ихъ отправленію и вообще къ ускоренію хода дѣлъ.

Главное затрудненіе во всѣхъ этихъ внутреннихъ преобразованіяхъ представляла особенность дѣлъ вѣдомства путей сообщенія, имѣющихъ нерѣдко двойственный и даже тройственный характеръ: большинство дѣлъ разнородныхъ специальностей—искусственной или технической, административной и, въ составѣ послѣдней, хозяйственной и финансовой, а нерѣдко и юридической.

Соединеніе основательнаго знанія всѣхъ этихъ специальностей въ одномъ лицѣ невозможно. Отсюда являлась необходимость двукратнаго и даже троекратнаго разсмотрѣнія одного и того-же предмета—тремя лицами, или властями, съ одинаковыми компетентностью и авторитетомъ. Неизбѣжными послѣдствіями сего оказывались: медленность, излишняя переписка, противорѣчія, или отсутствіе единства взгляда, и слабость контроля.

Съ другой стороны: порученіе завѣдыванія технической и хозяйственно-административною частями одному лицу, одной власти, одному учрежденію—вызывало опасенія односторонности во взглядахъ и распоряженіяхъ.

По симъ причинамъ, въ исторіи преобразованія вѣдомства путей сообщенія всегда занимали первое мѣсто вопросы о соединеніи, или-же разъединеніи технической и хозяйственно-административной частей управленія.

Преобразованія 1842—1843 годовъ были основаны на разъединеніи названныхъ частей, съ подраздѣленіемъ и технической части еще на двѣ отрасли: на прикладную, или практическую, и на проектную и смѣтную.

Система эта, какъ было указано инженеръ-генераломъ Мельниковымъ, въ 1863 году, въ представленіи его въ Государственный Совѣтъ, оказалась вполнѣ несостоятельною.

Департаменты: искусственныхъ дѣлъ, хозяйственныхъ дѣлъ и разсмотрѣнія проектовъ и смѣтъ—занимались, въ сущности, одними и тѣми-же предметами, но съ разныхъ сторонъ. По названіямъ департаментовъ казалось, будто-бы предметы ихъ вѣдомства существенно различны; но въ дѣйствительности они столь близки и связаны взаимно, что департаменты не могли

дѣйствовать независимо: они должны были почти постоянно справляться съ дѣйствіями другого; между ними велась постоянная переписка, въ которой одинъ повторялъ сдѣланное другимъ и одно дѣло представлялось главноуправляющему по три раза, т. е. по числу сихъ департаментовъ; оставалось одно средство для ускоренія дѣлъ, хотя бы только важнѣйшихъ, именно: разсмотрѣніе такихъ дѣлъ въ общихъ засѣданіяхъ департаментовъ.

Эти неудобства побудили инженеръ-генерала Мельникова предложить совершенно противоположную систему: полное сліяніе технической и административно-хозяйственной частей въ департаментахъ сухопутныхъ и водяныхъ сообщеній, дабы каждый родъ предметовъ подлежалъ вѣдѣнію исключительно одного департамента и каждое сооруженіе, отъ первой о немъ мысли до совершеннаго окончанія работъ и завершенія всѣхъ расчетовъ съ подрядчиками, было на попеченіи и отвѣтственности одного департамента; чтобы при разсмотрѣніи каждаго обстоятельства, всѣ свѣдѣнія были у подлежащаго учрежденія подъ руками, и чтобы, такимъ образомъ, устранилась бесполезная и продолжительная переписка.

Эти соображенія бывшаго Министра путей сообщенія первоначально вызвали въ Государственномъ Совѣтѣ много возраженій. Разсмотрѣніе проекта преобразования затянулось на два года. Но затѣмъ Государственный Совѣтъ, выслушавъ контрвозраженія инженера Мельникова, вполне одобрилъ его соображенія и отвергъ систему раздѣленія завѣдыванія технической и хозяйственной частями между разными департаментами.

Опытъ показалъ, однако, что не всякій способъ сліянія технической и хозяйственно-административной частей одинаково удобенъ. По преобразованію 1865 года, пришлось образовывать одни отдѣленія департаментовъ — изъ гражданскихъ чиновниковъ, а именно: по дѣламъ чисто-административнымъ, хозяйственнымъ, контрольнымъ или счетнымъ, и судебнымъ; и одно отдѣленіе, или дѣлопроизводство — изъ инженеровъ-техниковъ, именно: для дѣлъ искусственныхъ. Вслѣдствіе сего, возобновилась отчасти прежняя двойственность въ дѣлопроизводствѣ, которая, конечно, была менѣе вредна, чѣмъ указанная инженеръ-генераломъ Мельниковымъ, но къ ней прибавилось и другое неудобство: задачи техническія стали въ глазахъ директоровъ департаментовъ, обремененныхъ массою занятій, въ уровень съ прочими дѣлами, и бюрократиче-

скій характеръ разсмотрѣнія техническихъ вопросовъ началъ постоянно усиливаться, въ ущербъ существу дѣлъ.

Исправляющій должность Министра путей сообщенія, Свиты Его Величества генераль-маіоръ графъ В. А. Бобринскій, стремясь къ устраненію вышеуказаннаго недостатка, полагалъ провести среднюю систему, именно: выдѣливъ изъ департаментовъ техническую, а съ нею и инспекторскую части управленія, передать ихъ двумъ особымъ техническо-инспекторскимъ комитетамъ (учрежденіямъ коллегіальнымъ), составленнымъ исключительно изъ авторитетныхъ техниковъ; а для объединенія дѣйствій и распоряженій каждаго департамента и соотвѣтствующаго ему комитета, поставить надъ ними посредствующую единоличную инстанцію въ лицѣ начальника Управленія. Таковыхъ начальниковъ учреждено было два: по управленію шоссейными и водяными путями и по управленію желѣзными дорогами; оба на правахъ помощниковъ Министра, съ самостоятельной властью въ рѣшеніи такихъ дѣлъ, которыя, по общему учрежденію Министерствъ, подлежатъ разрѣшенію министра.

На этой основной мысли построено все преобразование 1870 года.

По мнѣнію генераль-адъютанта Посьета, избранная въ 1870 году средняя мѣра представляетъ, какъ показали опытъ, весьма важныя неудобства. Съ выдѣленіемъ технической и инспекторской частей изъ департаментовъ въ отдѣльныя, равныя департаментамъ, учрежденія—возродилась прежняя медленность дѣлопроизводства, расплодилось до невозможности излишняя переписка, увеличилась масса дѣлъ, смѣшались обязанности и снова порвалась необходимая связь въ управленіи дѣлъ со сторонъ техническо-инспекторской и административно-хозяйственной. Всего нагляднѣе выразились эти неудобства въ дѣлахъ инспекціи, то есть по надзору за путями, сооружениями и работами; если уже трудно разграничить техническія задачи отъ хозяйственныхъ, то еще труднѣе и даже невозможно разграничить дѣйствія по техническому надзору отъ остальныхъ распорядительныхъ дѣйствій.

Ожидавшееся объединеніе техническихъ и административно-хозяйственныхъ распоряженій, въ лицѣ двухъ начальниковъ Управленій, оказалось недостаточнымъ, ибо возложено было на слишкомъ высоко стоящихъ лицъ, на двухъ помощниковъ Министра, которые, по многочисленности своихъ обязанностей, могли давать только высшую санкцію, но не могли

вникать въ подробности дѣлъ. Такое отношеніе ихъ къ дѣламъ, неизбѣжное въ виду предоставленнаго имъ положенія, лишало ихъ возможности объединять направленіе дѣлъ. Притомъ, на каждаго изъ нихъ было возложено почти самостоятельное управленіе цѣлою частью вѣдомства, для обзрѣнія которой они должны отлучаться весьма нерѣдко; а во время ихъ отсутствія исчезало уже всякое средство къ объединенію дѣйствій ввѣренныхъ имъ частей управленія, ибо Министру еще труднѣе наблюдать за этимъ объединеніемъ, какъ лицу еще выше стоящему во главѣ всѣхъ частей Министерства.

Нельзя не повторить, наконецъ, и замѣчанія, сдѣланнаго, при разсмотрѣніи проекта учрежденія 1870 года, Государственнымъ Совѣтомъ и бывшею комиссіею при II-мъ Отдѣленіи Собственной Его Императорскаго Величества Канцеляріи, именно: что существованіе двухъ помощниковъ Министра, съ правами и самостоятельностью, превышающими права директоровъ Департаментовъ и неуправляющихъ Министерствами товарищей Министровъ, находится въ противорѣчій съ общимъ учрежденіемъ Министерствъ, завѣдывающихъ гражданскою частью.

Неотъемлемо хорошую сторону преобразованія 1870 года составляетъ коллегіальный, небюрократическій порядокъ разсмотрѣнія техническихъ предметовъ и важнѣйшихъ соображеній и распоряженій по части надзора (инспекція) за ввѣренными Министерству путями и сооруженіями.

Техническіе вопросы вообще, какъ научные и при томъ такіе, коихъ правильное разрѣшеніе можетъ имѣть важныя послѣдствія не только экономическія, или денежныя, но и по отношенію къ общественной безопасности,—требуютъ разсмотрѣнія оныхъ въ порядкѣ коллегіальномъ, съ участіемъ знающихъ, опытныхъ и по возможности самостоятельныхъ техниковъ. Исходя изъ этого воззрѣнія и согласно съ мнѣніемъ большинства голосовъ, высказанныхъ въ совѣтѣ Министерства путей сообщенія, при разсмотрѣніи предположеній по преобразованію, генераль-адъютантъ Посѣтъ призналъ наиполезнѣйшимъ сохранить разсмотрѣніе техническихъ и важнѣйшихъ изъ инспекторскихъ вопросовъ въ коллегіальныхъ учрежденіяхъ, которыя включить въ составъ соответствующихъ имъ по спеціальности департаментамъ, какъ необходимую составную часть послѣднихъ; лицомъ-же, объединяющимъ всѣ составныя части департамента, поставить дирек-

тора департамента, а должности начальниковъ Управлений упразднить».

Переходя далѣе къ мѣстнымъ учрежденіямъ, министръ Посыетъ высказываетъ слѣдующія соображенія.

«Мѣстныя желѣзнодорожныя эксплуатаціонныя инспекціи образовались по мѣрѣ открытія новыхъ желѣзныхъ дорогъ. Посему составъ дорогъ, входящихъ въ каждую инспекцію, большею частью не соотвѣтствуетъ естественной взаимной связи дорогъ, создаваемой мѣстными и другими условіями, равно какъ и взаимнымъ ихъ отношеніямъ по условіямъ прямого сообщенія.

Такое несоотвѣтствіе между значеніемъ желѣзныхъ дорогъ и распредѣленіемъ ихъ по инспекціямъ весьма вредно вліяетъ не только на дѣятельность инспекторовъ, исключительно занятыхъ интересами одной, имъ подвѣдомственной, дороги, но и на общность распоряженій вообще по желѣзнодорожной инспекціи.

Правильное товарное движеніе по желѣзнымъ дорогамъ составляетъ одинъ изъ важнѣйшихъ предметовъ, требующихъ надзора и содѣйствія мѣстныхъ инспекцій; но между тѣмъ, личный составъ инспекцій не приспособленъ къ такому надзору, не заключаая въ себѣ специалистовъ по желѣзнодорожной товарной службѣ. Такой-же недостатокъ оказывается и для производства контроля сборовъ и вообще для надзора по спеціальностямъ эксплуатаціонной службы.

Содержащееся, въ положеніи 6-го Іюня 1857 года, правило, позволяющее инспектору дороги быть и управляющимъ тою-же дорогою, никоимъ образомъ не можетъ быть и сохранено; при этомъ смѣшиваются служебныя обязанности такихъ должностныхъ лицъ, коихъ положеніе почти діаметрально противоположно.

Нѣтъ основанія также имѣть на Царскосельской желѣзной дорогѣ управляющаго съ содержаніемъ отъ правительства. Вполнѣ достаточно было-бы поставить условіемъ, что управляющій этою дорогою, какъ и другими (пока соединяется съ этою должностью преимущественное завѣдываніе строительною частью предпріятія), можетъ быть назначенъ только съ утвержденія Министра Путей Сообщенія.

Самую затруднительную сторону настоящаго устройства эксплуатаціонныхъ желѣзнодорожныхъ инспекцій представляетъ, по отношенію къ успѣшному направленію ихъ дѣя-

тельности центральнымъ управленіямъ Министерства,—ихъ многочисленность, въ смыслѣ самостоятельныхъ единицъ, съ которыми приходится центральному управленію имѣть постоянное общеніе.

Не говоря о трудности объединенія дѣйствій 42-хъ инспекціонныхъ органовъ, одна переписка съ ними поглощаетъ не мало времени, въ явный ущербъ существу дѣла, чему содѣйствуетъ и чрезмѣрное ограниченіе правъ и власти инспекторовъ. Большинство инспекторовъ поневолѣ видятъ въ себѣ только посредниковъ и даже передаточныя инстанціи между управленіями дорогъ и центральнымъ управленіемъ Министерства; надзоръ такихъ инспекторовъ, очевидно, лишенъ всякой жизненности.

Этотъ надзоръ, въ особенности если онъ отличается кабинетнымъ характеромъ, близко граничитъ съ простою канцелярскою отпискою. Между тѣмъ, съ увеличеніемъ числа частныхъ желѣзныхъ дорогъ и чѣмъ производительнѣе становится ихъ дѣятельность, возрастаетъ и вліяніе частныхъ желѣзнодорожныхъ распорядителей на торговлю, промышленность, матеріальное и нравственное благосостояніе мѣстностей, прорѣзываемыхъ и соединяемыхъ этими дорогами, словомъ, ихъ вліяніе на внутренній бытъ всей страны. Соотвѣтственно сему, необходимо своевременно усиливать и вліяніе правительства на дѣйствія частныхъ желѣзнодорожныхъ Управленій. Вліяніе это, кромѣ ссудъ, гарантій и денежнаго контроля, должно достигаться неусыпнымъ надзоромъ за правильностью эксплоатации, надзоромъ, который ближайшимъ образомъ ввѣренъ, во всѣхъ странахъ, инспекціямъ.

Неудобства второго рода въ нынѣшнемъ устройствѣ мѣстнаго управленія путей сообщенія истекаютъ изъ разрозненности учрежденій, завѣдывающихъ тремя категоріями сооруженій и путей, т. е. изъ отсутствія надлежащей связи между этими учрежденіями.

Желѣзныя дороги привлекаютъ грузы къ торговымъ портамъ и рѣчнымъ пристанямъ; рѣки сплавляютъ грузы отчасти къ портамъ, отчасти къ желѣзнымъ путямъ, которые служатъ посредниками между ними, портами и значительными внутренними рынками; шоссе служатъ вспомогательными и подъѣздными путями для рѣкъ и для желѣзныхъ дорогъ; и всѣ эти три рода путей пересѣкаются взаимно. Ни гидротехническія на рѣкѣ и въ портахъ сооруженія, ни шоссе, ни желѣзныя дороги не могутъ обойтись безъ инженеровъ путей сообщенія, безъ технического надзора и безъ дорожной полиціи. Все это перекрещивается



неисчислимо число разъ и все направлено къ одной и единственной цѣли, къ доставленію безопаснаго, скороаго, удобнаго и дешеваго сообщенія.

Только чисто техническая сторона нѣсколько обособляется для каждаго рода сооруженій, но это, въ свою очередь, есть лишь результатъ современнаго развитія строительной науки и строительнаго искусства.

Не одно вѣдомство путей сообщенія, но и другія вѣдомства столь же обусловлены разными спеціальностями, напри- мѣръ, въ кругъ дѣятельности губернаторовъ, начальниковъ военныхъ округовъ и директоровъ департаментовъ входитъ завѣдываніе такими частями управленія, которыя обусловлены не меньшими, если не большими спеціальностями и притомъ въ областяхъ совершенно различныхъ наукъ и знаній. Встрѣчающіяся отъ сочетанія разныхъ спеціальностей затрудненія, устраняются введеніемъ, въ составъ подлежащаго учрежденія, второстепенныхъ спеціальныхъ органовъ. Такъ, одна часть губернскаго правленія ввѣряется медику, другая архитектору, третья межевому инженеру, четвертая администратору и т. д. Въ Западной Европѣ, въ подобныхъ провинціальныхъ высшихъ учрежденіяхъ сосредоточиваются почти всѣ отправления правительственной дѣятельности, за исключеніемъ только завѣдыванія военными силами.

Исходя изъ этого воззрѣнія, генераль-адъютантъ Посъеть пришелъ къ убѣжденію, что преобразование мѣстнаго управленія путей сообщенія необходимо слѣдуетъ направить къ объединенію дѣйствій по всѣмъ видамъ путей и сооруженій, т. е. къ соединенію въ каждомъ округѣ, въ завѣдываніи начальника округа, не только водяныхъ и шоссейныхъ путей и сооруженій, но и желѣзныхъ дорогъ, и гдѣ есть торговые порты, то и строительной части въ этихъ портахъ.

Несомнѣнно, что всѣ пути и сооруженія, расположенныя въ одной мѣстности, сплотятся при этомъ прочнѣе и войдутъ, съ громадною пользою, во взаимодѣйствіе; число разныхъ учрежденій и должностей сократится; власть центральныхъ учрежденій разсредоточится; самый надзоръ правительства и строительная дѣятельность усилятся».

Пожеланія Посѣта, касавшіяся центральныхъ учрежденій, получили осуществленіе въ порядкѣ верховнаго управленія. Такъ, въ 1877 году, было Высочайше разрѣшено не замѣщать должности начальника управленія желѣзныхъ дорогъ. Въ томъ

же году была осуществлена унія, въ лицѣ Журавскаго, должности директора департамента желѣзныхъ дорогъ и завѣдующаго техническо-инспекторскаго комитета желѣзныхъ дорогъ, а въ 1889 году состоялось Высочайшее повелѣніе о переименованіи техническо-инспекторскихъ комитетовъ въ техническіе отдѣлы, со включеніемъ таковыхъ въ департаменты.

Что же касается предположеній объ объединеніи въ округахъ всѣхъ родовъ путей сообщенія, то эта идея Посьета встрѣтила непреодолимое сопротивленіе со стороны государственнаго совѣта, по мнѣнію котораго польза отъ такой реформы являлась совершенно недоказанной.

Наконецъ, нелишне будетъ отмѣтить, что по проекту министра Посьета, директора департаментовъ получали слѣдующія особыя права: 1) представлять кандидатовъ на должности правительственныхъ директоровъ въ правленіяхъ частныхъ обществъ и на техническія должности въ подвѣдомственныхъ департаменту мѣстныхъ учрежденіяхъ, 2) вызывать для объясненія по дѣламъ службы, кромѣ начальниковъ мѣстныхъ управленій, 3) представлять къ наградамъ, 4) утверждать кондиціи и договоры въ извѣстныхъ рамкахъ.

Эти права мало отличались отъ таковыхъ же, предоставленныхъ положеніемъ 1870 года начальникамъ управленій.

Въ 1881 году, изъ вѣдѣнія департамента желѣзныхъ дорогъ выдѣленъ былъ вопросъ о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ распоряженіемъ правительства, и для сооруженія Криворогской и Баскунчакской жел. дор. образовано было при министерствѣ путей сообщенія, согласно Высочайше утвержденному положенію комитета министровъ, особое временное управленіе, преобразованное впоследствии, по переходѣ въ вѣдѣніе правительства эксплоатаціи Харьковско-Николаевской жел. дор., во временное управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Это послѣднее было учреждено въ 1882 году и имѣло слѣдующее устройство. Главное руководство принадлежало министру путей сообщенія. Управленіе въ своемъ составѣ имѣло предсѣдателя, 4 членовъ отъ министерства путей сообщенія и по одному отъ министерства финансовъ и внутреннихъ дѣлъ.

Въ отношеніи завѣдыванія дѣлами административными, техническими и хозяйственными операціями, относящимися до казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, временное управленіе пользовалось тѣми же правами и несло тѣ же обязанности, которыя имѣли департаментъ и техническо-инспекторскій комитетъ и которыя сверхъ того опредѣлены въ Высочайше утвержденномъ 20 Февраля 1881 года Положеніи о Временномъ Управленіи по постройкѣ Екатерининской и Баскунчакской жел. дор. и инструкціи, данной этому послѣднему.

Связь и разграниченія, въ чемъ слѣдуетъ, обязанностей между временнымъ управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и департаментомъ желѣзныхъ дорогъ устанавливались слѣдующимъ образомъ.

При разсмотрѣніи во временномъ управленіи всякаго рода проектовъ новыхъ сооруженій и подвижного состава (а также и перестройки), если при этомъ измѣняется на дорогѣ типъ сооружений, паровозовъ или вагоновъ и, наконецъ, при обсужденіи основныхъ вопросовъ тарифныхъ, а равно при разсмотрѣніи вопросовъ объ измѣненіи общихъ дѣйствующихъ по желѣзнымъ дорогамъ правилъ, участвуетъ въ рѣшеніи временнаго управленія, съ правомъ голоса, представитель департамента желѣзныхъ дорогъ. Въ случаѣ, если по какому либо вопросу, въ разсмотрѣніи котораго участвовалъ представитель департамента желѣзныхъ дорогъ, не состоялось соглашенія между временнымъ управленіемъ и упомянутымъ представителемъ, то вопросъ, возбудившій разногласіе, представляется на утвержденіе министра путей сообщенія.

Въ концѣ положенія, по обычаю высказывается благое пожеланіе, о представленіи въ годовой срокъ, на окончательное утвержденіе, проекта положенія объ управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Положеніе 1881 года о временномъ управленіи заключало въ себѣ одну особенность, которая являлась поворотнымъ пунктомъ въ дѣлѣ административной организаціи нашихъ желѣзныхъ дорогъ. Этимъ положеніемъ въ вѣдомствѣ путей сообщенія была пробита первая брешь, черезъ которую неудержимымъ

потокомъ хлынула волна междувѣдомственныхъ вліяній на дѣла, за ходъ которыхъ, по существу, отвѣтственно только одно вѣдомство.

Уже по положенію 1870 года, впервые въ одномъ изъ отдѣловъ министерства путей сообщенія, а именно въ совѣщательномъ комитетѣ, предвидѣны были представители другихъ вѣдомствъ. Отдѣлъ этотъ, какъ показываетъ самое названіе, имѣлъ значеніе совѣщательное.

Временное управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ являлось уже учрежденіемъ распорядительнымъ и слѣдовательно благодаря коллегіальному началу, въ немъ принятому, представители другихъ вѣдомствъ получали права рѣшающаго голоса въ руководительствѣ постройкой и эксплуатаціей желѣзной дороги. Но этого еще мало. Что не было сказано въ Высочайше утвержденномъ положеніи, на то нашелъ возможнымъ согласиться министръ путей сообщенія, издавшій по соглашенію съ другими министрами, инструкцію временному управленію. Въ этой послѣдней представителямъ другихъ вѣдомствъ, остающимся при голосованіи въ меньшинствѣ, было предоставлено право veto, задерживающее исполненіе по рѣшенію большинства до полученія заключенія подлежащаго министра, за исключеніемъ случаевъ особо экстренныхъ, когда приведеніе въ исполненіе постановленія большинства членовъ разрѣшалось подъ ихъ личною отвѣтственностью.

Никто не станетъ отрицать пользы отъ включенія представителей заинтересованныхъ вѣдомствъ въ *совѣщательные* органы министерства, ибо такіе представители являются естественными экспертами въ соотвѣтственныхъ вопросахъ. Можно допустить, хотя и въ видѣ особаго исключенія, участіе представителей другихъ вѣдомствъ въ коллегіальныхъ органахъ, обладающихъ *распорядительными* функціями, благодаря чему сказанные представители являлись бы уже не только экспертами, но и судьями, выносящими приговоръ. Но ни въ какомъ случаѣ нельзя признать цѣлесообразность за такой организаціей, гдѣ представитель посторонняго вѣдомства поль-

зуютья какимъ то правомъ экстерриторіальности, лишающей отвѣтственное вѣдомство извѣстной доли самостоятельности.

Что касается созданія особаго органа для управленія правительственными дорогами, то здѣсь видна тенденція рѣзко разграничить сферы частно-правовыя отъ общественно-правовыхъ. Надзоръ за тѣмъ, чтобы дороги эксплуатировались въ интересахъ общественныхъ, принадлежалъ департаменту желѣзныхъ дорогъ, при чемъ на частныхъ дорогахъ надзоръ этотъ совершался при посредствѣ директоровъ отъ правительства при правленіяхъ и инспекторовъ при управленіяхъ, а на казенныхъ дорогахъ—при посредствѣ упомянутаго представителя департамента въ управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Интересы же частнохозяйственные на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ получили полное признаніе въ описанной организаціи, такъ какъ наличіе защитника интересовъ государственныхъ развязывало составу временнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ руки въ дѣлѣ осуществленія хозяйственныхъ цѣлей.

Въ виду продолжавшагося развитія сѣти желѣзныхъ дорогъ и образованія въ составѣ министерства особаго временнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, министръ путей сообщенія Посыетъ нашелъ необходимымъ, съ одной стороны, объединить дѣйствія всего желѣзнодорожнаго управленія, а съ другой учредить болѣе цѣлесообразный надзоръ за правильностью и безопасностью движенія по желѣзнымъ дорогамъ, а также за правильностью ихъ постройки и соотвѣтствіемъ мѣстнымъ условіямъ и цѣли сооруженія. Для достиженія первой изъ указанныхъ цѣлей, имѣлось въ виду вновь замѣстить должность начальника управленія желѣзныхъ дорогъ, а второй—возстановить упраздненную въ 1865 году должность главнаго инспектора, съ непосредственнымъ подчиненіемъ его министру путей сообщенія и съ выдѣленіемъ изъ круга департамента желѣзныхъ дорогъ и временнаго управленія центральной инспекціи желѣзныхъ дорогъ.

Такъ какъ на осуществленіе этихъ мѣропріятій не оказывалось потребныхъ кредитовъ, то министерство входило съ

надлежащимъ представленіемъ въ государственный совѣтъ. Но департаментъ экономіи усмотрѣлъ въ этомъ предположеніи не только увеличеніе кредита, но и созданіе новыхъ отдѣловъ и управленій, а потому не нашель возможнымъ изъявить согласіе на ассигнованіе потребныхъ суммъ, видя въ такомъ согласіи косвенное предрѣшеніе преобразования, которое требуетъ предварительнаго утвержденія въ установленномъ порядкѣ.

Но министръ путей сообщенія, признавая неотложнымъ и полезнымъ сдѣлать въ лицѣ начальника управленія желѣзныхъ дорогъ опытъ объединенія управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и департамента желѣзныхъ дорогъ, а также подчинить, какъ частныя, такъ и казенныя желѣзныя дороги техническому контролю общей центральной инспекціи, испросилъ Высочайшее соизволеніе на назначеніе предсѣдателемъ временнаго управленія барона Шернвалля, завѣдующаго главной инспекціей, а директора департамента инженера Салова предсѣдателемъ временнаго управленія, съ оставленіемъ его въ должности директора департамента и съ возложеніемъ на него обязанности начальника управленія желѣзныхъ дорогъ. Черезъ два года инженеръ Саловъ былъ утвержденъ въ должности начальника управленія жел. дор., а департаментъ и временное управленіе получили особыхъ, первое—директора, а второе—предсѣдателя. Въ 1889 году вновь было испрошено Высочайшее разрѣшеніе не замѣщать должности начальника управленія желѣзныхъ дорогъ. Итакъ, должность начальника управленія желѣзныхъ дорогъ была признана нужной въ 1870 году и не нужной въ 1877 году, вновь нужной въ 1885 году и вновь не нужной въ 1889 году съ тѣмъ, чтобы, какъ увидимъ дальше, вновь возродиться въ 1899 году.

Но между должностями начальника управленія по положенію 1870 года и 1899 года—есть большая разница. Начальникъ управленія 1870 года представлялъ изъ себя ту диковинку, что этому начальнику въ сущности не было присвоено никакого управленія. За то, какъ бы въ противовѣсть этому, мы имѣли въ посѣетовскія времена такія управленія, которыя не имѣли начальниковъ, а управлялись коллегіями и при томъ такими, въ

которыхъ руководящая роль не всегда принадлежала большинству, хотя бы среди него былъ и самъ предсѣдатель.

Весьма также интересно, что въ 1885 году, должности директора департамента, предсѣдателя управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и начальника управленія признаны были столь несложными, что ихъ найдено было возможнымъ объединить въ одномъ лицѣ, а черезъ два года неожиданно обнаружилось, что эта объединенная должность столь многосложна, что вновь требуетъ расчлененія на три должности. Нѣчто подобное же было и съ должностью главнаго инспектора. Она учреждена въ 1858 году, упразднена въ 1865 году и вновь вызвана къ жизни въ 1885 году, при чемъ въ этой отрасли надзора мы наблюдаемъ слѣдующія модификаціи: то учреждается должность главнаго инспектора безъ главной инспекціи, какъ въ 1858 и въ 1899 годахъ, то наоборотъ существуетъ главная инспекція безъ главнаго инспектора, какъ было въ періодъ времени отъ 1876 года по 1885 годъ.

Хотя мы и поставили себѣ задачей не только излагать факты, но и по возможности проникать въ ихъ мотивы, однако, что касается исторіи института начальниковъ управленія желѣзныхъ дорогъ, то отъ попытки установить причинную связь въ календарско-скопической смѣнѣ возрѣній министровъ на необходимость этой должности долженъ воздержаться и самый смѣлый на догадки человѣкъ. Повидимому, организаторская мысль руководилась не столько сознаниемъ необходимости или полезности данной должности, сколько наличіемъ или отсутствіемъ подходящихъ для ея замѣщенія элементовъ...

Чтобы закончить циклъ превратностей судьбы, которымъ подвергалось положеніе 1870 года, намъ остается указать еще на одинъ любопытный фактъ.

Положеніе это, какъ уже было упомянуто, было утверждено въ порядкѣ верховнаго управленія, въ видѣ опыта, срокомъ на три года. Когда эти три года миновали, министръ путей сообщенія испросилъ Высочайшее разрѣшеніе на годовую отсрочку. Въ слѣдующемъ году повторилось то же. Но затѣмъ наступаетъ въ этомъ дѣлѣ что то совсѣмъ непонятное. Отсрочка

кончилась, новой не просятъ, а потерявшее силу положеніе продолжаетъ дѣйствовать. И такъ длилось четырнадцать лѣтъ. Наконецъ новый министръ путей сообщенія Гюббенетъ вновь испросилъ отсрочку тому, что по закону должно было разсматриваться, какъ давно не существующее, а когда затѣмъ постоянное положеніе всетаки выработано не было, то министръ путей сообщенія надумалъ испросить отсрочку временному положенію не на опредѣленный срокъ, а безсрочно, до выработки постоянного положенія. Такимъ образомъ всякая грань между временнымъ и постояннымъ оказалась безслѣдно стертой.

Впрочемъ за этотъ непрерывный обходъ установленнаго законодательнаго порядка нельзя особенно винить министерство путей сообщенія. Свои преобразованія оно неоднократно пыталось вести черезъ государственный совѣтъ, но съ чѣмъ же оно тамъ встрѣчалось! Вспомнимъ хотя бы проектъ графа А. П. Бобринскаго. Государственный совѣтъ забраковалъ этотъ проектъ не за то, что онъ по существу былъ признанъ неудовлетворительнымъ, а за то, что онъ не отвѣчалъ дѣйствующимъ законамъ объ учрежденіи министерствъ. Но вѣдь законы объ учрежденіи министерствъ были изданы тогда, когда люди о желѣзныхъ дорогахъ и понятія не имѣли. Очевидно, не желѣзныя дороги нужно было приспособлять къ обветшавшимъ административнымъ формамъ, а архаическіе законы пересмотрѣть и согласовать съ духомъ времени. Государственный совѣтъ той эпохи до этой точки зрѣнія подняться не захотѣлъ. Что же оставалось дѣлать министерству путей сообщенія? Жизнь не ждетъ. Когда рѣка въ своемъ теченіи встрѣчаетъ неустранимое препятствіе, она его обходитъ. Правильность теченія при этомъ, несомнѣнно, оказывается нарушенной. Тамъ, гдѣ было одно прямое, глубокое русло, появляются искривленные, усѣянные перекатами, рукава.

Въ исторіи административной организаціи желѣзнодорожныхъ установленій время Посыета крупное мѣсто занимаетъ высшая желѣзнодорожная комиссія графа Баранова.

Въ 1882 году, предсѣдатель этой комиссіи вошелъ въ государственный совѣтъ съ представленіемъ объ учрежденіи въ



составъ министерства путей сообщенія высшаго желѣзнодорожнаго совѣта. Соображенія, которыя приводили высшую комиссію къ необходимости созданія указаннаго учрежденія, и главнѣйшія функціи послѣдняго приведены въ докладѣ графа Баранова, въ нижеслѣдующемъ приблизительно видѣ.

Руководство желѣзнодорожнымъ дѣломъ находится въ вѣдѣніи одного министерства путей сообщенія, по преимуществу учрежденія технического. Всѣ другія вѣдомства вмѣсто непосредственнаго руководства тѣми частями желѣзнодорожной эксплуатаціи, которыя составляютъ предметъ ихъ компетенціи, имѣютъ къ нимъ отношенія побочныя и, не стоя близко къ желѣзнодорожной сторонѣ дѣла, не всегда могутъ принимать какія либо мѣры къ правильной ихъ постановкѣ, тѣмъ болѣе, что означенныя вѣдомства обязаны дѣлать всѣ свои распоряженія, касающіяся благоустройства желѣзныхъ дорогъ, не иначе, какъ по соглашенію съ названнымъ министерствомъ. Между тѣмъ, такія соглашенія затягиваютъ разрѣшеніе возбужденныхъ другими вѣдомствами вопросовъ до невѣроятности.

Вслѣдствіе этого сосредоточеніе всей желѣзнодорожной дѣятельности въ исключительномъ вѣдѣніи министерства путей сообщенія можно считать одной изъ важнѣйшихъ причинъ неудовлетворительности его состоянія.

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

Первая изъ этихъ частей несомнѣнно обнимается компетенціей министерства путей сообщенія, но тѣмъ не менѣе совершенство этой части, какъ показали изслѣдованія комиссіи, заставляютъ желать многого.

Что касается эксплуатаціонной части, состоящей главнымъ образомъ изъ вопросовъ финансовыхъ, экономическихъ, юридическихъ и торговыхъ, то министерство путей сообщенія не имѣетъ, во первыхъ, необходимыхъ элементовъ для рѣшенія всѣхъ этихъ вопросовъ; во вторыхъ, отдаваясь преимущественно технической сторонѣ дѣла, приноситъ эксплуатаціонную часть до извѣстной степени въ жертву технической, вслѣдствіе чего развитіе и совершенствованіе первой, поскольку они не

зависятъ отъ самыхъ желѣзныхъ дорогъ, почти вовсе не подвижутся, и изъ весьма существенныхъ вопросовъ по эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ многіе остаются не разрѣшенными, иные не возбуждаются совершенно, а рѣшеніе другихъ затрудняется до крайности.

Такъ, напримѣръ, извѣстно, что государственное казначейство расходуетъ ежегодно десятки милліоновъ рублей на покрытіе дефицита по эксплуатаціи нашихъ желѣзныхъ дорогъ, но по вопросу удешевленія эксплуатаціи, министерство путей сообщенія не только не принимаетъ какихъ либо существенныхъ мѣръ, но даже само было источникомъ увеличенія эксплуатационныхъ расходовъ, потому что значительную часть распоряженій своихъ по отношенію къ желѣзнодорожнымъ дѣламъ дѣлало безъ достаточнаго соображенія съ экономическимъ состояніемъ. Въ недавнее, напримѣръ, время министерство потребовало общей замѣны нѣкоторыхъ существующихъ элементовъ дорогъ новыми, болѣе усовершенствованными, хотя въ замѣнѣ старыхъ дѣйствительной надобности еще не представлялось и эксплуатація могла бы производиться при нихъ одинаково успѣшно, какъ и при новыхъ. вмѣстѣ съ этимъ, въ устройствѣ дорогъ вводятся совершенно новые элементы, полезность которыхъ еще далеко не доказана, между тѣмъ иногда не имѣется такихъ приспособленій, на необходимость которыхъ указываетъ практика. Такими необоснованными мѣропріятіями комиссія графа Баранова признавала замѣну желѣзныхъ рельсъ стальными, смѣну достаточно исправныхъ рельсъ на станціонныхъ путяхъ, постановку высокихъ уклонныхъ знаковъ на рельсовыхъ стойкахъ, устройство на паровозахъ периль и колоколовъ и т. п.

Неоспоримо, чтобы при такой системѣ дѣйствій министерства путей сообщенія въ вопросахъ экономическихъ, министерство финансовъ, до котораго эти вопросы относятся преимущественно, не можетъ принять непосредственно отъ себя какихъ либо мѣръ противъ указанныхъ расходовъ, тѣмъ болѣе, что они мотивируются условіями безопасности движенія. Объясненное положеніе желѣзнодорожнаго дѣла приводитъ къ за-

ключенію о неудовлетворительности существующаго нынѣ порядка руководства имъ и даже къ нѣкоторой увѣренности въ томъ, что дѣло это не приметъ надлежащаго направленія до тѣхъ поръ, пока непосредственное управленіе имъ не будетъ раздѣлено между всѣми вѣдомствами, имѣющими къ нему отношеніе, соотвѣтственно компетенціи cadaго. Признавая необходимымъ привлечь подлежащія вѣдомства къ непосредственному руководству желѣзнодорожнымъ дѣломъ, комиссія полагала, что цѣль эта можетъ быть достигнута путемъ отдѣленія уставной части желѣзнодорожнаго дѣла отъ административнаго руководства имъ съ тѣмъ, чтобы послѣднее оставалось въ существующемъ порядкѣ, а уставная часть сосредоточилась въ особомъ коллегіальномъ учрежденіи и изъ представителей тѣхъ вѣдомствъ, которыя имѣютъ то или иное отношеніе къ желѣзнымъ дорогамъ. Подобное учрежденіе представляется наиболѣе другихъ компетентнымъ для рѣшенія всѣхъ разнообразныхъ вопросовъ, вытекающихъ изъ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, при томъ, конечно, условіи, что въ составъ новаго учрежденія, кромѣ силъ правительственныхъ, будутъ привлечены и представители другихъ сторонъ, заинтересованныхъ въ благоустройствѣ желѣзныхъ дорогъ.

Необходимо привлечь къ непосредственному участию въ желѣзнодорожной регламентаціи уполномоченныхъ представителей желѣзнодорожныхъ обществъ, съ цѣлью соглашенія объ ограниченіи однихъ и расширеніи другихъ привилегій сихъ обществъ, для всеобщаго улучшенія желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

Отъ включенія названныхъ представителей въ составъ учрежденія, предназначаемаго къ завѣдыванію уставной частью желѣзнодорожнаго дѣла, оно стало бы безспорно болѣе способнымъ къ разрѣшенію такихъ сложныхъ вопросовъ, какіе представляются этимъ дѣломъ; но вмѣстѣ съ тѣмъ дѣятельность упомянутаго учрежденія могла бы получить и нѣсколько одностороннее направленіе въ ущербъ интересамъ публики, пользующейся услугами желѣзныхъ дорогъ. Такого явленія можно ожидать потому, что желѣзнодорожные представители освѣщали бы свои практическія показанія исключительно со стороны соб-

ственныхъ интересовъ, не всегда совмѣщаемыхъ съ интересами публики, хотя въ подобныхъ случаяхъ интересы публики могли бы найти защиту въ лицѣ членовъ отъ правительства, но такая защита была бы слишкомъ недостаточна по невозможности требовать отъ сихъ членовъ обширныхъ познаній въ столь сложномъ и специальномъ дѣлѣ, какимъ представляется желѣзнодорожное. Поэтому и такъ какъ члены отъ правительства при защитѣ интересовъ публики не всегда могутъ располагать столь полными практическими данными, какъ желѣзнодорожные представители при защитѣ своихъ интересовъ, то для установленія въ этомъ отношеніи равновѣсія, необходимо противопоставить желѣзнодорожнымъ представителямъ соотвѣтствующую силу въ лицѣ представителей публики, пользующейся услугами желѣзныхъ дорогъ.

Проектируемый такимъ образомъ подъ предсѣдательствомъ министра путей сообщенія высшій желѣзнодорожный совѣтъ, заключающій въ своемъ составѣ представителей всѣхъ заинтересованныхъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ сторонъ, очевидно, будетъ наиболѣе компетентнымъ для всесторонняго обсужденія и правильнаго рѣшенія, въ указанномъ порядкѣ, подлежащихъ желѣзнодорожныхъ вопросовъ. Но такъ какъ высшій совѣтъ можетъ быть собираемъ лишь только въ экстренныя очередныя сессіи, то для того, чтобы онъ былъ вполне правоспособенъ въ предѣлахъ опредѣленной ему власти, необходимо придать ему такую организацію, каковая сдѣлала бы его учрежденіемъ постоянно дѣйствующимъ. Съ этой цѣлью совѣтъ выдѣляетъ изъ своего состава распорядительный комитетъ. Кромѣ того высшій совѣтъ крайне важно связать съ дѣйствительной жизнью желѣзнодорожной эксплуатаціи и дать источники, изъ которыхъ стекались бы къ нему точныя свѣдѣнія объ истинномъ положеніи дѣла. Для этого, по мнѣнію комиссіи, слѣдовало бы учредить особые мѣстные желѣзнодорожные совѣты при инспекціи дорогъ изъ представителей правительства, желѣзнодорожныхъ обществъ и людей, пользующихся услугами желѣзныхъ дорогъ.

Такіе мѣстные совѣты, въ виду цѣли ихъ учрежденія, должны

быть подчинены непосредственно высшему совѣту и имѣть право для усиленія способовъ своей наблюдательной дѣятельности открывать на станціяхъ большого товарнаго движенія, по требованію городскихъ думъ, земскихъ собраній и комитетовъ торговли, мануфактуры и биржевыхъ, особыя комиссіи изъ представителей лицъ, пользующихся услугами желѣзныхъ дорогъ, ограничивая роль этой комиссіи, главнымъ образомъ, наблюденіемъ за правильнымъ исполненіемъ законоположеній, правилъ, инструкцій и наказовъ, относящихся до манипуляцій съ грузами, во время нахождения ихъ на станціи.

Предметы вѣдѣнія высшаго совѣта заключаются въ слѣдующемъ:

I. Уставная часть желѣзнодорожнаго дѣла, т. е. обсужденіе всѣхъ вообще законопроектовъ, касающихся эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, относя сюда и условія выдачи желѣзнымъ дорогамъ пособій и ссудъ.

II. Разсмотрѣніе и представленіе на Высочайшее утвержденіе, въ установленномъ порядкѣ, составленныхъ подлежащимъ вѣдомствомъ уставовъ желѣзнодорожныхъ обществъ, договоровъ о совмѣстной эксплуатаціи желѣзнодорожныхъ линій, принадлежащихъ разнымъ обществамъ.

III. Разработка постановленій, имѣющихъ въ виду провозные желѣзнодорожные тарифы и условія ихъ примѣненія.

Высшему и мѣстнымъ совѣтамъ не предоставляется право наложенія взысканій на правленія и управленія, за исключеніемъ случаевъ неправильнаго введенія тарифовъ.

Согласно положенія о введеніи въ дѣйствіе общаго устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, высшій совѣтъ долженъ былъ дѣйствовать подъ предсѣдательствомъ министра путей сообщенія, но самостоятельно, т. е. такимъ образомъ, что несогласіе, напр., министра, съ постановленіемъ совѣта, принятымъ по большинству голосовъ, не можетъ имѣть никакого вліянія на приведеніе въ дѣйствіе такого постановленія.

Подобное положеніе высшаго совѣта, по мнѣнію комиссіи, представляется безусловно необходимымъ для пользы дѣла и

нисколько не вредящимъ интересамъ министерства путей сообщенія въ предѣлахъ его вѣдомства, такъ какъ интересы эти будутъ всегда ограждаемы въ достаточной мѣрѣ участіемъ въ совѣтѣ министра, товарища его и директора департамента желѣзныхъ дорогъ, на которомъ, по положенію, должно лежать исполненіе постановленій распорядительнаго комитета.

Безъ этого существеннаго условія, высшій совѣтъ превратился бы на дѣлѣ въ совѣщательное при министерствѣ путей сообщенія учрежденіе и не могъ бы имѣть, въ силу органическихъ условій министерскаго дѣлопроизводства, того крайне желательнаго положенія, какое ему придается въ уставѣ, съ цѣлью установить благотворное вліяніе совѣта на ходъ живого желѣзнодорожнаго дѣла.

Руководясь этими началами, комиссія предположила самую передачу дѣлъ изъ министерства путей сообщенія въ совѣтъ подчинить, въ случаѣ сомнѣній или пререканій, разрѣшенію сего послѣдняго, видя въ этомъ полную гарантію въ правильномъ опредѣленіи подвѣдомственности даннаго дѣла тому или другому изъ учрежденій.

Чтобы закончить изложеніе организаціи новыхъ учрежденій, задуманныхъ комиссіей графа Баранова, остается сказать нѣсколько словъ объ ихъ составѣ.

Высшій желѣзнодорожный совѣтъ предполагался сверхъ предсѣдателя, изъ 36 членовъ: отъ министерства путей сообщенія—два, министерства финансовъ—четыре, министерства внутреннихъ дѣлъ—два, министерства государственныхъ имуществъ—три, министерства юстиціи—одинъ, министерства военнаго—два, государственнаго контроля—два, желѣзнодорожныхъ обществъ—десять, губернскихъ земствъ—пять, торговыхъ учрежденій—три, промышленныхъ—два.

Какъ было уже упомянуто, изъ состава высшаго совѣта выдѣляется распорядительный комитетъ. Число членовъ послѣдняго равно шестнадцати, съ пропорціональнымъ, примѣрно, представительствомъ всѣхъ вѣдомствъ и общественныхъ группъ высшаго совѣта.

Мѣстные желѣзнодорожные совѣты состоятъ изъ предсѣдателя—мѣстнаго инспектора желѣзной дороги и 9 членовъ, трое—вѣдомственныхъ и шестеро общественныхъ представителей.

Проектъ комиссіи графа Баранова о желѣзнодорожныхъ выборныхъ учрежденіяхъ встрѣтилъ сильную оппозицію въ правительственныхъ сферахъ.

Министръ путей сообщенія не могъ признать проектированныя учрежденія подлежащими утвержденію, по слѣдующимъ соображеніямъ.

1) Высшему желѣзнодорожному совѣту предполагается дать характеръ не совѣщательнаго учрежденія, а самостоятельной высшей административной инстанціи, облеченной властью, предѣлы которой существенно измѣняютъ значеніе и предѣлы власти министра путей сообщенія въ томъ видѣ, какъ таковая установлена общимъ учрежденіемъ министерствъ и частными по вѣдомству путей сообщенія законоположеніями.

Эта сторона проекта—слабѣйшая, съ точки зрѣнія началъ нашего государственнаго устройства, не прошла незамѣченною прочими министрами. Такъ, министръ внутреннихъ дѣлъ нашель, что «Министру Путей Сообщенія придается по проекту новаго закона такое положеніе, при которомъ онъ можетъ являться лишь исполнителемъ постановленій Высшаго Совѣта, принимаемыхъ, быть можетъ, вопреки его убѣжденіямъ. Ему не предоставлено даже право заявить протестъ и хотя временно приостановить исполненіе такого постановленія Высшаго Совѣта, которому онъ не только не сочувствуетъ, но которое онъ можетъ находить вреднымъ для дѣла или идущимъ въ разрѣзъ съ направленіемъ его дѣятельности по Министерству Путей Сообщенія. Между тѣмъ Министру Путей Сообщенія, какъ и всякому другому начальнику цѣлаго вѣдомства, въ силу закона, принадлежитъ высшее руководство и направленіе всего желѣзнодорожнаго дѣла въ Имперіи и на немъ же лежитъ главная отвѣтственность за неуспѣшный или неудовлетворительный его ходъ. При такихъ условіяхъ, Высшій Совѣтъ и Распорядительный Комитетъ могутъ сдѣлаться, на первыхъ же порахъ своей дѣятельности, учрежденіями совершенно несостоя-

тельными, для выполнения того назначенія, какое имъ присваивается проектомъ».

Въ послѣдующихъ своихъ замѣчаніяхъ министръ внутреннихъ дѣлъ находитъ: «. . . предполагаемые Высшій Совѣтъ и Распорядительный Комитетъ, въ томъ, по крайней мѣрѣ, видѣ, въ которомъ они проектированы въ Уставѣ, ни по своей организаци, ни по составу, ни по отношеніямъ своимъ къ существующимъ органамъ власти по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, не могутъ не только достигнуть на самомъ дѣлѣ предположенной для нихъ цѣли—упорядоченія желѣзнодорожнаго дѣла, но еще и повести къ результатамъ противнаго свойства. Нельзя, поэтому, не выразить опасенія, заключаетъ дѣйствительный тайный совѣтникъ графъ Толстой, какъ бы въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, въ концѣ концовъ, не водворился полный беспорядокъ, за существованіе котораго никто однако же отвѣтственнымъ являться не будетъ».

Министръ государственныхъ имуществъ находитъ, что: «не устраняя пользы и даже необходимости привлеченія къ участию въ разработкѣ вопросовъ по эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ представителей другихъ вѣдомствъ съ голосомъ, конечно, совѣщательнымъ, лишь по сосредоточеніи всѣхъ частей желѣзнодорожнаго дѣла, т. е. какъ технической, такъ и эксплуатационной, въ однѣхъ рукахъ министерства путей сообщенія, только и можно ожидать единства во всѣхъ дѣйствіяхъ администраціи по желѣзнодорожнымъ дѣламъ».

Наконецъ, министръ финансовъ заявляетъ полное сочувствіе мысли образовать особое, при министерствѣ путей сообщенія, коллегіальное, изъ представителей разныхъ вѣдомствъ, учрежденіе для обсужденія вопросовъ, касающихся сооруже- нія новыхъ и эксплуатаціи существующихъ желѣзныхъ дорогъ.

2) Въ проектѣ закона вовсе не опредѣлены съ должною точностью отношенія высшаго желѣзнодорожнаго совѣта (съ распорядительнымъ комитетомъ) къ министерству путей сообщенія и отдѣльнымъ его органамъ, а также и къ прочимъ министерствамъ и главнымъ управленіямъ.



На этотъ пробѣлъ указываетъ и министръ государственныхъ имуществъ.

3) Учрежденіе высшаго совѣта и распорядительнаго комитета въ томъ видѣ, какъ оно предположено въ проектѣ закона, т. е. съ положительнымъ преобладаніемъ выборныхъ членовъ (20) надъ правительственными (17), идетъ въ разрѣзъ съ основными началами нашего государственнаго строя и противорѣчитъ Высочайше утвержденному 20 Іюля 1880 года положенію комитета министровъ, въ коемъ прямо сказано, что высшій желѣзнодорожный Совѣтъ долженъ состоять изъ представителей разныхъ вѣдомствъ; что же касается представителей желѣзныхъ дорогъ и лицъ, заинтересованныхъ въ перевозкѣ, то въ приведенномъ положеніи комитета упомянуто лишь объ ихъ участіи въ означенномъ Совѣтѣ.

Министръ Внутреннихъ Дѣлъ подробно развиваетъ мысль о крайнемъ неудобствѣ такой неравномѣрности распредѣленія голосовъ въ высшемъ желѣзнодорожномъ учрежденіи, неудобствѣ, которое только возрастаетъ отъ того, что въ составъ совѣта привлекаются, въ качествѣ членовъ отъ правительства, такія лица, которыя будутъ въ состояніи удѣлять желѣзнодорожнымъ дѣламъ лишь небольшую долю времени и самостоятельнаго труда.

«. . . . . этому то, слабѣйшему по численности и разъединенному по интересамъ, меньшинству, замѣчаетъ дѣйствительный тайный совѣтникъ графъ Толстой, противопоставляется въ лицѣ выборныхъ членовъ, такая сплоченная сила, какою явятся 10 желѣзнодорожныхъ представителей, связанныхъ между собою общностью интересовъ, обладающихъ спеціальною подготовкою и исключительно посвящающихъ себя желѣзнодорожному дѣлу».

Министръ государственныхъ имуществъ признаетъ участіе выборныхъ въ центральныхъ учрежденіяхъ, завѣдующихъ желѣзнодорожнымъ дѣломъ, несогласнымъ съ общимъ строемъ нашего государственнаго управленія.

Не ограничиваясь вышеприведенными общими замѣчаніями, министръ внутреннихъ дѣлъ находитъ, что члены земства,

вмѣстѣ съ другими выборными лицами, являются въ высшемъ совѣтѣ въ качествѣ представителей публики, что совершенно отступаетъ отъ присущаго имъ по закону характера. По существующему закону, земству каждой губерніи предоставлено обращаться къ правительству о своихъ нуждахъ и потребностяхъ съ отдѣльными ходатайствами; по новому же проекту закона представители земства, привлекаемые къ участию въ высшемъ совѣтѣ, какъ центральномъ учрежденіи, и привлекаемые притомъ къ этому участию не въ качествѣ представителей мѣстныхъ интересовъ данной губерніи, а въ качествѣ представителей публики, призываются играть роль имъ несвойственную. По мнѣнію дѣйствительнаго тайнаго совѣтника графа Толстого, «едва ли публика, понимаемая въ смыслѣ совокупности всѣхъ классовъ населенія, сословій и общественныхъ положеній, можетъ имѣть спеціальныхъ представителей въ какомъ либо государственномъ учрежденіи».

4) Предположенный въ проектированныхъ высшихъ желѣзнодорожныхъ учрежденіяхъ составъ правительственныхъ членовъ (товарищи министровъ и директоры центральныхъ учрежденій министерствъ) долженъ имѣть послѣдствіемъ крайнее обремененіе ихъ постороннимъ для нихъ, въ сущности, дѣломъ и можетъ вызвать значительныя затрудненія, какъ въ исполненіи обязанностей по прямой ихъ должности, такъ и въ дѣятельности ихъ въ высшихъ желѣзнодорожныхъ учрежденіяхъ. Между тѣмъ, отсутствіе ихъ въ этихъ послѣднихъ учрежденіяхъ можетъ въ иныхъ случаяхъ, когда присутствіе ихъ обязательно для законности рѣшенія, замедлять ходъ дѣла, въ другихъ же, давать перевѣсъ и безъ того уже преобладающимъ голосамъ выборныхъ членовъ.

По замѣчанію министра внутреннихъ дѣлъ, назначаемые въ высшія желѣзнодорожныя учрежденія членами отъ правительства начальники отдѣльныхъ управленій, будучи поглощены множествомъ занятій, по прямымъ своимъ обязанностямъ, не имѣютъ возможности быть вполне знакомыми со всѣми отраслями такого сложнаго и спеціальнаго дѣла, каково желѣзнодорожное, и притомъ въ состояніи будутъ удѣлять дѣламъ выс-

шаго совѣта и распорядительнаго комитета лишь небольшую долю времени и самостоятельнаго труда.

По мнѣнію министра финансовъ, отвлеченіе отъ прямыхъ обязанностей высшихъ въ семь министерствъ чиновъ, для разсмотрѣнія дѣлъ въ высшемъ желѣзнодорожномъ совѣтѣ и въ распорядительномъ комитетѣ, составляющее, по расчету дѣйствительнаго тайнаго совѣтника Бунге, около одной трети года, не можетъ быть допущено безъ вреда для дѣла.

Въ заключеніи своемъ, министръ путей сообщенія выразилъ глубокое убѣжденіе въ несоотвѣтствіи предположенной организаціи высшаго желѣзнодорожнаго совѣта назначенію и характеру, какой слѣдуетъ, по его мнѣнію, придать высшему совѣщательному при министерствѣ путей сообщенія, учрежденію по желѣзнодорожнымъ дѣламъ. Въ то же время министръ путей сообщенія высказалъ мнѣніе о пользѣ и необходимости учрежденія, въ составѣ министерства, высшаго совѣщательнаго органа по дѣламъ не только желѣзнодорожнымъ, но всѣхъ путей сообщенія, которыя, по естественнымъ причинамъ, не могутъ не находиться въ самой тѣсной взаимной связи.

Сознавая настоятельную потребность въ преобразованіи министерства путей сообщенія, сообразно съ этою основною идеею, министръ путей сообщенія приступилъ къ начертанію главныхъ основаній предстоящаго преобразованія, но, по тогдашнимъ обстоятельствамъ, вынужденъ былъ пріостановиться съ этою работою впредь до окончанія трудовъ комиссіи по изслѣдованію желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. Не найдя въ проектѣ, представленномъ комиссіею, отвѣта на настоятельно требующій рѣшенія вопросъ объ учрежденіи высшаго, техническаго и эксплуатационнаго, управленія путями сообщенія и, напротивъ того, усматривая въ проектѣ ясно выраженное стремленіе обособить управленіе желѣзными дорогами не только отъ прочихъ путей, но и отъ самого министерства путей сообщенія, министръ путей сообщенія въ то же время, по его словамъ, не могъ упустить изъ виду, съ одной стороны, что разсмотрѣніе государственнымъ совѣтомъ столь обширнаго проекта, каковъ проектъ общаго устава російскихъ желѣзныхъ дорогъ, неиз-

бѣжно должно замедлиться, а съ другой, что существенныя измѣненія, какъ въ устройствѣ техническихъ учреждений министерства, такъ и въ предметахъ вѣдѣнія совѣта министерства путей сообщенія, становятся рѣшительно неотложными, особенно въ виду предпринятыхъ въ послѣднее время сооруженія и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ непосредственнымъ распоряженіемъ казны, вызвавшимъ устройство новаго центрального учрежденія, временнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ виду вышеизложеннаго, министръ путей сообщенія представилъ на Высочайшее утвержденіе проектъ положенія о совѣтѣ министерства путей сообщенія, каковое и удостоилось Высочайшаго одобренія 6 Іюля 1884 года.

Въ главныхъ чертахъ состоявшееся преобразование этого учрежденія заключается въ слѣдующемъ:

1) Совѣтъ, соотвѣтственно двумъ главнымъ родамъ дѣятельности министерства путей сообщенія, раздѣленъ на два отдѣла: административный и техническій (строительно-эксплуатаціонный), съ предоставленіемъ совѣту собираться или въ полномъ составѣ членовъ, образуя общее собраніе, или въ ограниченномъ, по отдѣламъ совѣта.

2) Къ участию въ обсужденіи дѣлъ, въ качествѣ постоянныхъ членовъ совѣта, привлечены представители министерствъ: финансовъ, морского, военнаго, внутреннихъ дѣлъ и государственныхъ имуществъ; каждое изъ этихъ вѣдомствъ имѣетъ въ совѣтѣ постояннаго представителя (съ его замѣстителемъ) и особыхъ представителей, назначаемыхъ для участія (съ правомъ голоса, наравнѣ съ прочими членами совѣта), въ обсужденіи отдѣльныхъ дѣлъ или общихъ вопросовъ, касающихся предметовъ вѣдомства того или другого министерства.

3) Совѣту предоставлено приглашать въ засѣданія общихъ собраній и отдѣловъ, для участія въ обсужденіи съ правомъ совѣщательнаго голоса, отдѣльныхъ дѣлъ или общихъ вопросовъ, уполномоченныхъ отъ земствъ, городовъ, купечества, желѣзнодорожныхъ и пароходныхъ обществъ и отъ другихъ отраслей промышленности; мнѣнія уполномоченныхъ обязательно излагаются въ журнальныхъ постановленіяхъ совѣта.

4) Всѣ положенія общаго собранія совѣта и его отдѣловъ представляются въ формѣ журналовъ на усмотрѣніе министра путей сообщенія, который или утверждаетъ ихъ окончательно, или постановляетъ иное рѣшеніе.

Если по вопросу, касающемуся другого вѣдомства или частныхъ лицъ, окажется въ отдѣлѣ совѣта разномысліе со стороны члена или представителя посторонняго вѣдомства, то вопросъ, возбудившій разномысліе, вносится на разсмотрѣніе общаго собранія совѣта; если засимъ министръ путей сообщенія выразитъ по означенному вопросу несогласіе съ мнѣніемъ упомянутаго члена или представителя, то по такому вопросу министръ путей сообщенія входитъ въ сношеніе съ подлежащимъ министромъ.

Такимъ образомъ, постороннія вѣдомства, заинтересованныя въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, привлечены къ участию въ обсужденіи не только эксплуатаціонныхъ дѣлъ, но и важнѣйшихъ вопросовъ техническихъ, касающихся желѣзныхъ дорогъ и прочихъ путей сообщенія.

За совѣтомъ министерства путей сообщенія сохраненъ и въ измѣненномъ его видѣ характеръ совѣщательнаго учрежденія, но введено нѣкоторое ограниченіе права министра путей сообщенія утверждать, по своему усмотрѣнію, рѣшенія совѣта, касающіяся въ чемъ либо частныхъ лицъ или посторонняго вѣдомства. По дѣламъ этого рода, въ случаѣ разномыслія, министръ путей сообщенія входитъ въ сношенія съ подлежащимъ министромъ; если разномысліе не будетъ устранено, то возбудившій вопросъ его поступаетъ, въ установленномъ порядкѣ, на разрѣшеніе комитета министровъ.

Обращаясь затѣмъ къ проекту «о мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ совѣтахъ и желѣзнодорожныхъ комиссіяхъ» и признавая въ основѣ всю пользу учрежденія мѣстныхъ правительственныхъ органовъ, составленныхъ изъ представителей заинтересованныхъ вѣдомствъ и желѣзныхъ дорогъ, торговли и промышленности, министръ путей сообщенія не могъ, однако, согласиться съ правильностью подробной разработки въ проектѣ вопросовъ устройства, состава и отношеній этихъ наблюдатель-

ныхъ органовъ къ высшимъ правительственнымъ учрежденіямъ. Убѣжденіе въ несоотвѣтствіи предположеній проекта истиннымъ интересамъ дѣла, несомнѣнно полезнаго, побудило министра путей сообщенія предложить свой проектъ учрежденія мѣстныхъ наблюдательныхъ установленій, которымъ онъ полагалъ дать названіе: «Мѣстные желѣзнодорожные Комитеты».

Существенное различіе между проектированными комиссіею учрежденіями и предложенными министромъ путей сообщенія состоитъ въ слѣдующемъ:

а) мѣстные желѣзнодорожные совѣты учреждаются безусловно при каждой желѣзнодорожной инспекціи; мѣстные же комитеты учреждаются лишь по мѣрѣ надобности, въ большихъ торговыхъ центрахъ, по соглашенію министра путей сообщенія съ министромъ финансовъ, при чемъ опредѣляется и область учреждаемаго комитета;

б) представители указанныхъ въ проектѣ постороннихъ вѣдомствъ назначаются въ мѣстные желѣзнодорожные совѣты обязательно, а въ комитеты лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда надлежащій министръ признаетъ это необходимымъ;

в) мѣстный завѣдывающій передвиженіемъ войскъ участвуетъ въ обсужденіи всѣхъ дѣлъ въ мѣстномъ желѣзнодорожномъ совѣтѣ; въ комитетахъ же завѣдывающіе передвиженіемъ войскъ участвуютъ лишь при обсужденіи дѣлъ, имѣющихъ отношеніе къ предметамъ ихъ вѣдѣнія;

г) представители правленій желѣзнодорожныхъ обществъ обязательно назначаются и въ совѣты и въ комитеты, но представители земствъ, городовъ, мѣстныхъ торговыхъ учрежденій и мѣстныхъ промышленниковъ обязательны по проекту въ совѣтахъ, а въ комитеты они назначаются съ разрѣшенія министерства путей сообщенія;

д) мѣстнымъ желѣзнодорожнымъ совѣтамъ предполагается предоставить не только власть наблюдательную, но отчасти и распорядительную, при чемъ рѣшенія и опредѣленія этихъ совѣтовъ приводятся въ исполненіе ихъ предсѣдателемъ, хотя бы послѣдній и не былъ согласенъ съ рѣшеніемъ совѣта; мѣстные желѣзнодорожные комитеты никакой распорядительной власти

не имѣють и въ тѣхъ случаяхъ, когда съ мнѣніемъ комитета не согласенъ его предсѣдатель или инспекторъ той дороги, относительно которой состоялось постановленіе комитета, это постановленіе представляется на усмотрѣніе министра путей сообщенія.

Относительно проектированныхъ въ общемъ уставѣ желѣзнодорожныхъ комиссій, министръ путей сообщенія находитъ, что комиссіи эти, не неся никакой отвѣтственности, будутъ пользоваться довольно существенными правами и можно опасаться, что учрежденія эти сдѣлаются источникомъ затрудненій и пререканій и потому не принесутъ желаемой пользы. Но съ другой стороны полагають возможнымъ учрежденіе мѣстныхъ комиссій, подобно существующимъ комиссіямъ углепромышленниковъ, исключительно лишь для распредѣленія очередей между отправителями такихъ грузовъ, склады коихъ не находятся на станціяхъ, какъ, напр., каменнаго угля, руды, нефти и т. п.

Проектированные министромъ путей сообщенія Посѣетомъ мѣстные комитеты осуществлены не были.

Положеніе о высшемъ и мѣстныхъ совѣтахъ, какъ его проектировала высшая комиссія графа Баранова, также не получило осуществленія. вмѣсто этихъ учрежденій получилъ начало, въ законодательномъ порядкѣ, гораздо болѣе скромный, но и понынѣ благополучно существующій совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ.

Совѣтъ этотъ учрежденъ для обсужденія и установленія мѣръ, относящихся до сооруженія, эксплуатаціи и хозяйства желѣзныхъ дорогъ. Совѣтъ разсматриваетъ проекты законовъ, проекты правилъ и инструкцій, издаваемыхъ въ развитіе узаконеній, тарифные вопросы (нынѣ изъятые), дѣла, отнесенныя къ вѣдѣнію совѣта общимъ уставомъ, и дѣла, вносимыя министерствами. Совѣтъ имѣетъ предсѣдателемъ министра путей сообщенія и членами отъ министерства путей сообщенія пять чиновъ и по одному отъ министерства финансовъ, юстиціи, внутреннихъ дѣлъ, земледѣлія, торговли и промышленности, военнаго, государственнаго контроля, двухъ представителей

отъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ и четырехъ отъ земледѣлія, торговли и промышленности.

По дѣламъ, не подлежащимъ внесенію въ высшія государственныя установленія, рѣшеніе признается окончательнымъ, если съ заключеніемъ согласится министръ путей сообщенія и если при томъ оно принято единогласно представителями вѣдомствъ, а въ противномъ случаѣ, когда отъ главнаго начальника, представитель котораго остался при особомъ мнѣніи, не послѣдуетъ возраженія. Въ случаѣ несогласія министра путей сообщенія или другого главнаго начальника, дѣло поступаетъ въ совѣтъ министровъ. По предложеніямъ же, требующимъ законодательнаго утвержденія, разномыслія подробно излагаются въ представленіи министра путей сообщенія въ государственный совѣтъ.

Намъ пришлось отвести довольно много мѣста проекту новыхъ учрежденій, выработанному комиссіей графа Баранова. Такого отношенія заслуживалъ самъ по себѣ предметъ нашего обсужденія. Идея о высшемъ желѣзнодорожномъ совѣтѣ была попыткой разрѣшить всѣ трудности, какія являло въ то время желѣзнодорожное дѣло въ Россіи, примирить всѣ противорѣчивыя интересы, которые въ немъ сталкивались. Нельзя, конечно, признать, чтобы комиссія справилась съ поставленной задачей. Вышеприведенная критика министровъ во многомъ справедлива. Нельзя, конечно, отрицать, что идея о высшемъ совѣтѣ не выдерживаетъ критики и съ формальной стороны, и по существу. Съ формальной стороны проектъ высшаго совѣта не могъ разсчитывать на осуществленіе потому, что онъ находился въ полномъ противорѣчій съ государственнымъ строемъ, не допускавшемъ вліянія на дѣла государственнаго управленія представителей общественныхъ элементовъ. Неудачно употребленное графомъ Барановымъ слово «публика», дало поводъ графу Толстому иронизировать по поводу неслыханнаго нигдѣ надѣленія публики представительными правами. Здѣсь графъ Толстой слово «публика» производилъ, очевидно, не отъ латинскаго *publicus*, а давалъ этому слову тотъ отгѣнокъ, къ которому такъ присталъ эпитетъ «почтеннѣйшая».



Что касается существа проекта, едва ли возможно допустить въ составѣ высшаго исполнительнаго учрежденія, каковымъ является каждое министерство, такой отдѣлъ, который не только не подчиненъ главѣ учрежденія, но даже наоборотъ, требуетъ подчиненія этой главы себѣ. Агенты исполнительной власти должны нести за успѣхъ ввѣреннаго имъ дѣла личную отвѣтственность, въ ней главный залогъ успѣха, а личная отвѣтственность не совмѣстима съ коллегіальнымъ порядкомъ рѣшенія дѣлъ. Вотъ почему въ органахъ исполнительной власти, коллегіальное начало повсюду признается лишь постольку, по скольку оно является совѣщательнымъ, а не рѣшающимъ.

Признавая неумѣстность высшаго совѣта въ составѣ министерства путей сообщенія, трудно было бы по существу оспаривать пользу отъ подобнаго учрежденія, если бы оно было предположено, такъ сказать, *сверхцентральный*, при условіи, конечно, освобожденія отъ всякихъ распорядительныхъ функцій.

Но при такой постановкѣ вопроса естественно было бы недоумѣніе, развѣ у російскихъ гражданъ всѣ интересы исчерпываются кругомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ! Почему же только для этихъ послѣднихъ создается высшій совѣщательный органъ, при господствующемъ участіи представителей общественныхъ организацій?

Графъ Толстой не могъ не понять, что высшій желѣзнодорожный совѣтъ, если бы онъ получилъ осуществленіе въ составѣ, предположенномъ комиссіей графа Баранова, явился бы тѣмъ зерномъ, изъ котораго, по логикѣ вещей, должно было вырасти общее народное представительство.

Участь высшаго совѣта была рѣшена!

Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, замѣнившій собою высшій совѣтъ, былъ учрежденъ въ 1885 году.

Уже въ слѣдующемъ году министръ путей сообщенія вошелъ съ новымъ представленіемъ въ государственный совѣтъ, которое въ связи съ предшествующими представленіями намѣчало слѣдующее преобразованіе.

Управление казенными дорогами предположено было сосредоточить въ одномъ учрежденіи, управление же частными же-

лѣзными дорогами поручить другому учрежденію, равностепенному съ первымъ; оба учрежденія вмѣстѣ составили бы главное управленіе желѣзными дорогами, съ особымъ начальникомъ, кругъ дѣятельности, власти и обязанностей котораго не одинаковъ по тому и другому изъ подвѣдомственныхъ ему учреждений; въ составъ сего же управленія входитъ и тарифный отдѣлъ, а затѣмъ особо отъ главнаго управленія стояла подчиненная непосредственно министру путей сообщенія главная инспекція желѣзныхъ дорогъ, которая представляла собою лицъ, имѣющихъ назначеніе, посредствомъ объѣзда и осмотра дорогъ, удостоверяются въ соотвѣтствіи ихъ дѣйствительнымъ потребностямъ. Для вѣщаго объединенія независимыхъ между собою учреждений, главнаго правленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, департамента желѣзныхъ дорогъ и тарифнаго отдѣла, предположено было ввести въ составъ главнаго правленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ трехъ членовъ отъ двухъ послѣднихъ учреждений.

Главное правленіе есть по проекту, учрежденіе коллегіальное; дѣйствуя въ предѣлахъ инструкціи министра путей сообщенія, оно представляло бы особое учрежденіе, распоряжающееся всею хозяйственною и техническими частями казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, не исключая заготовленія предметовъ, необходимыхъ для текущихъ обыденныхъ потребностей дорогъ.

Вышеупомянутыя представленія сообщены были государственнымъ секретаремъ на заключеніе министра финансовъ и государственнаго контролера. Министръ финансовъ Вышнеградскій, по поводу предположеннаго устройства управленія желѣзными дорогами, высказалъ слѣдующія соображенія:

Необходимость децентрализаціи въ дѣлѣ управленія казенными желѣзными дорогами признана Высочайше утвержденнымъ 15 Октября 1882 года положеніемъ комитета министровъ и эта система управленія признается, въ принципѣ, цѣлесообразною и министерствомъ путей сообщенія, которое не находитъ, однако, возможнымъ примѣнить ее нынѣ на практикѣ, вслѣдствіе того, что казенныя желѣзныя дороги не составляютъ еще сомкнутой желѣзнодорожной сѣти. Проектируемая отсрочка

введенія окружной системы равносильна, по мнѣнію министра финансовъ, ея отклоненію, такъ какъ трудно ожидать, чтобы всѣ казенныя дороги представляли собою въ близкомъ будущемъ сплошную сѣть, между тѣмъ удовлетворительное завѣдываніе центральнымъ управленіемъ, изъ С.-Петербурга, хозяйственною и организаціонною дѣятельностью на пространствѣ всей имперіи невозможно, ибо такое управленіе будетъ дѣйствовать всегда медленно, формально и безъ достаточнаго знанія всѣхъ мѣстныхъ условій. Для достиженія дѣйствительнаго объединенія дѣйствій центральныхъ органовъ желѣзнодорожнаго управленія и устраненія тѣхъ нежелательныхъ послѣдствій, которыя неизбѣжно вытекаютъ изъ двойственности управленія, необходимо, по мнѣнію дѣйствительнаго тайнаго совѣтника Вышнеградскаго, соединить завѣдываніе казенными и частными желѣзными дорогами въ одномъ общемъ органѣ. Въ противномъ случаѣ, многія работы будутъ производиться вдвойнѣ и разрѣшеніе однородныхъ желѣзнодорожныхъ вопросовъ въ двухъ отдѣльныхъ учрежденіяхъ можетъ повести къ тому, что вопросы эти будутъ разрѣшаться крайне разнообразно. Трудъ по разработкѣ желѣзнодорожныхъ вопросовъ долженъ быть подраздѣленъ между отдѣльными частями одного общаго управленія не по внѣшнимъ признакамъ (казенныя или частныя дороги), а по самому существу вопросовъ.

По симъ основаніямъ министръ финансовъ Вышнеградскій предполагалъ установить для завѣдыванія казенными желѣзными дорогами слѣдующія главныя основанія:

1) отдѣльнаго органа въ Петербургѣ, для управленія казенными желѣзными дорогами, не учреждать, а сосредоточить управленіе казенными дорогами въ одномъ общемъ органѣ;

2) ближайшее завѣдываніе казенными желѣзными дорогами возложить на окружныя правленія, помѣщающіяся въ томъ пунктѣ, гдѣ находится наиболѣе обширное управленіе одной изъ желѣзныхъ дорогъ, входящихъ въ составъ округа, каковыхъ на первое время образовать четыре:

а) южный (Харьково-Николаевская и Екатерининская),  
б) полѣсскій, в) центральный (Тамбово-Саратовская, Баскун-

чакская, Рязско-Моршанская и Ливенская), г) заволжскій (Уральская и Самаро-Уфимская);

3) окружныя правленія образованы изъ предсѣдателя, назначаемаго изъ числа инженеровъ путей сообщенія, и двухъ членовъ, одного отъ министерства финансовъ, а другого отъ государственнаго контроля. Дѣлопроизводство возложить на обязанность управленія той дороги, при которой находится окружное правленіе, съ ассигнованіемъ на окружное дѣлопроизводство управленію дороги, фактически его ведущему, до 7.000 р., назначивъ содержаніе предсѣдателю 7.200 р. и каждому члену 5.400 р., такъ что каждое окружное правленіе обойдется около 25.000 р. При этомъ права и обязанности окружнаго правленія должны быть согласованы съ правами правленій частныхъ желѣзныхъ дорогъ по послѣдне утвержденнымъ уставамъ, съ тѣми отступленіями, которыя вызываются общеобязательными для веденія всякаго казеннаго хозяйства законами.

Государственный контролеръ Сольскій, раздѣляя въ принципѣ мнѣніе министра путей сообщенія о необходимости измѣнить организацію завѣдыванія желѣзнодорожнымъ дѣломъ, въ видахъ объединенія дѣйствій центральныхъ учрежденій министерства путей сообщенія, находилъ, что цѣль эта не достигается проектируемыми положеніями, ибо упомянутое объединеніе предположено ограничить однимъ лишь возстановленіемъ должности начальника управленія желѣзныхъ дорогъ, завѣдываніе же департаментомъ желѣзныхъ дорогъ и главнымъ правленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ предположено возложить на особыхъ для каждаго учрежденія директоровъ. Между тѣмъ, преслѣдуемая цѣль могла бы быть достигнута лишь въ случаѣ сосредоточенія въ одномъ учрежденіи высшаго управленія и надзора за всѣми желѣзными дорогами государства, съ каковою цѣлью государственный контролеръ предлагалъ выдѣлить изъ вѣдѣнія правленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ всѣ распорядительно-хозяйственныя операціи и передать ихъ управленіямъ отдѣльныхъ дорогъ; если же не будетъ признано возможнымъ изъять изъ вѣдѣнія правленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ всѣ дѣла указанной категоріи, то для разрѣше-

нія важнѣйшихъ хозяйственныхъ вопросовъ могли бы быть образованы для каждой группы казенныхъ желѣзныхъ дорогъ особые окружные совѣты изъ начальниковъ подлежащихъ дорогъ, представителя центрального учрежденія министерства путей сообщенія и представителей министерства финансовъ и государственнаго контроля. При такомъ сокращеніи обязанностей центрального правленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, дѣятельность его весьма близко подходила бы, по своему характеру, къ существованію обязанностей департамента желѣзныхъ дорогъ по надзору за частными желѣзными дорогами и потому сліяніе этихъ двухъ учреждений было бы вполне достижимо.

Изложенныя представленія бывшаго министра путей сообщенія государственнымъ совѣтомъ разсмотрѣны не были и, по случаю назначенія министромъ путей сообщенія генерал-лейтенанта Паукера, возвращены были сему послѣднему въ 1888 году для соображеній.

Идея Вышнеградскаго объ округахъ заслуживаетъ полнаго вниманія, но способъ, предложенный министромъ финансовъ къ ея осуществленію, фактически свелъ бы пользу отъ округовъ на нѣтъ. Приравнявъ въ отношеніи правъ и обязанностей окружныя правленія къ правленіямъ частныхъ дорогъ, министръ финансовъ дѣлаетъ затѣмъ невѣроятное предположеніе, что содержаніе такого правленія не должно превзойти суммы 25.000 р. Къ идеѣ округовъ, какъ видно изъ позднѣйшихъ документовъ, сочувственно относился также и Витте, но, за кратковременностью пребыванія министромъ путей сообщенія, приступить къ ея разработкѣ, очевидно, онъ не имѣлъ фактической возможности.

Возвращеніемъ для пересмотра проекта преобразованія министерства путей сообщенія, представленнаго въ государственный совѣтъ Посъетомъ, преемнику послѣдняго, Паукеру заканчивается второй періодъ исторіи организацій желѣзнодорожныхъ установленій въ Россіи.

На межѣ, отдѣляющей этотъ періодъ отъ послѣдующаго, имѣло мѣсто событіе чрезвычайнаго значенія.

17 Октября 1888 года близъ ст. Борки произошло крушеніе Императорскаго поѣзда, при чемъ во главѣ съ самимъ Государемъ—члены Царской семьи только благодаря чуду спаслись изъ подъ обломковъ поѣзда живыми и невредимыми.

Крушеніе Царскаго поѣзда, безопасность слѣдованія котораго должна быть предметомъ чрезвычайной предусмотрительности высшаго желѣзнодорожнаго персонала и неусыпной бдительности низшаго, не могло не вызвать всюду справедливаго негодованія.

Куда же годится то вѣдомство, которое даже и Главѣ государства не сумѣло оказать доброкачественную услугу!

Такъ какъ неспособность министерства путей сообщенія обезпечить техническую безопасность желѣзнодорожнаго движенія была какъ нельзя ярче обнаружена катастрофой близъ ст. Борки, то естественно было искать радикальныхъ средствъ къ скорѣйшему выходу изъ создавшагося нетерпимаго положенія.

Для того, чтобы министерство путей сообщенія могло всѣ свои силы направить къ упорядоченію той отрасли своего вѣдѣнія, которая, по общему признанію, считается наиважнѣйшею, необходимо было освободить это министерство отъ прочихъ заботъ, лежащихъ на немъ, передавъ ихъ въ другое подходящее вѣдомство.

Такой ходъ разсужденій является совершенно логичнымъ. Имѣлъ ли онъ мѣсто въ дѣйствительности, прямыхъ указаній не встрѣчается, но сопоставленіе фактовъ представляется весьма знаменательнымъ.

17 Октября 1888 года была Боркская катастрофа, а 18 ноября того же года, т. е. ровно черезъ одинъ мѣсяцъ и одинъ день состоялось Высочайшее повелѣніе объ изыятіи изъ вѣдѣнія министерства путей сообщенія тарифнаго дѣла и передачѣ его въ вѣдѣніе министерства финансовъ.

Громадная и весьма важная область, обнимающая всю финансово-экономическую сторону желѣзнодорожнаго дѣла, отошла отъ министерства путей сообщенія.

Министерство путей сообщенія получило возможность все свое вниманіе сосредоточивать на технической сторонѣ дѣла не безъ пользы, конечно, для послѣдняго.

Такъ человекъ, у котораго отняли руку, развиваетъ въ уцѣлѣвшей рукѣ исключительную силу и ловкость. А все же человекъ съ одной рукой—калѣка!

Желѣзнодорожный организмъ, котораго техническая сущность находится въ распоряженіи одного вѣдомства, а финансово-экономическая—другого, есть организмъ ненормальный. Если въ интересахъ безопасности желѣзнодорожнаго движенія признавалось необходимымъ снять съ вѣдомства, руководящаго желѣзнодорожнымъ дѣломъ, побочныя заботы, то нужно было, по примѣру Австріи, создать особое министерство желѣзныхъ дорогъ.

Впрочемъ, самая необходимость разгруженія вѣдомства оставалась подъ сомнѣніемъ, если вспомнить о тѣхъ упорныхъ слухахъ въ обществѣ, согласно которымъ Боркская катастрофа не только не была слѣдствіемъ нерадѣнія или неумѣнія желѣзнодорожнаго персонала, но даже не могла быть отнесена къ разряду тѣхъ непредотвратимыхъ несчастныхъ случайностей, которыя по закону большихъ чиселъ фатально совершаются на желѣзныхъ дорогахъ черезъ извѣстные періоды времени.

Итакъ, недолгое управленіе министерствомъ путей сообщенія Паукеромъ оставило крупнѣйшій слѣдъ въ интересующей насъ области.

Въ 1889 году, съ назначеніемъ на постъ министра путей сообщенія Гюббенета, въ министерствѣ вновь началась разработка проекта реорганизаціи, которая и закончилась въ 1899 г. въ части, относящейся къ желѣзнымъ дорогамъ.

Въ проектѣ этого преобразованія министръ Гюббенетъ, признавая несовершенство современнаго административнаго строя желѣзныхъ дорогъ, его несоотвѣтствіе съ предъявляемыми жизнью требованіями, указываетъ съ другой стороны на необходимость особой осторожности и постепенности преобра-

зованія, дабы коренная ломка учреждений не повела къ недоразумѣніямъ и даже временнымъ замѣшательствамъ. Вотъ почему, между прочимъ, министр Гюббенетъ отвергаетъ мысль о созданіи окружныхъ управленій, предложенную министромъ финансовъ Вышнеградскимъ и о которой мы уже упоминали выше.

По проекту министра Гюббенета предполагалось учрежденіе главнаго управленія желѣзныхъ дорогъ. Это управленіе дѣлилось на три отдѣла: отдѣлъ общихъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, отдѣлъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и отдѣлъ частныхъ дорогъ. Во главѣ главнаго управленія предполагается начальникъ и подъ его предсѣдательствомъ общее присутствіе изъ помощниковъ начальника управленія, являющихся вмѣстѣ съ тѣмъ начальниками отдѣловъ, старшихъ инспекторовъ и лицъ, особо назначаемыхъ министромъ путей сообщенія, причемъ министр Гюббенетъ объявляетъ себя рѣшительнымъ противникомъ участія въ подобной коллегіи представителей другихъ вѣдомствъ. Указавъ, что въ положеніи 1881 года о временномъ управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ были предусмотрены представители отъ министерства финансовъ и внутреннихъ дѣлъ, Гюббенетъ напоминаетъ, что мотивировка, оправдывающая участіе представителя внутреннихъ дѣлъ, была подыскана только черезъ годъ послѣ утвержденія положенія, а именно участіе означеннаго представителя объяснялось возможными недоразумѣніями по санитарной части, по отчужденію имущества и по полицейской части. Слабость этихъ объясненій столь очевидна, что на нихъ не стоитъ и останавливаться.

Другое дѣло, мотивы участія представителя министерства финансовъ. Нельзя отрицать большой заинтересованности означеннаго вѣдомства въ финансовыхъ результатахъ казенныхъ дорогъ. Однако отсюда до участія въ управленіи этими дорогами еще далеко. Въ общемъ строѣ нашего государственнаго управленія каждая отрасль дѣла ввѣряется подлежащему вѣдомству, которое и несетъ отвѣтственность за правильное ея выполненіе. Для совмѣстнаго разрѣшенія вопросовъ, касаю-



щихся интересовъ другихъ вѣдомствъ, существуетъ путь сношеній между подлежащими министерствами или между учрежденіями разныхъ вѣдомствъ; но сношенія эти не устраняють того, что разработка каждаго вопроса принадлежитъ извѣстному вѣдомству, обладающему по своей спеціальности надлежащими силами и средствами, и что тому же вѣдомству принадлежитъ и окончательное рѣшеніе вопроса, если онъ не требуетъ представленія на разсмотрѣніе высшаго государственнаго учрежденія. Такъ организованы и такъ дѣйствуютъ всѣ наши вѣдомства, но вѣдомство путей сообщенія почему то составляетъ исключеніе изъ общаго правила. Казалось бы, что спеціальность задачъ этого вѣдомства, болѣе, чѣмъ во всякой другой отрасли управленія требуетъ, чтобы къ разработкѣ и разрѣшенію дѣлъ, составляющихъ его задачу, привлекались лишь лица, спеціально посвятившія себя дѣлу и несущія за правильностью направленія надлежащую отвѣтственность. Между тѣмъ, даже такіе спеціальные вопросы, какъ постройка и эксплуатація желѣзныхъ дорогъ, со всѣми ихъ мельчайшими и разнообразными, чисто техническими сторонами, составляютъ предметъ обсужденія коллегіи, въ которой, на равныхъ правахъ съ членами, спеціально отвѣтственными за успѣхъ и правильность дѣлъ вѣдомства, участвуютъ члены другихъ вѣдомствъ, не несущихъ никакой отвѣтственности. Польза такого участія должна считаться, по меньшей мѣрѣ, сомнительной, такъ какъ ожидать отъ представителей другихъ вѣдомствъ содѣйствія въ разработкѣ спеціальныхъ вопросовъ, разрабатываемыхъ специалистами дѣла, конечно, нѣтъ никакого основанія, тѣмъ болѣе, что никакой постоянный членъ отъ другого вѣдомства не можетъ обладать свѣдѣніями по всѣмъ различнымъ отраслямъ задачъ учрежденія и что въ этомъ отношеніи безспорно выгоднѣе обратиться съ каждымъ отдѣльнымъ вопросомъ къ особымъ специалистамъ-экспертамъ; деморализующее же вліяніе такого участія несомнѣнно, такъ какъ участіе это даетъ возможность, въ случаѣ неуспѣха дѣла, сослаться на постороннее въ него вмѣшательство.

Указавъ, что въ объясненіе надобности привлеченія представителей другихъ вѣдомствъ приводится стремленіе къ облег-

ченію соглашеній, необходимыхъ въ извѣстныхъ случаяхъ между вѣдомствами, и на то, что всѣ операціи вѣдомства путей сообщенія тѣсно связаны съ интересами финансоваго вѣдомства, министр Гюббенетъ рѣшительно заявилъ, что долготная практика не свидѣтельствуетъ о томъ, чтобы участіе представителей другихъ вѣдомствъ въ значительной степени способствовало облегченію соглашеній между подлежащими министрами, такъ какъ по всѣмъ дѣламъ, по которымъ интересы вѣдомствъ дѣйствительно сталкиваются, единогласнаго рѣшенія не бываетъ, и, такимъ образомъ, необходимость переписки между министрами не устраняется. Тѣмъ не менѣе, министр Гюббенетъ не отрицалъ нѣкоторой пользы такого участія представителей вѣдомствъ въ обсужденіи вопросовъ, требующихъ соглашенія, но полагалъ, однако, что для облегченія такого соглашенія не представляется надобности въ назначеніи постоянныхъ членовъ, а могутъ въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ приглашаться особые представители.

Что касается второго основанія, то несомнѣнно, что всѣ операціи министерства путей сообщенія требуютъ средствъ для ихъ осуществленія и что въ этомъ отношеніи министерство финансовъ съ полнымъ правомъ можетъ считать себя заинтересованнымъ въ этихъ операціяхъ. Но, какъ справедливо указываетъ министр Гюббенетъ, интересы министерства финансовъ равно въ той же степени связаны и съ операціями всякаго другого вѣдомства, является ли главной задачей его собираніе извѣстныхъ доходовъ (напр. министерство государственныхъ имуществъ), или руководство отраслью государственнаго управленія, требующей расходовъ (министерство военное). Однако, спеціальныя задачи каждаго изъ этихъ министерствъ вѣдаются спеціально утвержденными для того органами, безъ участія представителей министерства финансовъ, которому принадлежитъ лишь въ этомъ отношеніи разсмотрѣніе смѣтъ каждаго вѣдомства. Съ другой стороны, съ тѣмъ же основаніемъ, можно указать, что всѣ вѣдомства, спеціальныя задачи которыхъ неизбежно сопряжены съ расходами (военное, путей сообщенія), несомнѣнно въ высшей степени заинтересованы правильностью

хода финансоваго управленія, какъ залогомъ того, что для удовлетворенія ввѣренныхъ имъ государственныхъ потребностей будутъ найдены нужныя средства, и, однако, вѣдомства эти не претендуютъ на вмѣшательство въ дѣла финансоваго управленія и не командируютъ своихъ членовъ въ учрежденіе министерства финансовъ для разрѣшенія дѣлъ, подлежащихъ ихъ вѣдѣнію.

Что касается предмета вѣдѣнія cadaго изъ трехъ отдѣловъ проектируемаго главнаго управленія желѣзныхъ дорогъ, то, какъ видно изъ проекта положенія 1891 года, въ отдѣлѣ общихъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ сосредоточивались дѣла по составленію, изданію, примѣненію правилъ содержаній пути, движенія и телеграфа, подвижнаго состава и тяги, по распоряженію подвижнымъ составомъ, по росписанію поѣздовъ, по примѣненію общаго устава, по составленію правилъ и условій перевозки, по воинскому движенію и т. п.

Относительно же двухъ другихъ отдѣловъ указано только дальнѣйшее подраздѣленіе (отдѣлъ частныхъ дорогъ—на части административную, техническую и хозяйственную, отдѣлъ казенныхъ дорогъ—на части техническую, эксплуатационную, хозяйственную, смѣтъ и отчетовъ, коммерческую и счетную), но не указаны предметы вѣдѣнія.

Главное отличіе проекта министра Гюббенета отъ проекта графа Бобринскаго то, что по неосуществленному проекту 1870 года управленіе желѣзныхъ дорогъ предполагалось раздѣлить на части по спеціальностямъ дѣлъ (административная часть и техническая), а у Гюббенета по роду управляемыхъ дорогъ—казенныхъ и частныхъ.

Проекту 1891 года, за выходомъ министра Гюббенета въ отставку, не было дано никакого хода.

Управленіе министерствомъ путей сообщенія Гюббене- томъ не оставило иныхъ, кромѣ проектныхъ, слѣдовъ въ интересуемой насъ области. Напротивъ того, Витте, управлявшій министерствомъ путей сообщенія всего полгода, успѣлъ отмѣ- тить свою дѣятельность двумя крупными перемѣнами въ адми- нистративномъ строѣ.

Какъ уже было изложено выше, министръ путей сообщенія Посъеть, желая парировать созданіе въ составѣ министерства высшаго совѣта по идеѣ Барановской комиссіи, поспѣшилъ сдѣлать его до извѣстной степени ненужнымъ, путемъ реорганизаціи совѣта министра, который былъ раздѣленъ на два отдѣла: техническій и административный, и въ составъ совѣта былъ введенъ междувѣдомственный и отчасти общественный элементъ. Но такъ какъ эта реформа совершенно не удовлетворила назрѣвшую въ связи съ изданіемъ желѣзнодорожнаго закона потребность въ особомъ совѣтѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, то таковой и былъ учрежденъ спустя всего годъ послѣ реформы совѣта министра. Послѣ того надобности въ представительномъ элементѣ въ совѣтѣ министра не стало, а собственно техническій отдѣлъ по незначительности техническихъ силъ, входившихъ въ него, совершенно не удовлетворялъ своему назначенію.

Въ виду этого, управлявшій министерствомъ путей сообщенія Витте получилъ Высочайшее разрѣшеніе на приведеніе совѣта министра въ первобытный, соотвѣтственно закону объ общихъ учрежденіяхъ министерствъ, видъ, а для разработки и обсужденія техническихъ вопросовъ общаго значенія и проектовъ, смѣтъ и техническихъ условій важныхъ работъ, сопряженныхъ съ значительными и продолжительными расходами, образованъ инженерный совѣтъ, въ составѣ предсѣдателя, директоровъ департаментовъ, предсѣдателя управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и восьми членовъ.

Разработка и докладъ дѣлъ инженерному совѣту возложены, по распоряженію предсѣдателя, на членовъ совѣта, не занимающихъ другія должности по министерству.

Министерству финансовъ и государственному контролеру предоставлено назначать въ инженерный совѣтъ своихъ представителей для участія въ обсужденіи разсматриваемыхъ въ совѣтѣ смѣтъ и техническихъ условій сооруженій, требующихъ для своего осуществленія значительныхъ финансовыхъ средствъ, а равно вопросовъ, имѣющихъ особое финансовое значеніе.

Положеніе объ инженерномъ совѣтѣ, за ничтожнымъ измѣненіемъ, дѣйствуетъ и понынѣ. Самое учрежденіе оправдало возлагавшіяся на него надежды, чѣмъ не мало обязано, по всеобщему убѣжденію, надлежащему выбору руководителей.

Слѣдующей не менѣе удачной реформой Витте было упраздненіе мѣстной желѣзнодорожной инспекціи, съ возложеніемъ инспекторскихъ функцій на управляющихъ частныхъ дорогъ и начальниковъ казенныхъ, для чего управляющимъ частныхъ дорогъ были предварительно присвоены права государственной службы, и они стали считаться назначаемыми правительствомъ изъ числа представляемыхъ правленіями кандидатовъ.

Одновременно съ уничтоженіемъ мѣстной инспекціи было Высочайше утверждено положеніе объ инспекціи желѣзныхъ дорогъ.

На инспекціи возлагалось наблюденіе за исправнымъ состояніемъ желѣзныхъ дорогъ и за точнымъ и неуклоннымъ исполненіемъ правленіями и управленіями относящихся до желѣзныхъ дорогъ законовъ, правилъ, положеній, инструкцій и распоряженій.

Инспекціи состояли изъ главнаго инспектора, подчиненнаго непосредственно министру путей сообщенія, и инспекторовъ, находившихся въ распоряженіи главнаго инспектора.

Главный инспекторъ представлялъ министру заключенія о служебныхъ качествахъ лицъ на казенныхъ и частныхъ дорогахъ, опредѣленіе или утвержденіе которыхъ въ должности зависѣло отъ министра.

Главный инспекторъ могъ требовать отъ правленій и управленій объ удаленіи непригодныхъ служащихъ.

О всѣхъ замѣченныхъ отступленіяхъ отъ законовъ и правилъ инспектора сообщали управленіямъ и начальникамъ дорогъ, для немедленнаго устраненія, и о сдѣланныхъ распоряженіяхъ доносили главному инспектору. Послѣдній, въ случаѣ дальнѣйшаго неисполненія требованій, привлекалъ виновныхъ къ судебной отвѣтственности.

Черезъ всѣ представленія о преобразованіи министерства путей сообщенія, въ которыхъ только затрагивалась инспекція

желѣзныхъ дорогъ, красной нитью проходитъ одна и та же мысль, выраженная почти въ тождественныхъ выраженіяхъ, что мѣстные инспектора, надзирая за одной только дорогой и всегда за той же самой, дѣлались, какъ показалъ опытъ, односторонними въ своихъ взглядахъ и, не видя, для сравненія, состоянія другихъ желѣзныхъ дорогъ, нерѣдко не замѣчали недостатковъ инспектируемыхъ ими линій.

Несостоятельность этой мотивировки настолько очевидна, что нужно удивляться, какъ могли эти мысли преемственно переходить отъ министра къ министру, впервые появившись въ представленіи въ государственный совѣтъ Мельникова и доживши до проекта представленія въ государственную думу министра Шауфуса.

Въ частныхъ обществахъ управляющій дорогой, вообще говоря, тоже управляетъ одной дорогой и притомъ всегда той же самой, и никакое правленіе общества не видѣло недостатка въ такомъ положеніи дѣла, скорѣе преисполненномъ преимуществъ. Детальное знакомство со всѣми мѣстными условіями дороги, вынесенное продолжительнымъ ея управленіемъ или инспектированіемъ, есть, казалось бы, крупный залогъ успѣха дѣятельности какъ управляющаго, такъ и инспектора. Продолжительное администрированіе одной и той же дорогой не исключаетъ возможности и даже приводитъ къ необходимости знакомиться съ другими дорогами. Для этой цѣли служатъ конгрессы, съѣзды, коллективные осмотры.

Конечно, не въ односторонности мѣстныхъ инспекторовъ была слабая сторона этого института. Тутъ было нѣчто другое, о чемъ, вѣроятно, стѣснялись говорить въ официальной литературѣ.

Мы уже высказывали нашъ взглядъ на мѣстную инспекцію. Повторимъ его лишь въ двухъ словахъ.

Хотя и справедлива пословица, что умъ хорошо, а два лучше, но Россія, по бѣдности своей въ интеллигентныхъ силахъ, не можетъ позволить себѣ роскоши имѣть два ума тамъ, гдѣ можно обойтись однимъ. А если такую роскошь она себѣ гдѣ либо и дозволяетъ, то роскошь эта оказывается убогой. Такъ случилось и

съ мѣстной инспекціей. Тотъ фактъ, что правительство въ продолженіе двадцати восьми лѣтъ тщетно предлагало своихъ инспекторовъ въ управляющіе, что частныя общества, не взирая на многія невѣсомыя удобства такой комбинаціи, все же вынуждены были молчаливо ее отклонять, является уничтожающимъ для всего института мѣстныхъ инспекторовъ.

Но если управляющій дороги и инспекторъ рядомъ существовать не могли, то оставить поле брани долженъ былъ не сильный, а слабый. Если инспекторъ не годился, какъ показалъ 28-лѣтній опытъ, въ управляющіе, то надлежало сдѣлать опытъ въ обратномъ направленіи: испробовать управляющаго въ роли инспектора.

Если считать, что обязанности инспектора заключаются въ надзорѣ не только за закономѣрностью дѣйствій управленія, но и за цѣлесообразностью, то нужно признать, что иного рѣшенія въ этомъ вопросѣ, кромѣ того, которое далъ Витте, быть не можетъ. Семнадцатилѣтнее существованіе мѣстной инспекціи на началахъ совмѣщенія съ должностью управляющаго какъ нельзя лучше это подтверждаетъ.

Въ 1893 году, въ связи съ предстоявшимъ переходомъ въ казну дорогъ Главнаго общества, министромъ путей сообщенія Кривошеинымъ начата была разработка проекта реорганизаціи министерства, для чего назначена была особая комиссія подъ предсѣдательствомъ товарища министра путей сообщенія генерала Петрова.

Однимъ изъ первыхъ, съ разработаннымъ докладомъ по этому вопросу, выступилъ тогда главный инспекторъ князь Хилковъ, изложившій въ особой запискѣ тѣ начала для предстоящей реорганизациіи, которыя, по мнѣнію князя Хилкова, подсказывались общимъ въ то время состояніемъ желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

Основная мысль князя Хилкова заключалась въ томъ, чтобы казенныя дороги, мѣстныя управленія коихъ, въ интересахъ дѣла, должны бы завѣдывать линіями въ предѣлахъ отъ 800 до 1,000 верстъ и только въ исключительныхъ случаяхъ особо слабого движенія превосходить эту норму, соединять

въ особыя группы, протяженіемъ около 4,000 верстъ, съ учрежденіемъ во главѣ каждой группы особаго правленія группы казенныхъ желѣзныхъ дорогъ во всемъ по образцу правленій частныхъ дорогъ.

Центральнымъ же учрежденіемъ, вѣдающимъ желѣзными дорогами, князь Хилковъ предполагалъ управленіе желѣзныхъ дорогъ, состоящее изъ трехъ департаментовъ: а) проектовъ, смѣтъ и отчетовъ; б) эксплуатаціоннаго; в) хозяйства казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Изъ другихъ записокъ, представленныхъ въ комиссію, слѣдуетъ отмѣтить составленную директоромъ департамента желѣзныхъ дорогъ Сумароковымъ.

Онъ также высказался за созданіе групповыхъ управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, протяженіемъ до 6,000 верстъ, при чемъ управленій этихъ группъ могло, по мнѣнію Сумарокова, и не быть на мѣстахъ, такъ какъ при современныхъ способахъ сношеній большее или меньшее разстояніе отъ управленія сѣти значенія имѣть не можетъ, а при протяженіи въ 6,000 верстъ, гдѣ бы въ раіонѣ группъ управленіе ни помѣщалось, все равно оно отъ большей части территоріи было бы расположено въ значительномъ удаленіи. Пребываніе же группового управленія въ С.-Петербургѣ дастъ много удобствъ по болѣе легкому сношенію какъ съ министерствомъ путей сообщенія, такъ и между самими групповыми управленіями.

Доказательства, приведенныя Сумароковымъ въ пользу созданія органа промежуточнаго, между центральнымъ и мѣстными органами, по своей убѣдительности, заслуживаютъ того, чтобы ихъ повторить полностью.

«Нынѣ, когда въ ближайшемъ будущемъ казенная сѣть достигнетъ развитія, простирающагося до 20,000 верстъ, положеніе вещей, по моему убѣжденію, совершенно измѣняется.

Приходится поневолѣ подумать о томъ, можетъ ли одинъ центральный органъ выполнить всѣ тѣ обязанности, которыя на него должны быть возложены по надзору и ближайшему руководству за хозяйствомъ, годовой оборотъ котораго будетъ измѣряться сотнями милліоновъ.



По моему крайнему убѣжденію, подобная задача является невыполнимою. При такихъ условіяхъ необходимо облегчить задачи центрального управленія. Послѣднее возможно достигнуть лишь двумя способами:

1) или предоставленіемъ самыхъ обширныхъ полномочій и возможно большей самостоятельности мѣстнымъ Управленіямъ дорогъ

2) или же учрежденіемъ нѣкоторыхъ промежуточныхъ органовъ, на которые была бы перенесена значительная доля правъ и обязанностей центрального управленія.

Въ обоихъ случаяхъ, на долю послѣдняго осталась бы разработка лишь самыхъ главныхъ, принципиальныхъ вопросовъ, касающихся казенной эксплуатаціи, а самое Управленіе, силою вещей, получило бы вполнѣ характеръ высшаго административнаго учрежденія, по задачамъ своимъ вполнѣ сходнаго съ Департаментомъ желѣзныхъ дорогъ, почему и сліяніе этихъ двухъ органовъ, по моему мнѣнію, стало бы неизбѣжнымъ. Другими словами я поясню мою мысль слѣдующимъ образомъ:

Въ настоящее время Управленіе казенныхъ дорогъ какъ бы совмѣщаетъ въ себѣ два учрежденія: Департаментъ казенныхъ дорогъ, вѣдающій или имѣющій право вѣдать всѣ общіе вопросы, касающіеся казенной сѣти, и хозяйственное управленіе, оберегающее интересы казны въ качествѣ собственника.

Хозяйственное управленіе, по моему мнѣнію, при обширности сѣти, въ настоящее время не можетъ быть централизовано въ одномъ учрежденіи; оно должно быть передано или мѣстнымъ управленіямъ, или распредѣлено между нѣсколькими промежуточными учрежденіями, которыя нужно создать вновь.

Такимъ образомъ, въ Управленіи казенныхъ дорогъ осталась бы только та часть, которая разсматриваетъ общіе вопросы сѣти и которая, конечно, можетъ и должна быть слита въ одно учрежденіе съ Департаментомъ желѣзныхъ дорогъ.

На основаніи вышеизложеннаго, по моему убѣжденію, необходимость упраздненія особаго центрального органа для общаго завѣдыванія казенной сѣтью является неизбѣжною.

Что касается до выбора того или другого способа для организаціи ближайшаго надзора и завѣдыванія хозяйственною стороною эксплуатаціи казенныхъ дорогъ, путемъ ли предоставленія мѣстнымъ управленіямъ дорогъ тѣхъ правъ, коими облечено центральное управленіе, или же путемъ созданія промежуточныхъ органовъ, то я, по глубокому убѣжденію, склоняюсь къ послѣднему рѣшенію. Чѣмъ обширнѣе полномочія,

предоставленныя отдѣльному лицу или учрежденію, тѣмъ большую отвѣтственность должны они нести; размѣръ этой отвѣтственности опредѣляется не степенью взысканій, а тѣмъ условіемъ, чтобы отвѣтственность была не фиктивная, а вполне реальная. Другими словами, надзоръ за дѣятельностью какого-либо лица или учрежденія при такихъ условіяхъ долженъ быть организованъ такъ, чтобы надзоръ этотъ былъ совершенно въ курсѣ всѣхъ тѣхъ чисто даже детальныя стороны дѣла, которыя могутъ оказывать существенное вліяніе на общее его направленіе. При этомъ я вовсе не подразумеваю подъ словомъ надзоръ тяжелую опеку, уничтожающую всякую инициативу; по моему мнѣнію, надзоръ долженъ изображать собою ту объективную, безпристрастную критику предмета, которой по отношенію къ своимъ собственнымъ дѣйствіямъ почти всегда лишается каждый дѣятель, особливо если онъ обремененъ занятіями и сознаниемъ отвѣтственности въ той мѣрѣ, которая составляетъ удѣль нашихъ Управляющихъ или Начальниковъ дорогъ, если только они ревниво относятся къ исполненію всѣхъ возложенныхъ на нихъ обязанностей. Надзоръ такого рода не можетъ быть выполненъ центральными учрежденіями, завѣдывающими разработкою только общихъ вопросовъ: равнымъ образомъ, не можетъ проявлять его и центральная инспекція. Периодическія ревизіи или внезапные осмотры никогда не могутъ восполнить недостатокъ постоянного надзора и соотвѣтствующаго ему общаго руководства.

Поэтому, если бы признано было необходимымъ, придавъ мѣстнымъ управленіямъ почти полную самостоятельность въ хозяйственныхъ вопросахъ и избѣгнувъ всякихъ промежуточныхъ органовъ, ограничиться сосредоточеніемъ общаго руководства въ одномъ высшемъ центральномъ учрежденіи, то, по моему мнѣнію, могли бы явиться основательныя опасенія за будущій успѣхъ казенной эксплуатаціи. Не допуская ни малѣйшаго сомнѣнія въ ревностномъ и безупречномъ отношеніи къ порученному дѣлу со стороны Начальниковъ дорогъ и будучи убѣжденъ, что выборъ лицъ при назначеніи на эти должности будетъ падать исключительно лишь на дѣятелей, выдающихся не только своими дарованіями, но и опытностью, я тѣмъ не менѣе сомнѣваюсь, чтобы Начальники дорогъ, предоставленные полной свободѣ дѣйствій, могли бы всегда воздержаться отъ увлеченій или ошибокъ, которыя наиболѣе свойственны именно людямъ талантливымъ, всецѣло отдавшимъ себя обширной, спеціальной дѣятельности.

Такимъ образомъ, мнѣ представляется совершенно необходимымъ для правильнаго, активнаго надзора и ближайшаго руководства по хозяйственной части казенной эксплуатаціи созданіе промежуточныхъ инстанцій между мѣстными управленіями и тѣмъ высшимъ органомъ, въ которомъ будетъ сосредоточено общее завѣдываніе желѣзнодорожнымъ дѣломъ, подъ непосредственнымъ руководствомъ Министра Путей Сообщенія.

Подобныя инстанціи, завѣдуя каждая лишь нѣкоторою частью казенной сѣти, могли бы вполне справиться съ возложенной на нихъ задачей. Будучи въ курсѣ дѣла и близко зная всѣ его стороны, онѣ вмѣстѣ съ тѣмъ не были бы непосредственными его исполнителями, а потому и могли бы сохранить вполне ту объективность взглядовъ и сужденій, которая необходима для правильной критики и руководства.

По отношенію же къ тѣмъ задачамъ, кои будутъ возложены на нихъ непосредственно органомъ, контролирующимъ ихъ дѣятельность, являлось бы то высшее центральное учрежденіе, коему непосредственно и были бы подчинены эти промежуточные инстанціи. Подобный контроль со стороны высшаго органа являлся бы возможнымъ не только потому, что число подобныхъ промежуточныхъ учрежденій было бы ограничено, но и потому, что результаты ихъ дѣятельности, сосредоточенные какъ бы въ нѣкоторыхъ фокусахъ, сдѣлались бы рельефнѣе и доступнѣе для наблюденія, нежели раздробленные дѣйствія множества отдѣльныхъ управленій.

Весьма часто приходится слышать возраженіе, что существованіе нѣсколькихъ параллельныхъ, промежуточныхъ инстанцій можетъ вредно повліять на то единство, которое необходимо въ хозяйствѣ казенной сѣти. По моему мнѣнію, возраженіе это не убѣдительно. Начиная съ того, что единство въ хозяйственныхъ приѣмахъ на обширной и раскинутой сѣти русскихъ дорогъ не только не можетъ, но и не должно существовать. Но если вообще должно опасаться нарушенія единства, при существованіи 2 или 3 промежуточныхъ органовъ, то чего же слѣдуетъ ожидать при существованіи 10 или болѣе почти независимыхъ, а главное, лишенныхъ дѣйствительнаго надзора мѣстныхъ управленій.

Затѣмъ не только не предвидится никакого вреда вслѣдствіе существованія нѣсколькихъ параллельныхъ, однородныхъ по значенію и власти промежуточныхъ органовъ, но, напротивъ, признаю за этимъ обстоятельствомъ значительную

пользу; такимъ путемъ были бы ослаблены тѣ нежелательныя послѣдствія, которыя присущи излишней централизаціи во всякомъ дѣлѣ, а тѣмъ болѣе въ казенномъ. Непосредственное сосредоточеніе завѣдыванія мѣстными управленіями въ одномъ центральномъ органѣ, да еще при необходимости въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ преобладанія одноличныхъ рѣшеній и власти, могло бы при извѣстныхъ условіяхъ уничтожить въ значительной степени ту самобытность, которую крайне желательно во многихъ случаяхъ сохранить за дорогами. При существованіи нѣсколькихъ посредствующихъ инстанцій, между которыми будетъ раздѣлена сѣть, такое вредное вліяніе централизаціи будетъ въ извѣстной мѣрѣ ослаблено и вмѣстѣ съ тѣмъ можетъ быть достигнуто надлежащее объединеніе тамъ, гдѣ оно дѣйствительно необходимо.

Нельзя также упускать изъ виду и элемента соревнованія. При большомъ числѣ однородныхъ отдѣльныхъ учрежденій, дѣятельность коихъ, однако же, находится въ совершенно разныхъ условіяхъ, соревнованіе между ними замѣтно падаетъ, такъ какъ правильное сравненіе и оцѣнка достигнутыхъ каждымъ изъ нихъ результатовъ становятся почти невозможными, что хорошо сознается и самими дѣятелями.

Если же эти учрежденія правильно сгруппированы въ особыя организаціи, то соревнованіе несомнѣнно явится какъ между отдѣльными дорогами, входящими въ составъ каждой группы, такъ и между управленіями группъ. Соревнованіемъ не пренебрегаетъ даже частная дѣятельность, гдѣ имѣются на лицо фактическіе хозяева, заинтересованные лично въ успѣхѣхъ предпріятія, тѣмъ болѣе необходимо его возбудить при казенномъ хозяйствѣ.

Все эти соображенія въ совокупности вынуждаютъ меня совершенно примириться съ тѣмъ, повидимому, важнымъ недостаткомъ предлагаемой мной организаціи, который заключается въ ея относительной дороговизнѣ. Само собой, что уничтоженіе промежуточныхъ инстанцій можетъ доставить значительныя сбереженія въ штатныхъ расходахъ, но эти сбереженія несомнѣнно не могутъ сравниться съ тѣми, которыя могли бы быть достигнуты въ эксплуатационныхъ расходахъ, при существованіи такихъ руководящихъ органовъ, которые преслѣдовали бы исключительно хозяйственные интересы казенной эксплуатаціи, будучи вмѣстѣ съ тѣмъ близко знакомы со всеми ея условіями и такъ какъ эксплуатационные расходы казенной сѣти уже и теперь перешли за сотню милліоновъ, то даже

и ничтожный, сравнительно, процентъ сбереженій въ нихъ составитъ уже весьма крупную сумму.

Къ слову позволю себѣ прибавить, что центральный органъ, завѣдывавшій 20,000-верстной сѣтью, по моему мнѣнію, можетъ достигать сбереженій лишь урѣзкой расходовъ, весьма часто не только не соображаясь при этомъ съ дѣйствительной пользой для дѣла, но даже со вредомъ для него въ экономическомъ отношеніи. Спеціальныя же хозяйственный органъ, съ ограниченной сферой дѣятельности можетъ и долженъ достигать сбереженій искуснымъ примѣненіемъ тѣхъ средствъ, кои предоставлены въ его распоряженіе. Объясняется эта разница тѣмъ, что для подобнаго отношенія къ дѣлу нужно не только детальное знакомство со всѣми его особенностями, но и возможность всецѣло посвятить себя его изученію, центральный же органъ лишенъ къ тому всякой возможности; объ единичныхъ, исключительныхъ случаяхъ я, конечно, не говорю».

Въ 1904 году, подъ предсѣдательствомъ министра путей сообщенія Кривошеина, состоялось совѣщаніе по вопросу о составленіи положенія о министерствѣ путей сообщенія, въ которомъ министромъ были предуказаны основанія для окончательной выработки положенія, а самая выработка возложена на новую комиссію, подъ руководствомъ предсѣдателя инженернаго совѣта В. В. Салова.

Слѣдуя этимъ предуказаніямъ, комиссія В. В. Салова составила проектъ административной организаціи желѣзныхъ дорогъ на слѣдующихъ началахъ:

Учреждаются въ составѣ министерства путей сообщенія слѣдующія центральныя желѣзнодорожныя установленія: 1) общее управленіе желѣзныхъ дорогъ, 2) управленіе частныхъ желѣзныхъ дорогъ, 3) *три* управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, 4) управленіе по сооруженію желѣзныхъ дорогъ, 5) инспекція желѣзныхъ дорогъ, 6) инспекція Императорскихъ поѣздовъ.

Въ проектѣ положенія 1894 года предметъ вѣдѣнія каждаго установленія указанъ весьма подробно. Нужно признать, что этотъ проектъ, по своей структурѣ, находится подъ сильнымъ вліяніемъ проекта Гюббенета. Здѣсь также дѣленіе дѣлъ происходитъ по принадлежности дорогъ казнѣ или частнымъ

обществамъ, а слѣдовательно третьимъ, логически вытекающимъ изъ первыхъ двухъ подраздѣленій, является подраздѣленіе, въ которомъ вѣдаются дѣла, относящіяся безразлично къ казеннымъ или частнымъ дорогамъ. Но въ проектѣ 1894 года есть и большое различіе отъ проекта 1891 года. Во-первыхъ, здѣсь нѣтъ объединенія этихъ трехъ категорій отдѣловъ, а всѣ они являются какъ бы равноправными инстанціями, объединяемыми лишь въ особѣ министра. Во-вторыхъ, въ проектѣ 1894 года вошла идея\*) окружныхъ управленій казенными дорогами, отвергнутая проектомъ министра путей сообщенія Гюббенета.

За выходомъ въ отставку министра путей сообщенія Кривошеина, проектъ преобразования министерства путей сообщенія 1894 года остался безъ движенія.

Весьма замѣчательно, что когда въ управленіе министерствомъ вступилъ князь Хилковъ, то, несмотря на то, что онъ былъ сторонникомъ окружной системы управленія казенными желѣзными дорогами, что за эту систему высказался еще ранѣе того министръ финансовъ Вышнеградскій, поддерживалъ ее затѣмъ и министръ финансовъ Витте, наконецъ, что она была вполне разработана въ проектѣ 1894 года, въ послѣдующихъ проектахъ преобразования министерства путей сообщенія идея окружной системы выраженія не получаетъ.

Кн. Хилкову суждено было, послѣ почти тридцатилѣтняго существованія центральной организаци министерства путей сообщенія, утвержденной въ порядкѣ верховнаго управленія, преобразовать министерство и провести новую организацию въ установленномъ законодательномъ порядкѣ, хотя опять только въ видѣ временной—на три года. Но эта временная организаци, какъ и надлежитъ быть ей по ея названію, благополучно просуществовала десять лѣтъ, доживши и до сего времени.

\*) Строго говоря, комиссія В. В. Салова свою идею трехъ групповыхъ управленій казенныхъ дорогъ противопоставала идеѣ окружныхъ управленій, считая послѣднюю неудовлетворительной.

Преобразование министерства путей сообщения 1899 года касалось всѣхъ сторонъ желѣзнодорожныхъ установлений: инспекціи, центрального управленія и мѣстныхъ управленій.

Ходъ преобразовательной работы по отношенію къ каждому изъ этихъ трехъ желѣзнодорожныхъ установлений былъ слѣдующій.

Инспекція, какъ уже было указано, получила свою организацію въ 1892 году по проекту министра путей сообщения Витте. Черезъ годъ послѣ того, и тоже не въ общемъ законодательномъ порядкѣ, была учреждена особая главная инспекція, для надзора за водяными и шоссейными сообщеніями.

Такимъ образомъ, надзоръ за желѣзными дорогами и шоссейными и водяными сообщеніями въ то время лежалъ на обязанности двухъ особыхъ самостоятельныхъ учреждений. Принимая, однако, во вниманіе, съ одной стороны, несомнѣнную связь между желѣзнодорожными, водяными и шоссейными путями и торговыми портами (въ то время бывшими въ вѣдомствѣ путей сообщения), взаимно дополняющими другъ друга, а съ другой стороны тождественность задачъ существовавшихъ тогда двухъ инспекцій, министръ путей сообщения призналъ полезнымъ объединить ихъ въ одномъ лицѣ, на что и получилъ въ 1895 году Высочайшее разрѣшеніе, а затѣмъ въ представленномъ въ 1897 году проектѣ преобразования министерства путей сообщения предполагалъ организовать въ составѣ министерства одну главную инспекцію, для всѣхъ подвѣдомственныхъ ему путей, что, кромѣ пользы, проистекающей, по мнѣнію министра, отъ единства дѣйствій инспекторовъ путей сообщения, должно было дать и нѣкоторое сокращеніе расходовъ.

Въ этомъ проектѣ мы слышимъ тотъ же мотивъ о связи между собою путей водяныхъ и сухопутныхъ, который нѣкогда уже раздавался въ проектѣ министра Посьета, но былъ заглушенъ общимъ выраженіемъ несочувствія со стороны государственнаго совѣта.

Кромѣ инспекторовъ главной инспекціи, начальникъ коей, главный инспекторъ, подчиненъ былъ непосредственно министру, въ проектѣ князя Хилкова были предвидѣны еще инспектора въ составѣ центрального управленія желѣзныхъ дорогъ. Это управленіе признавалось необходимымъ усилить инспекторами съ той цѣлью, чтобы центральное эксплуатационное управленіе располагало тѣмъ необходимымъ персоналомъ, который долженъ служить связью между означеннымъ управленіемъ и мѣстными управленіями и предоставлять первому возможность провѣрять на мѣстѣ, фактически, состояніе желѣзныхъ дорогъ, а не ограничиваться одними письменными сношеніями, что всегда бываетъ, по мнѣнію министра путей сообщенія, при отсутствіи или недостаточности чиновъ, назначаемыхъ для инспектированія подвѣдомственныхъ частей, и ведетъ къ созданію крайне нежелательнаго формализма, особенно вреднаго въ живомъ желѣзнодорожномъ дѣлѣ. Существованіе при министерствѣ особаго инспекціоннаго установленія, по словамъ министра, вовсе не противорѣчитъ устройству инспекторскаго надзора, въ составѣ эксплуатационнаго управленія, такъ какъ инспекторъ министерства, дѣйствуя по личнымъ указаніямъ министра, является ревизоромъ по отношенію прочихъ установленій министерства, а эксплуатационное управленіе, съ своей стороны, тоже нуждается въ такихъ лицахъ, которыхъ оно могло бы командировать для разныхъ порученій на мѣста.

Противъ проекта князя Хилкова въ части, касающейся инспекціи, выступилъ съ возраженіями государственный контролеръ, находившій, что разъ надзоръ за путями сообщенія сосредоточенъ въ центральныхъ управленіяхъ (желѣзнодорожномъ и водяномъ), то надобности еще и въ главной инспекціи болѣе не встрѣчается и предположенія объ организаціи таковой должны быть исключены изъ проекта преобразованія.

Для того, чтобы сохранить въ проектѣ главную инспекцію, министръ путей сообщенія прибѣгъ къ слѣдующему средству. Онъ переработалъ положеніе о главной инспекціи такъ, что включилъ въ ея компетенцію также и инспекціи заводскую и



медицинскую, раньше предполагавшіяся самостоятельными. Но эта комбинація дѣлу не помогла.

Особое совѣщаніе, переработавшее проектъ преобразованія министерства путей сообщенія на началахъ, указанныхъ соединенными департаментами государственнаго совѣта, находило, что главной инспекціи предоставляются слишкомъ широкія полномочія. По духу нашего законодательства, высшій въ каждомъ вѣдомствѣ надзоръ за всѣми входящими въ составъ его установленіями, принадлежитъ главнымъ начальникамъ вѣдомствъ, т. е. министрамъ. Отступать отъ этого основнаго начала, въ примѣненіи къ министерству путей сообщенія, по мнѣнію совѣщанія, нѣтъ никакихъ основаній. Равнымъ образомъ, нежелательно присваивать должностнымъ лицамъ, образующимъ инспекціи, права самостоятельной ревизіи отдѣльныхъ установленій министерства. Вступивъ на этотъ путь недоувѣрія къ дѣятельности должностныхъ лицъ, пришлось бы и вообще, образуя то или другое распорядительное управленіе, создавать наряду съ симъ и другое установленіе, призванное къ повѣркѣ дѣятельности перваго. Неудобства такого порядка, не говоря уже объ убыточности его для государственнаго казначейства, очевидны.

Далѣе, совѣщаніе указываетъ, что существовавшая въ то время главная инспекція вовсе не пользовалась тѣмъ правомъ, которое ей предположено по проекту, что обязанности ея сводились лишь къ наблюденію за исправнымъ содержаніемъ путей сообщенія въ смыслѣ безопасности и правильности движенія по нимъ, что идти дальше этого нѣтъ основанія. Но такъ какъ эта цѣль вполне достигается проектируемой инспекціей въ составѣ центральнаго управленія, то въ сохраненіи главной инспекціи вовсе нѣтъ надобности. Но такъ какъ съ другой стороны нельзя отрицать надобности для министра имѣть въ своемъ распоряженіи самостоятельныхъ для исполненія инспекторскихъ обязанностей лицъ, то въ этихъ видахъ полезно, взамѣнъ главной инспекціи, учредить при министерствѣ должности главнаго и старшихъ инспекторовъ, для исполненія порученій министра, по наблюденію за содержаніемъ путей сооб-

щенія и портовъ, по производству разслѣдованій и по освидѣтельствованію путей сообщенія, передъ слѣдованіемъ Высочайшихъ Особъ.

Эти мотивы были приняты соединеннымъ департаментомъ государственнаго совѣта, и судьба главной инспекціи была рѣшена отрицательно. По закону 1899 года существуетъ главный инспекторъ, но безъ главной инспекціи. Въ распоряженіи главнаго инспектора нѣтъ ни права инициативы, ни средствъ, ни людей для исполненія инспекторскихъ обязанностей, и потому роль этого крупнаго по рангу и окладу должностнаго лица сводится въ сущности къ роли чиновника по особымъ порученіямъ при министрѣ.

По вопросу о реорганизаціи центрального управленія желѣзными дорогами министръ путей сообщенія въ своемъ представленіи въ государственный совѣтъ въ 1897 году высказывалъ слѣдующія мысли.

Устройство департамента по положенію 1870 года принаровнено было исключительно къ задачамъ надзора за желѣзными дорогами, которыхъ въ то время было немного и которыя къ тому же находились во владѣніи частныхъ обществъ, считающихся полными хозяевами на принадлежащихъ имъ линіяхъ. Съ увеличеніемъ же числа желѣзныхъ дорогъ и въ особенности съ переходомъ большинства изъ нихъ въ казну, а равно и вслѣдствіе болѣе широкаго участія правительства въ дѣлѣ надзора за дорогами, оставшимися за частными обществами, дѣятельность департамента значительно расширилась въ сферѣ общихъ вопросовъ желѣзнодорожнаго управленія, и, какъ видно изъ его устройства, по объему своему, департаментъ желѣзныхъ дорогъ далеко выходилъ за предѣлы учрежденій департаментовъ вообще. Кромѣ того, исполняя возложенныя на него задачи по надзору за частными желѣзными дорогами и завѣдывая дѣлами общаго значенія для всей сѣти дорогъ казенныхъ и частныхъ, а равно тарифною и коммерческою частями казенныхъ дорогъ, департаментъ приходилъ въ постоянныя соприкосновенія съ компетенціей двухъ другихъ учрежденій, ему равностепенныхъ: управленія казенныхъ желѣзныхъ

дорогъ и инспекціи желѣзныхъ дорогъ, и посему вынужденъ былъ въ разрѣшеніи общихъ вопросовъ, касающихся казенныхъ и частныхъ дорогъ, прибѣгать къ порядку соглашеній съ упомянутыми установленіями, что замедляло теченіе дѣлъ и не всегда достигало цѣли. Естественно, что, при такой неопредѣленности въ компетенціи, департаментъ желѣзныхъ дорогъ лишенъ былъ возможности достигать въ своихъ общихъ распоряженіяхъ желаемого успѣха, чѣмъ и объясняется, что въ распоряженіяхъ этихъ нерѣдко проявлялось отсутствіе единства въ тѣхъ случаяхъ, когда, по вопросамъ, общимъ для всей сѣти, таковое единство не могло не быть признано безусловно необходимымъ.

Сверхъ того, неблагоприятныя условія дѣятельности департамента увеличивались тѣмъ обстоятельствомъ, что, съ переходомъ большинства желѣзныхъ дорогъ въ казну, департаментъ не имѣлъ необходимой естественной связи съ эксплуатируемыми дорогами, такъ какъ большая часть послѣднихъ находилась въ непосредственномъ завѣдываніи управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, вслѣдствіе чего обычная текущая переписка и донесенія съ дорогъ поступали въ означенное управленіе, съ частныхъ же дорогъ—въ департаментъ поступали лишь тѣ свѣдѣнія и данныя, которыя касались вопросовъ, выходившихъ изъ предѣловъ власти управляющихъ дорогами, ибо спеціальныя органы упразднены, а права ихъ переданы управляющимъ дорогами.

Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ состояло изъ коллегіи, канцеляріи и 8 отдѣловъ, подраздѣленныхъ на 30 дѣлопроизводствъ. Обширность и сложность устройства управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ объяснялась тѣмъ, что въ завѣдываніи его въ то время находилось желѣзнодорожныхъ путей: открытыхъ для общаго пользованія 21,482 версты, и строившихся около 1,900 верствъ. При этомъ число эксплуатируемыхъ казенныхъ дорогъ съ каждымъ годомъ увеличивалось, а вмѣстѣ съ тѣмъ, по необходимости, расширялось и управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Но если оно уже и тогда явля-

лось учрежденіемъ крайне обремененнымъ дѣлами, руководить которыми поставленному во главѣ управленія лицу было крайне затруднительно, то естественно, что при дальнѣйшемъ своемъ развитіи указанное затрудненіе должно было увеличиться еще въ большей степени. Мѣры, которыя принимались къ облегченію дѣятельности управленія, весьма мало достигали цѣли, такъ какъ онѣ имѣли лишь чисто внѣшній характеръ и не затрогивали существа организаціи управленія. Такъ, хотя изъ вѣдѣнія управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и переданы были въ департаментъ желѣзныхъ дорогъ дѣла коммерческія, тарифныя, мобилизаціонныя и по учету и утилизаціи подвижного состава, но тѣмъ не менѣе дѣла этого рода продолжали вѣдаться и управленіемъ казенныхъ дорогъ, которое, какъ отвѣтственное за порядки на этихъ послѣднихъ, не могло совершенно устранить себя отъ дѣлъ значительной важности, при чемъ означенное управленіе и съ своей стороны испытывало тѣ же стѣсненія и неудобства отъ совмѣстнаго веденія дѣлъ, какія испытывалъ отъ такого порядка департаментъ. Причины сказанныхъ неудобствъ, по мнѣнію министра путей сообщенія, заключались главнымъ образомъ въ томъ, что центральное управленіе желѣзными дорогами раздѣлено было между двумя учрежденіями, на основаніи одного внѣшняго признака—принадлежности однѣхъ желѣзныхъ дорогъ казнѣ, а другихъ—частнымъ обществамъ. Когда число эксплуатируемыхъ казенныхъ дорогъ было незначительно, неудобство такого положенія дѣла было мало ощутительно. Нельзя даже отрицать того, что первоначальное завѣдываніе дѣлами этихъ дорогъ въ отдѣльномъ управленіи было весьма полезно, такъ какъ предоставленныя центральному управленію широкія права въ отношеніи хозяйства на дорогахъ, въ связи съ полною возможностью, при незначительномъ протяженіи казенной желѣзнодорожной сѣти, постояннаго и ближайшаго наблюденія за ея эксплуатаціей, способствовали устраненію многихъ недостатковъ въ мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ управленіяхъ и объединенію хозяйственныхъ расходовъ. Съ постепеннымъ увеличеніемъ казенной сѣти, управленіе казенныхъ дорогъ не могло уже, въ силу естествен-

ныхъ причинъ, проявлять съ должнымъ успѣхомъ хорошія стороны своей организаціи.

Вникая ближайшимъ образомъ въ дѣятельность управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и департамента желѣзныхъ дорогъ, нельзя было, по мнѣнію министра путей сообщенія, не замѣтить, что она во многихъ своихъ проявленіяхъ была однородна, такъ какъ существенная задача обоихъ названныхъ установленій сводилась къ надзору, въ широкомъ смыслѣ этого слова, за дѣятельностью желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общественнаго пользованія. Такъ, оба установленія преслѣдовали однѣ и тѣ же техническія задачи и для этого имѣли техническіе отдѣлы; отдѣлы движенія и коммерческій въ департаментѣ соотвѣтствовали по существу дѣла, эксплуатаціонному отдѣлу управленія казенныхъ дорогъ; административный отдѣлъ департамента весьма былъ близокъ по своей дѣятельности съ канцеляріею управленія, а отдѣлъ содержанія ремонта пути и зданій въ департаментѣ желѣзныхъ дорогъ и отдѣлъ подвижнаго состава и тяги въ управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ являлись не чѣмъ инымъ, какъ составными частями отдѣловъ техническихъ, выдѣленными изъ послѣднихъ, для удобства, въ особія спеціальныя части, въ соотвѣтствіи съ подраздѣленіями мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ управленій на службы ремонта пути и зданій и подвижнаго состава и тяги. Затѣмъ, какъ въ управленіи казенныхъ дорогъ, такъ и въ департаментѣ, разсматривались смѣты и отчеты желѣзныхъ дорогъ: въ первомъ—казенныхъ, а во второмъ—частныхъ. Но имѣлось и различіе въ дѣятельности двухъ разсматриваемыхъ учрежденій; такъ, въ составѣ управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ существовали отдѣлы: хозяйственный, судебный и врачебно-санитарный, которымъ не было соотвѣтствующихъ подраздѣленій въ департаментѣ. Дѣла этихъ отдѣловъ могли получить такое широкое развитіе исключительно въ управленіи казенныхъ дорогъ, какъ завѣдывавшемъ казенною сѣтью на правахъ хозяина. Съ своей стороны, департаментъ желѣзныхъ дорогъ, хотя и не былъ чуждъ вопросовъ хозяйственныхъ, юридическихъ и врачебно-санитарныхъ на частныхъ желѣзныхъ

дорогахъ, но лишь въ роли учрежденія, надзирающаго за дѣлами этого рода, и слѣдовательно, не вель, подобно управленію казенныхъ дорогъ, судебныхъ процессовъ, не содержалъ врачей и больницъ, а равно не заключалъ и не исполнялъ договоровъ на подряды и поставки для частныхъ дорогъ.

Такимъ образомъ, сродная во многомъ дѣятельность департамента и управленія казенныхъ дорогъ съ одной стороны, а съ другой—несоотвѣтствіе существовавшей тогда организаціи этихъ учреждений задачамъ управленія желѣзными дорогами, побуждали къ образованію изъ этихъ двухъ учреждений одного управленія желѣзными дорогами, какъ казенными, такъ и частными, чѣмъ, по предположенію министра, было бы достигнуто, независимо отъ сокращенія труда, и то объединеніе дѣятельности обоихъ названныхъ органовъ, отсутствіе котораго вызывало указанныя неустройства и затрудненія въ центральномъ желѣзнодорожномъ управленіи, при чемъ нѣкоторое различіе въ бывшей дѣятельности управленія и департамента, по отношенію къ хозяйственнымъ, судебно-юридическимъ и врачебно-санитарнымъ вопросамъ на желѣзныхъ дорогахъ, не должно было составить какой либо преграды къ предположенному сліянію, ибо дѣла этого рода не только не противорѣчили задачамъ новаго управленія, но веденіе ихъ должно было составить существенную часть его правъ и обязанностей, въ работахъ управленія желѣзнодорожнымъ дѣломъ и потребовало бы лишь сохраненія въ болѣе или менѣе измѣненномъ видѣ, въ соотвѣтствіи съ новой организаціей, тѣхъ же органовъ, которые вѣдали эти дѣла въ бывшемъ управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Вопросъ о томъ, что управленіе, имѣвшее объединить департаментъ желѣзныхъ дорогъ и управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, могло имѣть какъ бы двойственный характеръ—хозяина и распорядителя дѣла на казенныхъ дорогахъ и руководителя и представителя правительственнаго надзора, по отношенію къ частнымъ желѣзнымъ дорогамъ, не имѣлъ, по мнѣнію министра, въ то время существеннаго значенія, такъ какъ эксплоатація частныхъ желѣзныхъ дорогъ находилась въ ближай-

шемъ завѣдываніи правительства. Начиная съ 1885 года, когда самостоятельность частныхъ обществъ впервые была ограничена общимъ уставомъ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, послѣдоваль рядъ правительственныхъ распоряженій, направленныхъ къ установленію участія правительства въ дѣлахъ этихъ обществъ. Такъ, обороты тѣхъ обществъ, которыя состоятъ въ обязательственныхъ отношеніяхъ къ казнѣ, были подвергнуты ревизіи государственнаго контроля наравнѣ съ казенными дорогами. Затѣмъ былъ установленъ порядокъ исчисленія чистаго дохода дорогъ и были изданы правила производства работъ за счетъ эксплуатаціоннаго, запаснаго и облигаціоннаго капиталовъ. Эксплуатаціонныя смѣты разсматриваются въ комиссіяхъ, съ представителями министерства путей сообщенія и финансовъ и государственнаго контроля. Было издано распоряженіе о срокахъ договоровъ и указаны тѣ изъ нихъ, которые подлежатъ утвержденію правительства. Существенная часть желѣзнодорожнаго хозяйства, завѣдываніе тарифами желѣзныхъ дорогъ, находится съ 1889 года въ рукахъ правительственныхъ учрежденій. Правительству же, равнымъ образомъ, принадлежитъ и распоряженіе подвижнымъ составомъ желѣзныхъ дорогъ, когда по обстоятельствамъ желѣзнодорожнаго движенія, послѣднее для успѣха перевозокъ нуждается въ общемъ по сѣти руководствѣ. Наконецъ, необходимо было имѣть въ виду, что частная желѣзнодорожная сѣть по пространству составляла тогда лишь  $\frac{1}{3}$  казенной сѣти, при чемъ съ окончаніемъ производившихся тогда казенныхъ построекъ, отношеніе это должно было измѣниться еще болѣе въ пользу казенной желѣзнодорожной сѣти. Независимо отъ этого, управляющимъ и директорамъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, были предоставлены права государственной службы, съ возложеніемъ на нихъ обязанностей бывшихъ мѣстныхъ инспекторовъ желѣзныхъ дорогъ, вслѣдствіе чего лица эти находятся въ полномъ подчиненіи министру путей сообщенія. Затѣмъ, съ утвержденія министра путей сообщенія, производятся назначенія и на остальные болѣе крупныя должности на линіяхъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, каковы должности начальниковъ

службъ и ихъ замѣстителей и нѣкоторыя другія. При такихъ обстоятельствахъ, завѣдываніе технической, эксплуатационною, равно какъ и прочими частями желѣзнодорожнаго дѣла, съ удобствомъ могло быть сосредоточено въ одномъ управленіи и поручено техническому, эксплуатационному и прочимъ подраздѣленіямъ предположеннаго управленія, безразлично, будетъ ли дѣло соотвѣтственной спеціальности относиться къ казеннымъ или частнымъ дорогамъ.

Сверхъ главныхъ задачъ, лежавшихъ тогда на управленіи казенныхъ дорогъ и департаментѣ по эксплуатаци и надзору за желѣзными дорогами, означенныя два учрежденія вѣдали и постройку желѣзныхъ дорогъ, первое—казенныхъ, и второе—частныхъ. Между тѣмъ постройка желѣзныхъ дорогъ является совершенно иною дѣятельностью, нежели эксплуатация и соединеніе этихъ двухъ самостоятельныхъ видовъ желѣзнодорожнаго дѣла въ одномъ управленіи, представлялось, по заявленію министра, неудобнымъ, въ особенности въ тѣхъ случаяхъ, когда постройка производилась въ обширныхъ размѣрахъ, и вслѣдствіе этого требовала для своей организаци и наблюденія за производствомъ многомилліонныхъ работъ самостоятельнаго и свободнаго отъ другихъ обязанностей управленія. Необходимость такого управленія въ теченіе пятнадцатилѣтней практики постройки дорогъ средствами казны выяснилась, по мнѣнію министра путей сообщенія, уже въ достаточной мѣрѣ, въ виду чего, для сооруженія Сибирской желѣзной дороги, было выдѣлено изъ состава управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ самостоятельный органъ министерства путей сообщенія, управленіе по сооруженію Сибирской желѣзной дороги, которому вскорѣ послѣ его образованія, поручено было завѣдываніе постройкою и Пермь-Котласской желѣзной дороги. Тѣмъ не менѣе, въ управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ было сосредоточено завѣдываніе все еще довольно значительнымъ количествомъ строящихся желѣзныхъ дорогъ, а именно всего около 1,900 верстъ, а за департаментомъ желѣзныхъ дорогъ остался надзоръ за всѣми безъ исключенія постройками, производимыми частными обществами, всего около 3,700 верстъ.



Подобное положеніе дѣла, въ силу коего желѣзнодорожное строительство находилось въ завѣдываніи трехъ самостоятельныхъ учрежденій, указывало еще на одинъ естественный недостатокъ въ организаціи желѣзнодорожнаго управленія, такъ какъ, не говоря уже о пользѣ для дѣла отъ объединенія завѣдыванія казенными желѣзнодорожными постройками въ одномъ учрежденіи, нельзя было не признать, что было бы удобнѣе поручить этому же учрежденію и наблюденіе за постройками частныхъ дорогъ, какъ дѣламъ по существу однороднымъ съ казеннымъ желѣзнодорожнымъ строительствомъ. Такимъ образомъ, эксплуатація и постройка желѣзныхъ дорогъ какъ по существенному различію своихъ задачъ, такъ и по важности и сложности дѣлъ, свойственныхъ каждой изъ сихъ отраслей желѣзнодорожной дѣятельности, по мнѣнію князя Хилкова, требовали для завѣдыванія ими образованія двухъ самостоятельныхъ учрежденій, одного для желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія и другого для постройки желѣзныхъ дорогъ, между которыми и должны были быть распределены всѣ дѣла центральныхъ желѣзнодорожныхъ управленій, а именно: дѣла и органы департамента желѣзныхъ дорогъ и управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, завѣдывающіе эксплуатаціею дорогъ, должны были сосредоточены въ управленіи дорогами, открытыми уже для общаго пользованія, дѣла же и органы двухъ названныхъ установленій, завѣдывающіе постройкою, а равно и управленіе по сооруженію Сибирской желѣзной дороги, должны были составлять одно общее управленіе, по сооруженію желѣзныхъ дорогъ.

Одновременно съ проектомъ центрального управленія желѣзныхъ дорогъ, былъ выработанъ проектъ инструкцій начальникамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, на началахъ большей самостоятельности, чѣмъ означенные начальники имѣли до того времени. Самостоятельность эта покупалась введеніемъ въ составъ управленія совѣта на коллегіальныхъ началахъ междуведомственныхъ элементовъ. Совѣтъ состоялъ подъ предсѣдательствомъ начальника дороги, изъ непремѣннаго члена отъ министерства путей сообщенія, члена совѣта отъ мини-

стерства финансовъ и главнаго контролера мѣстнаго контроля. Кроме того, въ совѣтъ участвуютъ съ правомъ голоса начальники службъ по дѣламъ, касающимся послѣднихъ.

Мѣстному управленію, согласно инструкции, дѣйствительно присваивались бѣльшія, чѣмъ прежде, права по выбору способа производства и сдачи работъ и поставокъ, по передвиженію кредитовъ въ предѣлахъ смѣтъ и ассигновокъ, но все эти права осуществлялись лишь при условіи согласія вѣдѣомственныхъ членовъ. Въ противномъ случаѣ вопросъ переносился въ центральное управленіе. Это обстоятельство вносило въ работу административнаго механизма громадное сопротивление, всюду создавая ненужное треніе. Но такъ какъ представители другихъ вѣдомствъ не несли прямой отвѣтственности за успѣшный ходъ дѣла, то, какъ показала практика, тормазная колодка оказывалась принажатой не всегда въ цѣляхъ обезпеченія торжества правды, а часто и въ угоду людскому тщеславію.

Проектъ князя Хилкова реорганизаціи на вышеизложенныхъ началахъ центральныхъ желѣзнодорожныхъ установленій подвергся критикѣ министра финансовъ и государственнаго контролера.

Министръ финансовъ находилъ, что этимъ проектомъ не разрѣшалась главная задача, лежавшая на вѣдомствѣ путей сообщенія, задача по организаціи управленія обширной сѣтью казенныхъ желѣзныхъ дорогъ во всѣхъ его частяхъ, начиная отъ мѣстнаго управленія и заканчивая центральнымъ.

Въ проектѣ министерства путей сообщенія, по мнѣнію министра финансовъ, не только не имѣлось указаній на то, какой системы предполагалось придерживаться въ организаціи всего управленія казенной сѣтью, но даже о мѣстномъ управленіи не упоминалось вовсе, и вся реформа ограничивалась нѣкоторыми измѣненіями въ распредѣленіи компетенціи существовавшихъ тогда органовъ центральнаго управленія. Этимъ въ существовавшее крайне ненормальное положеніе дѣла едва ли вносилось существенное улучшеніе и новое управленіе не только не получало облегченія, въ выполненіи относящихся

къ казеннымъ дорогамъ обязанностей, но, можетъ быть, оно ставилось еще въ худшее положеніе, такъ какъ къ дѣламъ управленія казенныхъ дорогъ прибавлялись тѣ дѣла, которыя тогда производились въ департаментѣ.

Единственнымъ путемъ, продолжаетъ министръ финансовъ, представляется рѣшительное усиленіе полномочій мѣстныхъ управленій, при сохраненіи за центральнымъ учрежденіемъ лишь общаго руководства.

Далѣе министръ финансовъ указывалъ, что такъ какъ организація мѣстныхъ управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и опредѣленіе круга ихъ обязанностей составляетъ краеугольный вопросъ въ организаціи всего министерства путей сообщенія, то этотъ вопросъ долженъ быть рѣшенъ безотлагательно, хотя бы и въ административномъ порядкѣ, но, во всякомъ случаѣ, выработка организаціи мѣстнаго управленія должна предшествовать проекту центральной организаціи.

Выработанный министерствомъ путей сообщенія проектъ организаціи мѣстныхъ управленій министръ финансовъ не считалъ разрѣшающимъ задачу, такъ какъ проектъ этотъ не былъ согласованъ съ другими вѣдомствами. Въ частности же министръ финансовъ опасался, что проектированная, согласно инструкціи начальникамъ казенныхъ дорогъ, компетенція совѣта управленія, какъ ограничивающая власть начальника дороги, могла повести къ упадку дисциплины.

Съ своей стороны, министръ финансовъ Витте высказался за предпочтительность раздѣленія сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ на округа, при чемъ окружное управленіе должно быть изъ предсѣдателя, назначаемаго изъ инженеровъ путей сообщенія, и двухъ членовъ: одинъ отъ министерства финансовъ, другой отъ государственнаго контроля.

Наконецъ, что касается учрежденія особаго управленія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ, то министру финансовъ представилось предпочтительнѣе сохранить существовавшее тогда управленіе по сооруженію Сибирской желѣзной дороги, а за окончаніемъ работъ въ таковомъ и въ виду ожидаемаго

вообще уменьшения строительства надобности затѣмъ въ особомъ управленіи по сооруженію дорогъ не встрѣтится.

При разсмотрѣніи проекта преобразованія министерства путей сообщенія въ государственномъ совѣтѣ, между прочимъ, много споровъ вызвало предложеніе назвать центральное учрежденіе, завѣдующее желѣзными дорогами, главнымъ управленіемъ желѣзныхъ дорогъ и присвоить должности начальника его III классъ. Путемъ весьма тонкаго анализа, соединенные департаменты государственнаго совѣта доказали, что если главнымъ можетъ называться управленіе неокладныхъ сборовъ и продажи питей, то отсюда еще вовсе не слѣдуетъ, чтобы на такое званіе могло претендовать управленіе желѣзныхъ дорогъ. Во первыхъ, въ виду первенствующей роли, которую играетъ коммерческая сторона въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, трудно сказать, представляетъ ли оно въ полномъ смыслѣ слова часть государственнаго управленія и не является ли скорѣе учрежденіемъ, вѣдающимъ лишь отдѣльную отрасль государственнаго хозяйства. Во вторыхъ, въ составъ управленія желѣзныхъ дорогъ *вводится внѣвъдомственная коллегія, лишаящая его самостоятельности* (sic). Въ третьихъ, наконецъ, управленіе желѣзныхъ дорогъ не охватываетъ всѣхъ сторонъ желѣзнодорожнаго дѣла, такъ какъ и строительная часть, и тарифныя дѣла оказываются внѣ его компетенціи.

Проектъ князя Хилкова реорганизаціи министерства путей сообщенія получилъ окончательное утвержденіе въ законодательномъ порядкѣ 3 мая 1899 года.

Проектъ утвержденъ временно на 3 года и вмѣстѣ съ тѣмъ предоставлено на тотъ же срокъ министерству путей сообщенія, по соглашенію съ министерствомъ финансовъ и государственнымъ контролемъ, выработать инструкцію для мѣстныхъ управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, при чемъ указаны и главныя основанія для этой инструкціи. Среди нихъ слѣдуетъ отмѣтить учрежденіе совѣта управленія для разсмотрѣнія и, въ подлежащихъ случаяхъ, разъясненія хозяйственно-коммерческихъ дѣлъ, подъ предсѣдательствомъ начальника дорогъ,

въ составѣ, опредѣленномъ по соглашенію трехъ министровъ, но при непремѣнныхъ членахъ отъ всѣхъ трехъ министерствъ. Дѣла въ совѣтѣ рѣшаются большинствомъ голосовъ, но въ случаѣ заявленія мнѣнія, сдѣланнаго однимъ изъ непремѣнныхъ членовъ, дѣло поступаетъ на разсмотрѣніе въ управленіе желѣзныхъ дорогъ. Однако, начальнику дороги, подѣ личной его отвѣтственностью, предоставляется, въ экстренныхъ случаяхъ, дѣлать и распоряженія и несогласныя съ мнѣніемъ большинства или непремѣнныхъ членовъ, доводя о семъ до свѣдѣнія управленія желѣзныхъ дорогъ.

Такъ какъ положеніе о министерствѣ путей сообщенія 1899 года было утверждено, какъ временное, срокомъ на три года, то организаціонный вопросъ не переставалъ озабочивать министерство и въ 1902 году были выработаны проектъ положенія объ управленіи по эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ (новый терминъ для обозначенія того, что по закону 1899 года называлось управленіемъ желѣзныхъ дорогъ) и проектъ положенія о мѣстныхъ управленіяхъ, для проведенія его въ законодательномъ порядкѣ, взамѣнъ издавнаго въ 1899 году, въ административномъ, по соглашенію трехъ министровъ.

Составители положенія объ управленіи по эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ задались цѣлью болѣе широко и болѣе точно, чѣмъ было ранѣе, очертить кругъ правъ и обязанностей начальниковъ управленія, отдѣловъ и частей. Та же задача децентрализаціи осуществлена и въ положеніи о мѣстныхъ управленіяхъ. Но главная особенность проектируемыхъ положеній отъ существующихъ заключалась не въ этомъ. Основной мотивъ проекта заключается въ стремленіи стряхнуть съ вѣдомства путей сообщенія невыносимый гнетъ, наложенный на него вреднымъ для дѣла вмѣшательствомъ другихъ вѣдомствъ.

Вотъ въ какихъ выраженіяхъ пояснительная записка къ проекту 1902 года касается этого больного мѣста желѣзнодорожнаго организма.

«По силѣ 43 статьи дѣйствующаго закона въ случаяхъ, когда предсѣдатель комитета или членъ онаго отъ посторонняго вѣдомства, остаются въ меньшинствѣ и подаютъ особое мнѣніе,

постановленіе комитета, до приведенія его въ исполненіе, представляется министру путей сообщенія и имъ либо утверждается, въ случаѣ согласія съ мнѣніемъ представителя посторонняго вѣдомства, либо сообщается на заключеніе подлежащаго министра. Такимъ образомъ, министръ путей сообщенія имѣетъ возможность самостоятельно давать дальнѣйшее направленіе лишь тому своему рѣшенію, которое согласно съ отдѣльнымъ мнѣніемъ представителя посторонняго вѣдомства и не согласно съ мнѣніемъ всѣхъ прочихъ членовъ комитета, т. е. большинства; но ему не предоставлено утверждать постановленія большинства комитета и дѣло, въ случаѣ разногласія съ министерствомъ, представителемъ котораго заявлено особое мнѣніе, переходитъ на усмотрѣніе комитета министровъ.

Такое положеніе дѣла нельзя не признать въ высшей степени ненормальнымъ; въ особенности же соблюденіе порядка, указаннаго въ ст. 43, ставитъ министра въ затруднительное положеніе въ томъ случаѣ, когда мнѣнія имѣющихся въ комитетѣ представителей пяти постороннихъ вѣдомствъ, раздѣляются, тогда министръ путей сообщенія, даже согласившись съ особымъ мнѣніемъ представителя одного вѣдомства, не можетъ утвердить это мнѣніе, какъ несогласное съ мнѣніемъ представителей остальныхъ вѣдомствъ. Сношенія съ подлежащими министрами, по поводу разногласія между членами комитета, сопряжены съ обширной перепиской, неизбѣжно замедляющей рѣшеніе текущихъ дѣлъ управленія въ прямой ущербъ правильному веденію желѣзнодорожнаго хозяйства. Исключительно вслѣдствіе крайней уступчивости вѣдомства путей сообщенія, обусловленной признаніемъ невозможности обременять подлежащихъ министровъ и комитетъ министровъ разсмотрѣніемъ и рѣшеніемъ разногласій, возникающихъ въ комитетѣ управленія желѣзныхъ дорогъ, по текущимъ вопросамъ, а равно необходимостью, такъ или иначе, но возможно скорѣе, достигнуть какого либо рѣшенія дѣла, разногласія эти, по необходимости, всегда разрѣшались соглашеніемъ, нерѣдко въ прямой ущербъ интересамъ дѣла. Только поэтому, за два истекшихъ года, на разрѣшеніе комитета министровъ не было представлено ни одного случая разногласія между представителями вѣдомствъ въ комитетѣ управленія желѣзныхъ дорогъ; въ комитетѣ министровъ вносились лишь дѣла, подлежащія его разрѣшенію, независимо отъ разногласія въ комитетѣ.

Вынужденныя положеніемъ дѣла уступки со стороны министерства путей сообщенія, не устранялись имѣющей въ

ст. 43 дѣйствующаго закона оговоркой, въ силу которой министру путей сообщенія принадлежитъ право, въ неотложныхъ случаяхъ, приводить въ исполненіе рѣшеніе большинства комитета, несогласное съ мнѣніемъ того или другого представителя постороннихъ вѣдомствъ, ибо оговорка эта лишена практическаго значенія, такъ какъ понятіе о неотложности крайне неопредѣленное.

Проектируемый въ ст. 56 новаго закона порядокъ не представляетъ нововведенія, онъ существуетъ уже двѣнадцать лѣтъ въ тарифныхъ установленіяхъ, образованныхъ на основаніи Высочайше утвержденнаго 8 Марта 1889 года мнѣнія государственнаго совѣта. Такъ, въ тарифномъ комитетѣ всѣ дѣла рѣшаются простымъ большинствомъ и принятыя имъ рѣшенія могутъ быть остановлены лишь министромъ финансовъ, для передачи дѣла въ совѣтъ по тарифнымъ дѣламъ, при чемъ даже особое мнѣніе представителя столь непосредственно заинтересованнаго вѣдомства, какъ министерство путей сообщенія, не останавливаетъ исполненія рѣшенія большинства ни въ тарифномъ комитетѣ, ни въ совѣтѣ по тарифнымъ дѣламъ, если рѣшеніе большинства утверждено министромъ финансовъ.

Равнымъ образомъ, на основаніи инструкціи комитета управленія казенной Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги, утвержденной министромъ финансовъ, по соглашенію съ министромъ путей сообщенія и государственнымъ контролеромъ, 24 Мая сего 1901 года, всѣ дѣла рѣшаются комитетомъ по большинству голосовъ; журнальныя постановленія, по которымъ состоялись особыя мнѣнія, представляются министру финансовъ, съ сообщеніемъ копій такихъ журналовъ министру путей сообщенія и государственному контролеру, когда особыя мнѣнія заявлены представителями сихъ вѣдомствъ, причемъ постановленія комитета, не относящіяся къ числу утвержденныхъ министромъ финансовъ, приводятся въ исполненіе распоряженіемъ предсѣдателя комитета, независимо отъ особыхъ мнѣній. Очевидно, что если не было усмотрѣно необходимости пріостанавливать исполненіе постановленій комитета по управленію названной дороги, вслѣдствіе заявленія особыхъ мнѣній представителями министерства путей сообщенія или государственнаго контроля, то нѣтъ основанія останавливать, вслѣдствіе послѣдовавшаго разногласія, постановленій комитета управленія по эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, утвержденныхъ министромъ путей сообщенія.

Въ изданномъ въ текущемъ году Положеніи о мѣстномъ управленіи приморскими торговыми портами, узаконенъ другой порядокъ приведенія въ исполненіе постановленій Комитета по портовымъ дѣламъ, съ участіемъ представителей разныхъ вѣдомствъ. Особья мнѣнія послѣднихъ, по этому новому закону, препровождаются вмѣстѣ съ постановленіемъ подлежащему министру и если въ теченіе двухъ недѣль со стороны сего министра не послѣдовало возраженій, то рѣшеніе большинства комитета обращается къ исполненію, съ утвержденіемъ его министромъ финансовъ.

Но и этотъ послѣдній порядокъ не представляется удовлетворительнымъ, ибо даетъ право другому, постороннему вѣдомству задержать исполненіе каждаго постановленія, по коему послѣдовало особое мнѣніе представителя сего вѣдомства, сообщивъ въ теченіе двухъ недѣль министерству путей сообщенія, что подлежащій министръ присоединяется къ особому мнѣнію. Во всѣхъ такихъ случаяхъ, министерству путей сообщенія остается, какъ и нынѣ, или идти на уступки, или вносить дѣло въ комитетъ министровъ, т. е. или руководствоваться при рѣшеніи дѣлъ ввѣреннаго ему вѣдомства мнѣніями и взглядами другихъ вѣдомствъ, или задерживать текущія дѣла на неопредѣленное время. При обсужденіи сего вопроса, нельзя упускать изъ виду, что обремененные дѣлами своихъ вѣдомствъ, министры и директора департаментовъ, безъ сомнѣнія, не могутъ заниматься лично и во всѣхъ подробностяхъ дѣлами посторонняго имъ вѣдомства путей сообщенія; и что фактическими докладчиками по этимъ дѣламъ будутъ, вѣроятно, тѣ же представители, коими заявлены особья мнѣнія и это обстоятельство, надо полагать, не остается безъ значительнаго вліянія на рѣшеніе разногласій, подлежащими министрами. Такой порядокъ, въ случаѣ примѣненія его къ комитету управленія по эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, не устранилъ бы существующихъ затрудненій и въ равной мѣрѣ не соотвѣтствуетъ достоинству самостоятельнаго вѣдомства, ибо поставилъ бы министра путей сообщенія, по прежнему, въ зависимость отъ взглядовъ на ввѣренное ему большое государственное хозяйство другихъ министровъ, не несущихъ отвѣтственности за правильное веденіе дѣла путей сообщенія. Эта зависимость не находитъ себѣ никакого оправданія и нельзя не признать, что поддержаніе авторитета министра путей сообщенія въ Высочайше ввѣренномъ ему вѣдомствѣ безусловно требуетъ, чтобы рѣшающій голосъ въ дѣлахъ сего вѣдомства принадлежалъ ему, незави-



симо отъ мнѣній и взглядовъ другихъ министровъ. Въ этомъ смыслѣ редактирована ст. 56 проекта закона, при чемъ особое мнѣніе каждаго члена комитета или технического присутствія, переносить дѣло на разрѣшеніе министра путей сообщенія, какъ главы отвѣтственнаго, распорядительнаго вѣдомства, отъ котораго будетъ зависѣть, въ тѣхъ случаяхъ, когда онъ признаетъ это полезнымъ или умѣстнымъ, снести по данному разногласію съ подлежащимъ министромъ.

Предположенный порядокъ рѣшенія дѣлъ въ комитетѣ управленія по эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, ни мало не умаляетъ значенія представителей другихъ вѣдомствъ. Обо всѣхъ случаяхъ особыхъ, по ихъ мнѣнію, неправильностей, они имѣютъ возможность доводить тотчасъ же до свѣдѣнія подлежащихъ министровъ, по заявленіямъ которыхъ, если въ томъ встрѣтится надобность, дѣло можетъ быть пересмотрѣно и рѣшеніе отмѣнено, а въ случаяхъ невозможности отмѣны, заявленіе, признанное министромъ путей сообщенія основательнымъ, несомнѣнно будетъ принято къ свѣдѣнію и руководству на будущее время. Наконецъ, на членахъ комитета, согласно съ мнѣніемъ коихъ рѣшено дѣло, остается личная и имущественная отвѣтственность за правильность подписаннаго ими постановленія. По всѣмъ изложеннымъ соображеніямъ, не усматривается иного удовлетворительнаго разрѣшенія даннаго вопроса, какъ принятіе общаго порядка, установленнаго во всѣхъ коллегіальныхъ учрежденіяхъ, т. е. рѣшенія дѣла въ комитетѣ управленія по большинству голосовъ, съ предоставленіемъ министру путей сообщенія разрѣшать окончательно послѣдовавшія разногласія мнѣній.

Опытъ показалъ, что порядокъ разрѣшенія дѣлъ въ совѣтахъ мѣстныхъ управленій также подлежитъ непремѣнному измѣненію. Существующее нынѣ, по закону 3 Мая 1899 года правило, по которому особое мнѣніе одного лица останавливаетъ исполненіе рѣшенія всѣхъ остальныхъ членовъ совѣта и переноситъ дѣло на разсмотрѣніе комитета управленія желѣзныхъ дорогъ, привело къ тому, что особыя мнѣнія представителями постороннихъ вѣдомствъ заявляются по самымъ ничтожнымъ вопросамъ, до возврата пассажиру 48 коп. за непрослѣдованное имъ по купленному билету разстояніе (особое мнѣніе представителя государственнаго контроля въ совѣтѣ управленія Риги-Орловской желѣзной дороги), во избѣжаніе чего начальники дорогъ и члены совѣта отъ управленія дороги вы-

нуждены идти на всевозможныя уступки, лишь бы достигнуть соглашенія и не переносить текущихъ дѣлъ въ комитетъ управленія желѣзныхъ дорогъ и безъ того обремененный, свыше силъ, подлежащими его вѣдѣнію дѣлами. Въ живомъ желѣзнодорожномъ дѣлѣ каждая задержка въ разрѣшеніи текущихъ хозяйственныхъ и коммерческихъ вопросовъ вредно отзывается на общемъ ходѣ хозяйства и влечетъ за собой, въ большинствѣ случаевъ, прямыя убытки казны. Независимо сего, предоставленіе каждому въ отдѣльности члену совѣта отъ постороннихъ вѣдомствъ, путемъ подачи особаго мнѣнія, права пріостанавливать всѣ рѣшенія большинства членовъ совѣта, съ начальникомъ дороги во главѣ, обращаетъ въ фикцію постановленіе закона, по которому начальникъ дороги есть ближайшій и отвѣтственный распорядитель дѣла и разрушаетъ въ корнѣ его авторитетъ, какъ начальника мѣстнаго управленія. Принадлежащее ему право «въ исключительныхъ случаяхъ» поступать по своему усмотрѣнію не устраняетъ упомянутыхъ затрудненій, ибо нельзя въ каждомъ поданномъ особомъ мнѣніи представителя посторонняго вѣдомства видѣть «исключительный случай» и принимать мѣру, установленную явно не для такихъ случаевъ. Остается одинъ выходъ, поступаясь своими взглядами и своимъ авторитетомъ, искать почвы для соглашенія и нести отвѣтственность за чужія мнѣнія и рѣшенія.

Несомнѣнно, что такой порядокъ не можетъ быть признанъ удовлетворительнымъ и соответствующимъ интересамъ дѣла. Онъ представляетъ собою коренное нарушеніе основнаго начала коллегіальнаго способа рѣшенія дѣлъ, при которомъ меньшинство всегда подчиняется большинству. Помимо судебныхъ коллегій, въ коихъ рѣшеніями оныхъ признаются всегда мнѣнія большинства, тотъ же принципъ существуетъ и въ коллегіяхъ административныхъ и хозяйственныхъ, такъ, въ военномъ вѣдомствѣ, несогласіе члена военно-окружнаго совѣта отъ военнаго министерства съ большинствомъ по дѣламъ, окончательное рѣшеніе коихъ предоставлено сему совѣту, не останавливаетъ исполненія рѣшенія большинства (ст. 74, кн. II свода военныхъ постановленій, изд. 1869 года); въ совѣтахъ, существовавшихъ въ сибирскихъ губерніяхъ (въ составъ которыхъ входили мѣстные представители министерствъ: внутреннихъ дѣлъ, финансовъ, юстиціи и земледѣлія), дѣла также рѣшались по большинству голосовъ, при чемъ губернатору принадлежало право согласиться какъ съ большинствомъ, такъ и

съ меньшинствомъ и привести въ исполненіе то мнѣніе, къ которому онъ присоединился, въ виду лежащей на немъ отвѣтственности за общій правильный ходъ управленія».

Проектъ преобразованія министерства путей сообщенія 1902 года былъ посланъ министрамъ на отзывъ и, разумѣется, сочувствія не встрѣтилъ. Приводимъ весьма характерную выдержку изъ отвѣта министра финансовъ, какъ единственно заслуживающую вниманія.

«По моему мнѣнію, заявляетъ С. Ю. Витте, желѣзнодорожное дѣло и въ частности эксплоатація распадается на двѣ стороны, благоустройство и хозяйство, при чемъ только при соблюденіи между сими сторонами полнаго равновѣсія и возможно правильное его развитіе. Между тѣмъ, по свойству своихъ обязанностей, министерство путей сообщенія заинтересовано главнымъ образомъ благоустройствомъ желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ при той отвѣтственности, которую оно несетъ, для него наиболѣе важной задачей является содержаніе и устройство ввѣренныхъ ему путей сообщенія въ образцовомъ видѣ, возведеніе на нихъ прочныхъ и дорогихъ сооружений, интересы же фиска, заключающіеся въ соблюденіи при семъ должной бережливости и въ удовлетвореніи нарождающихся нуждъ въ порядкѣ постепенности, для министерства путей сообщенія не настолько близки, чтобы отодвинуть главную его задачу (благоустройство) на второй планъ. Не будучи такимъ образомъ непосредственно заинтересовано финансовой стороной желѣзнодорожнаго дѣла, органъ министерства путей сообщенія тѣмъ не менѣе, въ отношеніи завѣдыванія желѣзнодорожнымъ хозяйствомъ и распоряженія денежными средствами, долженъ, для успѣшности дѣла, пользоваться такими широкими полномочіями, кои не предоставлены хозяйствамъ другихъ вѣдомствъ».

Посему, отнюдь не посягая на относительную свободу вѣдающихъ желѣзнодорожное дѣло органовъ, столь необходимую въ этой живой и не поддающейся строгой регламентаціи области, нельзя не признать, что при громадномъ экономическомъ значеніи желѣзныхъ дорогъ, весьма значительныхъ ихъ оборотахъ и громадныхъ расходахъ, единственной гарантіей соблюденія въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ должной бережливости и интересовъ казны, можетъ служить лишь непосредственное участіе въ этомъ хозяйствѣ фиска въ лицѣ его представителей».

Никогда еще съ такой ясностью и откровенностью не вскрывалась двойственная сущность постановки желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи! Никогда еще въ такихъ, не допускающихъ сомнѣнія выраженіяхъ, не признавалось оффиціально, что на министерствѣ путей сообщенія лежитъ лишь отвѣтственность, а право фактическаго воздѣйствія на ходъ дѣла лежитъ за предѣлами этого вѣдомства!

Для того, чтобы пополнить нашъ очеркъ исторіи желѣзнодорожныхъ организацій, надлежитъ сказать нѣсколько словъ по поводу проекта министра путей сообщенія Немѣшаева о перегруппировкѣ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Цѣлью новой группировки казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, какъ видно изъ объяснительной къ проекту записки, являлось: а) сокращеніе расходовъ, требующихся для центральныхъ управленій желѣзныхъ дорогъ; б) объединеніе и согласованность въ дѣйствіяхъ отдѣльныхъ линій сѣти, какъ средство къ пониженію эксплуатаціонныхъ расходовъ желѣзныхъ дорогъ и успѣшности ихъ работы въ смыслѣ вагоннаго хозяйства, быстроты, дешевизны, регулярности и безопасности перевозокъ.

Означенная цѣль достигалась сокращеніемъ числа мѣстныхъ управленій, но при условіи, чтобы каждая сѣть представляла изъ себя естественное цѣлое, а для этого, по мнѣнію автора проекта, должно стремиться путемъ перегруппировки дорогъ къ увеличенію мѣстныхъ перевозокъ за счетъ грузовъ, переходящихъ черезъ передаточныя станціи.

Проектировалось упразднить шесть управленій, сокративъ черезъ это восемнадцать передаточныхъ пунктовъ.

Результатомъ перегруппировки являлось: а) сокращеніе расходовъ на  $2\frac{1}{2}$  милліона рублей или на  $\frac{3}{4}\%$  отъ расходнаго бюджета казенныхъ дорогъ; б) процентъ мѣстныхъ грузовъ по отношенію къ общему ихъ количеству, составлявшій до перегруппировки 32%, поднимался послѣ перегруппировки до 35%, т. е. на 3%.

Скромность полученныхъ результатовъ не укрылась отъ автора проекта и свою записку онъ заканчиваетъ нѣсколько иначе, чѣмъ начинается. Оказывается, что «не этого рода сбереженія

должны составлять преимущественную цѣль объединенія дорогъ, а нѣчто другое, именно само объединеніе, какъ средство для постановки на должную высоту хозяйства каждой отдѣльной дороги и для достиженія этимъ путемъ крупныхъ сбереженій».

Такъ какъ въ концѣ концовъ дѣло оказалось и не въ сокращеніи расходовъ отъ уменьшенія числа управленій и передаточныхъ пунктовъ, и не въ измѣненіи отношенія груза мѣстнаго къ чужому, то единственнымъ мотивомъ для перегруппировки остается утвержденіе автора проекта, что «опытъ заграницей, а также и у насъ въ Россіи (Юго-Западная, Екатерининская жел. дор.) доказаль преимущество управленій крупной сѣти, какъ могущихъ быть болѣе широко обставленными надлежащими специалистами многочисленныхъ отраслей желѣзнодорожной техники и хозяйства».

Приведенныя доказательства преимуществъ большихъ управленій грѣшатъ фактической неточностью. Заграничный опытъ скорѣе даетъ указанія въ противоположномъ смыслѣ. Цѣлый рядъ странъ (нѣмецкія государства, Австрія, Венгрія и Италія) отдають рѣшительное предпочтеніе малымъ управленіямъ; другія страны, какъ, напр., Америка, Южная Африка, если и допускають сосредоточеніе въ одномъ управленіи сѣти большого протяженія, то вмѣстѣ съ тѣмъ дробять послѣднее на автономныя отдѣленія и участки. Только Франція являетъ собою примѣръ культивированія большихъ управленій. Такимъ образомъ, въ заграничной практикѣ никакъ нельзя видѣть стремленіе къ большимъ управленіямъ. Самое большее, что можно сказать, исходя изъ результатовъ заграничной практики, это-то, что и при большихъ управленіяхъ иногда возможны успѣшный ходъ дѣла эксплуатаціи.

Столь же смѣла и интерпретація русскаго опыта большихъ управленій. Юго-западная желѣзныя дороги, прежде всего, подлежатъ отводу. Эти дороги развивались подъ покровительствомъ исключительно счастливой звѣзды. Довольно сказать, что одинъ за другимъ три дѣятеля, работавшіе надъ благосостояніемъ этихъ дорогъ, затѣмъ были отличены призваніемъ

къ высшей государственной дѣятельности. Не могутъ же мѣстныя управленія желѣзныхъ дорогъ, въ видѣ общаго правила, рассчитывать на руководство столь исключительныхъ администраторовъ.

Мало говорить и примѣръ Екатерининской желѣзной дороги. Приводя примѣры удачнаго администрированія дорогъ большого протяженія, нельзя обходить молчаніемъ и примѣры дорогъ малаго протяженія, но вполне благоустроенныхъ. Наша первая, и по старшинству, и по размѣрамъ и скорости движенія, дорога Николаевская, за большую часть времени своего существованія, имѣла протяженіе въ 600 верстъ, такое же протяженіе имѣетъ и по нынѣ, слѣдующая по густотѣ и скорости движенія, Варшавско-Вѣнская жел. дор., и наконецъ бывшія Московско-Рязанская и Рязанско-Козловская желѣзныя дороги, несмотря на свое ничтожное протяженіе по 200 верстъ, умѣли быть во главѣ прогресса желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. Все это показываетъ, что какъ бы ни былъ важенъ факторъ протяженія дороги, не ему всетаки принадлежитъ первое мѣсто при оцѣнкѣ условій дѣятельности дороги. Объяснять благоустройство Екатерининской дороги ея большимъ протяженіемъ такъ же неправильно, какъ было бы неправильно и противоположное утвержденіе, что, напр., по Николаевской желѣзной дорогѣ поѣзда ходятъ быстро и аккуратно потому, что въ вѣдѣніи управленія этой дороги находится сѣтъ малаго протяженія. Въ степени благоустройства дорогъ рѣшительнымъ моментомъ является густота движенія, такъ какъ съ увеличеніемъ послѣдней растутъ и средства къ удовлетворенію потребностей и притомъ растутъ быстрѣе, чѣмъ самое движеніе, т. е. чѣмъ самыя потребности. Дорогѣ съ густымъ движеніемъ не слѣдъ хвастаться своимъ благоустройствомъ, какъ не приходится стыдиться примитивности устройства и содержанія дорогъ слабаго движенія.

Проектъ перегруппировки казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, составленный министромъ путей сообщенія Немѣшаевымъ, былъ осуществленъ только на половину. Надежды, возлагаемыя на перегруппировку, не оправдались. Сокращенія расхо-

довъ не послѣдовало вовсе. А что касается «постановки на должную высоту хозяйства каждой дороги», та эта проблема отъ перегруппировки не двинулась ни на волосъ.

Гораздо болѣе жизненной оказалась другая реформа, проведенная въ недолгую бытность министромъ путей сообщенія инженера Немѣшаева и касающаяся созданія комитетовъ по перевозкѣ массовыхъ грузовъ.

Толчкомъ для учрежденія этихъ комитетовъ послужили громадныя залежи зимы 1904—05 годовъ и постановленіе особаго совѣщанія, созваннаго по этому поводу при министерствѣ путей сообщенія.

Означенное совѣщаніе пришло, между прочимъ, къ тому заключенію, что въ дѣлѣ перевозки грузовъ совершенно необходимо безотлагательно придти на помощь сельскому хозяйству, торговли и промышленности, путемъ наиболѣе полного и планомѣрнаго использованія всѣхъ перевозочныхъ средствъ, которыми желѣзныя дороги располагають, и что подобная утилизація средствъ желѣзныхъ дорогъ можетъ быть осуществлена только въ томъ случаѣ, если сами промышленность, торговля и сельское хозяйство, въ лицѣ своихъ представителей, будутъ привлечены къ постоянному участию въ дѣлѣ распредѣленія желѣзнодорожныхъ перевозокъ.

Такъ какъ примѣры такихъ распредѣлительныхъ комитетовъ уже имѣлись (Харьковскій угольный, Бакинскій нефтяной), то министерство путей сообщенія не затруднилось выработать, какъ общую мѣру, новую въ своемъ составѣ организацію, которая, при участіи представителей общественныхъ группъ, имѣла не только совѣщательныя функціи, но соприкасалась отчасти и къ распорядительнымъ.

Законъ о новой организаціи былъ утвержденъ 22 Апрѣля 1906 года, а самое положеніе было утверждено по соглашенію заинтересованныхъ министерствъ въ сентябрѣ того же года.

Согласно положенія, районныя комитеты открываются по мѣрѣ надобности въ составѣ предсѣдателя по назначенію министра путей сообщенія, представителей отъ министерствъ: путей сообщенія, финансовъ, торговли и промышленности,

земледѣлія, по назначенію начальниковъ сихъ вѣдомствъ, затѣмъ представителей отъ земствъ, биржевыхъ комитетовъ, сельско-хозяйственныхъ обществъ и представителей мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Кругъ вѣдѣнія комитета—изученіе предстоящихъ перевозокъ и имѣющихся для ихъ исполненія средствъ, опредѣленіе потребности въ усиленіи дорогъ, мѣръ къ устраненію разныхъ препятствій и затрудненій по перевозкамъ, составленіе проектовъ новыхъ законовъ и правилъ, относящихся къ желѣзнодорожнымъ перевозкамъ.

Изъ состава комитета выдѣляется особое управленіе дѣлами комитета, состоящее изъ предсѣдателя и представителей мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ. Управленіе дѣлами кромѣ подготовки дѣлъ для обсужденія въ комитетѣ и разработки поставленныхъ комитетомъ вопросовъ, а равно и общаго плана перевозокъ, имѣетъ еще и весьма важныя распорядительныя функціи, а именно: установленіе направленій для порожнихъ вагоновъ, а въ экстренныхъ случаяхъ и для груженыхъ и краткосрочное усиленіе подвижнымъ составомъ однѣхъ дорогъ группы за счетъ другихъ. Затѣмъ управленіе дѣлами раіонаго комитета входитъ съ представленіями въ центральный комитетъ объ установленіи кружныхъ направленій, о болѣе долговременной командировкѣ подвижного состава и объ измѣненіи порядка очередей.

Центральный комитетъ состоитъ изъ предсѣдателя и представителей вышеупомянутыхъ министерствъ, всѣ по назначенію, но могутъ быть приглашаемы и представители общественныхъ группъ. На центральномъ комитетѣ лежитъ обязанность объединять дѣятельность раіонныхъ комитетовъ по урегулированію перевозки массовыхъ грузовъ.

При центральномъ комитетѣ созываются съѣзды, въ составъ которыхъ входятъ предсѣдатель и члены центральныхъ комитетовъ, предсѣдатели и представители общественныхъ группъ въ раіонныхъ комитетахъ.

Для того, чтобы закончить исторію административной организаціи желѣзнодорожныхъ установленій слѣдуетъ, хотя бы



въ нѣсколькихъ словахъ, очертить главнѣйшія основы проекта преобразования министерства путей сообщенія, заготовленнаго въ 1908 году, для внесенія въ государственную думу и переданнаго совѣтомъ министерства на обсужденіе междувѣдомственной комиссіи, подъ предсѣдательствомъ товарища министра путей сообщенія Мясоѣдова-Иванова.

Въ пояснительной запискѣ къ проекту преобразования министерства путей сообщенія, составленному въ 1908 году, министр путей сообщенія слѣдующимъ образомъ оцѣниваетъ результаты преобразования министерства путей сообщенія въ 1899 году.

«Осуществленіе въ силу этого преобразования соединенія эксплуатационныхъ функцій бывшаго департамента желѣзныхъ дорогъ и управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ одномъ учрежденіи оказалось вполне цѣлесообразнымъ. Благодаря этому была устранена прежняя двойственность въ распоряженіяхъ, касающихся казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ, и были достигнуты тѣ однородность и систематичность въ распоряженіяхъ, касающихся всей безъ исключенія рельсовой сѣти, которыя дали весьма благопріятные результаты, выразившіеся въ общемъ подъемѣ работоспособности нашихъ желѣзныхъ дорогъ и въ улучшеніи условій утилизаціи подвижного состава».

Къ сожалѣнію министр путей сообщенія не приводитъ никакихъ доказательствъ подъема работоспособности желѣзныхъ дорогъ и улучшенія утилизаціи подвижного состава за сказанный девятилѣтній періодъ. А такія доказательства въ данномъ случаѣ совершенно необходимы. Вѣдь вѣсѣмъ извѣстно, что періодъ введенія дѣйствующей организаціи совпалъ съ періодомъ минимальныхъ эксплуатационныхъ расходовъ, отнесенныхъ на единицу перевозокъ, и былъ отмѣченъ столь высокой чистой доходностью, что наши желѣзныя дороги впервые за время своего существованія оправдывали въ финансовомъ отношеніи затраченные на нихъ капиталы, и что, напротивъ того, тотчасъ же по введеніи преобразования 1899 года, эксплуатационные расходы желѣзныхъ дорогъ рѣзко стали подниматься, сѣтъ во всей своей совокупности впала снова въ дефицитъ,

такъ какъ перестала окупать проценты на затраченный капиталъ, и такое явленіе продолжается до настоящаго времени, причемъ событія послѣднихъ лѣтъ нашли для себя уже подготовленную почву и еще болѣе усилили общую понижательную тенденцію въ результатахъ эксплуатаціи нашихъ дорогъ.

Въ виду такой неблагоприятной смѣны общей картины нашего желѣзнодорожнаго хозяйства, совпавшей, хотя бы и случайно, съ новой организаціей министерства, рѣшительно нельзя понять, какъ могъ министръ путей сообщенія высказывать чувство удовлетворенія по поводу работоспособности ввѣренныхъ ему желѣзныхъ дорогъ, не попытавшись хотя бы вкратцѣ объяснить, гдѣ же собственно онъ видитъ улучшеніе по эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ въ связи съ закономъ 99 года.

«Далеко не столь успѣшнымъ, по заявленію министра путей сообщенія, оказалось на практикѣ выдѣленіе сооруженія желѣзныхъ дорогъ въ самостоятельное учрежденіе, совершенно независимое отъ установленія, призваннаго къ послѣдующей ихъ эксплуатаціи. Несогласованность въ этомъ отношеніи заданій строительнаго управленія съ потребностями будущей эксплуатаціи, по мнѣнію министра, нагляднымъ образомъ выразилась въ необходимости цѣлаго ряда дополнительныхъ ассигнованій, которыя требовались на достройку и приспособленіе къ дѣйствительнымъ нуждамъ эксплуатаціи построенныхъ казною желѣзнодорожныхъ линій, при чемъ единственной причиною подобныхъ ассигнованій явилось игнорированіе потребностей будущей эксплуатаціи, а также и несогласованность деталей техническихъ устройствъ и оборудованій вновь выстроенной линіи, съ соответствующимъ оборудованіемъ тѣхъ существующихъ желѣзнодорожныхъ линій, къ которымъ онѣ примыкаютъ, или въ эксплуатацію которыхъ поступали вновь построенные казной рельсовые пути».

Все это разсужденіе производитъ впечатлѣніе составленнаго ad hoc. Необходимость дополнительныхъ ассигнованій вовсе не доказываетъ недостатокъ предвидѣнія, а просто есть результатъ системы разсмотрѣнія расцѣнокъ, направленной къ

возможному и даже невозможному сокращенію таковыхъ. Система эта основана на нѣкоторой психологической, до извѣстной степени, можетъ быть, и справедливой предпосылкѣ, что, чѣмъ меньше дать, тѣмъ меньше будетъ израсходовано, хотя бы при этомъ перерасходы и были велики. Что это такъ, доказываетъ и строительная практика частныхъ обществъ. Послѣднія, расширяя свое предпріятіе путемъ постройки новыхъ линій, не могутъ быть подозрѣваемы въ незнаніи потребностей будущей эксплуатаціи или въ незнакомствѣ съ деталями своихъ существующихъ линій, всегда по сразненію со всей казенной сѣтью, весьма ограниченныхъ, а между тѣмъ рѣдкая частная постройка обходится безъ крупныхъ дополнительныхъ ассигнованій.

Отсутствіе должной связи между установленіями строительнымъ и эксплуатационнымъ, конечно, не можетъ не вредить дѣлу, но нельзя забывать, что управленіе желѣзныхъ дорогъ и управленіе по сооружеію желѣзныхъ дорогъ не суть учрежденія двухъ разныхъ вѣдомствъ, а потому дѣятельность ихъ должна и можетъ быть объединена самимъ министромъ путей сообщенія, въ отношеніи общихъ директивъ, и инженернымъ совѣтомъ, въ отношеніи директивъ техническихъ. Мотивы къ соединенію этихъ двухъ управленій дѣйствительно существуютъ, но они находятся не тамъ, гдѣ ихъ ищетъ министръ. Дѣло гораздо проще. Оно заключается въ маломъ, *сравнительно*, объемѣ дѣятельности управленія по сооружеію, едва-ли оправдывающемъ существованіе самостоятельнаго управленія.

Обращаясь далѣе къ обсужденію того, въ какой мѣрѣ оправдались ожиданія, что, благодаря расширенію правъ мѣстныхъ управленій согласно реформы 1899 года, будетъ достигнуто значительное ускореніе въ разрѣшеніи всѣхъ дѣлъ, касающихся эксплуатаціи казенной сѣти, и управленіе желѣзныхъ дорогъ, освободившись отъ значительнаго количества дѣлъ второстепеннаго значенія, получитъ полную возможность посвятить свою дѣятельность на разработку общихъ однообразныхъ началъ цѣлесообразнаго веденія казеннаго хозяйства, а также будетъ имѣть возможность надлежащаго надзора за положеніемъ хозяйства на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ, министръ

путей сообщенія отмѣчаетъ, что цѣль эта, являющаяся по существу своему главной задачей правильной организаціи всего дѣла завѣдыванія рельсовой сѣтью, не была въ должной степени достигнута при примѣненіи въ теченіе истекшихъ лѣтъ вышеуказанныхъ началъ, установленныхъ въ 1899 году.

Причина тому, по мнѣнію министра, заключалась въ слѣдующемъ:

1) постепенное развитіе казенной рельсовой сѣти и ежегодно возрастающая ея работа выяснили недостаточность тѣхъ правъ и полномочій, которыя при реформѣ 1899 года были предоставлены мѣстнымъ управленіямъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ;

2) предоставленное въ силу той же реформы право участія, а слѣдовательно и вмѣшательства представителей министерства финансовъ и государственнаго контроля во всѣ текущія дѣла мѣстныхъ управленій, отразилось крайне неблагоприятно на успѣшномъ ходѣ дѣла эксплуатаціею казенныхъ желѣзныхъ дорогъ;

3) установленная тѣмъ же законоположеніемъ обязанность перенесенія въ комитетъ центрального управленія желѣзныхъ дорогъ всѣхъ вопросовъ, по которымъ возникли разногласія представителей постороннихъ вѣдомствъ въ мѣстныхъ совѣтахъ, фактически свела на нѣтъ весь намѣченный принципъ децентрализаціи;

4) право пріостановки по всѣмъ безъ исключенія вопросамъ постановленій центрального комитета управленія желѣзныхъ дорогъ по разногласіямъ представителей постороннихъ вѣдомствъ, съ вытекающей отсюда необходимостью послѣдующихъ сношеній съ подлежащимъ вѣдомствомъ, также неблагоприятно вліяло на быстрое рѣшеніе цѣлаго ряда существенно важныхъ вопросовъ казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства, и

5) организація контроля на мѣстахъ не соответствовала интересамъ дѣла.

По новому проекту управленіе желѣзныхъ дорогъ и управленіе по сооруженію желѣзныхъ дорогъ сливаются въ одно учрежденіе, главное управленіе желѣзныхъ дорогъ. Затѣмъ вновь возрождается главная инспекція, какъ самостоятель-

ный отдѣлъ министерства, съ главнымъ инспекторомъ во главѣ и со старшими инспекторами, между которыми подѣлены территориальные районы путей сообщенія. Такихъ районовъ предполагается девять, при чемъ инспекціи старшаго инспектора въ районѣ подвѣдомственны пути всѣхъ родовъ, желѣзнодорожные, шоссейные и водяные. Въ распоряженіе старшихъ инспекторовъ назначается соответственный штатъ служащихъ. Кромѣ окружныхъ старшихъ инспекторовъ предполагается въ составѣ главной инспекціи еще одинъ старшій инспекторъ по санитарно-врачебной части и одинъ по финансовой и коммерческой.

Что касается порядка разрѣшенія дѣлъ по управленію желѣзными дорогами, то наряду съ усиленіемъ децентрализаціи, въ смыслѣ передачи разрѣшенія нѣкоторыхъ дѣлъ изъ центрального управленія въ мѣстныя, новымъ проектомъ предусмотрено нѣкоторое смягченіе тѣхъ угловатостей, которыя вносятся въ дѣло системой многовѣдомственной администраціи. Съ этой цѣлью всѣ дѣла, разсматриваемыя въ комитетѣ главнаго управленія желѣзныхъ дорогъ, предполагается дѣлить на двѣ категоріи: «принципальныхъ и болѣе важныхъ» и дѣлъ «носящихъ скорѣе текущій характеръ». По послѣдней категоріи дѣлъ окончательное рѣшеніе должно быть предоставлено министерству путей сообщенія независимо отъ того, или другого отношенія къ этимъ дѣламъ внѣвѣдомственныхъ представителей. По первой же категоріи только тогда дѣла восходятъ на соглашеніе съ начальниками другихъ вѣдомствъ, когда министръ найдетъ нужнымъ согласиться съ меньшинствомъ, тогда какъ вмѣстѣ съ большинствомъ вотировалъ кто либо изъ внѣвѣдомственныхъ представителей.

Что касается совѣтовъ мѣстныхъ управленій, то участіе въ нихъ представителей другихъ вѣдомствъ предполагается лишь въ вопросахъ по испрошенію различныхъ ассигнованій и по отчетности по нимъ.

Еще какъ на крупное нововведеніе въ проектѣ преобразованія 1908 года слѣдуетъ указать на учрежденіе въ мѣстныхъ и центральномъ управленіяхъ финансоваго отдѣла, имѣю-

щаго объединить счетоводство по расходам (бухгалтерію) и счетоводство по доходам (службу сборовъ), съ присоединеніемъ новой функціи контроля расходовъ, при чемъ существующій предварительный контроль государственнаго контролера предполагается отмѣнить, оставивъ государственному контролеру лишь его прямую обязанность по ревизіи послѣдующей.

### **Нѣкоторыя подробности, касающіяся существующей организаціи желѣзнодорожныхъ установленій.**

Управленіе желѣзныхъ дорогъ, по закону 3 Мая 1899 года, состоитъ изъ начальника управленія, комитета управленія, отдѣловъ техническаго, эксплуатаціоннаго и хозяйственнаго, канцеляріи, частей врачебно-санитарной, юридической, и счетной, инспекторовъ по эксплуатаціи, чиновниковъ для особыхъ порученій и инженеровъ для техническихъ занятій, и желѣзнодорожнаго пенсіоннаго комитета съ особымъ управленіемъ его дѣлами. Комитетъ управленія есть учрежденіе коллегіальное. Предсѣдателемъ его состоитъ начальникъ управленія, членами представители министерствъ путей сообщенія, финансовъ, внутреннихъ дѣлъ, земледѣлія, военнаго, государственнаго контроля и управляющіе отдѣлами, по дѣламъ ихъ отдѣловъ. Фактически въ комитетѣ предсѣдательствуетъ особо назначенный для сего членъ. Правитель канцеляріи и завѣдывающіе частями участвуютъ въ комитетѣ съ правомъ совѣщательнаго голоса. Для разсмотрѣнія смѣтъ—расцѣнокъ изъ комитета выдѣляются особыя комиссіи, а для обсужденія техническихъ вопросовъ—особое техническое совѣщаніе, но послѣднее уже безъ участія представителей другихъ вѣдомствъ.

Вѣдѣнію комитета подлежатъ дѣла о всѣхъ хозяйственно-коммерческихъ операціяхъ, съ которыми связаны расходы или доходы казны, разногласія, встрѣтившіяся въ комиссіяхъ или мѣстныхъ совѣтахъ, отчеты по эксплуатаціи, предположенія о заготовкахъ подвижнаго состава и частей къ нему, рельсовъ и скрѣпленій, и всякіе вопросы, вносимые по распоряженію министра путей сообщенія.

Техническій отдѣлъ состоитъ изъ семи штатныхъ дѣлопроизводствъ и двухъ временныхъ. Дѣлопроизводства сгруппированы въ три группы, изъ которыхъ каждая группа подвѣдомственна ближайшимъ образомъ одному изъ помощниковъ управляющаго отдѣла. Въ первой группѣ находятся дѣла по верхнему строенію и искусственнымъ сооруженіямъ, во второй группѣ—вторые пути, станціи, водоснабженія, гражданскія сооруженія, телеграфъ и сигнализациа, и въ третьей группѣ—подвижной составъ и тяга.

Избѣгая большихъ подробностей, укажемъ въ общихъ чертахъ перечень дѣлъ каждого производства въ отдѣльности.

Въ I дѣлопроизводствѣ ведутся слѣдующія дѣла: планъ смѣны рельсъ на казенныхъ дорогахъ, выработка типа рельсовъ и техническихъ условій на поставку, заключеніе по техническимъ вопросамъ, возникающимъ по заказамъ, перечисленіе линій въ отношеніи типа рельсовъ изъ одной группы въ другую, выработка и разсмотрѣніе проектовъ стрѣлокъ и техническихъ условій на нихъ, вопросы о типахъ и пропиткѣ шпаль, объ устройствѣ и упраздненіи переѣздовъ, выработка правилъ для неохранныхъ переѣздовъ, разсмотрѣніе проектовъ измѣненія профиля и плана линіи, вопросы объ огражденіи линіи отъ снѣжныхъ и песочныхъ заносовъ и каменныхъ обваловъ, о разработкѣ нѣдръ земли, заключенія по происшествіямъ, о скоростяхъ движенія въ зависимости отъ типовъ верхняго строенія и подвижного состава, о преміяхъ за сбереженія по ремонту пути, заключенія по вопросамъ, возникающимъ при примѣненіи правилъ технической эксплуатаціи.

Во второмъ дѣлопроизводствѣ сосредоточены дѣла по искусственнымъ сооруженіямъ, стропиламъ, тоннелямъ и поворотнымъ кругамъ, какъ-то, по выработкѣ и разсмотрѣнію проектовъ, смѣтъ, техническихъ условій на вышеупомянутыя сооруженія, по разсмотрѣнію жалобъ на убытки отъ подтоповъ, по техническимъ заключеніямъ объ актахъ испытанія и приѣмки матеріаловъ и сооружений, по расчетамъ съ заводами, по составленію и провѣркѣ расчетовъ устойчивости сооружений.



Третье дѣлопроизводство вѣдаетъ дѣлами по устройству вторыхъ путей, подъѣздныхъ путей и перешивкѣ узкой колеи въ широкую, по окончанію недодѣлокъ, остающихся отъ постройки линіи, по расцѣлочнымъ вѣдомостямъ на усиленіе частныхъ желѣзныхъ дорогъ и по исполненію работъ этого усиленія, по распространенію надзора министерства на Финляндскія желѣзныя дороги.

Въ четвертомъ дѣлопроизводствѣ сосредоточены дѣла по разсмотрѣнію проектовъ водоснабженія и канализаціи станцій, элеваторовъ и другихъ складочныхъ помѣщеній, шпалопропиточныхъ заводовъ, вокзаловъ, мастерскихъ, депо и прочихъ гражданскихъ сооруженій, керосинопроводовъ, сигнализаціи, электрическаго освѣщенія, телефоннаго сообщенія, по вызову конкуренціи, выдачѣ заказовъ, составленію договоровъ и техническихъ условій по опрѣснителямъ и керосинопроводу, по расцѣлочнымъ вѣдомостямъ на усиленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, по распредѣленію по дорогамъ и по учету кредитовъ на администрацію по новымъ работамъ.

Въ пятомъ дѣлопроизводствѣ находятся дѣла по разсмотрѣнію проектовъ станцій и расцѣнокъ на нихъ, по распредѣленію расходовъ между дорогами, по примыканію новыхъ линій и переустройству узловыхъ станцій, по усиленію телеграфа, по разсмотрѣнію проектовъ электроблокировочной, электрожелезной и колокольной сигнализаціи, по централизаціи стрѣлокъ, по электрическому или другому усовершенствованному освѣщенію путей и зданій, по электрофикаціи желѣзныхъ дорогъ.

Шестое дѣлопроизводство вѣдаетъ дѣлами по административно-хозяйственнымъ вопросамъ тяги, какъ-то: по общему соглашенію о взаимномъ пользованіи вагонами, по обезпеченію ремонта вагоновъ и колеснаго парка, по техническимъ условіямъ на поставку топлива и смазки, по составамъ поѣздовъ, по постройкѣ и расширенію мастерскихъ и газовыхъ заводовъ, по оборудованію мастерскихъ.

Седьмое дѣлопроизводство занимается дѣлами о паровозахъ и вагонахъ, какъ-то, проектами новыхъ паровозовъ и вагоновъ и измѣненіями въ существующихъ, техническихъ условіями на постройку подвижного состава, техническими спорами съ поставщиками, объ исключеніи изъ инвентаря подвижного состава, объ отопленіи, освѣщеніи и вентиляціи вагоновъ, объ очисткѣ воды.

Затѣмъ существуетъ временное дѣлопроизводство по непрерывнымъ тормозамъ и дѣлопроизводство технического совѣщанія по техническимъ вопросамъ, касающимся Императорскихъ поѣздовъ.

Что касается числа дѣлъ технического отдѣла, разсмотрѣнныхъ въ коллегіяхъ, а равно и общаго движенія бумагъ, то таковое видно изъ слѣдующей таблицы.

**Число дѣлъ, разсмотрѣнныхъ въ коллегіяхъ.**

Годъ.	Въ комитетѣ.	Въ техническомъ совѣщаніи.	Въ смѣтной комиссіи.	Общее число бумагъ	
				входящихъ	исходящихъ
1906. . .	264	145	13	10.780	9.571
1907. . .	250	117	19	10.994	9.568
1908. . .	249	95	18	18.040	10.377

Дѣйствительные расходы по содержанію личнаго состава технического отдѣла превышаютъ предвидѣнные по закону 3 мая на сумму слишкомъ 60.000 р. на содержаніе нештатныхъ инженеровъ по новымъ работамъ, относимыхъ за счетъ особыхъ кредитовъ, какъ-то: начисляемыхъ на правительственный надзоръ по расцѣпочнымъ вѣдомостямъ, на усиленіе частныхъ дорогъ и на администрацію по кредитамъ усиленія казенныхъ дорогъ.

Отдѣлъ эксплуатаціонный состоитъ изъ управляющаго отдѣломъ, трехъ его помощниковъ и 12 дѣлопроизводителей.

Отдѣлъ дѣлится на пять частей: движенія, мобилизаціи, хозяйственно-инспекторской, коммерческой и службы сборовъ.

Частями движенія, хозяйственно-инспекторской и коммерческой завѣдуютъ помощники управляющаго, мобилизаціонной частью—старшій инспекторъ, частью службы сборовъ—чиновникъ особыхъ порученій. При эксплуатаціонномъ отдѣлѣ состоитъ бюро центрального комитета по массовымъ перевозкамъ грузовъ, содержимое за счетъ повагоннаго сбора. Эксплуатаціонный отдѣлъ вообще далеко вышелъ за свои штатныя рамки. Стоимость содержанія его превосходитъ на 30% слишкомъ штатное ассигнованіе.

Предметы вѣдѣнія отдѣльныхъ дѣлопроизводствъ вкратцѣ слѣдующіе.

Часть движенія. 1-ое дѣлопроизводство. Предположенія объ измѣненіи правилъ движенія, телеграфа, сигнализациі. Дѣла по общему соглашенію о пользованіи подвижнымъ составомъ и по съѣздамъ конвенціоннымъ и представителей службы движенія. Дѣла по прямымъ сообщеніямъ и по согласованію и росписанію поѣздовъ. Дѣла по надзору за правильнымъ движеніемъ поѣздовъ. Статистика спеціальныхъ перевозокъ. Учетъ классныхъ вагоновъ и пробѣга ледниковъ.

1—bis дѣлопроизводство. Дѣла по веденію инвентаря подвижного состава на желѣзныхъ дорогахъ и по командировкамъ такового. Дѣла по Императорскимъ поѣздамъ, по проѣзду сановниковъ и по протекціоннымъ вагонамъ.

2 дѣлопроизводство. Заключение по техническимъ вопросамъ (развитіе станцій, вокзаловъ, централизациі). Планы коммерческихъ перевозокъ. Учетъ работы подвижного состава. Установленіе нормъ обмѣна. Кругныя направленія. Статистика ввоза, погрузки и остатка грузовъ.

Мобилизаціонная часть. 3-е дѣлопроизводство. Разработка правилъ и формъ мобилизаціоннаго движенія на желѣзныхъ дорогахъ. Разработка вопросовъ о движеніи воинскихъ поѣздовъ. Проверка пропускной способности дорогъ. Проверка графиковъ воинскаго движенія и мобилизаціонныхъ плановъ. Руководство воинскими перевозками. Проверка мобилизаціонной готовности.

3—bis дѣлопроизводство. Учетъ наличія служащихъ. Распоряженіе командировками во время войны. Расчеты съ военнымъ вѣдомствомъ по командировкамъ. Правила телеграфной корреспонденціи во время войны. Часть запаса топлива. Правила передачи подвижного состава во время войны. Расчетъ съ военнымъ вѣдомствомъ за подвижной составъ.

4 дѣлопроизводство. Новыя работы со стратегической цѣлью (проекты, смѣты, техническія условія, кредиты). Учетъ воинскихъ приспособленій мастерскихъ, станцій и подвижного состава. Военно-санитарные поѣзда. Продовольственные пункты. Шифръ.

Часть хозяйственно-инспекторская. 5 дѣлопроизводство. Подъѣздные пути (ходатайства, договоры), аренда желѣзнодорожныхъ земель. Общее пользованіе узловыми станціями желѣзныхъ дорогъ. Торговля произведеніями печати на станціяхъ. Аренда буфетовъ. Вагоны частныхъ лицъ.

6 дѣлопроизводство. Вопросы, касающіеся постройки новыхъ желѣзныхъ дорогъ, усиленія существующихъ, выкупа въ казну частныхъ, организацій эксплуатаціи на вновь построенныхъ дорогахъ, перегруппировки дорогъ. Надзоръ за паровыми котлами. Желѣзнодорожные батальоны. Вѣсовые помосты. Инспекторскій надзоръ на подъѣздныхъ путяхъ. Почтовые операціи на станціяхъ. Нормы обмундированія. Портовые территоріи.

7 дѣлопроизводство. Тарифныя разстоянія. Тарифные пункты. Товаро-станціонныя работы. Преміи по утилизаціи подвижного состава. Международные спальные вагоны. Безпересадочное сообщеніе. Поверстныя и суточные довольствія кондукторовъ. Учетъ простоевъ.

8 дѣлопроизводство. Улучшеніе быта служащихъ. Нормы работы и отдыха. Заключение по вопросамъ объ утвержденіи въ должностяхъ старшихъ служащихъ на дорогахъ. Вопросы

---

\*) Интересно знать, что общаго между паровыми котлами и портовыми территоріями, между желѣзнодорожными батальонами и почтовыми операціями, между вѣсовыми помостами и нормами обмундированія.

о политической благонадежности служащихъ. Организациі, союзы и общества желѣзнодорожныхъ служащихъ. Мѣры противъ забастовокъ. Охрана дорогъ войскомъ. Стражники. Дѣла по полицейскому надзору на желѣзныхъ дорогахъ. Противопожарныя мѣры. Инструкціи желѣзнодорожнымъ служащимъ. Инспекторскій надзоръ. Происшествія. Снѣжные заносы. Безопасность движенія и работъ. Вспомогательные поѣзда. Жалобныя книги. Опозданія поѣздовъ.

Часть коммерческая. 9 дѣлопроизводство. Разъясненіе и развитіе общаго устава. Претензіи, кромѣ тарифныхъ. Городскія станціи. Склады и элеваторы. Станціонная отчетность. Бесплатный и льготный проѣздъ. Надзоръ за коммерческой дѣятельностью.

10 дѣлопроизводство. Перевозки воинскія въ мирное время, почтовыя, таможенныя. Тарифы пассажирскіе, переселенческіе, льготные, и въ сообщеніи международномъ. Международныя перевозки.

11 и 12 дѣлопроизводства. Тарифные вопросы. Претензионное дѣлопроизводство. Надзоръ за движеніемъ дѣлъ по претензіямъ въ мѣстныхъ управленіяхъ. Разсмотрѣніе жалобъ на рѣшенія мѣстныхъ управленій. Разсмотрѣніе претензій, не получившихъ разрѣшеній въ совѣтахъ. Отзывы по жалобамъ въ правительственный сенатъ на рѣшенія министерства путей сообщенія. Разсмотрѣніе претензій, по которымъ казенныя дороги остались недовольны рѣшеніями съѣздовъ.

Дѣлопроизводства по службѣ сборовъ. Дѣлопроизводство А. Наблюденіе за расчетной работой службъ сборовъ. Дѣла по переборамъ, недоборамъ и просрочкамъ. Статистика доходовъ. Провѣрка своевременности расчетовъ между дорогами. Наблюденіе за снабженіемъ дорогъ билетами и накладными.

Дѣлопроизводство Б. Дѣла по организациі службъ сборовъ, количествъ служащихъ, стоимости учета, нормъ расходовъ по учету. Разработка правилъ, инструкцій по службѣ сборовъ. Форма бланковъ. Надзоръ за поѣзднымъ контролемъ.

Свѣдѣнія о числѣ докладовъ комитету.

Части.	1906	1907	1908
Движеніе . . . . .	33	44	58
Мобилизація . . . . .	11	17	14
Хозяйственно-инспекторская . . . . .	129	127	163
Коммерческая . . . . .	129	132	114
Служба Сборовъ . . . . .	1	2	6
Итого . . . . .	303	322	355

Части.	Движеніе бумагъ.					
	Входящихъ.			Исходящихъ.		
	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.
Движеніе . . . . .	14,098	13,643	9,897	13,224	12,148	11,712
Мобилизація . . . . .	10,403	5,956	4,782	5,748	4,360	3,634
Хозяйственно-инспекторская . . . . .	52,372	53,987	53,696	8,705	8,777	9,592
Коммерческая . . . . .	11,812	17,428	21,382	9,412	10,953	19,783
Служба сборовъ . . . . .	5,105	5,113	5,983	2,450	2,198	2,518
Итого . . . . .	93,790	96,127	95,640	39,539	38,436	47,239

Кромѣ того получается болѣе 100.000 депешъ.

Хозяйственный Отдѣль состоитъ изъ управляющаго, двухъ его помощниковъ и 11 дѣлопроизводителей. Отдѣль дѣлится на двѣ части: хозяйственную (первыя 5 дѣлопроизводствъ) и смѣтную (остальныя 6 дѣлопроизводствъ).

Первое дѣлопроизводство вѣдаетъ дѣлами по заготовкѣ, а также и хозяйственной разработкѣ лѣсныхъ матеріаловъ, по сдачѣ типо-литографскихъ работъ и по собственнымъ на дорогахъ типографіяхъ, по заграничнымъ заказамъ, по продажѣ ненужнаго стараго матеріала, по найму, покупкѣ и постройкѣ помѣщеній для мѣстныхъ управленій, по сдачѣ ассенизаціонныхъ работъ, по заготовкѣ освѣтительныхъ, смазочныхъ матеріаловъ, цемента, кирпича, камня, красокъ. Въ этомъ же дѣлопроизводствѣ сосредоточиваются общія дѣла по хозяйственной части, какъ-то о личномъ составѣ, о движеніи дѣлъ и т. п.

Второе дѣлопроизводство вѣдаетъ дѣлами по заказамъ рельсовъ, скрѣпленій, переводовъ и верхняго строенія мостовъ, по заказамъ шпаль, выдаваемыхъ мѣстнымъ управленіямъ, по устройству шпалопропиточныхъ заводовъ и по сдачѣ подрядовъ на пропитку шпаль.

Въ третьемъ дѣлопроизводствѣ сосредоточены дѣла по заказамъ паровозовъ, товарныхъ вагоновъ и по снабженію подвижного состава автоматическими тормазами.

Въ четвертомъ дѣлопроизводствѣ находятся дѣла по заказамъ пассажирскихъ вагоновъ, ходовыхъ частей, паровозныхъ котловъ и частей автоматическихъ тормазовъ.

Пятое дѣлопроизводство вѣдаетъ дѣлами по заготовкѣ топлива, угольнаго и нефтянаго, по эксплуатаціи казенныхъ копей.

Въ шестомъ дѣлопроизводствѣ заключаются дѣла по составленію смѣтъ расходовъ по эксплуатаціи казенныхъ дорогъ, по включенію этихъ расходовъ въ общую смѣту расходовъ управленія желѣзныхъ дорогъ и по внесенію этой смѣты въ законодательныя учрежденія, затѣмъ печатаніе утвержденныхъ смѣтъ и снабженіе ими мѣстныхъ управленій и другихъ подлежащихъ учрежденій; переписка по примѣненію на практикѣ общихъ положеній о квартирномъ, разъѣздномъ и суточномъ довольствіи, о пособіяхъ, наградахъ и лично присвоенныхъ, переписка по общимъ дѣламъ смѣтной части.

Седьмое дѣлопроизводство посвящено исключительно дѣламъ о перерасходахъ эксплуатаціи, о дополнительныхъ кредитахъ по чрезвычайнымъ обстоятельствамъ (грабежи, ливни, паводки, заносы) и о вознагражденіяхъ за личный вредъ, ущербъ и убытки, а равно и о претензіяхъ поставщиковъ на задержку уплатъ.

Въ восьмомъ дѣлопроизводствѣ сосредоточены дѣла по нѣкоторымъ деталямъ расходной смѣты (линейные кредиты), по кредитамъ на усиленіе казенныхъ дорогъ, по ликвидаціи войны, по учету пожарныхъ убытковъ.

Девятое дѣлопроизводство заключаетъ въ себѣ дѣла по доходнымъ смѣтамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, по спеціальнымъ средствамъ управленія желѣзныхъ дорогъ, по смѣтамъ скорыхъ поѣздовъ, по смѣтѣ общихъ съѣздовъ и конторъ международныхъ сообщеній, перепискѣ, касающейся оборотнаго капитала казенныхъ дорогъ, заказовъ въ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ, расходовъ по грузовымъ операціямъ, по учету хозяйственныхъ изготовленій, по хозяйственнымъ перевозкамъ.

Въ десятомъ дѣлопроизводствѣ находятся дѣла по смѣтамъ, весеннимъ осмотрамъ, сбору въ  $\frac{1}{5}$  коп. по оборотному, запасному и облигаціоннымъ капиталамъ частныхъ дорогъ.

Въ одиннадцатомъ дѣлопроизводствѣ вѣдаются дѣла по отчетамъ казенныхъ дорогъ, по составленію періодической отчетности, по наградамъ за результаты эксплуатаціи.

Число разсмотрѣнныхъ дѣлъ въ комитетѣ и общее движеніе бумагъ видно изъ слѣдующей таблицы.

Годъ.	Дѣла въ комитетѣ.		Число бумагъ.	
	Хозяйственныя.	Смѣтныя.	Входящихъ.	Исходящихъ.
1906 . . . . .	633	306	13.569	16.013
1907 . . . . .	632	283	13.925	15.224
1908 . . . . .	621	277	15.621	16.967



Канцелярія управління желѣзныхъ дорогъ состоитъ изъ правителя, двухъ помощниковъ и четырехъ дѣлопроизводителей.

Въ первомъ дѣлопроизводствѣ ведутся дѣла по личному составу, подвѣдомственному управленію желѣзныхъ дорогъ (опредѣленіе на службу, перемѣщенія, увольненіе, вступленіе въ бракъ, выдача копій съ формулярнаго списка, аттестатовъ, производство въ чины, разрѣшеніе отпусковъ, пенсій и пособій изъ государственнаго казначейства).

Во второмъ дѣлопроизводствѣ занимаются дѣлами по выдачѣ желѣзнодорожнымъ служащимъ пособій (на леченіе, погребеніе, на случаи пожаровъ, на путевое довольствіе), пособій пострадавшимъ при исполненіи служебныхъ обязанностей, по опредѣленію въ инвалидный домъ.

Третье дѣлопроизводство вѣдаетъ дѣлами по бесплатному и льготному проѣзду.

Въ четвертомъ дѣлопроизводствѣ сосредоточиваются дѣла по жалобамъ служащихъ, по представленіи къ Высочайшимъ наградамъ, по чрезвычайной охранѣ на желѣзныхъ дорогахъ.

Число докладовъ комитету и движеніе бумагъ, какъ собственно по канцеляріи, такъ и по внѣшней перепискѣ всего управленія желѣзныхъ дорогъ, видно изъ слѣдующаго:

Г о д ы .	Докладовъ Комитету.	Ч и с л о б у м а г ъ .			
		По канцеляріи.		По управленію желѣз- ныхъ дорогъ.	
		Входящихъ.	Исходящихъ.	Входящихъ.	Исходящихъ.
1906 . . . . .	377	34.171	26.917	97.875	69.628
1907 . . . . .	321	36.615	26.599	90.785	49.928
1908 . . . . .	227	29.636	51.672 *)	90.931	44.838

\*) Бумагъ и документовъ.

Врачебно-санитарная часть состоитъ изъ управляющаго одного помощника и одного дѣлопроизводителя. Предметъ вѣдѣнія: дача заключеній по судебнымъ искамъ объ утратѣ трудоспособности, заключенія по административнымъ дѣламъ, касающимся пособій по болѣзненному состоянію, тоже по дѣламъ пенсіоннаго комитета, выступленіе въ судебныхъ учрежденіяхъ для защиты интересовъ казны по искамъ объ утратѣ трудоспособности, дѣла по санитарнымъ мѣропріятіямъ, по постройкѣ больницъ и пріемныхъ покоевъ, по ревизіи врачебно-санитарнаго состоянія дорогъ, по измѣненію правилъ врачебно-санитарной службы, по снабженію медикаментами, по веденію медицинской статистики.

Г о д ы.	Число докла- довъ комитету.	Движеніе бумагъ.	
		Входящихъ.	Исходящихъ.
1906 . . . . .	38	3.470	2.846
1907 . . . . .	79	3.928	3.349
1908 . . . . .	75	4.133	3.524

Счетная часть состоитъ изъ управляющаго частью, двухъ помощниковъ и пяти дѣлопроизводителей (изъ коихъ четыре бухгалтеры).

Общее дѣлопроизводство является канцеляріей для общихъ дѣлъ части и, кромѣ того, занимается выработкой нормъ путевыхъ пособій, дѣлами по жалобамъ контроля касательно расчетовъ, взысканій со служащихъ разныхъ удержаній и вычетовъ, дѣлами о растратахъ и хищеніяхъ, по выработкѣ правилъ кассовыхъ и вообще о назначеніи денежныхъ выдачъ, счетоводства и отчетности, по разъясненію дѣйствующихъ правилъ по тѣмъ же предметамъ, по ревизіоннымъ заключеніямъ государственнаго контроля и по начетамъ, по операціямъ желѣзнодорожной сберегательной кассы.

Первое бухгалтерское дѣлопроизводство вѣдаетъ дѣлами по передвиженію и учету эксплуатаціонныхъ кредитовъ казенныхъ дорогъ и самаго управленія желѣзныхъ дорогъ.

Второе бухгалтерское дѣлопроизводство занимается дѣлами по открытію, закрытію и передвиженію кредитовъ, по улучшенію и усиленію казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ, по надзору за поступленіемъ  $1\frac{1}{2}\%$  сбора на инспекцію, по учету 10 коп. вагоннаго сбора, по расчетамъ и по судебнымъ претензіямъ.

Первое расчетное дѣлопроизводство производитъ расчеты по договорамъ управленія желѣзныхъ дорогъ на поставку подвижного состава, мостовъ и перонныхъ автоматовъ.

Второе расчетное дѣлопроизводство производитъ расчеты по договорамъ управленія желѣзныхъ дорогъ на поставку рельсовъ, скрѣпленій, переводовъ, ходовыхъ частей.

Ликвидационное дѣлопроизводство вѣдаетъ дѣлами по расчетамъ съ кредиторами и дебиторами бывшихъ частныхъ дорогъ, выкупленныхъ казною.

Свѣдѣнія о числѣ докладовъ комитету и движенія бумагъ по счетной части видны изъ нижеслѣдующаго.

Г о д ы.	Число докладовъ.	Число бумагъ.	
		Входящихъ.	Исходящихъ.
1906 . . . . .	42	23.178	16.717
1907 . . . . .	55	17.398	17.635
1908 . . . . .	19	16.387	15.887

Юридическая часть состоитъ изъ управляющаго частью, двухъ помощниковъ и четырехъ дѣлопроизводителей.

Въ первомъ дѣлопроизводствѣ сосредоточены общія дѣла, касающіяся части, и затѣмъ дѣла по претензіямъ за смерть и увѣчье, дѣла о сборахъ и налогахъ, объ уголовныхъ преслѣдованіяхъ служащихъ и дачи заключеній по юридическимъ вопросамъ вообще.

Второе дѣлопроизводство вѣдаетъ дѣлами по отчужденію имущества для казенныхъ дорогъ.

Третье дѣлопроизводство занимается претензіями по перевозкамъ (просрочки, переборы, недостачи, порчи и т. п.).

Въ четвертомъ дѣлопроизводствѣ сосредоточены дѣла, касающіяся частныхъ дорогъ, какъ-то: по отчужденію, по утверженію и измѣненію уставовъ, по протестамъ правительственныхъ директоровъ.

**Движеніе дѣлъ по юридической части таково:**

Годы.	Число докладовъ комитету.	Число бумагъ.	
		Входящихъ.	Исходящихъ.
1906 . . . . .	714	35.187	26.160
1907 . . . . .	806	42.721	32.610
1908 . . . . .	901	43.802	25.593

**Движеніе судебныхъ дѣлъ таково:**

Годы.	Находилось въ производствѣ.		Окончено.		Присуждено.	Осталось.	
	Дѣль.	На сумму.	Дѣль.	На сумму.		Число.	На сумму.
		Рубли.		Рубли.			Рубли.
1905 . . . . .	5,974	13.809.491	765	1.287.062	676.248	5,209	12.522.429
1906 . . . . .	7,082	19.713.588	947	2.129.506	1.134.693	6,135	17.589.081
1907 . . . . .	9,902	26.255.011	984	2.687.835	1.668.318	8,918	23.567.175

Сбереженіе по окончаннымъ дѣламъ составляетъ отъ 52% до 62%. Процентъ окончанныхъ дѣлъ—отъ 13% до 10%. При такомъ темпѣ рѣшеній средняя продолжительность веденій дѣлъ должна быть, повидимому, равна отъ 7 до 10 лѣтъ.

Въ общемъ же теченіе дѣлъ въ управленіи желѣзныхъ дорогъ характеризуется слѣдующими цифрами:

Г о д ы.	Число засѣданій.		Число докладовъ.	Стоимость выданныхъ заказовъ. Тысячъ рублей.	Стоимость утвержден. комитетомъ заготовокъ мѣстныхъ совѣтовъ. Тысячъ рублей около.
	Комитета.	Смѣтной комиссіи.			
1906 . . . . .	196	230	2,984	59,045	5,342
1907 . . . . .	209	149	3,045	64,924	4,195
1908 . . . . .	223	147	3,017	68,551	4,184

Въ заключеніе прилагаются свѣдѣнія о числѣ засѣданій и рассмотрѣнныхъ дѣлъ въ совѣтахъ мѣстныхъ управленій, а равно и о числѣ поданныхъ особыхъ мнѣній.

Если опредѣлить процентное отношеніе особыхъ мнѣній къ числу рассмотрѣнныхъ дѣлъ, то оно въ общемъ будетъ не велико. Но для характеристики положенія необходимо напомнить, что всегда при надвигающемся разногласіи передъ чинами мѣстнаго управленія становится слѣдующая дилемма: или, отстаивая собственное мнѣніе, задержать исполненіе, или же, отказавшись отъ собственнаго мнѣнія, принять чужое и тѣмъ дать возможность дѣлу получить рѣшеніе немедленное.

Желѣзнодорожное дѣло, по существу своему, вообще не терпитъ въ громадномъ большинствѣ случаевъ отлагательствъ въ рѣшеніяхъ. Можно, какъ общее правило, про желѣзнодорожную дѣятельность сказать, что здѣсь весьма часто бываетъ важно рѣшеніе не лучшее, а болѣе скорое. Вотъ почему всякая угроза особымъ мнѣніемъ, препятствующая принятію немедленнаго рѣшенія, имѣетъ своимъ послѣдствіемъ то, что руководители дѣла склоняютъ свои знамена передъ безотвѣтственными представителями чужихъ вѣдомствъ. Принимается не то рѣшеніе, которое признается лучшимъ со стороны несущихъ отвѣтственность за успѣхъ дѣла, а то, которое признается таковымъ лицами, этой отвѣтственности не несущими и менѣе въ дѣлѣ освѣдомленными.

Свѣдѣнія о дѣятельности со-

1		2	3		
Число журнальных постановлений совѣта управленія дороги (кроме смѣтныхъ), разумѣя подъ постановленіемъ не сводный журналъ, а каждый отдѣльный вопросъ, по коему состоялось постановленіе совѣта.		Число постановлений совѣта по разсмотрѣнію проектовъ эксплуатаціонныхъ смѣтъ и расцѣпочныхъ вѣдомостей на новыя работы.	Число засѣданій совѣта по дѣламъ:		
Наименованіе дорогъ.	Число дѣлъ.		а) указаннымъ въ графѣ № 1.	б) означеннымъ въ графѣ № 2.	Всего засѣданій.
Екатерининская . . . . .	8,875	23	96	23	119
Забайкальская . . . . .	2,140	13	137	20	157
Закавказскія . . . . .	3,621	4	136	22	158
Либаво-Роменская . . . . .	1,490	8	120	21	141
Московско-Брестская . . . . .	1,462	7	97	13	110
Московско-Курская . . . . .	2,204	5	53	4	57
Николаевская . . . . .	3,354	37	72	37	109
Пермская . . . . .	1,366	28	92	37	129
Полѣвскія . . . . .	1,978	3	175	14	189
Привислинскія . . . . .	2,168	6	53	11	64
Риго-Орловская . . . . .	4,678	38	94	23	117
Самаро-Златоустовская . . . . .	2,702	8	65	8	73
Сибирская . . . . .	2,784	25	77	15	92
Средне-Азіатская . . . . .	1,605	3	70	15	85
Сызрано-Вяземская . . . . .	988	10	74	24	97
Сѣверныя . . . . .	1,659	15	89	43	132
Сѣверо-Западныя . . . . .	2,323	12	60	23	83
Ташкентская . . . . .	1,346	6	53	15	68
Юго-Западныя . . . . .	9,049	2	83	11	94
Южныя . . . . .	4,051	80	86	36	122

вѣтовъ мѣстныхъ управленій.

4						5			6			
Число особыхъ мнѣній, заявленныхъ представителями министерства финансовъ и государственнаго контроля, отдѣльно каждымъ изъ нихъ, а также совмѣстно по постановленіямъ совѣта, указаннымъ въ графѣ № 1.						Число особыхъ мнѣній отдѣльно: представителей министерства финансовъ и государственнаго контроля, а также совмѣстныхъ по разсмотрѣнію смѣтъ и расцѣпочныхъ вѣдомостей. (графа 2).			Всего особыхъ мнѣній.			
а) по вопросамъ, подлежащимъ окончательному рѣшенію властью совѣта.			б) по вопросамъ, окончательное разрѣшеніе коихъ превышаетъ полномочія совѣтовъ.			Представителей Министрства Финансовъ.	Представителей Государственнаго Контроля.	Совмѣстныхъ.	Итого.			
Особые мнѣнія Мин. Финан.	Особые мнѣнія Госуд. Контр.	Совмѣстные особые мнѣнія.	Особые мнѣнія Мин. Финан.	Особые мнѣнія Госуд. Контр.	Совмѣстные особые мнѣнія.				Особые мнѣнія Мин. Финан.	Особые мнѣнія Госуд. Контр.	Совмѣстные особые мнѣнія.	
—	6	4	—	8	1	3	—	15	3	14	20	37 (*)
—	77	1	—	7	2	6	10	7	6	94	10	110 (122)
32	7	4	5	4	3	2	4	—	39	15	7	61 (24)
9	7	—	17	14	—	4	4	—	30	25	—	55 (37)
—	8	—	—	12	—	—	3	—	—	23	—	23 (50)
—	—	—	—	40	3	—	1	2	—	41	5	46 (32)
8	—	1	8	3	1	1	1	1	17	4	3	24 (22)
20	33	11	1	3	2	7	9	17	28	45	30	103 (104)
1	1	—	3	2	1	—	1	1	4	4	2	10 (14)
5	25	—	1	13	—	1	1	—	7	39	—	46 (35)
7	35	9	7	26	3	3	6	1	17	67	13	97 (88)
2	3	—	1	2	2	2	1	—	5	6	2	13 (74)
1	10	1	—	—	—	7	4	2	8	14	3	25 (81)
—	—	—	1	4	—	1	3	—	2	7	—	9 (15)
11	1	7	—	—	—	2	3	—	13	4	7	24 (1)
5	4	2	1	4	2	8	5	3	14	13	6	33 (28)
—	6	—	—	1	—	1	3	6	1	10	6	17 (3)
—	6	—	—	—	3	—	2	2	—	8	5	13 (18)
5	9	—	—	14	—	—	1	—	5	24	—	29 (2)
—	7	—	—	—	—	—	1	—	—	2	—	2 (31)

\*) Цифры въ скобкахъ отнесены къ 1906 г.

*Управление по сооружению желѣзныхъ дорогъ* состоитъ изъ начальника, его помощниковъ, комитета управленія, отдѣловъ техническаго и хозяйственнаго, канцеляріи, счетной части, юрисконсульта, инспекторовъ и инженеровъ для техническихъ занятій

Комитетъ управленія состоитъ, подъ предсѣдательствомъ начальника управленія, изъ его помощниковъ, управляющихъ отдѣловъ и членовъ отъ министерства финансовъ и государственнаго контроля, представителей другихъ вѣдомствъ по дѣламъ, касающимся сихъ послѣднихъ. Правитель канцеляріи, завѣдующій счетной частью и юрисконсультъ участвуютъ въ комитетѣ съ правомъ совѣщательнаго голоса по предметамъ своего вѣдѣнія. Члены отъ министерства финансовъ и государственнаго контроля при разсмотрѣніи техническихъ вопросовъ высказываютъ свое заключеніе лишь по финансовой сторонѣ.

Къ предмету вѣдѣнія комитета относятся все вопросы, имѣющіе хозяйственно-коммерческое значеніе, дѣла по надзору за изысканіями, производимыми не казною, техническіе вопросы, касающіеся изысканій, сооруженій и временной эксплуатаціи, отчеты по сооруженію и вопросы, вносимые по распоряженію министра путей сообщенія

Такимъ образомъ комитетъ управленія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ отличается въ томъ отношеніи отъ комитета управленія желѣзныхъ дорогъ, что въ немъ разсматриваются также и техническія дѣла, для которыхъ въ управленіи желѣзныхъ дорогъ учреждены такъ называемыя техническія совѣщанія.

Въ кругъ вѣдѣнія техническаго отдѣла входитъ разсмотрѣніе всѣхъ техническихъ и смѣтныхъ вопросовъ по сооруженію новыхъ линій казною и частными лицами, составленіе докладовъ по этимъ вопросамъ въ комитетъ управленія, министру путей сообщенія, сношеніе съ посторонними учрежденіями и составленіе представленій въ высшія государственныя учрежденія.

Къ главнѣйшимъ дѣламъ технического отдѣла принадлежатъ разсмотрѣніе и утвержденіе инструкцій и смѣтъ на производство правительственныхъ изысканій, представленіе въ высшія государственныя учрежденія о выдачѣ концессій, техническія условія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ, утвержденіе плановъ, направленій и продольныхъ профилей, расцѣпочныхъ вѣдомостей и представленіе послѣднихъ въ государственныя учрежденія, утвержденіе проектовъ важнѣйшихъ сооружений, смѣтъ на временную эксплуатацію, вѣдомостей недоуѣлокъ, заключенія по претензіямъ подрядчиковъ.

Къ вѣдѣнію хозяйственнаго отдѣла относятся всѣ вопросы, касающіеся сдачи работъ и поставокъ на строящихся казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, заготовленіе подвижного состава, рельсовъ и скрѣпленій и снабженіе ими строящихся дорогъ, а также временное движеніе до передачи дорогъ въ правильную эксплуатацію.

Канцелярія вѣдаетъ дѣлами по приему, перемѣщенію, увольненію и отпускамъ служащихъ, по происшествіямъ на постройкахъ, по наградамъ и производствамъ въ чины, по пенсіямъ, по мобилизаціи, по назначенію засѣданій комитета управленія.

Къ вѣдѣнію счетной части относится производство всѣхъ дѣлъ, касающихся финансовой стороны изысканій, сооруженія и временной эксплуатаціи новыхъ казенныхъ дорогъ, а также надзоръ за постройкой и изысканіями частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Къ числу обязанностей юрисконсульта относятся: производство всѣхъ вообще по управленію дѣлъ судебного и судебно-административнаго свойства, разъясненіе возникающихъ по текущимъ дѣламъ управленія юридическихъ вопросовъ, надзоръ за дѣятельностью повѣренныхъ при мѣстныхъ установленіяхъ.



Работа комитета и движеніе бумагъ видны изъ слѣдующихъ таблицъ:

Г о д ы.	Число засѣданій.	Число разсмотрѣнныхъ вопросовъ.				И т о г о.
		По техни- ческому отдѣлу.	По хозяй- ственному отдѣлу.	По счет- ной части.	По юри- дической части.	
1906 . . . . .	115	155	119	519	281	1,074
1907 . . . . .	128	122	107	491	363	1,083
1908 . . . . .	114	115	82	394	280	871

**Число бумагъ.**

Г о д ы.	По техни- ческому отдѣлу.		По хозяй- ственному отдѣлу.		По кан- целяріи.		По счетной части.		По юри- дической части.		И т о г о.	
	Вх.	Исх.	Вх.	Исх.	Вх.	Исх.	Вх.	Исх.	Вх.	Исх.	Вход.	Исход.
1906 . . . . .	2,056	2,100	2,210	1,711	7,562	7,893	6,412	4,972	3,794	2,976	22,034	19,652
1907 . . . . .	2,433	2,047	2,114	1,616	7,143	8,311	8,051	6,564	3,780	2,892	23,521	21,430
1908 . . . . .	2,702	2,738	2,347	1,867	7,489	8,001	9,720	7,971	3,543	2,970	25,801	23,547

Такимъ образомъ, по количеству дѣлъ управленіе по сооруженію желѣзныхъ дорогъ значительно уступаетъ эксплуатационному отдѣлу и лишь немногимъ превышаетъ хозяйственный отдѣлъ управленія желѣзныхъ дорогъ.

Отсюда и понятно стремленіе слить управленіе по сооруженію съ однороднымъ по задачамъ техническимъ отдѣломъ общаго управленія желѣзныхъ дорогъ. Объемъ дѣятельности такого объединеннаго техническо-строительнаго отдѣла не превзошелъ бы объема дѣятельности отдѣла эксплуатационнаго.

Что касается мѣстныхъ установленій сооруженія желѣзныхъ дорогъ, то для ихъ организаціи не существуетъ законодательной санкціи. Начальники работъ дорогъ, строящихся въ предѣлахъ Европейской Россіи, руководствуются инструкціей работъ начальнику Криворогской желѣзной дороги. Завѣдующій работами по постройкѣ Сучанской вѣтви руководствуется наказомъ начальникамъ работъ Сибирской желѣзной дороги. Начальникъ работъ по переустройству горныхъ участковъ Сибирской желѣзной дороги—наказомъ, выработаннымъ специально для него.

Кромѣ управленія желѣзныхъ дорогъ и управленія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ въ министерствѣ путей сообщенія есть еще учрежденія, вѣдающія той или другой категоріей желѣзнодорожныхъ дѣлъ. Къ учрежденіямъ, специально желѣзнодорожнымъ, нужно отнести совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, а среди учреждений, дѣятельность которыхъ посвящена не исключительно, а лишь въ значительной мѣрѣ желѣзнодорожнымъ дѣламъ, слѣдуетъ указать на инженерный совѣтъ и на инспекцію при министрѣ. Обо всѣхъ этихъ учрежденіяхъ мы уже имѣли случай говорить, и потому возвращаться къ нимъ считаемъ излишнимъ. Замѣтимъ только, что согласно штатныхъ росписаній совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ состоитъ изъ 8 членовъ. Инженерный совѣтъ—изъ предсѣдателя, девяти членовъ и шести инженеровъ для дѣлопроизводства и техническихъ занятій. Инспекція при министрѣ—изъ одного главнаго и шести старшихъ инспекторовъ.

Всѣ вышеприведенныя подробности свидѣтельствуютъ о страшной громадкости центральныхъ желѣзнодорожныхъ установленій. Уже а priori возникаетъ сомнѣніе, можетъ ли въ каждый данный моментъ быть въ наличности такая сила, которая способна была бы объединять и приводить въ гармоничное движеніе всѣ эти безчисленныя дѣлопроизводства. То, что съ перваго взгляда родитъ только сомнѣніе, при ближайшемъ знакомствѣ даетъ мѣсто печальной увѣренности.

Неотложныя по существу дѣла въ нашихъ центральныхъ желѣзнодорожныхъ учрежденіяхъ лежатъ безъ движенія долгіе годы. Незнаніе мѣстныхъ условій плодитъ переписку, требуя многократныхъ промежуточныхъ запросовъ тамъ, гдѣ нужно вынести окончательное рѣшеніе. Мѣстныя учрежденія заваливаются работой по составленію періодическихъ свѣдѣній, долженствующихъ заполнить пробѣлы въ центральной освѣдомленности о мѣстныхъ дѣлахъ, но эти свѣдѣнія остаются неиспользованными, такъ какъ ихъ разработка или совершенно не подѣ силу наличному персоналу, или эта разработка заканчивается къ такому сроку, когда результаты ея имѣютъ лишь академическое значеніе. Бюрократическая жадность стремится все подобрать подѣ себя, но фактически, въ виду непосильнаго бремени, способна вліять только на мелочи.

Не лучше дѣло обстоитъ и на мѣстахъ.

Такъ какъ организація мѣстныхъ управленій общеизвестна, то было бы излишне излагать ея подробности. Для справокъ же приведена вѣдомость, изъ которой видно, въ какихъ предѣлахъ колеблетсѣ протяженіе сѣтей мѣстныхъ управленій, какова работа, ими совершаемая (поѣздо-версты), и какъ эти сѣти дѣлятся въ административномъ отношеніи для главныхъ службъ (пути, движенія и тяги).

Отбрасывая изъ разсмотрѣнія такія маленькія дороги, какъ Баскунчакская (76 вер.), Лодзинская (74 вер.), Бѣлгородъ-Сумская (127 вер.) и Богословская (197 вер.), мы видимъ, что протяженія дорогъ колеблютсѣ все же въ весьма широкихъ предѣлахъ отъ 703 вер. (Варшавско-Вѣнская) до 4,079 вер. Рязанско-Уральская желѣзная дорога. Въ нѣсколько меньшихъ предѣлахъ заключается работа дорогъ (отъ 6,9 милліоновъ поѣздо-верствъ для Варшавско-Вѣнской до 28,4 милліона поѣздо-верствъ для Юго-Западныхъ).

Въ отношеніи службы пути линейная организація на дорогахъ не одинакова. Дороги меньшаго протяженія дѣлятся только на участки (дистанціи), дороги же большаго протяженія группируютъ эти участки въ отдѣленія. Съ какого протяженія и при какой интенсивности работъ появляются

отдѣленія пути, указать затруднительно. Напримѣръ, Закавказская дорога при 10 милліонахъ поѣздо-верстъ и протяженіи 1,710 вер. имѣеть отдѣленія, а такая же горная дорога Пермская при той же работѣ и большемъ протяженіи (2,073 вер.) ихъ не имѣеть.

**Вѣдомость раздѣленія дорогъ на участки службъ пути, движенія и тяги.**

№ по порядку.	НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	Протяженіе дорогъ.	Число поѣздо-верстъ.	Путь.		Движеніе.	Тяга.			Примѣчаніе.
				Число отдѣленій.	Число участковъ или дистанцій.		Число отдѣленій.	Число участковъ.	Число депо, гдѣ нѣтъ участковъ.	
<b>Казенныя желѣзныя дороги.</b>										
1	Баскунчакская . . . . .	69	75,000	—	—	—	—	—	—	1) Всѣ данныя о казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ взяты по смѣтнымъ назначеніямъ на 1909 годъ. 2) Данныя о частныхъ желѣзныхъ дорогахъ взяты: а) Варшаво-Вѣнской по отчету за 1905 г. б) Московско-Кіево-Воронежской по отчету за 1906 годъ в) всѣхъ остальныхъ по отчетамъ за 1907 г.
2	Екатерининская . . . . .	2,810	24,200,000	3	27	7	—	12	—	
3	Забайкальская . . . . .	1,687	8,480,000	—	16	3	—	8	—	
4	Закавказская . . . . .	1,710	10,000,000	2	18	3	—	7	—	
5	Либаво-Роменская . . . . .	1,262	8,270,000	—	12	3	—	8	—	
6	Московско-Брестская . . . . .	1,025	8,890,000	—	11	2	—	5	—	
7	Московско-Курская и Нижегородская . . . . .	1,127	14,000,000	—	13	3	—	8	—	
8	Николаевская . . . . .	1,857	16,920,000	3	23	6	—	11	—	
9	Пермская . . . . .	2,073	10,100,000	—	16	3	—	9	—	
10	Полѣвскія . . . . .	1,391	7,210,000	—	12	3	—	6	—	
11	Привислянскія . . . . .	2,262	14,700,000	3	22	4	—	10	—	
12	Риго-Орловская . . . . .	1,460	9,370,000	—	13	3	—	6	—	
13	Самаро-Златоустовская . . . . .	1,221	13,200,000	—	12	2	—	4	—	

№№ по порядку.	НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	Протяженіе дорогъ.	Число поѣздо-верстъ.	Путь.		Дви- женіе.	Тяга.			Примѣчаніе.	
				Число отдѣленій.	Число участковъ или единицъ.		Число отдѣленій.	Число отдѣленій.	Число участковъ.		Число депо, гдѣ нѣтъ участковъ.
14	Сибирская . . . . .	3,131	27,610,000	3	29	5	—	13	—		
15	Средне-Азіатская . . . . .	2,362	9,000,000	1	21	4	—	9	—		
16	Сызрано-Вяземская . . . . .	1,308	9,500,000	—	11	6	—	6	—	1) Ревизоры движенія.	
17	Сѣверныя . . . . .	2,942	12,029,000	4	25	7	—	14	—		
18	Сѣверо-Западныя . . . . .	2,546	20,800,000	4	28	4	—	9	—		
19	Ташкентская . . . . .	2,090	9,700,000	1	18	3	—	8	—		
20	Юго-Западныя . . . . .	3,905	28,400,000	5	34	12	—	13	—		
21	Южныя . . . . .	3,063	27,830,000	4	30	7	—	14	—		
<b>Частныя желѣзныя дороги.</b>											
22	Богословская . . . . .	197	332,724	—	2	—	—	1	—		
23	Бѣлгородъ-Сумская . . . . .	147	298,850	—	1	—	—	1	—		
24	Варшавско-Вѣнская . . . . .	703	6,943,665	—	9	—	—	—	9		
25	Владикавказская . . . . .	2,333	18,168,344	4	23	5	—	7	—		
26	Лодзинская фабричная . . . . .	74	319,513	—	1	—	—	—	—		
27	Московско-Виндаво-Рыбинская.	(а) С.-Петербур. сѣтъ.	1,404	5,626,991	—	14	5	—	6	—	
		(б) Московск. сѣтъ.	1,050	3,551,982	—	10	4	—	5	—	
28	Московско-Казанская . . . . .	2,070	11,014,196	3	17	5	2	—	20		
29	Московско-Кіево-Воронежская.	2,340	12,707,379	—	21	3	—	10	—		
30	Рязанско-Уральская . . . . .	4,079	17,537,492	5	31	10	2	—	34		
31	Юго-Восточныя . . . . .	3,244	17,664,090	2	33	7	—	15	—	2) Инженеръ-Контролеры.	

Въ отношеніи службы движенія организація всѣхъ дорогъ болѣе или менѣе однородна. Исключеніе составляетъ Варшавско-Вѣнская дорога, не имѣющая распорядительныхъ отдѣленій.

По службѣ тяги существуетъ два типа организацій. Въ одномъ типѣ каждое депо подчинено самостоятельному начальнику, въ другомъ типѣ—начальнику основного депо подчиненъ начальникъ ближайшаго оборотнаго депо. Въ этомъ случаѣ начальникъ основного депо носитъ названіе начальника участка тяги. Послѣдній типъ принятъ на всѣхъ казенныхъ и на большинствѣ частныхъ дорогъ. Что касается протяженія участковъ такихъ службъ, то изъ соотношенія числа участковъ разныхъ службъ (491 участокъ пути, 114 участковъ движенія и 223 участковъ тяги) замѣчается, что длина участка тяги слишкомъ вдвое болѣе участка пути и почти ровно вдвое короче участка движенія. Замѣтнымъ исключеніемъ являются Юго-Западные и Московско-Виндаво-Рыбинская желѣзныя дороги, гдѣ протяженія участковъ тяги и движенія близки къ равенству.

Среди всѣхъ дорогъ совершенно особое мѣсто занимаетъ Московско - Виндаво - Рыбинская желѣзная дорога. Имѣя протяженіе въ 2,454 версты, т. е., будучи *короче* дорогъ Екатерининской, Сибирской, Сѣверныхъ, Сѣверо-Западныхъ, Юго-Западной, Южныхъ, Рязанско - Уральской, Юго - Восточныхъ и имѣя работу *меньше* дорогъ Екатерининской, Закавказскихъ, Московско-Курской, Николаевской, Пермской, Привислинскихъ, Риго-Орловской, Самаро-Златоустовской, Сибирской, Сызрано-Вяземской, Сѣверныхъ, Сѣверо-Западныхъ, Ташкентской, Юго-Западной, Южной, Владикавказской, Московско-Казанской, Московско-Кіево-Воронежской, Рязанско-Уральской и Юго-Восточныхъ, тѣмъ не менѣе, не въ примѣръ прочимъ дорогамъ, Московско-Виндаво-Рыбинская желѣзная дорога раздѣлена на два равноправныя управленія.

Благопріятные результаты эксплуатаціи, достигнутые обществомъ Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, получили общее признаніе. Среди причинъ, обусловливающихъ на этой дорогѣ успѣшный ходъ дѣла, несомнѣнно пер-

вое мѣсто принадлежитъ правильной организаціи, при которой на управляющаго дорогой и на начальниковъ службъ возложено обязанностей не болѣе того, сколько ихъ возложить можно, не понижая качества административной работы.

Для характеристики положенія дѣла на мѣстахъ при нашей (такъ наз. французской) системѣ большихъ управленій я позволю себѣ провести нѣкоторыя выдержки изъ своего недавняго доклада «Къ вопросу объ административномъ устройствѣ русскихъ желѣзныхъ дорогъ».

«Хорошая организація въ каждомъ дѣлѣ есть первый залогъ его успѣха. Въ столь сложномъ и отвѣтственномъ дѣлѣ, каково желѣзнодорожное, потребность въ правильной организаціи выступаетъ съ особой силой. Правда, желѣзнодорожный механизмъ обладаетъ такой громадной инерціей массы, что трудно себѣ представить такую плохую организацію, благодаря которой онъ прекратилъ бы свое движеніе. Это надлежитъ помнить всѣмъ тѣмъ, кто въ фактѣ продолжительнаго существованія той или другой системы хочетъ видѣть доказательства ея достоинствъ. Это также слѣдуетъ не забывать и тѣмъ, которые останавливаются передъ коренными улучшеніями, опасаясь ломки и связаннаго съ ней переходнаго состоянія. Было бы большою смѣлостью думать, что существуетъ какая то система дорогоуправленія, которая одна только имѣетъ право называться хорошей. Много вѣроятнѣе предположить, что каждый народъ долженъ выработать свою особую систему, согласную съ духомъ и строемъ его народной жизни. Я глубоко убѣжденъ, что русскія желѣзныя дороги еще не нашли имъ свойственной организаціи. Младшіе сыны европейской семьи народовъ, мы привыкли всѣ плоды цивилизаціи брать готовыми отъ нашихъ старшихъ братьевъ. Главными поставщиками были у насъ нѣмцы. Получать дары цивилизаціи изъ нѣмецкихъ рукъ было меньшее изъ золъ. Нѣмцы, наиболѣе близкіе къ намъ географически, естественно были ближе къ намъ и, такъ сказать, этнографически. Ихъ платье было намъ болѣе впору, чѣмъ всякое другое заморское.

Въ инженерномъ дѣлѣ почти исключительно, а въ желѣзнодорожномъ по преимуществу, нашими учителями явились не нѣмцы, а французы. Въ силу этого наши управленія по организаціи—сколокъ французскихъ дорогъ. Французы же, конечно, не могли не пропитать свои дорогоуправленія своей національ-

ной особенностью, девизъ которой—централизація во что бы то ни стало. Эта централизація у нихъ сказывается во всемъ, и въ маломъ, и въ великомъ. Въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ она выразилась въ той организаціи, основой которой служитъ дѣленіе на службы. Въ этомъ дѣленіи есть хорошія стороны, есть и дурныя. Желѣзнодорожное управленіе представляетъ двѣ равноправныя функціи, техническую и административную. Если первая выигрываетъ отъ раздѣленія (спеціализаціи) труда, то вторая нуждается не меньше въ сочетаніи (коопераціи) труда, т. е. въ единствѣ дѣйствія исполнительныхъ органовъ. Службы на желѣзныхъ дорогахъ—прекрасное выраженіе принципа раздѣленія труда, но, представляя въ существѣ своемъ крайнюю централизацію, онѣ—гибель для сочетанія труда, т. е. для единства дѣйствія мѣстныхъ исполнительныхъ органовъ. Это ясно и по здравому смыслу и по ходу дѣла.

Движеніе поѣздовъ не можетъ не мѣшать ремонту пути и сооружений. Ремонтъ пути и сооружений не можетъ не быть помѣхой движенію поѣздовъ. Отсюда вѣчныя коллизіи агентовъ службы движенія поѣздовъ съ агентами ремонта пути и сооружений. Возьмемъ противоположный примѣръ: тягу и движеніе. Здѣсь всѣ интересы совпадаютъ. Казалось бы ничего, кромѣ идилліи, не могло быть въ отношеніяхъ этихъ двухъ службъ. Но Тяга и Движеніе, какъ два колодника, прикованные къ одной тачкѣ, имѣютъ одну долю, но двѣ воли.

Живое, но вѣчно мѣняющееся желѣзнодорожное дѣло, требующее постояннаго приспособленія къ обстоятельствамъ минуты и мѣста, нуждается въ единой мѣстной распорядительной власти. Существующій же порядокъ вмѣсто нея подставляетъ соглашеніе между собою агентовъ всѣхъ службъ, изъ которыхъ каждому предоставлено право абсолютнаго veto. Къ чему привело бы, если бы тремъ отрядамъ разнаго рода оружія была поручена нѣкоторая тактическая задача, причемъ, вмѣсто подчиненія ихъ одному руководителю, рекомендовали бы дѣйствовать по взаимному соглашенію? А если соглашенія не послѣдуетъ? Каждому участку дороги каждый моментъ несетъ новую тактическую задачу. Гдѣ же эта объединяющая распорядительная власть?

Если бы можно было подсчитать, во что обходится дорогамъ отсутствіе на мѣстѣ общихъ руководителей, то тѣ, отъ которыхъ зависитъ судьба желѣзнодорожнаго Карфагена, ни на минуту не задумались бы, что имъ дѣлать.

Въ качествѣ главнаго довода противъ существующей ор-



ганизации я выдвигаю фактъ розни, доходящей до прямого антогонизма, агентовъ разныхъ службъ.

Эту рознь, создавшую громадное треніе общему ходу желѣзнодорожнаго дѣла, я наблюдалъ лично на всѣхъ дорогахъ, на которыхъ служилъ. Хотя дороги моего служенія находились въ самыхъ разнообразныхъ условіяхъ и въ географическомъ отношеніи, и въ отношеніи своего прошлаго, но всюду я въ изумленіи останавливался передъ фактомъ, что агенты разныхъ службъ молятся разнымъ богамъ. Я имѣю въ виду, конечно, главнымъ образомъ мѣстныхъ начальниковъ отдѣльныхъ частей (крупныхъ станцій, депо, участковъ пути).

Если, на примѣръ, начальникъ пути получаетъ отъ начальника движенія бумагу, съ сообщеніемъ о течи крыши въ пакгаузѣ на станціи Безымянная, находящейся отъ нихъ обоихъ въ тысячѣ верстахъ, о подмочкѣ вслѣдствіе этого груза, и проситъ распоряженія о починкѣ, или если начальникъ тяги пишетъ, что въ депо такомъ то, также находящемся отъ управленія за тридевять земель, неплотно затворяются ворота и, потому тамъ мерзнутъ паровозы, то всякому ясно, что, если начальники службъ переписываются о такихъ пустякахъ, значитъ между соотвѣтственными мѣстными агентами прекратились непосредственныя дипломатическія сношенія. Если затѣмъ вы начинаете массаами получать адресованныя вамъ въ копіи депеши, которыми эти мѣстные агенты обмѣниваются по всякому поводу, вытекающему изъ ихъ совмѣстной дѣятельности, то вы уже знаете, что это значитъ: это—открылись военныя дѣйствія. Вы можете быть увѣрены, что въ этомъ районѣ общій темпъ всего дѣла пойдетъ замѣтно на убыль. Если вы пріѣдете для разслѣдованія служебныхъ недоразумѣній и сведете вмѣстѣ мѣстныхъ агентовъ, вы увидите, что они говорятъ другъ съ другомъ въ третьемъ лицѣ, смотря чрезъ головы другъ друга въ пространство. Напрасно вы будете искать здѣсь какихъ нибудь виновныхъ. Каждый изъ нихъ покажетъ вамъ за № бумагу, которой онъ во время предупреждалъ, своевременно требовалъ и не его вина, если дѣло идетъ какъ не мазанная телѣга.

Причины для недоразумѣній бываютъ двоякаго рода, или личныя, или чисто служебныя.

Однообразная дѣятельность, съ проживаніемъ въ медвѣжьемъ углу, лишенномъ общественности и культуры, какъ нельзя болѣе располагаетъ ко всякимъ личнымъ неудовольствіямъ маленькій кружокъ, обреченный изо дня въ день довольствоваться обществомъ однихъ и тѣхъ же лицъ. И часто

неудачно разыграннаго шлема бываетъ достаточно, чтобы въ личныхъ отношеніяхъ легла цѣлая пропасть.

Повздорили люди на прогулкѣ или за винтомъ и вотъ невольно начинаютъ переносить свои личныя неудовольствія на служебную арену. Возникаетъ какой нибудь спѣшный служебный вопросъ, который можно было бы скоро рѣшить личными переговорами. Но какъ же это сдѣлать, не роняя собственнаго достоинства! И вотъ Иванъ Ивановичъ изъ службы пути и Иванъ Никифоровичъ изъ службы тяги ждутъ, кто изъ нихъ раньше придетъ поклониться другому. Ждетъ и ввѣренное имъ дѣло. Вмѣсто того, чтобы рѣшать возникающіе вопросы путемъ живого обмѣна мнѣній при личныхъ переговорахъ, «противники» по всякому вопросу начинаютъ тянуть бумажную канитель. На сцену выплываютъ давно забытые циркуляры и приказы, во имя которыхъ любое живое дѣло можно сдѣлать мертвымъ.

Но не одни личныя неудовольствія бываютъ причиной антагонизма службъ. Этотъ антагонизмъ, столь много вредящій общему дѣлу, еще чаще имѣетъ свои корни въ томъ обстоятельстве, что старшіе агенты, по условіямъ службы, хорошо знакомы лишь съ той стороной желѣзнодорожнаго дѣла, которая исчерпывается ихъ службой. Катехизисомъ каждаго старшаго агента должны бы быть два положенія: 1) давать другимъ службамъ все то, что составляетъ ихъ насущную потребность; 2) требовать отъ другихъ службъ лишь то, что находится въ ихъ средствахъ. Какъ ни просты и ни естественны эти положенія, однако для осуществленія ихъ требуется такое знакомство съ чужими службами, какого, вообще говоря, у старшихъ агентовъ въ силу условія ихъ служенія въ наличности по большей части не оказывается. Можетъ ли быть вѣрное пониманіе потребностей службы движенія у человѣка, который всю жизнь прослужилъ по службѣ тяги? Можно ли положиться на правильность оцѣнки средствъ службъ тяги агентомъ, всю жизнь прослужившимъ по ремонту пути? Что же наблюдается въ дѣйствительности? Всякое требованіе со стороны другой службы, исполненіе котораго связано съ трудомъ и хлопотами, признается вытекающимъ не изъ дѣйствительной потребности, а изъ каприза; обратно—всякій отказъ со стороны другой службы исполнить предъявленное къ ней требованіе объясняется не неимѣніемъ къ тому средствъ, а нежеланіемъ. Отсюда порча личныхъ отношеній на почвѣ служебныхъ недоразумѣній. Разъ личныя отношенія испортились, то предлоги для служебныхъ недоразумѣній въ числѣ еще болѣе увеличиваются. Споры и пререканія

по службѣ такимъ образомъ являются прямымъ слѣдствіемъ взаимнаго непониманія потребностей чужой службы, удовлетвореніе которыхъ не терпитъ отлагательства, и неумѣнія оцѣнить средства чужой службы, за предѣлами которыхъ не должно предъявлять къ ней никакихъ требованій.

Вся постановка у насъ линейной службы такова, что мѣстный старшій агентъ является не частью цѣлаго, а «тяжущейся стороной». И какъ часто бываетъ, что старшій агентъ, даже при самыхъ благородныхъ побужденіяхъ, является на службѣ безсознательнымъ эгоистомъ, считая чуть ли не служебнымъ подвигомъ, когда ему въ вопросѣ, затрагивающемъ всѣ службы, удается одержать верхъ въ смыслѣ какихъ либо выгодъ для его службы въ то время, какъ это рѣшеніе является отрицательнымъ для общаго хода дѣла.

Антагонизмъ независимыхъ, хотя и служащихъ одному дѣлу, дѣятелей не есть зло только одного желѣзнодорожнаго міра.

Вспомните Ходынскую катастрофу. Въ оцѣнкѣ причинъ этого событія съ высоты престола тогда былъ признанъ, какъ печальный фактъ, антагонизмъ вѣдомствъ.

Возьмемъ примѣръ ближе. Развѣ скорбныя страницы исторіи защиты Портъ-Артура не полны фактами антагонизма начальниковъ сухопутныхъ и морскихъ!

Если мы задумаемся во всѣ эти и подобные факты, мы должны будемъ признать, что есть нѣчто въ характерѣ русскаго человека, обрекающее его дѣятельность на безплодіе, разъ послѣдняя управляется изъ слишкомъ удаленнаго центра.

Это «нѣчто»—малое развитіе чувства законности и сознанія долга въ исполнителяхъ съ одной стороны, а съ другой—недовѣріе въ нихъ къ руководителямъ. Заслужено или нѣтъ недовѣріе къ руководителямъ? Чтобы отвѣтить на этотъ вопросъ, посмотримъ, какъ мы умѣемъ управлять изъ удаленныхъ центровъ, понимая подъ послѣдними, какъ мѣстныя управленія, такъ и центральное. Я приглашаю васъ мысленно представить груды объемистыхъ сборниковъ Брюля, этого отважнаго путешественника по дебрямъ распоряженій о желѣзныхъ дорогахъ, я приглашаю васъ вспомнить, сколько издается приказовъ и циркуляровъ, то подъ впечатлѣніемъ минуты и потому недостаточно продуманныхъ, то слишкомъ академичныхъ и потому мало согласованныхъ съ мѣстомъ и временемъ. А тамъ вслѣдъ выпускаютъ новые циркуляры въ разъясненіе, въ дополненіе, въ измѣненіе, въ подтвержденіе и наконецъ, въ полную отмѣну прежнихъ и тѣмъ окончательно подрываютъ свой руководи-

тельскій авторитетъ. Получивъ какой либо широковъщательный циркуляръ, устанавливающей новыя приемы работы, исполнители спокойно откладываютъ его въ сторону, въ полной увѣренности, что «не разъ еще младая дѣва смѣнить мечтами пылкія мечты».

Что касается грѣховъ «исполнителей», то, въ той атмосферѣ безправія, въ которой складывалась русская жизнь, гдѣ же было развиваться чувству законности и сознанию долга! Конечно, нельзя сомнѣваться, что при общемъ обновленіи страны и «исполнители» со временемъ проникнутся этими гражданскими доблестями, но такія эволюціи совершаются не въ одинъ день. Пока солнце взойдетъ, роса очи выѣстъ.

Наши русскія желѣзныя дороги нуждаются въ такой организаціи, которая исключала бы возможность каждому начальнику части отдѣльной службы вести свою собственную политику. Этого возможно достигнуть лишь приближеніемъ центральныхъ распорядителей къ линейнымъ исполнителямъ. А послѣднее въ свою очередь, возможно или при возвратѣ къ прежнему типу дорогъ малаго протяженія, или при коренной административной реорганизаціи дорогъ существующаго протяженія.

Постановленія съѣздовъ представителей службъ пути и движенія, вынесенныя по поводу моего доклада, признаютъ полное несовершенство существующей организаціи. Съѣздъ службы пути признаетъ также необходимость при большихъ сѣтяхъ созданія линейныхъ объединительныхъ органовъ. Напротивъ того съѣздъ службы движенія опасается, что такой объединяющій органъ не обезпечитъ успѣха «за отсутствіемъ достаточнаго числа лицъ, подготовленныхъ по всѣмъ специальностямъ разныхъ службъ». Если къ этому прибавить, что дѣло идетъ о менѣе, чѣмъ одной сотни способныхъ лицъ, среди нѣсколькихъ тысячъ высшихъ желѣзнодорожныхъ агентовъ, то нужно признать, что съѣздъ службы движенія выдалъ полное *testimonium paupertatis* всей желѣзнодорожной корпораціи.

## **Принципы административныхъ организацій въ желѣзнодорожныхъ установленіяхъ главнѣйшихъ иностранныхъ государствъ.**

Приступая къ очерку желѣзнодорожныхъ организацій въ иностранныхъ государствахъ, приходится начать съ заявленія о крайней скудости въ литературѣ точныхъ и современныхъ свѣдѣній по этому вопросу. Единственный цѣнный трудъ по желѣзнодорожнымъ организаціямъ—докладъ Дюка Лондонскому международному желѣзнодорожному конгрессу въ 1895 году—для настоящаго времени является уже устарѣвшимъ. Системы желѣзнодорожныхъ организацій всюду смѣняются съ такой быстротой, которая совсѣмъ несвойственна другимъ отраслямъ государственной и общественной администраціи.

Нельзя не послать упрека и по адресу нашего министерства путей сообщенія. Въ этомъ учрежденіи, имѣющемъ и многочисленныя штаты и разные сверхсѣмѣтные кредиты, можно было-бы завести правильную регистрацію иностранныхъ законовъ и регламентовъ, относящихся къ наиболѣе важнымъ желѣзнодорожнымъ вопросамъ. Однако, такой регистраціи въ нашемъ министерствѣ не существуетъ вовсе. Въ области информации о желѣзнодорожномъ законодательствѣ иностранныхъ государствъ министерство пробавляется приношеніями доброхотныхъ дателей. Ну, а на песокъ благотворительности, какъ извѣстно, прочнаго зданія не построить.

Желающему набросать картину современнаго положенія иностранныхъ желѣзнодорожныхъ организацій приходится пользоваться отрывочными свѣдѣніями, разбросанными въ журналахъ и въ рукописяхъ отдѣльныхъ лицъ. Обращеніе председателя высшей комиссіи по изслѣдованію желѣзнодорож-

наго дѣла въ Россіи непосредственно къ администраціямъ иностранныхъ желѣзныхъ дорогъ сопровождалось только частичнымъ успѣхомъ. Немногія дороги прислали изданія своихъ подлинныхъ регламентовъ, другія отдѣлались отпиской, а большинство даже и этого не сдѣлало.

За недостаткомъ большаго используемъ тотъ матеріаль, который имѣемъ.

Въ началѣ 80-хъ годовъ въ Сѣверной Америкѣ международная коммиссія производила измѣреніе меридіана. Представителями отъ Россіи были, между прочимъ, инженеры путей сообщенія Кологривовъ и Рутковскій. Министерство путей сообщенія, воспользовавшись этимъ случаемъ, поручило посланцамъ ознакомиться съ желѣзнодорожнымъ дѣломъ въ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ.

Въ предисловіи къ отчету объ этой командировкѣ Кологривовъ и Рутковскій рассказываютъ, какъ, имѣя въ своемъ распоряженіи ограниченный періодъ времени для исполненія возложенной на нихъ задачи, они еще во время пути въ Америку составили себѣ программу предстоящаго изученія американскихъ желѣзныхъ дорогъ, и какъ, согласно этой программы, было предположено, тотчасъ по пріѣздѣ въ Новый Свѣтъ, явиться въ министерство общественныхъ работъ и прежде всего добыть тамъ собраніе законовъ и дѣйствующихъ распоряженій о желѣзныхъ дорогахъ.

Но этой «европейской», по опредѣленію самихъ авторовъ, программѣ не суждено было исполниться.

Когда Кологривовъ и Рутковскій стали разыскивать въ Вашингтонѣ министерство, завѣдующее желѣзными дорогами, то оказалось, что такого министерства не существуетъ вовсе. Когда они пытались затѣмъ собрать законы и правила о желѣзныхъ дорогахъ, то имъ пришлось узнать, что никакой особой регламентаціи желѣзнодорожной дѣятельности въ Штатахъ также не имѣется, и что желѣзныя дороги, поскольку онѣ являются акціонерными предпріятіями, регулируются специальнымъ для послѣднихъ законодательствомъ, и вообще правовыя нормы въ области желѣзнодорожной дѣятельности суть тѣ же,

какими руководятся американскіе граждане въ другихъ областяхъ ихъ общественной или частной дѣятельности.

Въ виду значительнаго различія въ основахъ желѣзнодорожной политики англо-американской и государствъ Европейскаго континента, полезно войти въ нѣкоторыя на этотъ счетъ подробности.

Пути сообщенія, говоритъ французскій политико-экономъ Кольсонъ, мнѣніе котораго въ дальнѣйшемъ мы приводимъ частью въ подстрочномъ переводѣ, частью въ сокращенномъ изложеніи, оказываютъ каждому, кто ими пользуется, личную услугу, имѣющую въ его глазахъ цѣнность, измѣряемую нѣкоторой суммой денегъ, которую въ большинствѣ случаевъ возможно и справедливо его заставить уплатить. Пути сообщеній способны давать прибыль и могутъ быть сооружаемы и эксплуатируемы, какъ коммерческія предпріятія, въ цѣляхъ извлеченія прибыли. Но съ другой стороны, созданіе этихъ предпріятій безъ содѣйствія государства невозможно, потому что только коллективная организація въ интересахъ общественныхъ способна доставить каждому частному лицу вышеупомянутую услугу: сношенія между Парижемъ и Марселемъ не могутъ быть обезпечены тѣмъ же путемъ, какъ продовольствіе, жилища, страхованіе и даже просвѣщеніе, путемъ учрежденій, разбросанныхъ тамъ, гдѣ ихъ учредители случайно располагаютъ подходящими помѣщеніями. Здѣсь требуется созданіе пути непрерывнаго, который невозможно провести тому, кто не обладаетъ верховнымъ правомъ отчужденія. Государство не можетъ, слѣдовательно, оставаться чуждымъ созданію такого пути, и оно можетъ оказывать ему свое содѣйствіе лишь въ цѣляхъ пользы общественной, т. е. при условіи обезпеченія того, что тѣ услуги, ради которыхъ приносится въ жертву абсолютное право собственности, дѣйствительно будутъ оказываемы и при томъ въ размѣрахъ, оправдывающихъ столь исключительную мѣру. Государство сверхъ того въ дѣлѣ доставленія публикѣ добрыхъ услугъ за плату, соразмѣрную съ издержками, не можетъ рассчитывать на конкуренцію, ибо владѣлецъ каждаго пути облеченъ правомъ настоящей монополіи, а въ исключи-

тельныхъ случаяхъ существованія нѣсколькихъ путей между одними и тѣми же пунктами соглашеніе между путевладельцами неизбѣжно. Государство должно, слѣдовательно, сохранить за собой право воспрепятствовать этой созданной имъ самимъ монополіи обратиться въ вредную для общества эксплуатацію, наблюдать за тѣмъ, чтобы обслуживаніе велось исправно, за тѣмъ, чтобы сборы были умѣрены и справедливы, за тѣмъ, чтобы чрезмѣрныя прибыли, если такія окажутся, не шли на пользу единственно частнымъ лицамъ, облеченнымъ правомъ настоящей монополіи. Отсюда слѣдуетъ, что государство имѣетъ выборъ только между двумя рѣшеніями: самому соорудить и эксплуатировать пути сообщенія или делегировать необходимыя права частнымъ предпріятіямъ, функционированіе которыхъ оно организуетъ и регламентируетъ. Вопросъ ставится между веденіемъ хозяйства распоряженіемъ государства и рѣшеніемъ смѣшаннымъ, совмѣщающимъ дѣятельность государства съ дѣятельностью частныхъ лицъ. Слѣдовательно, предпочтеніе, отдаваемое въ этомъ вопросѣ тому или другому, вовсе не подразумеваетъ присоединенія къ принципу государственнаго занятія промышленностью или къ принципу государственнаго вмѣшательства въ частную промышленность въ тѣхъ предпріятіяхъ, гдѣ частная инициатива вполне достаточна, потому что дѣло идетъ о случаяхъ, гдѣ особыя условія дѣлаютъ эту инициативу совсѣмъ недостаточной, гдѣ только общественная дѣятельность можетъ имѣть мѣсто, остается-ли эта дѣятельность цѣликомъ въ рукахъ государства или будетъ делегирована концессионеру.

Когда принята послѣдняя система, т. е. система подконтрольной концесіи, то нужно выработать организацію контроля, необходимаго для обезпеченія того, чтобы употребленіе, сдѣланное желѣзнодорожными компаніями изъ правъ, имъ переуступленныхъ государственной властью, вполне отвѣчало тѣмъ видамъ, ради которыхъ переуступка состоялась, и чтобы монополія, которой они облечены, не повлекла за собой никакихъ злоупотребленій.

— Два различныхъ принципа можно полагать въ основу



организации желѣзныхъ дорогъ, эксплуатируемыхъ компаниями.

Можно допустить, что обязательства послѣднихъ исходятъ изъ актовъ общаго значенія и что исполненіе предписаній, такимъ образомъ изданныхъ, обеспечивается единственно судебнымъ авторитетомъ, призываемымъ къ разбирательству единственно въ случаѣ дѣйствительнаго или предполагаемаго правонарушенія и къ присужденію компании, въ случаѣ обоснованности жалобъ, или къ вознагражденіямъ имущественнымъ, когда задѣты были интересы частные, или къ уголовнымъ наказаніямъ, когда затронутъ порядокъ общественный.

Можно также отдать частную эксплуатацію желѣзной дороги подъ постоянное наблюденіе чиновниковъ, облеченныхъ властью уставливать условія, въ которыхъ обслуживаніе нуждъ общественныхъ должно быть организовано на каждой линіи и для каждаго рода операций, дѣлать компаниямъ подлежащія внушенія для обеспеченія правильнаго хода дѣла, наконецъ давать предварительныя одобренія, безъ которыхъ во многихъ случаяхъ не могутъ совершаться эксплуатаціонныя дѣйствія.

Первая система имѣетъ характеръ чисто репрессивный, вторая скорѣе предупредительный.

На практикѣ почти невозможно обойтись исключительно одной изъ этихъ двухъ системъ. Судебный контроль остался бы малодѣйствительнымъ, если-бы судебный механизмъ пукался въ ходъ только по жалобѣ потерпѣвшихъ или заурядными правительственными чиновниками. Всѣ народы, которые приняли эту систему, не замедлили убѣдиться въ необходимости призвать къ участию въ наблюденіи за компаниями спеціальныя персональ, опытный въ вопросахъ, вытекающихъ изъ желѣзнодорожной эксплуатаціи, и обладающій по отношенію къ нимъ, если не правомъ разрѣшенія, то по крайней мѣрѣ нравственнымъ авторитетомъ, необходимо вытекающимъ изъ вліянія, которое мнѣніе компетентныхъ чиновниковъ можетъ имѣть на рѣшеніе суда, въ случаѣ обращенія къ послѣднему.

Наоборотъ, контроль административный пересталъ-бы быть контролемъ, а сдѣлался-бы скорѣе распорядителемъ эксплоа-

таціи, если-бы компаніи лишены были права прибѣгать къ посредничеству суда, въ томъ случаѣ, когда, по ихъ мнѣнію, контролемъ предъявляются къ нимъ такія требованія, которыя исполнять они не обязаны. Такимъ образомъ, всегда есть нѣкоторое взаимное проникновеніе обѣихъ системъ, хотя онѣ и остаются настолько различными, что изучать каждую изъ нихъ возможно въ отдѣльности.

Система судебного контроля встрѣчается преимущественно въ странахъ, гдѣ желѣзныя дороги зародились и гдѣ затѣмъ получили самое большое развитіе, въ Англіи и въ Соединенныхъ Штатахъ. Она до извѣстной степени есть необходимое слѣдствіе того первичнаго представленія, согласно которому желѣзныя дороги смѣшиваются съ частной собственностью. У народовъ, не испытывающихъ, какъ мы\*), потребности обосновать каждую вѣтвь законодательства на общихъ принципахъ, различіе между государственнымъ достояніемъ и частною собственностью не имѣетъ той ясности, какую представляетъ наше право, такъ что вышеупомянутое смѣшеніе не имѣетъ ничего рѣзжащаго глазъ.

Не столько, какъ владѣльцы пути, а болѣе, какъ общественные перевозчики, желѣзнодорожныя компаніи подчинены особымъ обязательствамъ, исходящимъ преимущественно изъ традицій и юридическихъ нормъ, которыя служатъ базой для рѣшеній суда въ Англіи и которыя переселенцы привезли съ собою въ Америку. Обслуживаніе желѣзныхъ дорогъ, каналовъ и портовъ разсматривается не какъ вѣтвь общественныхъ функцій, переуступаемыхъ по контракту, но какъ видъ промышленности, зависящей отъ частной инициативы. Однако англо-саксонскій законодатель ни на минуту не задумался подчинить этотъ видъ промышленности, какъ и многіе другіе, частнымъ правиламъ, не спрашивая себя, на какихъ принципахъ зиждется столь исключительно организованный режимъ. Сверхъ того, благодаря вмѣшательству государственной власти, каждая компанія облачается правомъ экспроприаціи, а этимъ

---

\*) т. е. французы.

создается для государства право вписать въ спеціальній актъ особія правила и условія для каждаго подобнаго предпріятія, и въ случаѣ надобности пересматривать эти правила, каждый разъ, когда исполненіе работъ, выходящихъ за предѣлы первоначальныхъ предположеній, вынуждаетъ къ такому пересмотру.

Существенныя статьи, заключающіяся какъ въ общемъ законодательствѣ, такъ и въ спеціальныхъ актахъ, сводятся главнымъ образомъ къ формулѣ одновременно и очень простой, и достаточно обобщенной: компанія должна давать всѣмъ своимъ кліентамъ разумныя удобства и не должна никому изъ нихъ предоставлять несправедливое преимущество. Если кліентъ считаетъ, что въ нѣкоторыхъ улучшеніяхъ въ службѣ ему отказано неправильно, или его конкуренты пользуются преимуществами, которыми онъ не пользуется и которыя не оправдываются различіемъ положенія, то онъ можетъ прибѣгнуть къ суду, и послѣдній долженъ оцѣнить, разумны-ли требуемая удобства и дѣйствительно-ли несправедливы обжалованныя преимущества. Такое обращеніе къ суду долгое время было единственнымъ средствомъ воздѣйствія на компаніи. Но въ концѣ концовъ убѣдились, что медленность судебной процедуры и высокая стоимость экспертизы, необходимой, чтобы дать возможность обыкновенному судѣ вынести приговоръ, основанный на знаніи дѣла, дѣлали это обращеніе на практикѣ почти не осуществимымъ. Отсюда зародились спеціальныя законы, которые, въ то же время, какъ издавались напр. предписанія относительно обнародованія и точнаго соблюденія тарифовъ, заставляли этимъ предписаніямъ повиноваться, путемъ надѣленія правительственныхъ органовъ нѣкоторымъ правомъ контроля.

Это право въ Англіи оставалось долгое время очень ограниченнымъ. Главное новшество, содержащееся въ законахъ 1873 и 1888 годовъ, состояло въ созданіи спеціальной юрисдикціи—коммиссіи каналовъ и желѣзныхъ дорогъ, состоящей изъ трехъ членовъ, одинъ изъ нихъ—судья верховнаго суда, другой—человѣкъ, свѣдущій въ дѣлахъ желѣзнодорожной эксплоатаціи. Эта коммиссія постановляетъ рѣшеніе по жало-

бамъ о нарушеніи справедливости и по претензіямъ объ улучшеніи условій перевозокъ вообще, и въ частности по перевозкамъ прямого сообщенія. Министерство торговли и общественныхъ работъ получило достаточно средствъ, чтобы разбираться въ обращенныхъ къ нему жалобахъ и затѣмъ предлагать комиссіямъ удовлетворить тѣ изъ нихъ, которыя найдены основательными. Такой порядокъ часто позволяетъ избѣгать расходовъ и потери времени на процессы, но, если компаніи отказываются исполнить предложенія министерства торговли, послѣднее можетъ только публично констатировать фактъ, предоставляя жалобщику обратиться къ суду за рѣшеніемъ, имѣющимъ исполнительную силу. Въ дѣлѣ безопасности движенія, въ которомъ министерство торговли имѣетъ собственную власть, законодательство открываетъ компаніямъ, недовольнымъ рѣшеніями министерства, право обжалованія передъ комиссіей. Законъ 1888 года сверхъ того возложилъ на министерство торговли миссію провѣрять максимальный тарифъ; но въ случаѣ разногласія съ комиссіей, только парламенту принадлежитъ право окончательнаго рѣшенія.

Въ Соединенныхъ Штатахъ мѣры, принятыя для усиленія контроля, состояли главнымъ образомъ въ учрежденіи правительственныхъ комиссій, обязанныхъ обнаруживать злоупотребленія путемъ разслѣдованій, производимыхъ по собственному почину или по жалобѣ потерпѣвшихъ. Эти комиссіи открываются законодательствомъ отдѣльныхъ штатовъ (31 штатъ изъ 46 уже воспользовались этимъ правомъ) по вопросамъ внутреннихъ перевозокъ и федеральнымъ конгрессомъ по вопросамъ перевозокъ междуштатныхъ или заграничныхъ. Права этихъ комиссій варьируютъ въ большихъ предѣлахъ. Но ни въ какомъ случаѣ законъ не отнимаетъ у компаніи право послѣдующаго обращенія къ судебной власти. Верховный судъ есть въ то же время послѣдняя инстанція для признанія дѣйствительности самихъ постановленій законовъ, а равно распоряженій правительства, основанныхъ на этихъ законахъ.

Въ 1887 году была учреждена междуштатная торговая комиссія, права которой послѣдовательно увеличивались.

Эта комиссія состоитъ изъ 7 членовъ, изъ которыхъ 4 по крайней мѣрѣ могутъ принадлежать одной и той же политической партіи. Комиссія обязана главнымъ образомъ слѣдить за обнародованіемъ и соблюденіемъ тарифовъ; она сверхъ того контролируетъ примѣненіе извѣстныхъ мѣръ безопасности, устанавливаетъ формы отчетности и ведетъ статистику. Законъ 1906 года, между прочимъ, запрещаетъ желѣзнымъ дорогамъ перевозить для продажи продукты собственныхъ заготовленій, чтобы избѣжать несправедливой конкуренціи. Уголовнымъ взысканіямъ подвергается въ случаѣ оказанія нелегальныхъ преимуществъ не только компанія, но и частныя лица, которыя этимъ преимуществомъ воспользуются.

Какъ примѣръ контроля административнаго, въ противоположность судебному контролю, нѣтъ ничего нагляднѣе режима, существующаго во Франціи. Основа этого режима заключается въ идеѣ, весьма ясно выраженной, что компанія владѣетъ частью государственнаго достоянія только въ силу делегированія правъ на таковое со стороны государства. Объемъ правъ и обязанностей, выпадающихъ на долю компаніи, въ продолженіи всегда ограниченнаго періода концессіи, точно опредѣляется контрактомъ и слѣдовательно не можетъ быть измѣненъ законодателемъ. Но власть делегирующая, какъ хозяинъ сооруженія, имѣетъ право наблюдать за способомъ постройки и эксплуатаціи, и сверхъ того сохраняетъ за собою возможность принимать рѣшенія во многихъ случаяхъ, независимо отъ мѣръ полицейскихъ, которыя она можетъ принимать въ качествѣ власти общественной. Слѣдовательно правительство пользуется правомъ контроля постояннаго, ввѣреннаго многочисленнымъ чиновникамъ, которые слѣдятъ за всѣми дѣйствіями концессіонера и по донесеніямъ которыхъ министръ принимаетъ свои рѣшенія. Во многихъ случаяхъ концессіонеръ можетъ дѣйствовать только по одобреніи правительственнымъ; въ другихъ онъ долженъ поставлять контроль въ извѣстность о принимаемыхъ мѣрахъ и, въ случаѣ требованія, ихъ измѣнять, наконецъ, во всѣхъ случаяхъ онъ долженъ сообразоваться съ предъявленными ему требованіями, разъ установлено, что онъ

не исполнилъ всѣхъ возложенныхъ на него уставомъ обязательствъ.

Трудность, въ этой системѣ, установить различіе между случаями, когда концедирующая власть, представляемая чиновниками—контролерами, дѣйствуетъ, какъ договаривающаяся сторона, съ правами, точно указанными въ договорѣ, и когда она дѣйствуетъ, какъ власть государственная съ полицейскими правами власти дискреціонной. До послѣдняго времени юриспруденція разсматривала эти двѣ категоріи функціи, какъ абсолютно различныя. Вообще допускалось, что полицейскія предписанія должны исполняться концессионеромъ безъ вознагражденія, даже если-бы таковое было особо предвидѣно, такъ какъ всякія соглашенія, направленные къ ограниченію дѣйствія верховной власти, по существу неотчуждаемой, должны признаваться недѣйствительными. Когда, напротивъ, дѣло идетъ не о полиціи, примѣняютъ безъ всякаго ограниченія принципъ, лишаящій исполнительной силы требованія концедирующей власти, направленные къ расширенію объема обязательствъ концессионера за предѣлы, предвидѣнные договоромъ, хотя бы въ цѣляхъ лучшаго удовлетворенія общественныхъ потребностей, считая, что право измѣнять договоръ не принадлежитъ ни одной сторонѣ.

Въ послѣднее время различіе между этими двумя категоріями требованій принимаетъ менѣе абсолютный характеръ, такъ какъ практика показала, насколько призрачна надежда поставить между ними непроницаемую перегородку. Начинаютъ сознавать, что между ними находится смѣшанная зона, существуютъ промежуточные требованія, имѣющія цѣлью обезпечить одновременно и полицейскія правила и удобства сообщенія, поддержать порядокъ въ исполненіи концедированныхъ услугъ и увеличить ихъ количественно. На самомъ дѣлѣ, во Франціи, тѣ же законы, которые предвидятъ примѣненіе регламентирующей власти, предметомъ ея дѣлаютъ сразу *полицію, безопасность и эксплуатацію*, обнаруживая тѣмъ существованіе связи въ этихъ столь различныхъ предметахъ.

Единственное средство примирить всѣ стороны—это допус-

тить съ одной стороны широкое право требовать за вознагражденіе улучшенія службы, а съ другой право искать этого вознагражденія, когда подъ видомъ полицейскихъ мѣръ требуются непроизводительные расходы.

Все вышеизложенное доказываетъ, что судебный контроль только тогда дѣйствителенъ, когда существуетъ административный органъ, обязанный въ подлежащихъ случаяхъ приводить въ дѣйствіе государственный механизмъ, и что, съ другой стороны, административный контроль необходимо ограниченъ въ своемъ дѣйствіи тѣмъ обстоятельствомъ, что та же судебная власть можетъ выносить окончательное рѣшеніе по вопросамъ о законности регламентовъ или о толкованіи договоровъ.

Одно изъ отличій этихъ двухъ системъ заключается въ томъ, что при судебномъ контролѣ достаточно ограничиться въ уставѣ общими опредѣленіями обязательствъ концессионера, тогда какъ при контролѣ административномъ нужно точно и опредѣленно регулировать объемъ правъ законами и контрактомъ.

Мы отвели значительное мѣсто изложенію (по Кольсону) двухъ весьма различныхъ точекъ зрѣнія на способы воздѣйствія государственной власти на веденіе желѣзнодорожнаго дѣла. Мы сдѣлали это не напрасно. Желая дать очеркъ административныхъ организацій желѣзнодорожныхъ установленій въ главнѣйшихъ государствахъ, нельзя, конечно, было обойти молчаніемъ Сѣверо-Американскіе Соединенные Штаты. Довольно сказать, что въ этой странѣ желѣзныхъ дорогъ больше, чѣмъ во всей Европѣ (въ 1906 г. въ штатахъ было 361.579 кил., а въ Европѣ 316.093 кил.). При такихъ обстоятельствахъ нельзя было бы ограничиться простымъ констатированіемъ, что въ Сѣверо-Американскихъ Штатахъ никакой центральной административной организаціи желѣзныхъ дорогъ не существуетъ, не объяснивъ, что въ сущности это означаетъ и чѣмъ таковая замѣнена.

Войдя въ нѣкоторыя подробности, касающіяся особенностей англо-американскаго законодательства въ вопросѣ о

взаимныхъ отношеніяхъ государствъ и желѣзныхъ дорогъ, мы останавливаемся невольно передъ новымъ вопросомъ. Замѣчая съ одной стороны полную свободу въ постройкѣ и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ въ Америкѣ и Англии, а съ другой принявъ во вниманіе, что нигдѣ въ мірѣ желѣзнодорожная сѣть не достигла такого могучаго развитія, какъ въ Америкѣ, или такого совершенства, какъ въ Англии, мы въ правѣ себя спросить, не находятся ли эти два обстоятельства—отсутствіе государственной опеки и ростъ и совершенствованіе желѣзныхъ дорогъ—въ прямой причинной связи.

Вопросъ этотъ представляется самъ по себѣ весьма существеннымъ, но утвердительный отвѣтъ на него быть-бы, можетъ быть, нѣсколько поспѣшнымъ.

Желѣзнодорожная свобода, конечно, не могла не способствовать росту дорогъ, но она не была главной его причиной.

Англія и Штаты являются, какъ извѣстно, старѣйшими капиталистическими странами. Промышленность въ нихъ имѣла уже широкое развитіе еще до появленія желѣзныхъ дорогъ. Въ этихъ странахъ грузы для желѣзныхъ дорогъ, выражаясь фигурально, были заготовлены ранѣе, чѣмъ построены самыя дороги. Доходность желѣзныхъ дорогъ являлась обезпеченной съ момента открытія движенія. Въ желающихъ затратить на желѣзнодорожное дѣло свои капиталы недостатка никогда не было. Ни о какихъ гарантіяхъ и субсидіяхъ со стороны государства серьезной рѣчи никогда не поднималось.

Если мы для контраста представимъ себѣ другую страну, гдѣ капиталистическое хозяйство находится въ зачаточномъ состояніи, гдѣ желѣзныя дороги являются не слѣдствіемъ развитія промышленности, а наоборотъ въ нихъ желательно видѣть причину такого развитія, то при этихъ обстоятельствахъ постройка желѣзныхъ дорогъ не можетъ обѣщать скорыхъ барышей, охотниковъ на нее не найдется, и правительству приходится привлекать къ желѣзнодорожному дѣлу капиталы путемъ разныхъ гарантій и тому подобныхъ жертвъ государственнаго казначейства. Естественно при этомъ, что государство, неся на себѣ бремя денежныхъ обязательствъ,



стремится непосредственнымъ вмѣшательствомъ въ желѣзнодорожное хозяйство обезпечить правильное его веденіе. Отсюда и происхожденіе чрезмѣрной опеки желѣзнодорожнаго дѣла въ однѣхъ странахъ, какъ антитеза полной свободы въ другихъ, гдѣ желѣзнодорожное предпріятіе осуществляется на страхъ и рискъ частныхъ обществъ.

Сдѣлавъ эти общія заключенія, мы перейдемъ къ описанію организацій центральныхъ желѣзнодорожныхъ установленій въ главнѣйшихъ государствахъ континента Европы.

Начнемъ съ Франціи, такъ какъ она преимущественно поставляла намъ образцы бюрократическихъ учрежденій.

Желѣзныя дороги во Франціи, общее протяженіе которыхъ нынѣ достигло 48,000 верстъ, находятся въ вѣдѣніи министерства общественныхъ работъ.

Министръ общественныхъ работъ представляетъ парламенту всѣ проекты законовъ, относящихся къ желѣзнымъ дорогамъ общаго и мѣстнаго значеній, какъ-то: признанія за дорогой общественнаго значенія, концессій; построекъ новыхъ линій, конвенцій съ концессионерами. Онъ даетъ свое заключеніе по соотвѣтственнымъ проектамъ, исходящимъ отъ парламента.

Проекты новыхъ линій представляются на его утвержденіе и онъ указываетъ въ нихъ, какія найдетъ нужными, измѣненія. Онъ утверждаетъ тарифы, слѣдитъ за соблюденіемъ законовъ и дѣйствующихъ правилъ и предписываетъ мѣры къ сохраненію пути и къ правильной и безопасной эксплуатаціи въ предѣлахъ правъ, которыя ему предоставлены закономъ и конвенціями. Онъ разрѣшаетъ выпускъ облигацій.

Министръ имѣетъ право потребовать удаленія каждаго агента, находящагося на службѣ въ компаніи, какую бы должность онъ ни занималъ.

Въ томъ, что касается казенныхъ дорогъ, министръ сверхъ общихъ правъ, предоставленныхъ ему по отношенію ко всѣмъ вообще дорогамъ, имѣетъ еще тѣ права, которыя на частныхъ дорогахъ принадлежатъ собранію акціонеровъ. Онъ назначаетъ служащихъ: директора и начальниковъ службъ. Онъ представляетъ парламенту бюджеты доходовъ и расходовъ.

Помощникомъ министра общественныхъ работъ по управленію желѣзными дорогами является директоръ желѣзныхъ дорогъ. Ему министръ делегируетъ часть своей власти. Директоръ желѣзныхъ дорогъ завѣдуетъ центральнымъ управленіемъ, которое въ самомъ министерствѣ состоитъ изъ четырехъ отдѣленій и девяти дѣлопроизводствъ. Главнѣйшіе предметы вѣдѣнія центрального управленія желѣзныхъ дорогъ слѣдующіе.

*Отдѣлъ концессій, смѣтъ и отчетовъ.* Общіе вопросы о постройкѣ и концессіяхъ новыхъ линій. Признаніе общественнаго значенія за проектируемыми линіями. Разработка условій концессій и выкупа государствомъ. Выпускъ облигацій компаниями.

Провѣрка счетовъ компаний. Дѣла по гарантіямъ и по участию государства въ прибыляхъ. Финансовая статистика дороги.

*Отдѣлъ новыхъ работъ.* Постройка новыхъ линій. Работы на эксплуатируемыхъ линіяхъ. Промышленныя вѣтви. Вопросы о вторыхъ путяхъ, о новыхъ станціяхъ и переѣздахъ.

*Отдѣлъ коммерческій.* Тарифы, дополнительные сборы, просрочки. Вопросы конкуренціи желѣзныхъ дорогъ съ другими путями сообщенія. Изученіе иностранныхъ тарифовъ.

Договоры между компаниями объ общихъ станціяхъ и вѣтвяхъ. Вспомогательныя предпріятія. Жалобы на недостатокъ подвижного состава.

*Отдѣлъ технической эксплуатаціи.* Мѣры безопасности. Ходъ поѣздовъ. Работа машинистовъ и кочегаровъ. Правила эксплуатаціи. Происшествія. Судебныя дѣла.

Кассы пенсіонная, вспомогательная. Условія работы служащихъ. Изобрѣтенія. Военныя перевозки съ технической точки зрѣнія. Полиція станцій. Спеціальныи контроль за государственными желѣзными дорогами.

Изъ этого перечня дѣлъ видно, что французское центральное управленіе желѣзныхъ дорогъ отвѣчаетъ нашему управленію желѣзныхъ дорогъ, если къ послѣднему прибавить управленіе по сооруженію желѣзныхъ дорогъ, департаментъ желѣзно-

дорожныхъ дѣлъ министерства финансовъ, и отнять всѣ дѣла собственно по хозяйству казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ составѣ министерства общественныхъ работъ находятся слѣдующіе комитеты, относящіеся къ желѣзнымъ дорогамъ.

*Главный комитетъ контроля*, состоящій подъ предѣдательствомъ министра и вице-предѣдательствомъ директора желѣзныхъ дорогъ изъ начальниковъ контроля отдѣльныхъ сѣтей. Комитетъ созывается каждый разъ министромъ, чтобы дать заключеніе по тому или другому вопросу, касающемуся контроля.

*Совѣщательный желѣзнодорожный комитетъ* состоитъ изъ 49 лицъ, назначаемыхъ президентомъ республики, и 4 членовъ по должности. Между членами по назначенію находятся 12 членовъ отъ обѣихъ палатъ парламента, 6 членовъ государственнаго совѣта, 6 членовъ торговыхъ палатъ, 3 представителя министерства финансовъ, 5—министерства торговли и промышленности, 2—министерства земледѣлія, по одному отъ министерствъ военнаго и народнаго просвѣщенія, 5 членовъ отъ корпуса дорогъ, мостовъ и горнаго, наконецъ одинъ рабочій или агентъ желѣзнодорожной компаніи. Члены комитета назначаются на два года.

Комитету обязательно представляются на заключеніе слѣдующіе вопросы: по утвержденію тарифовъ, по разъясненію законовъ и правилъ, касающихся коммерческой эксплуатаціи, по условіямъ концессій, по уставамъ обществъ, по взаимоотношеніямъ дорогъ между собой, по договорамъ, представляемымъ на одобреніе министерства, по выпускамъ облигацій, по ходатайствамъ объ устройствѣ станцій, остановочныхъ пунктовъ, по просьбамъ о назначеніи новыхъ поѣздовъ.

Какъ показываетъ самое названіе, комитетъ имѣетъ значеніе только совѣщательное. У насъ этому комитету соотвѣтствуетъ совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, но послѣдній утратилъ свое совѣщательное значеніе, такъ какъ министерство путей сообщенія не только по закону не можетъ принять рѣшеніе, согласное съ мнѣніемъ меньшинства, но даже въ томъ случаѣ, когда представитель одного изъ вѣдомствъ

подаеть особое мнѣніе, министръ путей сообщенія лишень возможности принять какое либо рѣшеніе.

*Комитетъ технической эксплуатаціи* состоитъ подъ предсѣдательствомъ министра изъ членовъ: директора желѣзныхъ дорогъ, начальниковъ мѣстныхъ контролей и 16 членовъ по назначенію министра изъ числа заслуженныхъ инженеровъ и лицъ авторитетныхъ въ вопросахъ эксплуатаціи. Члены комитета назначаются на два года. На разсмотрѣніе комитета поступаютъ вопросы, касающіеся полиціи, безопасности и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ. Комитетъ даетъ заключенія главнымъ образомъ по слѣдующимъ вопросамъ: 1) примѣненіе и толкованіе общихъ и специальныхъ правилъ эксплуатаціи; 2) полицейскій надзоръ за станціями, классификація и регламентація переѣздовъ въ уровнѣ; 3) содержаніе и улучшеніе верхняго строенія и подвижного состава; 4) измѣненіе и улучшеніе расписаній и службы поѣздовъ; 5) происшествія, ихъ причины и мѣры предупрежденія; 6) изобрѣтенія, касающіеся желѣзныхъ дорогъ.

Комитету предоставлена инициатива входить со своими предположеніями къ министру.

Въ русской организаціи нѣтъ коллегіальнаго учрежденія, которое соотвѣтствовало-бы достаточно близко комитету технической эксплуатаціи. Нѣкоторыя изъ дѣлъ послѣдняго у насъ были-бы направлены въ инженерный совѣтъ, большинство рѣшалось-бы въ управленіи желѣзныхъ дорогъ начальникомъ онаго по докладу подлежащаго отдѣла, или по обсужденіи въ техническомъ совѣщаніи.

*Коммиссія для провѣрки счетовъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ* состоитъ изъ двухъ государственныхъ совѣтниковъ, изъ которыхъ одинъ назначается предсѣдателемъ, изъ четырехъ членовъ по назначенію министра финансовъ, изъ трехъ—отъ министерства общественныхъ работъ, изъ начальниковъ финансоваго контроля и начальниковъ эксплуатационнаго контроля частныхъ дорогъ.

Перечисленными тремя комитетами и одной комиссіей и исчерпываются въ министерствѣ общественныхъ работъ со-

вѣщательныя центральныя учрежденія по желѣзнодорожнымъ дѣламъ. Что касается исполнительныхъ органовъ, то таковыми являются: вышеописанное центральное управленіе желѣзныхъ дорогъ и управленій контроля желѣзныхъ дорогъ. Послѣднихъ по числу большихъ сѣтей имѣется восемь. Контроль желѣзныхъ дорогъ министерства общественныхъ работъ совмѣщаетъ въ себѣ обязанности и нашей инспекціи, и нашего государственнаго контроля. Контролю *въ одинаковой степени* подлежатъ и частныя, и казенныя дороги. Только власть самого министра болѣе обширна по отношенію къ дорогамъ казеннымъ.

Во главѣ каждаго мѣстнаго контроля стоитъ начальникъ такового—главный инспекторъ контроля. Мѣстопробываніе каждаго управленія контроля назначено въ Парижѣ.

Служба контроля раздѣляется на три вѣтви.

Контроль технической эксплуатаціи обнимаетъ всѣ вопросы, относящіеся къ эксплуатаціи въ собственномъ смыслѣ, къ службѣ поѣздовъ и станцій.

Контроль пути и зданій обнимаетъ вопросы, относящіеся къ содержанію пути и къ развитію существующихъ устройствъ.

Контроль коммерческой эксплуатаціи, на который возложены всѣ вопросы, имѣющіе отношеніе къ установленію новыхъ тарифовъ и къ примѣненію существующихъ, вопросы финансовыя и бюджетныя, международныя соглашенія. Съ 1902 года коммерческой контроль каждой сѣти извлеченъ изъ состава мѣстныхъ контролей и введенъ во вновь установленный коммерческой контроль, общій для всѣхъ сѣтей.

Вопросы, относящіеся сразу къ нѣсколькимъ вѣтвямъ контроля, разсматриваются сообща подлежащими чиновниками.

Финансовыя инспектора занимаются ежегодно провѣркой счетовъ компаній и такимъ образомъ наблюдаютъ за веденіемъ финансовой части.

При каждомъ мѣстномъ управленіи контроля имѣется подъ предсѣдательствомъ начальника контроля мѣстный комитетъ, состоящій изъ инспектора финансовъ и начальниковъ контроль-

ныхъ службъ технической и коммерческой. Комитетъ созывается предсѣдателемъ не менѣе одного раза въ мѣсяць и обсуждаетъ вопросы, относящіеся до контроля и вносимые въ комитетъ министромъ или начальникомъ контроля. Въ комитетѣ всегда обсуждается проектъ годовой смѣты компаніи.

«Въ общемъ дѣятельность управленій контроля, читаемъ мы въ очеркѣ управленія желѣзныхъ дорогъ во Франціи Ф. А. Галицинскаго, можетъ быть сведена къ нижеслѣдующему: наблюденіе за правилами содержанія и эксплуатаціи, разсмотрѣніе и заключеніе по представляемымъ на утвержденіе министерства проектовъ, разслѣдованіе происшествій, заключенія по смѣтамъ и отчетамъ дорогъ, повѣрка правильности и формъ счетоводства, съ обращеніемъ особаго вниманія на правильность отношенія расходовъ за счетъ смѣты эксплуатаціи или дополнительныхъ капиталовъ. По характеру своей дѣятельности и отчасти даже организаціи, контроль очень походитъ на бывшія у насъ инспекціи частныхъ дорогъ. Не входя въ разсмотрѣніе, насколько цѣлесообразна и полезна была дѣятельность, организація и права бывшихъ инспекторовъ, мы замѣтимъ только, что управленіе контроля французскихъ желѣзныхъ дорогъ раздѣляется на три рѣзко очерченныя отдѣльныя службы контроля съ центральной конторой при начальникѣ службы и мѣстными органами по каждой службѣ, чего не было у насъ. Личный персоналъ каждой службы специализованъ и различается между собой какъ по специальности полученнаго имъ образованія, такъ и по предшествовавшей его дѣятельности по разнымъ отраслямъ желѣзнодорожнаго дѣла. Затѣмъ на обязанность управленія контроля французскихъ желѣзныхъ дорогъ возложенъ и контроль счетоводства и расходовъ обществъ, каковой дѣйствуетъ у насъ съ 1885 года въ лицѣ мѣстныхъ и центральныхъ органовъ государственнаго контроля. Программа этой дѣятельности не такъ обширна и не такого направленія, какъ у насъ, гдѣ во многихъ случаяхъ дѣятельность контроля является уже не контрольной, ревизующей, а принимающей непосредственное участіе въ управленіи дѣлами, т. е. распорядительной».

Въ заключеніе нужно упомянуть объ организаціи хозяйства казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Казенная сѣть невелика—около 3,000 верстъ (не считая только-что перешедшей въ казну Западной желѣзной дороги). Казенная сѣть до 1895 года управлялась, подъ общимъ руководствомъ министра, особымъ правленіемъ (совѣтомъ управленія) изъ 11 членовъ, назначаемыхъ президентомъ республики. Кругъ вѣдѣнія правленія казенной сѣти, въ общемъ, былъ подобенъ таковому правленій частныхъ дорогъ.

Въ 1895 году управленіе казенными дорогами было реорганизовано на слѣдующихъ началахъ. Правленіе уничтожено, а власть его передана управляющему дорогою (директору). Согласно декрета 1895 года сѣть казенныхъ желѣзныхъ дорогъ управляется директоромъ, зависящимъ непосредственно отъ министра публичныхъ работъ и назначаемымъ декретомъ. Директору подчиненъ весь личный составъ разныхъ службъ. Всѣ права, предоставленныя правленію предшествующими декретами, переходятъ къ директору при нижеслѣдующихъ условіяхъ и измѣненіяхъ.

При директорѣ состоитъ совѣтъ сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, который призванъ давать заключенія по тарифнымъ вопросамъ, по правиламъ, касающимся организаціи службъ, хода поѣздовъ, полицейскаго надзора и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ и ихъ частей, по вопросамъ финансовымъ, согласно правилъ, установленныхъ особымъ декретомъ, по покупкамъ и договорамъ и по юридическимъ вопросамъ.

Заключенія совѣта присоединяются къ представленію директора по дѣламъ, которыя восходятъ до министра. Составъ совѣта опредѣляется декретомъ, а порядокъ его дѣйствій—приказомъ министра. Всѣ высшіе служащіе (инспекторы и начальники конторъ) опредѣляются, перемѣщаются и увольняются министромъ, а прочіе—директоромъ.

Совѣтъ сѣти состоитъ изъ 10 членовъ, назначаемыхъ по представленію министра общественныхъ работъ, одинъ отъ государственнаго совѣта, два отъ министерства общественныхъ работъ, два отъ министерства финансовъ, одинъ отъ

министерства торговли и промышленности, одинъ отъ министерства земледѣлія, одинъ гражданскій инженеръ и два члена отъ мѣстной торговой палаты. Члены назначаются на 4 года.

Въ 1908 году перешла въ казну Западная желѣзная дорога протяженіемъ болѣе 5,000 километровъ. Проектъ окончательной административной организаціи этой дороги долженъ быть выработанъ не позднѣе конца 1910 года. Временно же на министра общественныхъ работъ по соглашенію съ министромъ финансовъ возложена обязанность обезпечить правильность хода эксплуатаціи Западной дороги на тѣхъ же началахъ, какія примѣняются для прочей части казенной сѣти. Во исполненіе сего по представленію министра общественныхъ работъ президентъ республики изъявилъ согласіе на присоединеніе Западной дороги къ существующей дирекціи казенной сѣти, съ соотвѣтственнымъ усиленіемъ личнаго состава совѣта, прибавленіемъ трехъ членовъ отъ торговыхъ палатъ и двухъ отъ желѣзнодорожныхъ служащихъ, затѣмъ большимъ дробленіемъ на отдѣлы самого управленія и наконецъ предоставленіемъ возможности директору объединять на мѣстахъ агентовъ всѣхъ службъ путемъ созданія автономныхъ отдѣленій.

Объ организаціи мѣстныхъ управленій на французскихъ желѣзныхъ дорогахъ мы скажемъ особо.

Резюмируя систему организаціи центральныхъ желѣзнодорожныхъ установленій во Франціи, мы можемъ опредѣлить ее слѣдующимъ положеніемъ.

Желѣзнодорожное дѣло полностью и нераздѣльно находится въ вѣдѣніи одного министерства, министерства публичныхъ работъ. Интересы другихъ вѣдомствъ, а равно и разныхъ общественныхъ группъ хотя и широко представлены въ министерствѣ общественныхъ работъ, но чрезъ это не вносится ни малѣйшаго ограниченія самостоятельности министерства, такъ какъ участіе этихъ представителей исключительно совѣщательное.

Въ отношеніи надзора за исполненіемъ желѣзными дорогами ихъ общественныхъ функцій не полагается никакого различія



между дорогами казенными и частными. Самый же надзоръ имѣеть весьма сильную и многостороннюю организацію. Организація казеннаго хозяйства во всемъ подобна организаціи частнаго. Большинство вопросовъ хозяйственныхъ казенной сѣти рѣшается на мѣстѣ, не восходя до центральныхъ учрежденій министерства. Важнѣйшіе же хозяйственные вопросы, рѣшеніе которыхъ не предоставлено управленію казенной сѣти, рѣшаются, подобно тому, какъ это имѣеть мѣсто и на частныхъ дорогахъ, самимъ хозяиномъ предпріятія, при чемъ на частныхъ дорогахъ такимъ хозяиномъ является собраніе акціонеровъ, а на казенныхъ—частью министръ, а частью парламентъ.

Переходимъ теперь къ описанію организаціи желѣзныхъ дорогъ въ Австріи, общее протяженіе сѣти которой достигло 42,000 верстъ.

Нынѣ дѣйствующая австрійская организація установлена въ 1896 году, когда декретомъ императора желѣзныя дороги переданы изъ министерства торговли во вновь образованное министерство желѣзныхъ дорогъ.

Министерство желѣзныхъ дорогъ имѣеть общій надзоръ за всѣми желѣзными дорогами, казенными и частными, и управляетъ дорогами казенными.

Для означенной цѣли министерство имѣеть въ своемъ составѣ, соотвѣтственно потребностямъ службъ, различные отдѣлы. Кромѣ того при министерствѣ состоитъ главная инспекція, центральная контора по распредѣленію вагоновъ на казенной сѣти и совѣтъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. На мѣстахъ же для эксплуатаціи казенныхъ дорогъ имѣются дирекціи, а для постройки—управленія по постройкѣ.

Главная инспекція имѣеть надзоръ и контроль надъ состояніемъ и эксплуатаціей желѣзныхъ дорогъ какъ казенныхъ, такъ и частныхъ, въ видахъ обезпеченія порядка и безопасности, руководствуясь закономъ 51 года. Въ распоряженіи главной инспекціи имѣется надлежащее число служащихъ для исполненія всѣхъ дѣйствій по надзору за желѣзными дорогами. Министерству предоставляется инспекторскія дѣйствія поручать и другимъ органамъ помимо главной инспекціи.

На центральную контору по распределенію вагоновъ возлагается, по непосредственнымъ указаніямъ министерства и подъ его наблюдениемъ, производить учетъ всего парка вагоновъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, распределять ихъ по отдѣльнымъ районамъ желѣзныхъ дорогъ, ежедневно уравнивать оказывающіеся въ этихъ районахъ излишки и недостатки вагоновъ, производить расчеты по обмѣну вагонами съ чужими желѣзными дорогами или группами и вести полную статистику работы вагоновъ.

Совѣтъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ даетъ заключенія по вопросамъ общеэкономическаго значенія. Въ случаѣ надобности, для заключеній по подобнымъ же вопросамъ, могутъ образоваться и мѣстные совѣты при дирекціяхъ.

По вопросамъ, которые одновременно относятся къ кругу вѣдѣнія другихъ министерствъ, министерство желѣзныхъ дорогъ обязано, до разрѣшенія дѣла, сноситься съ заинтересованнымъ министерствомъ. Напримѣръ, по всѣмъ желѣзнодорожнымъ дѣламъ особой финансовой важности, а именно по такимъ, которыя могутъ имѣть существенное вліяніе при составленіи государственной смѣты или возлагаютъ на государство постоянные расходы, министерство должно, согласно существующимъ правиламъ, предварительно входить въ соглашеніе съ министерствомъ финансовъ. По вопросамъ тарифовъ, или новыхъ концессій—съ министерствомъ торговли и т. д.

Что касается взаимоотношеній дирекцій и министерства, то таковыя, какъ это видно изъ приложенія, хотя закономъ и опредѣлены довольно подробно, тѣмъ не менѣе, въ виду формулировки правъ и обязанностей центральнаго и мѣстныхъ учрежденій въ слишкомъ общихъ выраженіяхъ, резюмировать предѣлы полномочій той и другой инстанціи, чрезвычайно затруднительно.

Для характеристики закона объ учрежденіи министерства желѣзныхъ дорогъ, можно только привести указаніе о цѣли, которая преслѣдовалась законодателемъ.

«Основной принципъ новаго органическаго регламента, заявлялъ вскорѣ послѣ его обнародованія докторъ Альбертъ

Едерь, заключается въ томъ фактѣ, что исполнительная служба изъята изъ вѣдѣнія центральной администраціи и передана мѣстнымъ управленіямъ. Министръ желѣзныхъ дорогъ долженъ ограничиться наблюденіемъ за административнымъ единствомъ и строгимъ соблюденіемъ всѣми службами основныхъ правилъ, изданныхъ министромъ. Можно только сожалѣть, что этотъ принципъ не выраженъ болѣе точно и ясно въ новомъ регламентѣ и что слишкомъ много деталей оставлено для центральной администраціи. Во всякомъ случаѣ, можно надѣяться, что опытъ укажетъ выходъ изъ этого положенія и министерство будетъ освобождено отъ бесполезнаго бремени, на него возложеннаго. Уже и теперь, по имѣющимся предположеніямъ, министерству будетъ принадлежать непосредственное руководство только по измѣненію тарифовъ, по постройкѣ новыхъ линій, по росписанію сквозныхъ поѣздовъ, по приобрѣтенію и выбору подвижнаго состава и по вопросамъ бюджета и высшаго персонала. Все остальное должно войти въ предѣлы полномочій мѣстныхъ управленій. Министерство организуетъ, контролируетъ и направляетъ дѣла общія всѣмъ сѣтямъ. Дирекціи эксплуатируютъ и рѣшаютъ всѣ вопросы, не выходящіе за предѣлы интересовъ своей сѣти».

Резюмируя въ нѣсколькихъ словахъ административное устройство австрійскихъ желѣзныхъ дорогъ, мы должны отмѣтить слѣдующее.

Все желѣзнодорожное дѣло находится въ рукахъ одного министра желѣзныхъ дорогъ. Хотя во многихъ случаяхъ законъ и предусматриваетъ необходимость соглашенія съ другими министрами, но онъ не вводитъ въ составъ министерства желѣзныхъ дорогъ представителей другихъ вѣдомствъ съ рѣшающимъ голосомъ. Еще дальше австрійскій регламентъ отъ такой постановки междувѣдомственныхъ отношеній, при которой представитель другого вѣдомства имѣлъ бы право veto.

Въ отношеніи надзора за желѣзными дорогами, австрійскій законъ не различаетъ дорогъ казенныхъ отъ частныхъ.

Самая редакція закона показываетъ, что изъ двухъ функцій министерства—надзора за дорогами вообще и управленія

казенными дорогами — первая функція считается важнѣйшей.

Между мѣстными управленіями и министерствомъ въ вопросахъ эксплуатаціи казенныхъ дорогъ промежуточной инстанціи не имѣется, но въ отдѣлахъ министерства вопросы государственнаго надзора и хозяйственнаго управленія, повидимому, находятся въ смѣшеніи.

Опишемъ теперь административное устройство прусскихъ желѣзныхъ дорогъ. Дѣйствующая организація введена въ 1895 году. Въ то время протяженіе прусской сѣти было около 27,000 километровъ, нынѣ около 35,000 километровъ. Громадное большинство прусскихъ дорогъ находится въ рукахъ казны. Хотя частныхъ дорогъ въ 1895 году было еще болѣе 60, но всѣ онѣ были столь незначительны, что общее ихъ протяженіе не превосходило  $2\frac{1}{2}$  тысячъ километровъ. Такое соотношеніе между дорогами казенными и частными не могло, конечно, не отразиться на характерѣ центральной организаціи.

Всѣ прусскія желѣзныя дороги находятся въ вѣдѣніи министерства общественныхъ работъ. Министръ общественныхъ работъ есть глава общаго управленія по эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ и общаго управленія по сооруженію. Управление по эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ состоитъ изъ пяти отдѣловъ: техническо-эксплоатаціонный, коммерческій, административный, финансовый и машинный. Управленіемъ завѣдуетъ товарищъ министра (помощникъ статсъ-секретаря), а отдѣлами директора. Въ техническо-эксплоатаціонномъ отдѣлѣ сосредоточено дѣлопроизводство по строительнымъ работамъ, по содержанію пути, надзору за зданіями, по техническому движенію, по сигнализаци и испытательнымъ станціямъ.

Въ коммерческомъ отдѣлѣ вѣдаются дѣла по коммерческому движенію, тарифамъ, росписаніямъ, международнымъ перевозкамъ.

Въ административномъ отдѣлѣ сосредоточены дѣла по законопроектамъ, въ связи съ расширеніемъ сѣти, по личному составу, по улучшенію быта служащихъ, по юрисконсультской части и по надзору за частными дорогами.

Въ финансовомъ отдѣлѣ ведутся дѣла по финансовой и матеріальной части, по контролю, по сдачѣ поставокъ (топливо, рельсы и важнѣйшіе матеріалы), по завѣдыванію спеціальными фондами, по статистикѣ казенныхъ и частныхъ дорогъ.

Въ машино-техническомъ отдѣлѣ производятся дѣла по постройкѣ, ремонту и содержанію подвижного состава, по главнымъ мастерскимъ, по электрическому и механическому оборудованію, по высшему машино-техническому персоналу.

Каждымъ отдѣломъ вѣдаетъ директоръ при содѣйствіи особыхъ докладчиковъ, числомъ отъ 5 до 13 на отдѣлъ, при чемъ остальной штатъ служащихъ для всего управленія общій.

Управленіе желѣзныхъ дорогъ не представляетъ самостоятельной инстанціи. Президенты дирекцій (начальники дорогъ) подчинены непосредственно министру.

Министру предоставлена организація работъ всей сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ на однообразныхъ началахъ, въ особенности же изданіе положеній о службѣ и дѣлопроизводствѣ на однообразныхъ началахъ, установленіе основныхъ положеній для инструкцій, измѣненіе способа эксплуатаціи дорогъ съ первостепеннаго значенія на второстепенное и наоборотъ, утвержденіе и отмѣна росписаній поѣздовъ, измѣненіе тарифовъ, утвержденіе проектовъ и смѣтъ на сумму болѣе 50.000 марокъ, если таковое утвержденіе не будетъ предоставлено дирекціямъ, утвержденіе нормальныхъ типовъ сооружений, утвержденіе словесныхъ договоровъ на сумму свыше 50,000 марокъ по эксплуатаціи и 100,000 марокъ по постройкѣ, а торговь свыше 150,000 марокъ по эксплуатаціи и 300,000 марокъ по постройкѣ, производство изысканій и утвержденіе проектовъ новыхъ линій, смѣтъ и плана работъ, назначеніе, перемѣщеніе и увольненіе старшихъ служащихъ до директора счетоводства включительно, назначеніе пособій свыше 300 марокъ на одно лицо, разрѣшеніе отпусковъ свыше 4 недѣль старшимъ служащимъ и 6 недѣль остальнымъ.

Все остальные вопросы, какъ менѣе важные, предоставлено рѣшать самимъ дирекціямъ, составъ которыхъ и устройство будетъ описано ниже, и, кромѣ того, въ приложеніи приведенъ

въ переводѣ подлинный законъ и правила, ко всему устройству относящіяся.

Особой инспекціи въ министерствѣ общественныхъ работъ нѣтъ. Инспекція частныхъ дорогъ поручена ближайшимъ директорамъ казенныхъ, при чемъ послѣдніе по званію инспектора носятъ наименованіе «Королевскаго желѣзнодорожнаго коммисара». Такой порядокъ имѣлъ въ виду, что инспекція не должна преслѣдовать лишь полицейской цѣли. Гораздо важнѣе для линій небольшого протяженія, чтобы онѣ получали компетентныя совѣты, помощь и поддержку. Этому требованію вполнѣ отвѣчаютъ президенты дирекцій. Лишь въ единичномъ случаѣ можно еще представить столкновеніе интересовъ инспектируемой дороги съ казною. Въ такихъ случаяхъ инспектированіе передается другой, нейтральной дирекціи.

Съ 1907 года, въ составѣ министерства общественныхъ работъ учреждена особая центральная желѣзнодорожная служба, приравненная по правамъ и обязанностямъ къ дирекціямъ. Къ предмету вѣдѣнія центральной службы относятся нѣкоторыя общія для всѣхъ дирекцій дѣла, которыя, до учрежденія центральной службы, обычно поручались какой либо одной дирекціи, а именно распределеніе товарныхъ и пассажирскихъ вагоновъ, надзоръ за ихъ оборотомъ и расчеты за вагоны, приобрѣтеніе рельсовъ, скрѣпленій, шпаль, стрѣлокъ, подвижнаго состава и топлива. На центральной же службѣ лежитъ обязанность по предварительной разработкѣ типовыхъ чертежей главныхъ желѣзнодорожныхъ принадлежностей, по разработкѣ инструкцій и общихъ распоряженій по финансовой, канцелярской частямъ, по личному составу и по улучшенію быта служащихъ.

При министерствѣ общественныхъ работъ въ Пруссіи такъ же, какъ въ большинствѣ другихъ государствъ, есть особыя совѣщательныя учрежденія, съ представительствомъ интересовъ различныхъ общественныхъ группъ. Къ такимъ учрежденіямъ принадлежитъ центральный совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ при управленіи желѣзныхъ дорогъ въ самомъ

министерствъ и окружные совѣты по желѣзнодорожнымъ дѣламъ при мѣстныхъ дирекціяхъ.

Въ составъ центрального совѣта входятъ: председатель и вице-председатель, назначенные королевской властью, представители отъ министерствъ сельскаго хозяйства (трое), торговли (двое,) финансовъ (двое) и общественныхъ работъ (двое); представители отъ главнѣйшихъ городовъ и отъ провинцій (всего 30 человекъ).

Центральный совѣтъ даетъ заключенія по вопросамъ тарифнымъ, коммерческимъ и по проектамъ измѣненія правилъ полицейскихъ и эксплуатаціи, не относящихся до техники. По тому же кругу дѣлъ центральный совѣтъ имѣетъ право самъ обращаться съ запросомъ къ министру и послѣдній обязанъ давать всѣ необходимыя разьясненія. Центральный совѣтъ собирается два раза въ годъ, но въ случаѣ надобности, можетъ собираться и чаще.

Окружные совѣты состоятъ изъ представителей торговли, промышленности и земледѣлія, выбираемыхъ на три года мѣстными общественными корпораціями и союзами. Число членовъ каждаго окружнаго совѣта опредѣляется министрами общественныхъ работъ, торговли и сельскаго хозяйства.

Затѣмъ особливо нужно отмѣтить, что на прусскихъ желѣзныхъ дорогахъ контроль за хозяйственнымъ веденіемъ дѣла находится въ составѣ самого вѣдомства. Внѣвѣдомственный же контроль является лишь въ формѣ послѣдующей ревизіи, которая производится главной счетной палатой. Въ эту палату дирекціи представляютъ всѣ оправдательные документы не позже 1 Юля слѣдующаго за отчетнымъ года. На всѣ дѣлаемые палатой замѣчанія дирекціи обязаны давать надлежащія разьясненія, сообразно съ которыми и постановляется палатой окончательное рѣшеніе о принятіи документовъ къ учету.

Въ прусской организаціи мы видимъ тѣ же главныя черты, которыя были отмѣчены въ организаціяхъ французской и австрійской.

Всѣ отрасли желѣзнодорожнаго дѣла находятся въ вѣдѣніи одного министерства. Вліяніе другихъ вѣдомствъ ограничено

участіемъ представителей ихъ въ органахъ чисто совѣщательнаго значенія.—въ желѣзнодорожныхъ совѣтахъ, центральномъ и областныхъ.

Центральная организація характеризуется чрезвычайной простотой, отсутствіемъ лишнихъ инстанцій. Министръ и начальники дорогъ поставлены лицомъ къ лицу. Особенностью организаціи является также отсутствіе центральной инспекціи и вообще упоминанія о надзорѣ за дорогами, какъ учрежденіями, обслуживающими общественные интересы. Такой пробѣлъ объясняется, повидимому, отчасти тѣмъ, что 95% прусскихъ дорогъ принадлежатъ казнѣ и слѣдовательно какъ бы существуетъ презумпція, что дороги не могутъ эксплуатироваться иначе, какъ въ общественныхъ интересахъ, а можетъ быть, этотъ пробѣлъ объясняется причиной и противоположнаго свойства, тѣмъ, что прусскія дороги являются орудіемъ фиска, являются слѣдовательно простой разновидностью налогового пресса, въ виду чего умышленно избѣгается всякое подчеркиваніе необходимости эксплуатаціи въ видахъ и пользахъ общественныхъ.

Чтобы закончить нашъ очеркъ иноземныхъ организацій желѣзнодорожнаго установленія, изложимъ новѣйшій итальянскій регламентъ, интересный и самъ по себѣ, а въ особенности въ виду своего появленія менѣе двухъ лѣтъ тому назадъ. Ближайшимъ побужденіемъ къ изданію новаго закона въ Италіи было завершеніе выкупа правительствомъ громаднаго большинства итальянскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Согласно опредѣленія новаго закона, государство эксплуатируетъ свои желѣзныя дороги при посредствѣ *автономнаго управленія*. Это автономное управленіе находится подъ высшимъ руководствомъ и отвѣтственностью министра общественныхъ работъ, который обязанъ слѣдить черезъ инспекцію за правильнымъ ходомъ службъ. Министръ казначейства также въ вопросахъ, его касающихся, долженъ имѣть подлежащее наблюденіе. Такимъ образомъ, присвоеніемъ управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ автономности вовсе не имѣлось въ виду изъять его отъ контроля министровъ или создать особое



министерство желѣзныхъ дорогъ, а предвидѣлось обосновать эксплуатацію казенныхъ дорогъ на началахъ коммерческихъ во всемъ, что касается организаціи перевозокъ, облечь желѣзные дороги административными формами, совершенно отличными отъ обще-бюрократическихъ формъ, предоставить имъ больше инициативы и уменьшить бумажное дѣлопроизводство.

Во главѣ автономнаго управленія стоитъ совѣтъ управленія и главный директоръ желѣзныхъ дорогъ, который является предсѣдателемъ совѣта. Совѣтъ состоитъ изъ восьми членовъ. Какъ главный директоръ, такъ и всѣ члены совѣта назначаются королевскимъ декретомъ, по представленію министра общественныхъ работъ и съ вѣдома совѣта министровъ. Изъ числа членовъ совѣта двое выбираются среди высшихъ желѣзнодорожныхъ чиновниковъ вообще и трое среди гражданъ, не находящихся на государственной службѣ, но извѣстныхъ своими дарованіями въ области технической или административной.

Что касается круга вѣдѣнія совѣта, то онъ обнимаетъ все относящееся до управленія предпріятіемъ, въ обширномъ смыслѣ этого слова. Главный директоръ обязанъ доводить до свѣдѣнія совѣта о всѣхъ мѣрахъ, предпринятыхъ имъ въ предѣлахъ своихъ правъ. Главный директоръ и совѣтъ несутъ гражданскую отвѣтственность за нарушеніе правилъ, нерадѣніе и злоупотребленія, совершенныя ими при исполненіи обязанностей.

При главномъ управленіи состоитъ центральная инспекція, на членовъ которой возложены функціи по наблюденію и по консультаціи, въ отношеніи законмѣрности дѣйствій. Сверхъ того на нихъ главный директоръ можетъ возложить и другія миссіи. По проектамъ большой важности, они также являются техническими совѣтчиками.

Подъ руководствомъ центрального управленія поставлены управленія мѣстныя, пользующіяся тѣми правами, которыя не оставлены за центральнымъ управленіемъ.

Министръ имѣетъ право объявлять незаконной всякую мѣру центрального управленія, которую онъ найдетъ противорѣ-

чащей законамъ и правиламъ. Онъ можетъ также пріостановить приведеніе въ исполненіе всякихъ рѣшеній директора и совѣта.

Наконецъ, учреждается парламентская наблюдательная коммиссія, состоящая изъ шести сенаторовъ и шести депутатовъ, выбранныхъ палатами по принадлежности. На коммиссію возлагается обязанность слѣдить за правильнымъ ходомъ управленія и эксплуатаціи. Она обязана ежегодно представлять парламенту и правительству о всѣхъ фактахъ и пожеланіяхъ, на которые она считаетъ полезнымъ привлечь вниманіе государственной власти.

Рядомъ съ органами чисто распорядительными и исполнительными, законъ устанавливаетъ при министерствѣ общественныхъ работъ еще и совѣщательные органы, а именно, главный совѣтъ по перевозкамъ и окружныя коммиссіи по перевозкамъ. Главный совѣтъ, подъ предсѣдательствомъ министра общественныхъ работъ или главнаго директора, имѣетъ въ своемъ составѣ представителей вѣдомствъ и общественныхъ группъ, но при большинствѣ представителей отъ вѣдомствъ. Такое же соотношеніе между представительствомъ въ окружныхъ коммиссіяхъ. Кругъ вѣдѣнія этихъ совѣщательныхъ органовъ обнимаетъ, главнымъ образомъ, вопросы тарифныя, коммерческіе и взаимоотношенія желѣзныхъ дорогъ и публики.

Что касается контроля доходовъ и расходовъ желѣзныхъ дорогъ, то таковой въ порядкѣ послѣдующей ревизіи производится счетной палатой, при чемъ желѣзнодорожная администрація обязана представлять счетной палатѣ для обзрѣнія всѣ оправдательные документы. Для упрощенія сношеній между палатой и управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, при послѣднемъ учреждается особое бюро, организація котораго утверждается королевскимъ указомъ по представленію министровъ: общественныхъ работъ, казначейства и по одобренію государственнымъ совѣтомъ и счетной палатой.

Что касается надзора за желѣзными дорогами министерства общественныхъ работъ и министерства казначейства въ части,

касающейся этого послѣдняго, то предписанія, относящіяся къ этому надзору, должны быть предметомъ особаго регламента, утверждаемаго королевскимъ декретомъ, по предложенію министровъ общественныхъ работъ и казначейства и съ одобренія государственнаго совѣта и совѣта министровъ. Повидимому, кругъ надзора министра казначейства, на подобіе того, что имѣетъ мѣсто и въ практикѣ французской администраціи, исчерпывается вопросами формъ счетоводства и отчетности.

Дальнѣйшія подробности новой итальянской системы административной организаціи желѣзныхъ дорогъ видны изъ самого закона, приводимаго въ приложеніи полностью.

Резюмируя сущность этой организаціи, мы въ правѣ сказать, что и въ Италіи осуществленъ принципъ, во первыхъ сосредоточенія желѣзнодорожнаго дѣла въ рукахъ одного министра, во вторыхъ, раздѣленія функцій государственнаго надзора за дорогами вообще и хозяйственнаго управленія казенными дорогами, хотя раздѣленія и не столь полнаго, какъ, напр., во Франціи.

Перехожу къ бѣглому очерку организацій мѣстныхъ управленій \*).

Начну съ французскихъ дорогъ, организація которыхъ является прототипомъ для нашихъ русскихъ. Для простоты изложенія я ограничусь краткимъ описаніемъ административнаго устройства желѣзной дороги Парижъ—Лионъ—Средиземное море, самой большой во Франціи сѣти, болѣе девяти тысячъ километровъ. Какъ и у насъ, акціонеры выбираютъ правленіе, а правленіе назначаетъ управляющаго дорогой или директора, хотя и не совмѣщающаго, какъ у насъ, въ себѣ власти правительственнаго инспектора, но зато имѣющаго болѣе полномочій со стороны правленія, такъ какъ въ непосредственномъ завѣдываніи управляющаго находится контроль сборовъ, коммер-

---

\*) Этотъ очеркъ представляетъ извлеченіе изъ моей статьи «Къ вопросу объ административномъ устройствѣ русскихъ желѣзныхъ дорогъ», вышедшей въ 1906 году.

ческая служба, главная бухгалтерія, т. е. тѣ отдѣлы, которые у насъ обычно состоятъ при правленіи.

Все управленіе дорогой распределено на пять службъ: 1) центральной, 2) эксплуатаціи, 3) пути, 4) матеріальной и тяги, 5) постройки новыхъ линій. Во главѣ службъ стоятъ съ большими полномочіями соотвѣтственные начальники.

Къ центральной службѣ относятся: секретаріатъ, счетоводство, юрисконсульство, врачебная часть, финансы.

Служба эксплуатаціи завѣдуетъ станціями, движеніемъ поѣздовъ, телеграфомъ, коммерческой частью, контролемъ сборовъ, омнибусами, комисіонерствомъ. Сѣтъ въ отношеніи эксплуатаціи дѣлится на 11 отдѣленій, въ среднемъ по 850 километровъ. У начальника отдѣленія большія полномочія и соотвѣтственно этому сильный штатъ. Въ его штатѣ, кромѣ его помощника и конторскихъ служащихъ, есть еще отъ трехъ до шести ревизоровъ движенія, живущихъ въ мѣстѣ пребыванія начальника отдѣленія и командируемые на линію по мѣрѣ надобности, дѣйствуя тогда на правахъ начальниковъ и, кромѣ того, отъ 3 до 8 ревизоровъ движенія, живущихъ на линіи. Кромѣ того на каждомъ отдѣленіи есть определенное число начальниковъ поѣздовъ, слѣдящихъ спеціально за кондукторской службой.

Служба тяги завѣдуетъ подвижнымъ составомъ, мастерскими, магазиномъ и копиями. Линія въ отношеніи мастерскихъ дѣлится на три округа, а въ отношеніи тяги на восемь отдѣленій, со среднимъ протяженіемъ въ 1,160 километровъ. Какъ на особенность французскихъ дорогъ, нужно указать на отсутствіе самостоятельной матеріальной службы. Заготовленіемъ матеріаловъ вѣдаетъ служба тяги, за исключеніемъ путевыхъ и строительныхъ матеріаловъ, которые приобрѣтаются непосредственно службой пути.

Служба пути, имѣющая такую же сферу дѣятельности, какъ въ Россіи, дѣлится на 9 отдѣленій, въ среднемъ около 1,090 километровъ, а отдѣленія—на дистанціи около 120 километровъ. Начальникъ отдѣленія пути имѣетъ полномочія не менѣе, чѣмъ у насъ начальникъ службы пути.



Въ общихъ чертахъ организаціи всѣхъ французскихъ дорогъ имѣютъ сходство съ описанной организаціей и сходятся вмѣстѣ съ тѣмъ съ нашей русской. Но когда я знакомился съ устройствомъ службы пути на дорогахъ Парижъ—Средиземное море и Сѣверной, то я замѣтилъ, что, хотя схема устройства на обѣихъ сѣтяхъ была и тождественная, но полномочія агентовъ, степень децентрализаціи, на этихъ двухъ дорогахъ далеко не похожи другъ на друга, отсюда и разные результаты въ плавности дѣйствія административнаго механизма.

Что касается правительственнаго надзора за дорогами, то, какъ объ этомъ уже упоминалось, во Франціи онъ весьма дѣятельный. Существуетъ мѣстная инспекція не только частныхъ, но и казенныхъ дорогъ. Когда знакомишься съ многочисленными штатами мѣстной инспекціи, съ ея подробными инструкціями, захватывающими всѣ стороны желѣзнодорожнаго дѣла, какъ техническія, такъ и финансовыя, то становится жутко. Такъ и кажется, что эта многоголовая гидра—французская инспекція—задушитъ въ своихъ объятіяхъ бѣдную желѣзную дорогу. Но все обходится благополучно. У культурнаго народа, повидимому, не бываетъ ни горя отъ контроля, ни бѣды отъ инспекціи. Къ тому же, если инспектора являются носителями правительственной власти по отношенію къ желѣзнодорожной администраціи, то въ свою очередь директора правленій, занимающіе обыкновенно депутатскія кресла, являются носителями еще высшей власти по отношенію къ инспекціи. При такихъ условіяхъ, никакіе эксцессы со стороны послѣдней невозможны.

Перехожу къ изложенію въ общихъ чертахъ организаціи дорогъ въ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ.

Передъ нами схема административнаго устройства Пенсильванской дороги, имѣющей протяженіе около 4,000 километровъ. Во главѣ ея стоитъ избранное акціонерами правленіе, избирающее въ свою очередь изъ своей среды предсѣдателя и пять вице-предсѣдателей. Въ отличіе отъ правленій французскихъ дорогъ, американскія правленія богато обставлены штатами и имѣютъ большое и непосредственное вліяніе на общій ходъ дѣла. Первый вице-предсѣдатель вѣдаетъ счетною и контрольною частью, второй—эксплоатаціей, третій—финансами и постройкой новыхъ линій, четвертый—коммерческой частью,

пятый—казначействомъ. Въ отдѣлѣ второго вице-предсѣдателя находится начальникъ подвижного состава и главный инженеръ. Къ обязанности перваго относится охрана установленныхъ на дорогѣ типовъ и системъ подвижного состава, освѣдомленность о состояніи мастерскихъ, покупка станковъ и машинъ и, наконецъ, соглашенія о вагонныхъ обмѣнахъ; на обязанности главнаго инженера лежитъ заготовленіе и распредѣленіе путевыхъ матеріаловъ и составленіе проектовъ и производство новыхъ работъ. Второму вице-предсѣдателю непосредственно подчиненъ главноуправляющій, который является главою линейной службы, за исключеніемъ производства новыхъ работъ.

Въ штатѣ главноуправляющаго находятся:

1) главный начальникъ перевозокъ, имѣющій общее наблюденіе за движеніемъ и распредѣляющій по отдѣленіямъ дорогъ подвижной составъ.

2) Главный начальникъ подвижного состава, имѣющій общее наблюденіе за состояніемъ подвижного состава, ведущій статистику его работы и дающій исполнительнымъ органамъ совѣты экономнаго веденія дѣла.

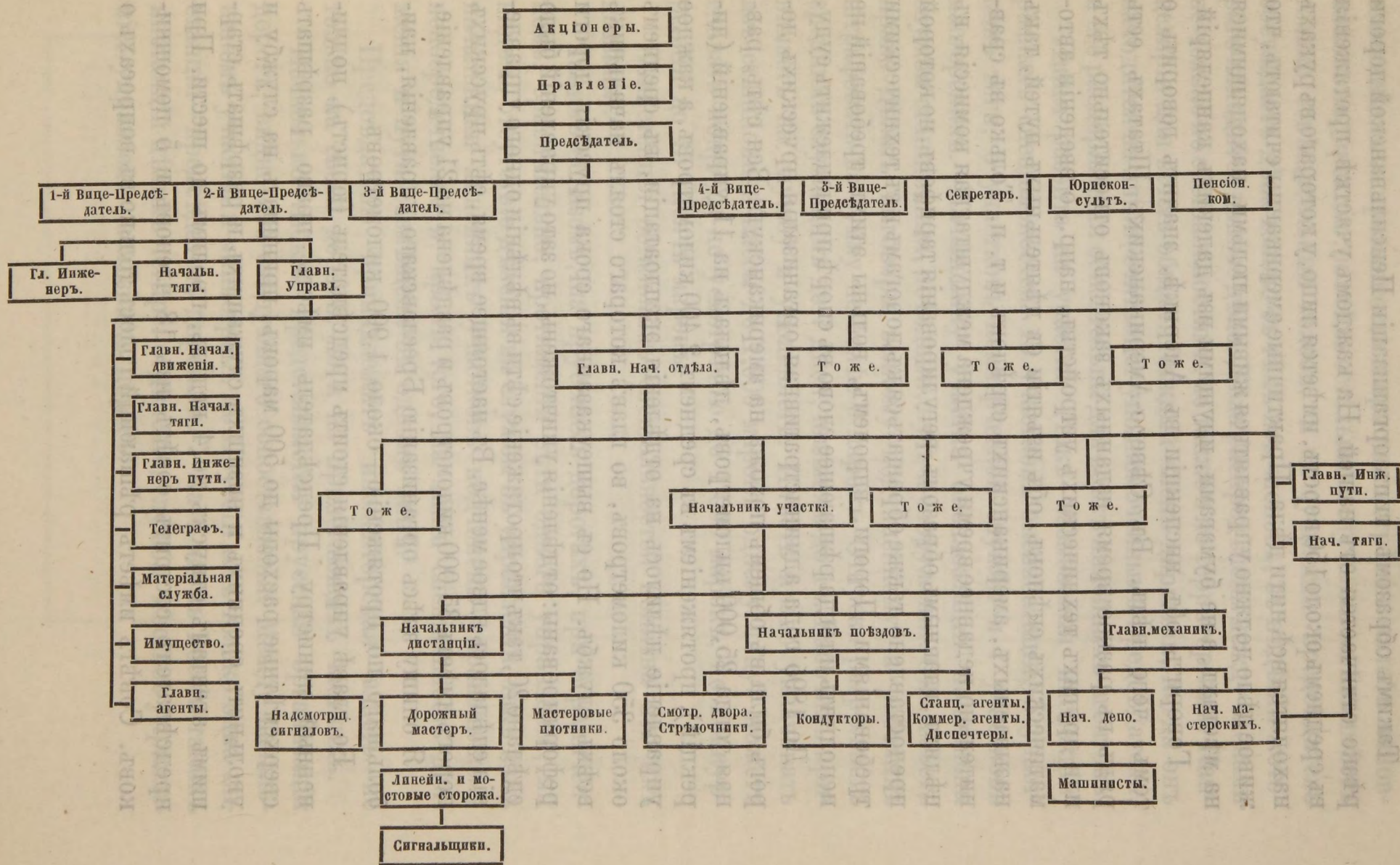
3) Главный инженеръ вырабатываетъ типы верхняго строенія, заботится о прочности полотна и долженъ быть въ курсѣ улучшеній на дорогахъ всего свѣта, чтобы примѣнять ихъ на своей дорогѣ.

Минувя отдѣлы меньшаго значенія, видимъ, наконецъ, въ штатѣ главноуправляющаго, главныхъ начальниковъ отдѣловъ сѣти. Вся сѣть раздѣлена на четыре части, во главѣ которыхъ и стоятъ эти начальники. Отдѣлы сѣти въ свою очередь раздѣлены на участки, во главѣ которыхъ стоятъ начальники участковъ. Эти агенты и суть основныя административныя единицы. Начальники же отдѣловъ лишь объединяютъ дѣятельность начальниковъ участковъ и служатъ промежуточной инстанціей для облегченія главноуправляющаго.

Къ обязанностямъ начальниковъ участковъ относятся: содержаніе пути, мостовъ, построекъ, руководство движеніемъ поѣздовъ, поддержаніе дисциплины, вопросы личнаго состава (число служащихъ и размѣръ жалованья). У начальника участка есть помощники: по службѣ пути—особый инженеръ, по службѣ движенія—начальникъ поѣздовъ, по службѣ тяги—главный механикъ.

Дальнѣйшія подробности видны на схемѣ.

## Схема административнаго устройства Американскихъ дорогъ.





Такимъ образомъ, типъ организаціи Пенсильванской дороги рѣзко отличается отъ нашей. На каждомъ участкѣ, протяженія въ среднемъ около 150 верстъ, имѣется лицо, у котораго въ рукахъ находятся всѣ нити дѣла. Практичные американцы считаютъ, что живое дѣло должно управляться живыми людьми, находящимися на мѣстахъ, а не бумагами, идущими изъ далекихъ канцелярій.

Говорить объ инспекціи въ Америкѣ, значитъ говорить о томъ, чего нѣтъ. Въ Сѣверо-Американскихъ Штатахъ есть рядъ въ разное время изданныхъ законовъ относительно тѣхъ или другихъ техническихъ устройствъ, напр., о введеніи автоматическихъ сцѣпокъ, объ изыятіи съ дѣятельныхъ путей, такъ называемыхъ, американскихъ стрѣлокъ и т. п. Только въ сравнительно недавнее время учреждена междуштатная комиссія, въ цѣляхъ, главнымъ образомъ, регулированія тарифовъ, но которой предоставлено также обращаться къ дорогамъ и съ техническими требованіями. Дороги, впрочемъ, вольны этихъ требованій не исполнять и тогда рѣшающее слово въ спорѣ принадлежитъ суду.

До 1895 года административная организація прусскихъ дорогъ была въ общемъ похожа на американскую. Вся сѣть, равная тогда 25,000 километровъ, дѣлилась на 11 управленій (дирекцій), протяженіемъ въ среднемъ 2,400 километровъ, а каждое управленіе дѣлилось на отдѣленія эксплуатаціи, въ среднемъ около 350 километровъ, во главѣ котораго стоялъ начальникъ всѣхъ службъ. Но съ вышеуказаннаго срока прусскія дороги реформированы: отдѣленія уничтожены, но зато управленій было сдѣлано 20, такъ что протяженіе сѣти въ вѣдѣніи одного управленія сдѣлалось вдвое менѣе. Въ настоящее время, сѣть прусскихъ дорогъ имѣетъ 35,000 километровъ и раздѣлена на 21 управленіе.

Я опишу здѣсь организацію Бреславскаго управленія, наибольшаго по протяженію—около 1,900 километровъ.

Во главѣ управленія стоитъ предсѣдатель (юристъ), подчиненный министру. Предсѣдатель имѣетъ право разрѣшать сверхсмѣтные расходы до 500 марокъ, принимать на службу и увольнять среднихъ и низшихъ служащихъ и разрѣшать старшимъ агентамъ отпускъ до 4 недѣль, прочимъ до шести. При предсѣдателѣ состоитъ совѣтъ изъ 18 членовъ и 5 помощниковъ. Совѣтъ имѣетъ рѣшающій голосъ только въ вопросахъ о

взысканіяхъ за провинности и при разсмотрѣніи жалобъ чиновниковъ на дирекцію; во всѣхъ остальныхъ случаяхъ совѣтъ имѣеть только совѣщательный голосъ, и въ сущности предсѣдатель обсуждаетъ дѣла только съ тѣмъ изъ членовъ, въ вѣдѣніи котораго находится данное дѣло. Дѣла распределены между членами не только по специальностямъ, но также и по территоріямъ. Канцелярія для всѣхъ общая. Каждый членъ дирекціи, когда онъ находится на линіи, считается уполномоченнымъ предсѣдателя, и его распоряженія обязательны для всѣхъ линейныхъ агентовъ.

Линія разбита на участки (такъ называемыя инспекціи) разныхъ специальностей: 15 участковъ эксплуатаціи, 5 участковъ тяги, 6 участковъ коммерческой службы и 7 участковъ мастерскихъ. Начальнику участка эксплуатаціи подчинены службы станціонныя, поѣздныя, путь и сооруженія. Онъ имѣеть право дѣлать выговоры всякому подчиненному, а рабочихъ штрафовать на сумму не болѣе 9 марокъ. Отпуска разрѣшаетъ среднимъ служащимъ до 7 дней, низшимъ до 14. Рабочихъ принимаетъ на службу и увольняетъ. Имѣеть право уплачивать изъ станціонной кассы до 1,000 марокъ одному лицу. Можетъ сдавать подряды по усмотрѣнію до 1,000 марокъ, по конкуренціи до 15 тысячъ марокъ.

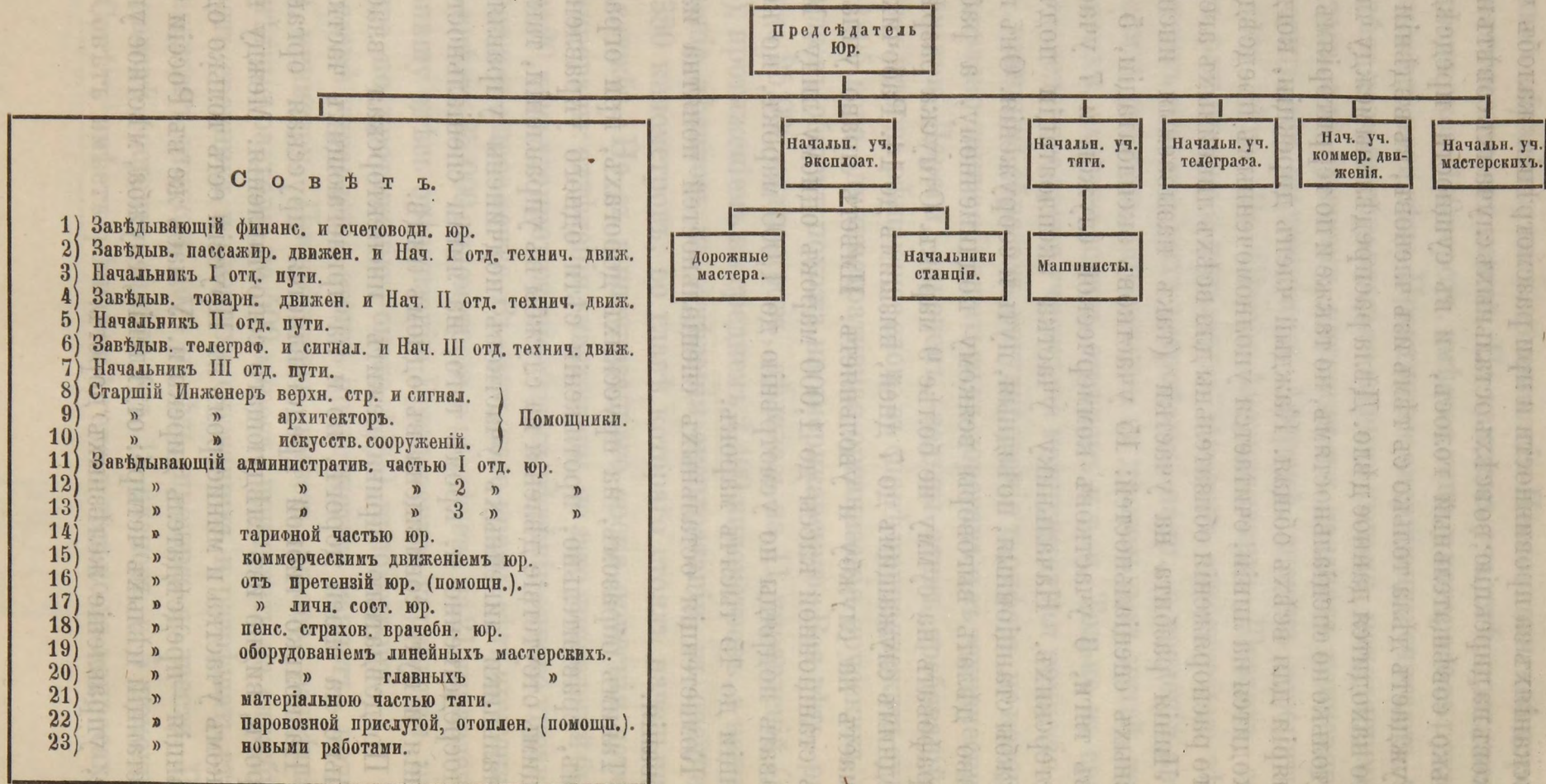
Компетенція остальныхъ специальностей понятна изъ ихъ названія.

Такимъ образомъ, на прусскихъ дорогахъ, при ограниченномъ, сравнительно, протяженіи сѣти одного управленія, мы видимъ отсутствіе дѣленія на службы въ управленіи, такъ какъ начальники линейныхъ участковъ подчинены управляющему непосредственно и, кромѣ того, на линіи специальность движенія и пути совмѣщена въ одномъ лицѣ.

Предсѣдателю принадлежитъ инспекторская власть не только на своей дорогѣ, но и на прилегающихъ частныхъ.

Насколько гибкой представляется прусская организація дорогъ, видно изъ слѣдующаго сопоставленія. Между начальникомъ участка и министромъ въ Пруссіи есть только одна инстанція—предсѣдатель дирекціи. У насъ же въ Россіи такихъ инстанцій цѣлыхъ четыре: отдѣленіе, служба, мѣстное управленіе, управленіе желѣзныхъ дорогъ.

## Схема административнаго устройства Прусскихъ дорогъ.



Описанныя здѣсь три системы организаціи являются типовыми. Повидимому всѣ системы дорогоуправленій можно привести къ слѣдующимъ тремъ:

1) Дороги, управляемыя изъ одного центра, безъ ограниченія протяженія—французская система.

2) Дороги, независимо отъ протяженія раздѣленные на самостоятельные участки малаго протяженія, съ объединеніемъ на нихъ всѣхъ службъ—американская система.

3) Дороги, управляемыя изъ одного центра, но ограниченнаго протяженія—нѣмецкая система.

При обсужденіи на Лондонскомъ конгрессѣ докладовъ объ административной организаціи желѣзныхъ дорогъ, гвоздемъ преній явился вопросъ о линейной организаціи, должна ли она быть съ независимыми службами, объединенными только однимъ управляющимъ, какъ это имѣетъ мѣсто на французскихъ дорогахъ, или же должно сѣть дѣлить на самостоятельныя отдѣленія или даже небольшіе участки, по примѣру американскихъ дорогъ. По поводу послѣдней системы, одинъ изъ докладчиковъ Дюка, высказалъ слѣдующую мысль:

«Исходя изъ соображенія, что, когда сѣть, принадлежащая одному управленію, достигнетъ извѣстнаго развитія по протяженію и по размѣрамъ движенія, то становится трудно управлять изъ одного центра линейными службами, и децентрализація дѣлается тогда необходимой въ интересахъ правильнаго и быстрого хода дѣлъ, дѣлать сѣть на отдѣленія эксплуатаціи, независимыя другъ отъ друга, но подчиненныя управленію, и начальники этихъ отдѣленій имѣютъ исполнительную власть и надзоръ надъ всѣми мѣстными агентами. Такая система, съ теоретической точки зрѣнія, несомнѣнно, представляется весьма стройной и не имѣетъ недостатка въ сторонникахъ. Но на практикѣ ея примѣненіе не оправдало тѣхъ ожиданій, которыя на нее возлагались, и, вмѣсто децентрализаціи, привело еще къ большей централизаціи, создавъ лишнія административныя инстанціи, препятствующія быстрому ходу дѣла и живому контролю». Въ доказательство этой мысли, Дюка привелъ только что тогда объявленную реорганизацію прусскихъ дорогъ, уни-

чтожившую самостоятельныя отдѣленія эксплуатаціи. Мотивомъ этой реорганизаціи было желаніе уничтожить лишнюю инстанцію, при чемъ вслѣдствіе незначительности протяженія отдѣленій, уничтожить пришлось именно ихъ, а не управленія.

Докладчику возражалъ г. Людвигъ, представитель венгерскихъ дорогъ, указывая, что отдѣленія эксплуатаціи прекрасно, функционируютъ на дорогахъ австрійскихъ и венгерскихъ и нельзя себѣ представить, какъ можно было бы безъ нихъ обойтись. Это подтвердилъ представитель австрійскихъ казенныхъ дорогъ г. Гримбургъ, сознавшійся, что, когда онъ становился во главѣ казенныхъ дорогъ, эта организація была ему не симпатична, но, ознакомившись съ ней на дѣлѣ, онъ лучшаго ничего теперь не желаетъ. Представитель Сѣверной французской дороги также привелъ примѣръ, что на бельгійской части сѣти Сѣверныхъ дорогъ объединеніе дѣла на мѣстѣ поручено начальнику отдѣленія движенія и по дѣламъ всѣхъ службъ управляющей сносится съ этимъ агентомъ. Такая система оказалась на практикѣ прекрасной. Но представитель Южныхъ французскихъ дорогъ заявилъ, что у нихъ подобный опытъ оказался неудачнымъ, такъ какъ начальникъ отдѣленія тяги, которому было поручено объединять на одной изъ линій всѣ службы, мирволилъ агентамъ своей службы. На это однимъ изъ участниковъ конгресса было замѣчено, что этотъ фактъ свидѣтельствуетъ не о непригодности системы, а о неудачномъ выборѣ лица.

Съ своей стороны долженъ сказать, что пренія по вопросу о преимуществахъ или недостаткахъ организаціи съ самостоятельными отдѣленіями сѣти, вертѣлись около предметовъ, такъ сказать, несоизмѣримыхъ. Нельзя спрашивать, что вообще лучше, дѣлать ли сѣть на самостоятельныя отдѣленія или нѣтъ. Нужно указать сначала, о какомъ протяженіи сѣти идетъ рѣчь. Примѣръ Пруссіи лучше всего это иллюстрируетъ. Вѣдь реформа Пруссіи въ 1895 году вовсе не заключается только въ томъ, что были уничтожены отдѣленія. Уничтоживъ отдѣленія, Пруссія вмѣстѣ съ тѣмъ уменьшила вдвое протяженіе сѣтей, ввѣренныхъ одному управленію. Равнымъ образомъ и ссылка

на организаціи венгерскихъ и австрійскихъ казенныхъ дорогъ нуждается въ поясненіи. Казенная венгерская сѣть, равная 10,000 километровъ, т. е. почти равная протяженію сѣти Парижъ—Средиземное море, управляемой изъ одного центра, была тогда раздѣлена на 9 управленій, по 1,000 километровъ съ небольшимъ въ среднемъ. Австрійская казенная сѣть тоже была раздѣлена на 9 управленій, протяженія въ среднемъ менѣе 1,000 километровъ. Ошибка Дюка была въ томъ, что онъ пытался всѣ системы организацій свести только къ двумъ. Не правъ былъ и Людвигъ въ своемъ возраженіи, все время слово «управленіе» отождествляя со словами «отдѣленіе эксплуатаціи». Если мы замѣтимъ, что Пруссія, раздѣливъ въ 1895 году свою сѣть, равную 25,000 километровъ на 20 дирекцій, получила въ среднемъ около 1,200 километровъ на управленіе, то мы должны придти къ заключенію, что Пруссія, послѣ уничтоженія самостоятельныхъ отдѣленій, приблизилась по организаціи не къ французской системѣ, за которую высказывается Дюка, а къ австрійской или венгерской, т. е. именно къ той, которую мы назвали нѣмецкой.

Здѣсь будетъ не лишнее отмѣтить слѣдующее. На румынскихъ дорогахъ, представителемъ которыхъ является Дюка, административное устройство принадлежитъ къ французской системѣ, но со слѣдующей особенностью: отдѣленія трехъ главныхъ службъ имѣютъ протяженіе въ среднемъ лишь около 400 верстъ, при чемъ границы отдѣленій разныхъ службъ совпадаютъ, начальники ихъ живутъ въ одномъ пунктѣ и обязаны разъ въ недѣлю, подъ предсѣдательствомъ старѣйшаго начальника отдѣленія, совѣщаться о дѣлахъ, касающихся разныхъ службъ.

Прежде чѣмъ покончить со схемами чужихъ желѣзнодорожныхъ организацій, считаю не лишнимъ заявить, что я вовсе не думаю, чтобы по какой либо схемѣ возможно было основательно ознакомиться съ дѣйствительнымъ административнымъ устройствомъ дорогъ той или другой страны. Схема—это вѣдь только скелетъ. Не на мертвомъ скелетѣ можно познать устройство чужихъ дорогъ. Нужно заглянуть для этого въ живую душу

желѣзнодорожнаго организма, нужно умѣть раскрыть тѣ бытовыя, національныя, государственныя особенности, которыя вызвали на свѣтъ ту или другую административную организацію дороги, сдѣлавъ ее лучшей изъ возможныхъ. А чтобы этого достигнуть, нужно сдѣлаться самому составною частью изучаемой чужой дороги, т. е. фактически на многіе годы стать въ ряды ея служащихъ....

Здѣсь будетъ умѣстно слегка коснуться того вліянія, которое оказываетъ государственный строй на административное устройство желѣзныхъ дорогъ.

Франція извѣстна, какъ государство, въ которомъ централизація доведена до своего апогея. Это—та страна, гдѣ никогда серьезно не поднимался вопросъ о какой бы то ни было автономіи колоній, гдѣ мѣстное самоуправленіе продолжаетъ находиться въ зачаточномъ состояніи, гдѣ даже мэры городовъ назначаются центральной властью. Словомъ, это та страна, гдѣ нѣкогда король-солнце отождествлялъ свою особу съ цѣлымъ государствомъ и гдѣ по нынѣ подобнымъ отождествленіемъ занимается Парижъ, считающій своей обязанностью думать и своимъ правомъ рѣшать за всю страну. Но нужно сказать, что эта страшная централизація никогда ничему у французовъ не мѣшала. Въ военномъ дѣлѣ, несмотря на эту централизацію, а можетъ быть и вслѣдствіе ея, французы нѣкогда въ короткое время сумѣли покорить себѣ двенадцать языковъ. Эта централизація не помѣшала имъ затѣмъ идти во главѣ народовъ на поприщѣ научномъ, художественномъ и гуманитарномъ.

Приходится признать, что въ характерѣ французскаго народа есть что то, толкающее его на путь централизаціи, что этотъ народъ такъ же богатъ централизаторскими талантами, какъ и склоненъ этимъ талантамъ подчиняться. Словомъ, французы умѣютъ централизовать и любятъ быть централизованными.

Обратимъ теперь вниманіе на административный строй французскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Хотя такіе мѣстные агенты, какъ начальники отдѣленій, имѣютъ здѣсь безъ сомнѣнія значительныя полномочія, но каж-

дый агентъ снабженъ послѣдними только въ рамкахъ своей службы. Всякое же, сколько нибудь важное дѣло на линіи непремѣнно касается двухъ или трехъ службъ. И вотъ, если между начальниками частей разныхъ службъ не произошло соглашенія, то на всей громадной сѣти есть только одинъ человекъ, который властенъ разрѣшить всякое мѣстное разногласіе. Человекъ этотъ—управляющій дорогой, сидящій въ Парижѣ. Если вспомнимъ, что протяженіе, напримѣръ, сѣти Парижъ—Средиземное море равно почти 10,000 верстъ, то придется признать такое положеніе вещей прямо таки абсурдомъ. А между тѣмъ французскія дороги занимаютъ почетное мѣсто на континентѣ Европы, а между ними заслуженной славой пользуются Парижъ—Средиземное море. Это доказываетъ, что организація французскихъ дорогъ вполне отвѣчаетъ національнымъ и бытовымъ особенностямъ французскаго народа.

Переходимъ къ Соединеннымъ Штатамъ. Здѣсь мы имѣемъ федерацію равноправныхъ государствъ, рѣшающихъ все свои мѣстные дѣла самостоятельно и только дѣла общаго значенія передающихъ на рѣшеніе центральной власти.

Вполнѣ аналогично и административное устройство желѣзныхъ дорогъ. Каждая сѣть здѣсь состоитъ изъ автономныхъ участковъ, на которыхъ всякое мѣстное дѣло можетъ быть рѣшено на мѣстѣ, такъ какъ во главѣ участка стоитъ лицо, вѣдущее все стороны желѣзнодорожнаго дѣла.

Переходя къ Германіи, мы вправѣ были бы ожидать такого же устройства дорогъ, какъ въ Америкѣ, потому что и Германія представляетъ изъ себя конгломератъ самоуправляющихся единицъ, хотя и подъ гегемоніей Пруссіи. И дѣйствительно, мы видимъ, что въ Пруссіи, напримѣръ (а также и въ другихъ союзныхъ государствахъ), было устройство управленій дорогъ съ автономными участками. Когда затѣмъ въ 1895 году такое устройство было уничтожено, то въ стремленіи къ малымъ сѣтямъ мы узнаемъ нѣмцевъ, создавшихъ малыя по территоріи государства.

Я перехожу теперь къ Россіи. Послѣ Франціи наша родина занимаетъ слѣдующее по порядку мѣсто по страшной государ-



ственной централизаціи, но съ той только разницею, что ни наша исторія, ни наша географія, ни наша этнографія не даютъ для этой централизаціи достаточныхъ основаній. И мы видимъ, какъ центральная власть, изнемогая подъ бременемъ централизма, не разъ пыталась внести въ него тѣ или другія поправки. Такъ создавались неоднократно и скоро отмѣнялись должности намѣстниковъ, такъ то и дѣло возникаютъ и нерѣдко такъ же быстро исчезаютъ различныя генераль-губернаторства. Всѣ эти поправки къ принципу централизма грѣшатъ тѣмъ, что онѣ не находятся ни въ какой гармоніи съ общимъ государственнымъ строемъ. Это все временныя пристройки, не согласованныя со стилемъ главнаго зданія и потому рѣжущія глазъ. Въ самомъ дѣлѣ, въ намѣстничествѣ, напримѣръ, чиновники подчинены и намѣстнику и министру, которые другъ другу не подчинены. Отсюда страшное треніе всего административнаго механизма.

Если мы обратимся къ административному устройству нашихъ желѣзныхъ дорогъ, то мы увидимъ такую же централизацію, какъ у французовъ, при протяженіи сѣтей болѣе, чѣмъ гдѣ либо (за исключеніемъ французскихъ), а если принять во вниманіе быстрый ростъ движенія на нашихъ дорогахъ, неравномѣрность этого движенія по мѣсяцамъ и по годамъ, малую культурность служащихъ, страшную неустойчивость личнаго состава, то придется признать, что администрированіе любой русской сѣти есть задача гораздо болѣе трудная, чѣмъ такая же во Франціи. Не удивительно, что и на желѣзныхъ дорогахъ ищутъ такъ или иначе облегчить бремя централизма. И вотъ мы видимъ, напримѣръ, на Сибирскихъ дорогахъ создаютъ нѣсколько помощниковъ начальника дорогъ и дѣлятъ между ними линію. Получаются аналоги намѣстниковъ и съ аналогичнымъ же послѣдствіемъ. Мѣстный начальникъ участка подчиненъ сразу и намѣстнику начальника дорогъ и министру—начальнику службы. Результаты понятны. Изъ всѣхъ попытокъ смягчить вредное вліяніе излишняго централизма нашей желѣзнодорожной организаціи единственно плодотворной нужно считать пріемъ Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной до-

роги, раздѣлившей свою сѣть на два равноправныхъ управленія. Разрубивъ такимъ образомъ гордіевъ узелъ линейнаго централизма, Московско-Виндаво-Рыбинская желѣзная дорога объ этомъ не имѣла повода жалѣть.

Въ дополненіе къ преніямъ Лондонскаго конгресса о значеніи отдѣленій приведемъ, что по этому поводу говорятъ англичане въ своей недавней (1907—1908 годахъ) парламентской анкетѣ объ организаціи Южно-Африканскихъ желѣзныхъ дорогъ. Замѣтимъ попутно, что протяженіе Южно-Африканскихъ дорогъ было въ 1906 году болѣе 10,000 километровъ, при стоимости километра отъ 125,000 до 215,000 марокъ.

Въ отчетѣ анкетной комиссіи указывается, что есть двѣ системы административной организаціи мѣстныхъ управленій: система службъ (такъ называемая французская система) и система отдѣленій (американская система).

Хотя мы уже неоднократно имѣли случай объяснять различіе между этими двумя системами, но для наглядности дадимъ поясненіе еще на одномъ примѣрѣ, взятымъ изъ другой области. Представимъ себѣ эскадру, состоящую изъ нѣкотораго числа кораблей. На каждомъ кораблѣ есть особый персоналъ для части навигаціонной, части артиллерійской и части машинной. У каждой части есть свой начальникъ. При главномъ командирѣ эскадры есть особый главный начальникъ артиллерійской части всей эскадры, тоже машинной, тоже навигаціонной. Существующая система управленія эскадрой заключается въ томъ, что на каждомъ кораблѣ есть свой командиръ, который объединяетъ всѣ специальности на своемъ кораблѣ. Главный командиръ даетъ свои распоряженія корабельнымъ командирамъ.

Но представимъ другую организацію. Командировъ на корабляхъ нѣтъ. Личный корабельный персоналъ каждой специальности подчиненъ главному начальнику этой специальности, состоящему при главномъ командирѣ. Это и будетъ система службъ, въ отличіе отъ системы отдѣленій, которой аналогиченъ случай наличія командировъ на каждомъ суднѣ. Всякій, конечно, скажетъ, что такой административной организаціи, при которой эскадренные корабли плавали бы безъ ко-

мандировъ, во флотъ быть не можетъ. Несомнѣнно, не можетъ. А на желѣзныхъ дорогахъ такая организація оказывается возможной. Линія въ нѣсколько тысячъ верстъ на всемъ своемъ протяженіи не имѣетъ кромѣ управляющаго дорогой другого лица, которое обладало бы властью объединять въ томъ или другомъ районѣ дороги всѣ отрасли желѣзнодорожнаго дѣла.

По мнѣнію англійской анкетной комиссіи, неудобства системы службъ представляются въ слѣдующемъ видѣ.

Интересы движенія, тяги и пути въ большей или меньшей степени противоположны. Службѣ движенія важно отправить грузъ, какъ можно скорѣе, не заботясь о хорошемъ использованіи паровозовъ. Напротивъ того, службѣ тяги все равно, когда грузъ будетъ отправленъ, ей важенъ правильный оборотъ паровозовъ. Столь же расходящимися бываютъ взгляды между службой пути и другими службами на способы дѣйствій станцій, сигналовъ, подъемныхъ машинъ и т. д.

Система службъ требуетъ во многихъ случаяхъ лишнихъ агентовъ. Такъ, служба тяги, пользуясь рапортами машинистовъ, ведетъ статистику пробѣга. То же дѣлаетъ и служба движенія, на основаніи рапортовъ главныхъ кондукторовъ. Еще болѣе лишняго труда по учету опозданій, такъ какъ здѣсь одна служба стремится переложить вину на другую. Комиссія приводитъ примѣръ—картинку, можно сказать, прямо съ натуры, какая перекрестная переписка можетъ возникнуть между тремя службами и какъ она въ концѣ концовъ ни къ чему не приводитъ.

Автономія службъ приводитъ къ массѣ бесполезныхъ осложнений при выработкѣ общихъ плановъ дѣйствій. То предлагаются мѣры, не осуществимыя съ технической точки зрѣнія, то ради техническихъ идеаловъ приносится въ жертву удовлетвореніе практическихъ нуждъ. Недоразумѣнія между службами не получаютъ быстрого разрѣшенія на мѣстѣ. Каждый изъ агентовъ уклоняется взять на себя отвѣтственность и тѣмъ какъ бы предрѣшить тотъ или другой образъ дѣйствій своего начальника службы и предпочитаетъ обращаться за указаніями въ службу. Тамъ вопросъ препровождается отъ одной службы

къ другой, восходить часто до управляющаго. Но иногда и здѣсь не получаетъ окончательнаго рѣшенія, и для выясненія спорнаго дѣла назначается смѣшанная комиссія изъ нѣсколькихъ лицъ, изъ которыхъ, въ сущности, дѣло знаетъ только одно. Противники этой системы указываютъ, что время на переписку тратится главнымъ образомъ высшими служащими, что эта переписка мѣшаетъ настоящей работѣ по устраненію разныхъ затрудненій, по исправленію ошибокъ, по исполненію работъ, связанныхъ съ улучшеніемъ предпріятія, и что, вообще, эта система есть главное препятствіе къ правильному ходу дѣла на желѣзныхъ дорогахъ.

Что же касается выгодъ, приписываемыхъ системѣ отдѣленій, то, по мнѣнію анкетной комиссіи, выгоды эти частью прямыя, частью косвенныя. Первыя, можетъ быть, будутъ и не велики, такъ какъ нѣтъ основанія рассчитывать на существенное сокращеніе штатовъ распорядительныхъ агентовъ. Косвенныя же выгоды, зависящія отъ уменьшенія переписки и отъ того, что агенты съ большимъ содержаніемъ могутъ заниматься своимъ главнымъ дѣломъ, нужно признать весьма значительными.

Резюмируя изложенное, анкетная комиссія приходитъ къ заключенію, что съ одной стороны система службъ стремится заключить служащихъ въ слишкомъ узкія рамки ихъ специальности, препятствующія имъ правильно оцѣнивать интересы общаго дѣла, а съ другой—преимущества системы отдѣленій заключаются въ томъ, что каждый агентъ, отъ высшаго и до сравнительно скромнаго, поставленъ въ такія условія, при которыхъ онъ невольно занимается всѣми сторонами желѣзнодорожной администраціи, чѣмъ обеспечивается хозяйственность въ веденіи дѣла. Всякій начальникъ отдѣленія или даже участка отвѣтствененъ за весь ходъ дѣла въ его районѣ. Его донесенія сравниваются съ донесеніями его сосѣда и по полученнымъ результатамъ судятъ того и другого. Слѣдовательно, онъ получаетъ отовсюду побужденія къ тому, чтобы наилучшимъ образомъ обеспечить службу во всѣхъ отношеніяхъ, не принося въ жертву ни паровозовъ сборамъ за перевозки, ни пути тяжелымъ паровозамъ, но всюду выбирать такія рѣше-

нія, которыя въ общемъ даютъ наилучшіе результаты. Эта организація, по мнѣнію ея сторонниковъ, не только даетъ лучшую гарантію экономіи, но и захватываетъ собой всего служащаго цѣликомъ. Она должна породить новую генерацію желѣзнодорожниковъ, познанія которыхъ не будутъ ограничиваться одной службой, но будутъ простираться на всѣ элементы желѣзнодорожнаго управленія. Эксплоатація желѣзныхъ дорогъ скоро будетъ разсматриваться, какъ особая ученая профессія, и получаемые результаты будутъ въ томъ случаѣ лучше, когда большинство старшихъ служащихъ будутъ разсматриваться какъ люди техники, а уже затѣмъ какъ чиновники желѣзнодорожнаго вѣдомства. Однимъ словомъ, сторонники системы отдѣленій утверждаютъ, что одно изъ главныхъ ея преимуществъ заключается въ томъ, что она поднимаетъ общій уровень трудоспособности желѣзнодорожнаго персонала \*).

---

\*) Проектъ системы отдѣленій въ примѣненіи къ русскимъ желѣзнымъ дорогамъ намѣченъ въ моемъ докладѣ «Къ вопросу объ административной организаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ».

### **Основы необходимой реорганизации желѣзнодорожныхъ установленийъ въ Россіи.**

Высшее руководство желѣзнодорожнымъ дѣломъ, въ цѣляхъ направленія его въ соотвѣтствіи съ пользами общественными, принадлежитъ почти во всѣхъ странахъ одному министру. Имя этому министру бываетъ въ разныхъ странахъ разное. Иногда, какъ въ Австріи, онъ называется министромъ желѣзныхъ дорогъ. Чаше всего, какъ во Франціи, Пруссіи, Англій, его именуютъ министромъ общественныхъ работъ. Изрѣдка онъ называется министромъ торговли или финансовъ, еще рѣже, какъ въ маленькихъ нѣмецкихъ государствахъ, министромъ двора или даже иностранныхъ дѣлъ. Но есть двѣ большія страны, которыя представляютъ собой исключеніе изъ этого общаго правила. Это—Сѣверо-Американскіе Соединенные Штаты и Россія. Первая страна является исключеніемъ въ томъ отношеніи, что тамъ совсѣмъ нѣтъ такого министра, которому было бы предоставлено какое бы то ни было руководство желѣзнодорожнымъ дѣломъ. Вторая страна—Россія, представляетъ исключеніе потому, что въ ней руководство желѣзнодорожнымъ дѣломъ принадлежитъ не одному министру, а тремъ: путей сообщенія, финансовъ и государственнаго контроля.

Это, нигдѣ не встрѣчающееся, расчлененіе желѣзнодорожнаго дѣла, представляющаго по существу своему единый цѣлостный организмъ, не оправдывается ни логическими разсужденіями, ни практическими послѣдствіями, не оправдывается ни *a priori*, ни *a posteriori*. Если каждый изъ трехъ министровъ имѣетъ право активнаго вліянія на ту или другую часть желѣзнодорожнаго дѣла, то ни одинъ изъ нихъ не можетъ

быть отвѣтственнымъ за общій ходъ желѣзнодорожнаго дѣла, взятаго въ его цѣломъ.

Выдѣленіе тарифнаго дѣла въ вѣдѣніе министерства финансовъ совсѣмъ не вытекаетъ изъ сущности тарифныхъ сборовъ. Тарифъ—не налогъ. Тарифъ есть плата за услуги, опредѣляемая съ одной стороны стоимостью этой услуги для желѣзной дороги, а съ другой, цѣнностью этой услуги для того, кто ею пользуется. Если тарифъ будетъ ниже собственной стоимости перевозки, онъ принесетъ прямой убытокъ желѣзной дорогѣ. Если онъ будетъ выше той цѣнности, которая оказывается перевозкой кліенту, онъ убьетъ перевозку. Умѣть взять съ каждой перевозки то, что она можетъ дать и не требовать ни отъ одной перевозки болѣе того, что она способна уплатить, есть та тарифная задача, правильное разрѣшеніе которой доступно только учрежденію, непосредственно завѣдующему эксплуатаціей желѣзной дороги. Только ближайшее внимательное изученіе вліянія на ростъ движенія и на расходы и доходы дороги, оказываемаго тѣмъ или другимъ тарифомъ, даетъ базу для оцѣнки цѣлесообразности существующихъ тарифовъ и для построенія новыхъ. Вотъ почему всюду выработка тарифовъ лежитъ на мѣстныхъ управленіяхъ самихъ желѣзныхъ дорогъ, а центральнымъ желѣзнодорожнымъ управленіямъ въ тарифномъ дѣлѣ принадлежитъ въ однихъ странахъ лишь контроль, въ нѣкоторыхъ, кромѣ того, санкція.

Не касаясь объема правъ, которыми располагаетъ государственная власть въ Россіи, въ отношеніи руководства желѣзнодорожными тарифами, нужно признать, что кормило этого руководства должно быть въ министерствѣ, вѣдающемъ эксплуатаціей желѣзныхъ дорогъ, потому что только здѣсь могутъ концентрироваться всѣ тѣ знанія мельчайшихъ мѣстныхъ условій, относящихся до желѣзной дороги и ея перевозокъ, безъ которыхъ немислима правильная тарификація, эластично приспособляющаяся къ непрестанно измѣняющимся требованіямъ жизни.

Возраженія, что въ вѣдомствѣ путей сообщенія нѣтъ людей, свѣдущихъ въ вопросахъ финансовыхъ и экономическихъ, зна-

не которыхъ также необходимо при разрѣшеніи тарифныхъ задачъ, не выдерживаетъ критики. Свѣдущія лица всегда оказываются тамъ, гдѣ на нихъ есть спросъ. Военная специальность, по существу своему, ничего не имѣетъ общаго со специальностью юридической, однако военное министерство не передаетъ своихъ судебныхъ дѣлъ на разрѣшеніе судебныхъ установленій министерства юстиціи, а имѣетъ обширную организацію юридической части въ собственномъ своемъ составѣ. Когда морскому вѣдомству являлась нужда въ специалистахъ по постройкѣ портовъ, оно также не передавало портовыхъ работъ въ вѣдѣніе министерства путей сообщенія, а приглашало къ себѣ на службу инженеровъ путей сообщенія, и въ составѣ морского министерства оказывалось столько специалистовъ по портамъ, сколько въ нихъ было надобности.

Затѣмъ, обратное возвращеніе тарифнаго дѣла въ лоно путейскаго вѣдомства вовсе не должно собой знаменовать какого либо поворота въ самой тарифной политикѣ, или хотя бы въ общемъ режимѣ руководства тарифомъ. Все дѣло сводится къ тому, что тарифное дѣло сосредоточивается тамъ, гдѣ оно будетъ лучше обслужено, гдѣ къ нему протянутся тысячи нитей, чтобы связать его съ тѣми мѣстными условіями, которымъ въ большинствѣ случаевъ принадлежитъ рѣшающее слово въ вопросѣ о назначеніи платъ за желѣзнодорожныя перевозки.

Столь же мало объяснимо и нахожденіе въ составѣ министерства финансовъ комиссіи по новымъ дорогамъ. Если нельзя не признать за министромъ финансовъ права рѣшающаго голоса по вопросу о томъ, строиться той или другой дорогѣ распоряженіемъ казны или частнаго общества, а въ послѣднемъ случаѣ при какомъ содѣйствіи со стороны казны, то вся экономическая, финансовая и техническая разработка вопроса должна составлять заботу того вѣдомства, на которомъ лежитъ обязанность послѣдующей эксплуатаціи или надзора за такою, т. е. на вѣдомствѣ путей сообщенія.

Но само по себѣ сосредоточеніе желѣзнодорожнаго дѣла въ рукахъ одного министерства не разрѣшаетъ еще всей проблемы организаціи желѣзнодорожныхъ установленій. Нужно, чтобы



на это министерство была возложена полная отвѣтственность за результатъ желѣзнодорожнаго дѣла, а для этого вѣдомство должно пользоваться не менѣе полной самостоятельностью въ кругѣ своего вѣдѣнія и слѣдовательно быть свободно отъ вмѣшательства въ свои внутреннія дѣла другихъ вѣдомствъ. Участіе представителей другихъ вѣдомствъ въ учрежденіяхъ министерства путей сообщенія возможно допустить только на началахъ совѣщательныхъ, мнѣнія этихъ представителей должны выслушиваться по дѣламъ, соприкасающимся съ интересами ихъ вѣдомствъ, только какъ мнѣнія экспертовъ, съ которыми считаются, но которыя для рѣшеній обязательной силы имѣть не должны. Вмѣшательство представителей, на примѣръ, министерства финансовъ въ дѣла министерства путей сообщенія, подъ тѣмъ предлогомъ, что тотъ или другой способъ желѣзнодорожной эксплуатаціи оказываетъ большое вліяніе на государственную казну, которая находится на попеченіи финансоваго вѣдомства, явно не имѣетъ оправданія. Въ сферѣ государственнаго управленія нѣтъ ни одного сколько нибудь важнаго дѣла, вліяніе котораго не распространялось бы сразу на области нѣсколькихъ вѣдомствъ. Отъ правильной, на примѣръ, постановки полицейскаго надзора зависитъ въ значительной степени успѣхъ дѣятельности министерствъ: юстиціи, финансовъ, путей сообщенія, но если бы какое либо стороннее вѣдомство вздумало требовать активнаго участія въ направленіи полицейской службы, ему министръ внутреннихъ дѣлъ несомнѣнно сказалъ бы: руки прочь! Къ сожалѣнію, министры путей сообщенія давно забыли, что по закону они главные начальники своего вѣдомства, и что внутри послѣдняго не должно быть мѣста никакимъ рѣшающимъ дѣйствіямъ представителей другихъ вѣдомствъ.

Нигдѣ не слыханное и находящееся въ полномъ противорѣчій съ общимъ устройствомъ министерствъ проникновеніе междувѣдомственнаго вліянія въ сферу дѣятельности министерства путей сообщенія объясняется стремленіемъ парализовать ту разрозненность въ дѣйствіяхъ высшихъ распорядительныхъ органовъ, которая вопреки закону вошла въ обиходъ

высшей администраціи въ послѣднее двадцатипятилѣтіе, предшествовавшее введенію новаго государственнаго строя. Комитетъ министровъ былъ безъ вліянія. Государственный совѣтъ представлялъ изъ себя механизмъ со слишкомъ большимъ моментомъ инерціи. Министры старались обходиться безъ того и другого учрежденія. Въ результатѣ ни одинъ министръ не былъ застрахованъ отъ сюрприза, который ему могъ поднести другой министръ въ сферѣ интересовъ, лежащей на грани обоихъ вѣдомствъ. Отсюда понятно стремленіе къ организаціи на территоріи чужого вѣдомства не только развѣдочной службы, но и сильныхъ операціонныхъ отрядовъ, способныхъ парализовать всякую почему либо нежелательную инициативу.

Нынѣ, когда правительство объединено, когда каждое важное, имѣющее общее значеніе, распоряженіе отдѣльнаго министра проходитъ черезъ цензуру совѣта министровъ, участіе въ дѣлахъ одного вѣдомства представителей другого, какъ это совершенно вѣрно отмѣтилъ графъ Витте въ своей рѣчи въ государственномъ совѣтѣ, никакого оправданія уже не имѣетъ.

Практикующійся въ послѣднее тридцатилѣтіе порядокъ вмѣшательства чужихъ вѣдомствъ въ дѣла министерства путей сообщенія деморализовалъ послѣднее, снялъ съ него нравственную отвѣтственность за успѣхъ ввѣреннаго дѣла, отвлекъ его трудовую энергію отъ настоящаго дѣла, заставилъ растрачивать ее на борьбу съ многовѣдомственнымъ вліяніемъ. Вѣчная угроза правомъ veto, приостанавливающимъ рѣшеніе въ дѣлахъ, страдающихъ отъ промедленія, или даже неотложныхъ, обратила руководящее дѣломъ вѣдомство на путь непрестанныхъ компромиссовъ и полумѣръ, дала перевѣсъ мнѣніямъ людей, за дѣло не отвѣчающихъ и спеціалистами въ немъ не являющихся, возвела въ систему, что бѣльшимъ вліяніемъ на ходъ дѣла пользуется менѣе свѣдущій и менѣе опытный.

Только при сосредоточеніи желѣзнодорожнаго дѣла во всей его цѣлости въ одномъ вѣдомствѣ явится возможность выдѣлить самостоятельный бюджетъ желѣзныхъ дорогъ, что считается весьма важнымъ для оцѣнки систематичности и хозяйственности эксплуатаціи желѣзнодорожной сѣти. Но пока до-

ходы дорогъ лежать въ исключительной сферѣ вліянія министра финансовъ, а расходами вѣдаетъ министръ путей сообщенія, при вѣскомъ участіи министра финансовъ и государственнаго контролера, до тѣхъ поръ было бы совершенно бесполезно имѣть выдѣленный бюджетъ, потому что тотъ или другой конечный результатъ эксплуатаціи нынѣ является функціей трехъ независимыхъ переменныхъ, и кому изъ нихъ принадлежитъ роль положительная, а кому отрицательная, это всегда остается тайной.

Соединеніе желѣзнодорожнаго дѣла въ одномъ самостоятельномъ вѣдомствѣ, при всей очевидности пользы такой реформы, при всей ея неотложности, встрѣчаетъ непримиримую оппозицію въ междувѣдомственныхъ нѣдрахъ, въ глубинѣ которыхъ, несомнѣнно, сокрыты не одни принципы, но также и личные самолюбія, а, можетъ быть, и эгоистическія цѣли.

Вотъ почему надежда, что желѣзнодорожныя установленія получатъ цѣлесообразную организацію, можетъ основываться лишь на томъ, насколько удастся привлечь къ этому вопросу, въ качествѣ суперъ-арбитровъ, вліятельныя общественныя группы.

Только общественное мнѣніе можетъ произнести справедливый приговоръ такому положенію дѣла, когда желѣзныя дороги, эти жизненныя артеріи всей страны, благодаря многовѣдомственной опекаѣ, въ дѣйствительности оказываются вещью, не имѣющей хозяина.

Только общественное мнѣніе не заинтересовано въ томъ, чтобы скрывать, что опека трехъ министровъ является отрицательнымъ факторомъ въ дѣлѣ прогресса желѣзнодорожнаго хозяйства, что междувѣдомственный актъ не спасаетъ ни отъ какихъ злоупотребленій, такъ какъ онъ есть наиболѣе непроницаемая завѣса надъ всякимъ уклоненіемъ отъ закона. Междувѣдомственный актъ—это амнистія возможному преступленію, индульгенція за вольные и невольные грѣхи. При этомъ валюта междувѣдомственнаго акта тѣмъ ниже падаетъ, чѣмъ большее участіе въ распорядительныхъ функціяхъ принимаетъ государственный контроль, ибо контроль, который контролируетъ

самъ себя, не есть истинный контроль, а есть только симуляція контроля.

Уже одна общественная группа успѣла высказаться по поводу необходимости единства въ управленіи желѣзными дорогами.

Въ запискѣ совѣта съѣздовъ представителей промышленности и торговли 6 Октября 1907 года говорится по этому поводу слѣдующее. «Желѣзнодорожное хозяйство страны, какъ крупнѣйшая коммерческая операція государства, должно быть сосредоточено въ рукахъ единого и недѣлимого хозяина. Посему, либо Министерство Путей Сообщенія должно быть упразднено, съ передачей всѣхъ его функцій въ Министерство Финансовъ, либо изъ сего послѣдняго должны быть переведены въ Министерство Путей Сообщенія тарифныя и прочія желѣзнодорожныя учрежденія. Одинаково въ Министерствѣ Путей Сообщенія должно быть сосредоточено и управленіе портами, являющимися по существу, лишь конечными желѣзнодорожными станціями».

Мы также не придаемъ особаго значенія тому, въ какомъ именно вѣдомствѣ должно находиться желѣзнодорожное дѣло, по воссоединеніи его разрозненныхъ въ настоящее время частей. *Вопросъ этотъ—второстепенный.* Пусть это будетъ, если нужно, въ министерствѣ финансовъ, или въ министерствѣ торговли и промышленности, пусть наконецъ, въ вѣдомствѣ государственнаго коннозаводства. И въ послѣднемъ случаѣ желѣзныя дороги будутъ въ выигрышѣ, по сравненію съ нынѣшнимъ ихъ положеніемъ тріединого вѣдѣнія.

Но если считать первый вопросъ о принадлежности желѣзнодорожнаго дѣла одному вѣдомству рѣшеннымъ въ положительномъ смыслѣ, то второй вопросъ, въ какомъ именно вѣдомствѣ желѣзныя дороги должны состоять, не представляетъ большой сложности. Слишкомъ очевидно, что какъ министерство финансовъ, такъ и министерство торговли и промышленности, каждое по своему заинтересовано въ *известномъ* направленіи желѣзнодорожнаго дѣла. Министерство финансовъ—въ томъ, чтобы дороги давали какъ можно больше сверхъ—дивиденда или,

по крайней мѣрѣ, требовали какъ можно меньше приплатъ. Министерство торговли—въ томъ, чтобы дороги какъ можно дешевле возили. Уже одно сопоставленіе этихъ интересовъ показываетъ и противоположность ихъ, и односторонность. Интересы министерства путей сообщенія, заключающіеся въ благоустройствѣ и *развитіи* желѣзныхъ дорогъ, не будучи тождественными въ отдѣльности ни съ интересами министерства финансовъ, ни съ интересами министерства торговли и промышленности, требуютъ того промежуточнаго рѣшенія, при которомъ наилучшимъ образомъ удовлетворялись бы интересы общегосударственные.

Считая *conditio sine qua non* правильной организаціи, что все желѣзнодорожное дѣло возсоединится снова въ одномъ вѣдомствѣ—въ министерствѣ путей сообщенія, посмотримъ, на какихъ основаніяхъ дѣло это должно распредѣлиться внутри разныхъ учрежденій вѣдомства.

Совершенно вѣрно, что нельзя дѣлить установленія, вѣдающія желѣзными дорогами, по внѣшнимъ признакамъ принадлежности дорогъ казнѣ или частнымъ обществамъ. Но также совершенно несомнѣнно, что въ отношеніяхъ государства къ желѣзнымъ дорогамъ есть два отличныя другъ отъ друга начала: публично-правовое и частно-правовое. И казенныя дороги, и частныя, только тѣмъ другъ отъ друга и отличаются, что въ то время какъ въ отношеніи государства къ дорогамъ той или другой категоріи публично-правовое начало всегда обязательно, начало частно-правовое, всегда имѣющее мѣсто въ отношеніи государства къ дорогѣ казенной, въ примѣненіи къ частной можетъ и отсутствовать.

Публично-правовое начало въ отношеніи государства къ желѣзной дорогѣ вытекаетъ изъ того факта, что самое существованіе каждой отдѣльной желѣзной дороги обязано особому вмѣшательству государственной власти, въ силу котораго, въ нарушеніе общихъ правъ частной собственности, въ распоряженіе соорудителей желѣзной дороги отходить необходимая для сего территория.

Въ вознагражденіе за это чрезвычайное содѣйствіе госу-

дарство требуетъ, чтобы эксплуатація желѣзной дороги совершалась сообразно съ видами пользы общественной.

Такое требованіе должно предъявляться одинаково какъ къ дорогамъ казеннымъ, такъ и къ частнымъ.

Въ силу другого начала, частно-правового, желѣзная дорога разсматривается какъ частная собственность (хотя бы и на правахъ временнаго владѣнія), изъ которой хозяинъ можетъ извлекать лично для себя возможно большую пользу. Право извлеченія хозяйской пользы, какъ въ случаѣ дорогъ частныхъ, такъ и казенныхъ, можетъ сопровождаться нарушеніемъ интересовъ общественныхъ.

Что при эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ интересы общественные и хозяйскіе находятся во многихъ случаяхъ въ непримиримомъ противорѣчьи—всякому извѣстно. Если бы можно было скинуть со счета пользу общественную, то для хозяевъ желѣзныхъ дорогъ открылся бы неизсякаемый источникъ всяческой экономіи. Тутъ было бы и сокращеніе числа пассажирскихъ поѣздовъ, въ ущербъ безпересадочнымъ сообщеніямъ и удобству узловыхъ согласованій, и прекращеніе всякаго движенія во время сильныхъ мятелей, и отмѣна ежедневнаго движенія на малодѣятельныхъ участкахъ и пр. и т. п.

Противорѣчіе интересовъ общественныхъ и хозяйскихъ обязываетъ государственную власть такъ организовать желѣзнодорожное управленіе, чтобы тѣ и другіе интересы получали возможно полное удовлетвореніе. А это возможно лишь тогда, когда попеченіе о каждой категоріи интересовъ будетъ возложено на разныя учрежденія одного вѣдомства.

И такъ, въ составѣ министерства путей сообщенія должно быть отдѣльное учрежденіе, стоящее на стражѣ интересовъ общественныхъ, по скольку они затронуты желѣзнодорожной эксплуатаціей, и отдѣльное учрежденіе, осуществляющее хозяйскія функціи на дорогахъ казенныхъ и на тѣхъ изъ частныхъ, въ эксплуатаціи которыхъ казна матеріально заинтересована. Эти два учрежденія должны быть непременно отдѣльныя потому, что только при этомъ условіи каждая сторона желѣзнодорожнаго дѣла, государственная и коммерческая, дѣйстви-

тельно найдеть для себя наибольшее удовлетвореніе. При соединеніи же функцій хозяйственнаго веденія и государственнаго надзора въ одномъ учрежденіи, развитіе однѣхъ функцій въ ущербъ другимъ всегда возможно.

Учрежденіе, осуществляющее государственныя функціи въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ (назовемъ его главнымъ управленіемъ желѣзныхъ дорогъ), разумѣется, по рангу своему должно стоять выше учрежденія съ функціями хозяйственными и послѣднее должно быть подконтрольно первому. Что же касается этого втораго учрежденія, то по обширности задачъ, на него возлагаемыхъ, совершенно, какъ показываетъ опытъ, не разрѣшимыхъ въ одномъ центральномъ учрежденіи, нынѣ буквально задавленномъ дѣлами, лежащими въ немъ безъ движенія по нѣсколькимъ лѣтамъ, нужно признать, что безъ созданія окружныхъ или районныхъ правленій въ вопросѣ объ эксплуатаціи сѣти въ 65,000 верстъ обойтись невозможно.

Когда поднимается вопросъ объ организаціи желѣзнодорожныхъ округовъ, то обычное противъ нихъ возраженіе заключается въ томъ, что округа были въ Пруссіи и за непригодностью въ 1895 году были уничтожены. Все это дѣйствительно вѣрно, но нужно разобратъся, какіе были округа въ Пруссіи, почему они оказались непригодными, и тѣ ли условія нынѣ въ Россіи, а потому можно ли аргументировать, что и намъ округа не подойдутъ.

Когда въ 1895 году въ Пруссіи были уничтожены округа, то сѣть прусскихъ желѣзныхъ дорогъ равнялась 24,000 верстъ, дѣлилась на 11 округовъ (правильнѣй управленій), которыя въ свою очередь дѣлились на 75 управленій (правильнѣе автономныхъ отдѣленій). Такимъ образомъ среднее протяженіе округа въ Пруссіи было около 2,000 верстъ, а управленія около 300 верстъ. Дѣленіе черезчуръ дробное и не приходится удивляться, если оно оказалось неудачнымъ. Какъ извѣстно, реформой 1895 года 11 округовъ были замѣнены 20 управленіями.

Совсѣмъ инныя условія въ Россіи. Сѣть желѣзныхъ дорогъ достигла уже 65,000 верстъ, т. е. почти втрое больше прусской 1895 года. Если бы взять за образецъ прусскій масштабъ для

округовъ, то таковыхъ получилось бы числомъ до 30, а управленій болѣе 200. Никто ничего подобнаго не предлагалъ и не предлагаетъ. Первый подавшій мысль объ округахъ министръ финансовъ Вышнеградскій рекомендовалъ создать три округа, затѣмъ князь Хилковъ проектировалъ округа по 3,500 верстъ казенныхъ дорогъ въ каждомъ. Бывшій директоръ департамента Сумароковъ проектировалъ округа около 6,000 верстъ. Комиссія В. В. Салова въ 1894 году проектировала три округа отъ 6,000 до 8,000 верстъ протяженіемъ, но не называя ихъ этимъ именемъ и помѣщая ихъ не на мѣстахъ, а въ С.-Петербургѣ. Наконецъ, въ литературѣ встрѣчаются слѣдующія еще предположенія объ округахъ. Въ 1903 году инженеръ Гущинъ предлагалъ созданіе трехъ округовъ. Въ 1908 году инженеръ Н. С. Островскій весьма убѣдительно доказывалъ неизбежность при нашихъ условіяхъ перехода къ окружной (раіонной) системѣ и намѣчалъ четыре раіонныхъ управленія, протяженіемъ до 10,000 верстъ казенныхъ дорогъ въ каждомъ.

Задача, которую слѣдуетъ возложить на правленіе округа, можетъ быть представлена въ видѣ слѣдующей директивы: «извлекать изъ желѣзныхъ дорогъ округа возможно больше доходовъ, производя при этомъ какъ можно меньше расходовъ и ни въ чемъ не нарушая дѣйствующихъ законовъ и правительственныхъ распоряженій». Для того же, чтобы дѣятельность окружнаго или раіоннаго правленія, сверхъ того, отвѣчала и пользамъ общественнымъ, въ составѣ правленія вводится представитель главнаго управленія желѣзныхъ дорогъ, на обязанности котораго, въ случаѣ слишкомъ большаго увлеченія правленія хозяйскими цѣлями, напоминать о необходимости вернуться на путь признанія нуждъ общественныхъ, и въ случаѣ неуспѣха такого напоминанія, докладывать о томъ главному управленію желѣзныхъ дорогъ.

И такъ, вся хозяйственная сторона эксплуатаціи группы казенныхъ желѣзныхъ дорогъ принадлежитъ безраздѣльно попеченію раіоннаго правленія. Въ этомъ отношеніи правленіе имѣетъ надъ собой только одного начальника—самого министра. Главное управленіе желѣзныхъ дорогъ касательства



къ хозяйственной сторонѣ не имѣеть. Министръ для районнаго правленія то же, что собраніе акціонеровъ для правленія частной дороги. Въ отношеніи хозяйственныхъ дѣлъ районныхъ правленій главное управленіе желѣзныхъ дорогъ играетъ роль простой канцеляріи при министрѣ, въ которой ведутся дѣла, восходящія отъ правленій къ министру и нисходящія обратно. Въ группу дорогъ округа входят не только казенныя дороги, но и тѣ изъ частныхъ, въ эксплуатаціи которыхъ казна денежно заинтересована, а такъ какъ подъ это условіе нынѣ подходятъ всѣ частныя дороги, то, стало быть, исключеній никакихъ и не будетъ. Районное правленіе входитъ въ хозяйственную сторону частныхъ дорогъ, по скольку вмѣшательство казны въ хозяйство частныхъ дорогъ предусмтрѣно уставами послѣднихъ и общими законами, т. е. въ томъ же масштабѣ, въ какомъ это имѣеть мѣсто нынѣ со стороны управленія желѣзныхъ дорогъ. Постройка новыхъ дорогъ осуществляется также хозяйственнымъ распоряженіемъ окружнаго правленія.

Порядокъ рѣшенія дѣлъ въ правленіи коллегіальный для болѣе важныхъ, принципиальныхъ дѣлъ, и единоличный начальника правленія—для менѣе важныхъ, текущихъ. Членами правленія являются начальники главныхъ отдѣловъ правленія: общаго, техническаго, эксплуатаціоннаго, коммерческаго, матеріальнаго, финансоваго. Кромѣ того въ составѣ правленія находится инспекторъ министерства, считающійся представителемъ главнаго управленія желѣзныхъ дорогъ. Его обязанность наблюдать за исполненіемъ законовъ и распоряженій правительства, а равно слѣдить, чтобы хозяйственныя цѣли осуществлялись не въ ущербъ справедливыхъ интересовъ публики. Въ случаѣ замѣченныхъ членомъ-инспекторомъ нарушеній со стороны самого правленія или подчиненныхъ ему управленій дѣйствующихъ законовъ или правительственныхъ распоряженій, членъ-инспекторъ обращаетъ на это вниманіе правленія, а въ случаѣ безрезультатности этой мѣры доноситъ на усмотрѣніе главнаго управленія желѣзныхъ дорогъ. Инспекторъ участвуетъ въ качествѣ непремѣннаго члена, но только съ правомъ совѣщательнаго голоса, во всѣхъ засѣда-

ніяхъ правленія. Имѣть право осмотра линій и ознакомленія со всѣмъ дѣлопроизводствомъ. Въ вопросахъ, разсматриваемыхъ правленіемъ, если съ ними связана безопасность движенія, имѣть право veto. Само собою разумѣется, что на инспектора не должно возлагать утвержденіе какихъ либо техническихъ проектовъ, такъ какъ подобная задача свела бы инспектора съ пути надзора за закономѣрностью на скользкій путь надзора за цѣлесообразностью. Право санкціи техническихъ проектовъ предполагаетъ наличность соотвѣтственной технической компетенціи, а послѣдняя не есть атрибутъ правительственной власти, а есть синонимъ знанія и опытности. Вотъ почему фактъ назначенія извѣстнаго лица на ту или другую желѣзнодорожную техническую должность eo ipso предполагаетъ и признаніе за нимъ извѣстнаго объема технической компетенціи и дѣлаетъ излишней передачу утвердительнаго штампа инспекторскому надзору.

Для исполненія возложенныхъ на инспектора обязанностей въ его распоряженіи можетъ быть соотвѣтственный штатъ служащихъ. вмѣстѣ съ тѣмъ начальники дорогъ и управляющіе, сохраняя свои техническія права по утвержденію проектовъ и инструкцій, должны быть освобождены отъ инспекторскихъ функцій, дабы имѣть развязанными руки въ дѣлѣ преслѣдованія цѣлей хозяйственныхъ.

Главное управленіе желѣзныхъ дорогъ будетъ совмѣщать въ себѣ предметы вѣдѣнія нынѣшнихъ управленія желѣзныхъ дорогъ и управленія по сооруженію, за исключеніемъ хозяйственно-исполнительныхъ частей, цѣликомъ отходящихъ къ раіоннымъ правленіямъ, и предметы вѣдѣнія нынѣшняго департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, подлежащаго передачѣ изъ министерства финансовъ въ министерство путей сообщенія.

Въ составѣ главнаго управленія долженъ заключаться отдѣлъ инспекціи, объединяющій собой дѣйствія раіонныхъ инспекторовъ. Никакой сверхъ того при министрѣ инспекціи быть не должно.

Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, совѣтъ по тарифнымъ дѣламъ, а равно и раіонные комитеты по массовымъ пере-

возкамъ реформируются на слѣдующихъ основаніяхъ. При каждомъ районномъ правленіи учреждается районный совѣтъ, состоящій подъ предсѣдательствомъ начальника районнаго правленія, изъ членовъ правленія, включая инспектора, и представителей министерствъ: финансовъ, земледѣлія, торговли и промышленности, государственнаго контроля, представителей земствъ, городовъ, торговли, промышленности, сельскаго хозяйства и частныхъ дорогъ, входящихъ въ районъ. Постановленія совѣта имѣютъ чисто совѣщательное значеніе. Предметъ вѣдѣнія: грузовыя очереди, тарифы, развитіе и улучшеніе линій, измѣненія законовъ и распоряженій, касающихся желѣзныхъ дорогъ, постройка новыхъ дорогъ. Вопросы вносятся въ совѣтъ начальникомъ районнаго управления или по инициативѣ самого совѣта. Тѣ постановленія, исполненіе которыхъ находится въ предѣлахъ власти правленія, послѣднимъ приводятся въ исполненіе или отвергаются. Всѣ же прочія постановленія, во всякомъ случаѣ, съ заключеніемъ правленія, направляются въ главное управление желѣзныхъ дорогъ.

При министерствѣ также учреждается центральный совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, подъ предсѣдательствомъ министра, вице - предсѣдательствомъ—начальника управления желѣзныхъ дорогъ, въ составѣ представителей тѣхъ же вѣдомствъ (министерства путей сообщенія въ томъ числѣ) и общественныхъ группъ, какъ и районные совѣты. Кругъ вѣдѣнія центрального совѣта тотъ же, что и районныхъ совѣтовъ. Такимъ образомъ, всѣ общіе вопросы, касающіеся измѣненія тарифовъ, законовъ, правилъ, усиленія или постройки линій, а равно и вопросы, хотя текущаго характера, но захватывающіе интересы болѣе чѣмъ одного районнаго правленія, разсматриваются въ двухъ совѣщательныхъ инстанціяхъ—мѣстной и центральной. Затѣмъ та часть нынѣшнихъ комитетовъ по массовымъ перевозкамъ, которая имѣетъ распорядительныя функціи, сливается съ коренными распорядительными учрежденіями, а именно: управленіе дѣлами районнаго комитета съ районнымъ правленіемъ, центральный комитетъ съ главнымъ управленіемъ желѣзныхъ дорогъ.

Что касается числа районных правлений, то это вопрос уже детальный. Повидимому, число их могло бы равняться числу нынѣ существующихъ районныхъ комитетовъ, т. е. шести или семи. Слѣдовательно, среднее протяженіе дорогъ казенныхъ и частныхъ въ одномъ районѣ правленія равнялось бы 9,000 верстъ.

Переходя теперь къ организаціи мѣстныхъ управленій, надлежитъ повторить то, что говорилось выше неоднократно. Протяженіе сѣтей, ввѣренныхъ одному управленію, и организація такового не находятся въ надлежащемъ соотвѣтствіи. Нужно или уменьшить протяженіе дорогъ одного управленія, или реорганизовать на новыхъ началахъ сама управленія.

Если Пруссія въ 1895 году нашла необходимымъ раздѣлить свою сѣть между управленіями, съ протяженіемъ въ среднемъ 1,200 верстъ на каждое, то, принимая во вниманіе меньшую культурность и устойчивость нашего низшаго служебнаго персонала, большую неравномѣрность движенія, болѣе тяжелыя климатическія условія, наконецъ предстоящій естественный ростъ каждой сѣти, при перегруппировкѣ линій намъ нужно придерживаться меньшей средней нормы, взявъ для нея не болѣе 1,000 верстъ. Такимъ образомъ, въ каждомъ правленіи было бы примѣрно по шести управленій. Въ то же время не слѣдуетъ стѣснять частныя дороги въ способахъ осуществленія лучшей организаціи. Въ частности слѣдуетъ предоставить частнымъ дорогамъ право, если онѣ пожелаютъ, вводить систему организаціи съ отдѣленіями, какъ такую, которая признается многими (напр., англійской парламентской анкетной желѣзнодорожной комиссіей) имѣющей неоспоримыя преимущества передъ организаціей по системѣ службъ и которая допускаетъ увеличеніе протяженія сѣти, ввѣренной одному управленію, до весьма широкихъ размѣровъ.

Въ заключеніе нѣсколькими штрихами попытаюсь провести параллель между тѣмъ, что должно быть, и тѣмъ, что есть.

Должно быть: хозяинъ (въ лицѣ казны или частнаго общества, безразлично) управляетъ желѣзной дорогой въ своихъ

хозяйскихъ цѣляхъ, а государственная власть неукоснительно слѣдитъ за тѣмъ, чтобы при этомъ не нарушались интересы общественныя.

Но авторитетнѣйшій интерпретаторъ закона 89 года С. Ю. Витте сказалъ: министру путей сообщенія—благоустройство, а министру финансовъ—хозяйство.

Отсюда получилось: государственная власть управляетъ дорогой, а хозяинъ имѣетъ надъ этой властью надзоръ, чтобы она, преслѣдуя цѣли общественныя, не нарушала интересовъ хозяйскихъ.

Интересы порядка низшаго вознесены надъ интересами высшаго. Вмѣстѣ съ тѣмъ интересы по существу дѣйствительныя (хозяйскіе) фактически обречены на бездѣйствіе. Напротивъ того, что должно быть лишь безстрастнымъ надзоромъ—вовлечено въ самый круговоротъ дѣйствій.

Гдѣ нѣтъ единой руководящей идеи, тамъ не бываетъ и единства дѣйствій.

Хаосъ идей можетъ родить только хаосъ дѣлъ.

Безсистемность и безхозяйственность—законныя дѣти формулы: министру путей сообщенія—благоустройство, министру финансовъ—хозяйство.

Благоустройство и хозяйство желѣзныхъ дорогъ нельзя дѣлить между разными вѣдомствами, какъ нельзя сливать ихъ и въ одномъ учрежденіи. Они по существу своему нераздѣльны и неслитны.

Австрийский железнодорожный статутъ 1854 года.

I. Общее раздѣленіе управительственныхъ органовъ по администраціи желѣзныхъ дорогъ.

*Высшее управленіе всѣми железнодорожными дорогами сосредоточено въ министерствѣ желѣзныхъ дорогъ.*

§ 1. Во вновь учрежденномъ министерствѣ желѣзныхъ дорогъ сосредоточивается высшее руководство и надзоръ со стороны правительства за железнодорожными дорогами во всѣхъ областяхъ Австріи, высшее управленіе железнодорожными дорогами, эксплуатированными правительствомъ за свой счетъ или за счетъ частныхъ предпринимателей, на Боденскомъ озерѣ, равно какъ и высшее управленіе железнодорожными дорогами, находящимися въ распоряженіи правительства.

ПРИЛОЖЕНІЯ.

Общія права и обязанности министерства желѣзныхъ дорогъ соответствуютъ кругу дѣятельности, установленному для министерствъ вообще, съ тѣми лишь отступленіями, которыя указаны точно въ настоящемъ положеніи.

На министерство желѣзныхъ дорогъ возлагается искусство и искусство и разработка и усовершенствованіи сети желѣзныхъ дорогъ Австріи; для этой цѣли оно принимаетъ всѣ необходимыя административныя мѣры или беретъ на себя исполненіе осуществленія таковыхъ мѣръ въ установленномъ порядкѣ.

Въ случаѣ мобилизаціи министерство желѣзныхъ дорогъ передаетъ въ распоряженіе военнаго министерства по желѣзнымъ дорогамъ потребныя органы управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Учрежденія, непосредственно подчиненныя министерству, для производства работъ по сооруженію и постройкѣ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ дирекція и управленія по постройкѣ.

§ 2. Для производства на мѣстѣ всѣми дѣлами по эксплуатации желѣзныхъ дорогъ, производимыхъ распоряженіемъ правительства, а также по походу по Боденскому озеру, устанавливаются, непосредственно подчиненныя министерству, мѣстные управленія, исполняющія дирекціи. Каждая дирекція возбудуетъ опредѣленнымъ для нея райономъ желѣзныя дороги, маршрутъ которыхъ устанавливается соответственно потребностямъ и

...а потому и не следует считать их нарушением интересов государства.

На заседании комиссии по рассмотрению дела 10-го года С. И. Витте сказал: министру путей сообщения — для удобства, а министру финансов — для пользы.

Отсюда получалось: государственная власть управляет дорогами, а частная — частные предприятия, чтобы она, частная, не нарушала интересов государства.

Итак, порядок частного хозяйства не нарушает интересов государства. Витте с тем интересом по существу делалось (хотя бы и фактически обречены на банкротство). Наметьте того, что должно быть лишь безразличным наблюдателем — исключено всякая протекция действий.

Где эти... и...

# ПРИЛОЖЕНИЕ

...и...

...и...

...и...

...и...

...и...

...и...

...и...

...и...

...и...

...и...

...и...

## Австрійскій желѣзнодорожный статутъ 1896 года.

### I. Общее раздѣленіе правительственныхъ органовъ по администраціи желѣзныхъ дорогъ:

*Высшее управленіе всѣмъ желѣзнодорожнымъ дѣломъ, сосредоточенное въ министерствѣ желѣзныхъ дорогъ.*

§ 1. Во вновь учрежденномъ «министерствѣ желѣзныхъ дорогъ» сосредоточивается высшее руководство и надзоръ со стороны правительства за желѣзнодорожнымъ дѣломъ во всѣхъ областяхъ Австріи, высшее управленіе желѣзными дорогами, эксплуатируемыми правительствомъ за свой счетъ или за счетъ частныхъ обществъ и пароходствомъ на Боденскомъ озерѣ, равно какъ и высшее руководство дѣломъ постройки желѣзныхъ дорогъ распоряженіемъ правительства.

Общія права и обязанности министерства желѣзныхъ дорогъ соотвѣтствуютъ кругу дѣятельности, установленному для министерствъ вообще, съ тѣми лишь отступленіями, которыя указаны точно въ настоящемъ положеніи.

На министерство желѣзныхъ дорогъ возлагается неусыпное попеченіе о развитіи и усовершенствованіи сѣти желѣзныхъ дорогъ Австріи; для этой цѣли оно принимаетъ всѣ необходимыя административныя мѣры или беретъ на себя инициативу осуществленія таковыхъ мѣръ въ установленномъ порядкѣ.

Въ случаѣ мобилизаціи министерство желѣзныхъ дорогъ передаетъ въ главный отдѣлъ по перевозкѣ войскъ по желѣзнымъ дорогамъ потребныя органы управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Учрежденія, непосредственно подвѣдомственныя министерству, для завѣдыванія на мѣстѣ эксплуатаціею и постройкою казенныхъ желѣзныхъ дорогъ: дирекціи и управленія по постройкѣ.

§ 2. Для завѣдыванія на мѣстѣ всѣми дѣлами по эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, производящейся распоряженіемъ правительства, а также пароходствомъ по Боденскому озеру, устанавливаются, непосредственно подчиненныя министерству, мѣстныя учрежденія, именуемыя *дирекціями*. Каждая дирекція завѣдуетъ опредѣленнымъ для нея раіономъ желѣзныхъ дорогъ, размѣръ котораго устанавливается соотвѣтственно потребностямъ и



условіямъ наиболѣе цѣлесообразной администраціи. При раздѣленіи желѣзнодорожной сѣти на такіе районы, принимается въ соображеніе преимущественно группировка линій по главнымъ направленіямъ движенія.

Мѣста пребыванія дирекцій, а также районы подвѣдомственной каждой изъ нихъ сѣти назначаются, съ Высочайшаго утвержденія, министерствомъ желѣзныхъ дорогъ.

Для постройки новыхъ желѣзныхъ дорогъ, сооружаемыхъ средствами правительства, а также для исполненія болѣе обширныхъ строительныхъ работъ на желѣзныхъ дорогахъ, эксплуатируемыхъ правительствомъ, учреждаются *«управленія по постройкѣ»*, которыя также подчиняются непосредственно министерству желѣзныхъ дорогъ. Впрочемъ, министерству предоставляется, когда оно признаетъ то нужнымъ, подчинять управленіе по постройкѣ одной изъ существующихъ дирекцій.

*Низшія мѣстныя учрежденія по эксплуатаціи и постройкѣ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.*

§ 3. Для исполненія на мѣстѣ всѣхъ дѣлъ на эксплуатируемыхъ правительствомъ дорогахъ учреждаются, въ качествѣ низшихъ служебныхъ мѣстъ, подчиненныхъ дирекціямъ, съ раздѣленіемъ вообще главныхъ отраслей службы и соотвѣтственно мѣстнымъ потребностямъ, слѣдующіе органы:

а) служба содержанія пути и надзора за нимъ, равно и тѣ строительныя работы, для которыхъ не учреждено особыхъ управленій, исполняются *участками по ремонту пути*;

б) служба движенія и коммерческая—*конторами станцій* и полустанцій, которыя въ случаѣ особой служебной важности своей или при большихъ размѣрахъ движенія, а также если на станціи сосредоточено большое число служащихъ, получаютъ названіе *конторъ по эксплуатаціи*;

в) служба тяги и мастерскихъ—выполняется *управленіями депо и управленіями мастерскихъ*;

г) матеріальная служба—исполняется *управленіями магазиновъ*.

Министерству желѣзныхъ дорогъ предоставляется, въ частныхъ случаяхъ, въ зависимости отъ мѣстныхъ условій и особыхъ экономическихъ потребностей районовъ, для отдѣльныхъ мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ, эксплуатируемыхъ правительствомъ, а также для такихъ участковъ дорогъ, которые не связаны непосредственно съ главной сѣтью, допускать въ организаціи низшихъ служебныхъ мѣстъ поѣзде эксплуатаціи отступленія отъ вышеприведенныхъ постановленій.

Въ такихъ случаяхъ могутъ быть учреждаемы подвѣдомственные дирекціямъ особыя *управленія по эксплуатаціи*, въ качествѣ низшихъ органовъ мѣстной службы, кругъ дѣятельности которыхъ, соотвѣтственно потребности,

въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ можетъ простираться либо на нѣкоторыя, либо на все отрасли службы и на всю данную линію.

Для непосредственнаго завѣдыванія пароходствомъ на Боденскомъ озерѣ, состоитъ особая «инспекція по судоходству», съ мѣстопробываніемъ въ Брегенцѣ.

Управленія по постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, въ случаѣ сооруженія болѣе обширныхъ линій, подраздѣляются на строительные участки.

## II. Министерство.

### *Раздѣленіе Министерства.*

§ 4. Министерство желѣзныхъ дорогъ, соотвѣтственно потребностямъ службы, раздѣляется на отдѣлы.

Отдѣлы, въ свою очередь, раздѣляются на департаменты или отдѣленія.

### *Особый кругъ дѣятельности министерства.*

§ 5. Особый самостоятельный кругъ дѣятельности министерства желѣзныхъ дорогъ обнимаетъ собою:

1) подготовительныя работы и предварительныя сношенія по заключаемымъ съ иностранными правительствами договорамъ, касающимся желѣзныхъ дорогъ и международнымъ конвенціямъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, а также наблюденіе за исполненіемъ такого рода международныхъ соглашеній;

2) все дѣла, которыя касаются отношеній австрійскихъ желѣзныхъ дорогъ къ другимъ государствамъ, если эти отношенія требуютъ дипломатическихъ сношеній или вообще выходятъ за предѣлы регулярныхъ сношеній между сосѣдними желѣзнодорожными управленіями или установленныхъ сношеній между управленіями дорогъ по перевозкѣ товаровъ прямымъ сообщеніемъ, въ томъ числѣ и участіе въ международныхъ желѣзнодорожныхъ конгрессахъ и сѣздахъ, имѣющихъ своимъ предметомъ обсужденіе вопросовъ и постановленія по таковымъ, которые касаются всей сѣти желѣзныхъ дорогъ Австріи или всехъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ;

3) все желѣзнодорожныя дѣла, которыя подлежатъ разрѣшенію въ законодательномъ порядкѣ, или же которыя должны быть регулированы въ административномъ порядкѣ, на однообразныхъ основаніяхъ для всей сѣти желѣзныхъ дорогъ;

4) сношенія и переговоры, касающіеся осуществленія новыхъ казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ техническомъ, коммерческомъ и финансовомъ отношеніяхъ, а также соглашенія съ заинтересованными мѣстными учрежденіями, концессионерами и прикосновенными къ дѣлу частными лицами;

5) дѣла и сношенія по выдачѣ концессій на постройку и эксплуатацію частныхъ желѣзныхъ дорогъ, согласно закону о желѣзнодорожныхъ концес-

сіяхъ отъ 14 Сентября 1854 года и закону о желѣзныхъ дорогахъ второстепеннаго значенія отъ 31 Декабря 1894 года, а также согласно тѣмъ законамъ и распоряженіямъ, которые впредь будутъ изданы по этому предмету;

6) всѣ дѣла по приему въ собственность или въ эксплуатацію казны существующихъ или назначенныхъ къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, а также исполненіе состоявшихся соглашеній по этому предмету;

7) разрѣшенія, а равно и распоряженія на производство техническихъ изысканій для новыхъ желѣзнодорожныхъ линій и распоряженія о постройкѣ новыхъ желѣзныхъ дорогъ правительственными органами;

8) утвержденіе общихъ и детальныхъ проектовъ, заключеній комиссій, производившихъ мѣстныя изслѣдованія, и тѣхъ строительныхъ проектовъ по сооруженію новыхъ правительственныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ, которые подлежатъ утвержденію правительства, равно какъ и такого же рода проектовъ по новымъ работамъ на эксплуатируемыхъ уже желѣзныхъ дорогахъ. Но при этомъ изъ числа проектовъ новыхъ строительныхъ работъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ утвержденію министерства подлежатъ лишь проекты болѣе обширныхъ и выдающихся устройствъ или имѣющихъ важное значеніе въ стратегическомъ отношеніи;

9) разрѣшеніе всѣхъ дѣлъ и вообще всѣ тѣ административныя дѣйствія, которыя по существующимъ общимъ законамъ о желѣзныхъ дорогахъ и постановленіямъ о производствѣ работъ предоставлены были министерству торговли или будутъ предоставлены впослѣдствіи министерству желѣзныхъ дорогъ. По отношенію же къ разрѣшенію работъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, постановленіе это примѣняется съ ограниченіемъ, установленнымъ § 17, п. 15;

10) утвержденіе и, по отношенію къ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ, установленіе всѣхъ нормальныхъ конструкцій и типовъ сооружений, машинъ, подвижнаго состава, а также механическихъ и электрическихъ принадлежностей эксплуатаціи, разрѣшенія измѣненій этихъ нормъ и отступленій отъ нихъ, а также примѣненія новыхъ системъ и принциповъ конструкціи;

11) разрѣшенія на открытіе движенія по вновь построеннымъ линіямъ, назначеннымъ для общественнаго пользованія, разрѣшенія или распоряженія относительно измѣненія порядка эксплуатаціи, введеніемъ способа эксплуатаціи, примѣняемаго къ второстепеннымъ или къ малымъ желѣзнымъ дорогамъ, или же къ нормальнымъ желѣзнымъ дорогамъ, равно какъ и постановленія о полномъ прекращеніи движенія на отдѣльныхъ линіяхъ;

12) утвержденіе росписанія движенія поѣздовъ, въ соотвѣтствіи съ относящимися къ этому правилами, при чемъ относительно казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ предѣлахъ, установленныхъ § 6, п. 21;

13) сношенія съ военнымъ министерствомъ, по установленію росписаній движенія поѣздовъ на случай военнаго времени, какъ и вообще по всѣмъ мѣ-

рамъ и устройствамъ на казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогахъ, потребнымъ для обезпеченія исправнаго дѣйствія желѣзныхъ дорогъ, соотвѣтственно требованіямъ военнаго вѣдомства, а также надзоръ за приспособленіемъ желѣзныхъ дорогъ въ военномъ отношеніи;

14) всѣ разрѣшенія и утвержденія, касающіяся установленія, измѣненія и толкованія тарифовъ и правилъ перевозки пассажировъ и грузовъ, какъ въ мѣстномъ сообщеніи, такъ и въ транзитномъ и по передачѣ отъ одной дороги къ другой, при чемъ въ отношеніи частныхъ желѣзныхъ дорогъ съ тѣми ограниченіями, которыя обусловливаются концессіями и соотвѣтственными правилами;

15) заботы о правильномъ веденіи дѣла страхованія отъ несчастныхъ случаевъ и болѣзни, согласно требованіямъ соотвѣтственныхъ законовъ, а также высшее наблюденіе и надзоръ за этимъ дѣломъ. Затѣмъ содѣйствіе правильному развитію и распространенію пенсіоннаго дѣла, сообразно потребности;

16) высшее однообразное руководство и наблюденіе за санитарною и ветеринарною службами на казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогахъ;

17) веденіе всей статистики желѣзнодорожнаго дѣла въ государствѣ, а также спеціально статистики казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, печатаніе всѣхъ соотвѣтственныхъ изданій, равно и годовыхъ отчетовъ по управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ;

18) общее правительственное руководство дѣломъ спеціального желѣзнодорожнаго образованія;

19) кромѣ функцій, указанныхъ особо въ приведенныхъ выше постановленіяхъ, на министерство возлагается высшее руководство всею службою на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, а равно на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ, эксплуатируемыхъ на счетъ казны или правительственными органами за счетъ концессіонеровъ и высшій надзоръ за постройкою и эксплуатаціею частныхъ желѣзныхъ дорогъ, за дѣйствіями правленій этихъ дорогъ, въ предѣлахъ существующихъ законовъ и постановленій, а также соотвѣтственныхъ правилъ концессій и договоровъ, а затѣмъ какъ по частнымъ, такъ и по казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ, наблюденіе за исполненіемъ правилъ движенія отъ 16 Ноября 1851 года.

20) наконецъ, на министерство возлагаются всѣ тѣ сношенія, представительства и прочія функціи по дѣламъ желѣзныхъ дорогъ, которыя до сего времени относились къ вѣдѣнію министерства торговли.

Распоряженія и рѣшенія, предоставленныя министерству спеціально по отношенію къ службѣ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

§ 6. Кромѣ функцій, указанныхъ уже въ § 5, п. п. 1 до 4 и 6 до 18 включительно, министерству по отношенію къ службѣ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ предоставлены еще слѣдующія распоряженія и разрѣшенія:

1) всѣ распоряженія по организаціи, направленные къ выполненію настоящаго положенія и изъ него истекающія, учрежденіе, перемѣщеніе или

упраздненіе всѣхъ предусмотрѣнныхъ имъ служебныхъ мѣстъ (§§ 2 и 3), при чемъ въ отношеніи дирекцій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ требуется исполненіе предусмотрѣннаго § 2 Высочайшаго утвержденія;

2) общее регулированіе, на однообразныхъ основаніяхъ, порядка службы по всему управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ; установленіе, измѣненіе и отмѣна всѣхъ служебныхъ инструкцій, нормальныхъ условій, кондицій и проч., основныхъ правилъ, а также всякаго рода нормъ, регулирующихъ правила и обязанности и размѣръ вознагражденія служащихъ, затѣмъ правилъ и уставовъ всѣхъ существующихъ или проектируемыхъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ пенсіонныхъ и вспомогательныхъ касекъ и прочихъ гуманитарныхъ учрежденій этого рода;

3) регулированіе основныхъ условій отношеній управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и его органовъ къ другимъ органамъ правительственной администраціи, а въ особенности къ военному вѣдомству, полиціи и финансовому вѣдомству, по соглашенію съ соотвѣтственными высшими учрежденіями, а также надзоръ за точнымъ соблюденіемъ установленныхъ по этому предмету правилъ и состоявшихся соглашеній;

4) разрѣшеніе всѣхъ дѣлъ, которыя касаются всей сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ совокупности, или же болѣе обширныхъ частей ея, обнимающихъ раіоны нѣсколькихъ дирекцій, если особыми постановленіями соотвѣтственныя дѣла не предоставлены самостоятельному вѣдѣнію заинтересованныхъ дирекцій по взаимному ихъ между собою соглашенію, или не возложены на одну изъ дирекцій, для самостоятельнаго исполненія либо по отношенію ко всей сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, либо же для опредѣленной ея части (см. § 17);

5) веденіе списковъ личнаго состава всѣхъ подвѣдомственныхъ министерству учрежденій по управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, а также списковъ старшинства для всѣхъ служащихъ;

6) опредѣленіе служащихъ всѣхъ классовъ должностей, производство всѣхъ служащихъ, перемѣщеніе и увольненіе отъ службы (увольненіе въ отставку) всѣхъ служащихъ, за исключеніемъ трехъ низшихъ классовъ должностей; въ томъ же объемѣ назначеніе на должности и, наконецъ, всѣ перемѣщенія служащихъ изъ раіона одной дирекціи въ раіонъ другой, а также переводъ ихъ изъ самостоятельнаго управленія по постройкѣ или въ таковое управленіе. При этомъ должны быть соблюдаемы правила, касающіяся круга дѣятельности министерствъ вообще, относительно назначенія, увольненія и перемѣщенія служащихъ, изложенныя въ законѣ 15 Апрѣля 1873 года;

7) разрѣшеніе на производство какихъ бы то ни было наименованій добавочнаго содержанія служащихъ, а также всякаго рода добавленій платы служащимъ, не предусмотрѣнныхъ существующими правилами, разрѣшеніе наградъ и пособій, если они превышаютъ 100 гульденовъ одному и тому

же лицу въ теченіе смѣтнаго года, наконецъ, всякаго рода другія дѣла, касающіяся личнаго состава, съ точнымъ соблюденіемъ существующихъ на этотъ счетъ особыхъ правилъ и положеній;

8) разрѣшеніе на производство всякаго рода единовременныхъ или постоянныхъ награжденій изъ средствъ управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ или изъ состоящихъ въ распоряженіи этого управленія капиталовъ, лицамъ, не считающимся на дѣйствительной службѣ, если размѣръ награжденія превышаетъ права дирекцій, предоставленныя имъ на этотъ предметъ министерствомъ;

9) утвержденіе раздѣленія сѣти на медицинскіе участки и нормъ вознагражденія врачамъ, въ предѣлахъ этихъ участковъ, а также назначеніе санитарныхъ консултантовъ, состоящихъ при дирекціяхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ;

10) составленіе обыкновенной и чрезвычайной годовой смѣты расходовъ (бюджета) казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, на основаніи представленныхъ отдѣльными дирекціями на утвержденіе министерства частныхъ бюджетовъ; равномѣрно также составленіе общаго баланса приходовъ и расходовъ.

11) переводъ въ распоряженіе подвѣдомственныхъ дирекцій обыкновеннаго и чрезвычайнаго кредитовъ, отпущенныхъ на основаніи соответственныхъ финансовыхъ законовъ управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, а также переводъ разрѣшенныхъ закономъ строительныхъ кредитовъ въ распоряженіе дирекцій или же управленій по постройкѣ; утвержденіе подробной программы расходованія какъ обыкновенныхъ кредитовъ на текущія работы, такъ и всѣхъ чрезвычайныхъ кредитовъ; опредѣленіе пропорціи, по которой стоимость центральнаго управленія по эксплуатаціи и постройкѣ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ должна быть разверстана по отдѣльнымъ линиямъ;

12) разрѣшеніе всѣхъ расходовъ, не предусмотрѣнныхъ утвержденною смѣтою и потому не могущихъ быть покрытыми изъ средствъ бюджета, или превышающихъ разрѣшенные кредиты, разрѣшеніе дополнительныхъ кредитовъ и перечисленія суммъ изъ одного кредита въ другой, а также исполненія неотложныхъ работъ, до утвержденія смѣты, въ счетъ чрезвычайныхъ кредитовъ, съ испрошеніемъ надлежащихъ разрѣшеній соответственно требованіямъ закона;

13) всѣ распоряженія собственностью казенныхъ желѣзныхъ дорогъ или завѣдуемыми управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ капиталами, если эти распоряженія содержатъ отступленіе отъ установленныхъ правилъ, или же обуславливаютъ особую уступку или обремененія достоянія дорогъ или ввѣренныхъ управленію капиталовъ, а слѣдовательно также всякая продажа принадлежащихъ дорогѣ земельныхъ участковъ. При этомъ должны быть соблюдены правила, установленныя на этотъ предметъ по соглашенію съ ми-

нистерствомъ финансовъ. Исключеніе составляютъ сдѣлки этого рода, которыя совершаются при постройкѣ новыхъ линій, до окончательнаго составленія инвентарнаго списка желѣзной дороги, а если раньше этого послѣдуетъ окончаніе расчетовъ по постройкѣ, то до окончанія этихъ расчетовъ;

14) разрѣшеніе на списываніе со счетовъ недостающихъ суммъ, вслѣдствіе ошибокъ при расчетахъ или по безнадежности требованій, а также по убыли матеріаловъ или предметовъ инвентаря, когда стоимость этихъ потерь въ отдѣльныхъ случаяхъ превышаетъ 500 гульденовъ, или же за одинъ и тотъ же годъ въ предѣлахъ одной дирекціи превышаетъ 5,000 гульденовъ.

15) утвержденіе соглашеній по всякаго наименованія претензіямъ, возбужденнымъ къ управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ или возбужденнымъ самимъ управленіемъ противъ другихъ учрежденій и лицъ, когда размѣръ вознагражденія превышаетъ сумму 5,000 гульденовъ, или же, въ случаѣ установленія періодическихъ выдачъ, если онъ превышаетъ 500 гульденовъ въ годъ;

16) разрѣшеніе на отпускъ суммъ, въ видѣ добровольныхъ пожертвованій и пособій изъ средствъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, на постороннія, благотворительныя или общественныя цѣли, если министерствомъ не предоставлены дирекціямъ особые кредиты для подобныхъ опредѣленныхъ цѣлей. Затѣмъ разрѣшеніе на участіе администраціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ публичныхъ конгрессахъ, выставкахъ и проч.;

17) сдача строительныхъ работъ на строящихся линіяхъ, а также, согласно особо устанавливаемымъ правиламъ для каждаго отдѣльнаго случая, болѣе обширныхъ строительныхъ работъ на эксплуатируемыхъ уже линіяхъ, и вообще утвержденіе торговъ на работы и поставки и договоровъ на какія либо единовременныя услуги, въ случаѣ, когда работы и поставки эти сдаются съ публичныхъ торговъ (при строительныхъ работахъ каждый контрактный періодъ считается за отдѣльную работу), при суммѣ договора превышающей 150,000 гульденовъ, а въ прочихъ случаяхъ, если сумма превышаетъ 50,000 гульденовъ. Для тѣхъ работъ, которыя были сданы съ утвержденія министерства, послѣднему предоставляется также утвержденіе окончательнаго расчета съ предпринимателями;

18) утвержденіе арендныхъ контрактовъ и вообще договоровъ по періодическимъ услугамъ, когда арендная плата или вообще стоимость періодической услуги превышаетъ въ годъ 1,000 гульденовъ, или если при размѣрѣ услуги не менѣе 100 гульденовъ въ годъ договоръ заключается на время болѣе года; разрѣшеніе на пониженіе арендной платы въ размѣрѣ болѣе 100 гульденовъ;

19) разрѣшеніе на производство за счетъ третьихъ лицъ желѣзнодорожныхъ изысканій или другихъ предварительныхъ изслѣдованій для составленія проектовъ желѣзныхъ дорогъ и на покрытіе подобнаго рода расходовъ

авансами, а также разрѣшеніе на исполненіе управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ желѣзнодорожныхъ строительныхъ работъ, на счетъ постороннихъ лицъ и учреждений и утвержденіе договоровъ по подобнымъ работамъ, равно какъ высшее руководство и надзоръ за этими работами, согласно правиламъ, установленнымъ для работъ по постройкѣ желѣзныхъ дорогъ распоряженіемъ правительства;

20) соглашенія о допущеніи администраціи правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ къ участию въ эксплуатаціи чужихъ линій, или обратно, о допущеніи управленій другихъ желѣзныхъ дорогъ взять на себя эксплуатацію или участвовать въ эксплуатаціи линій, состоящихъ въ завѣдываніи казны, затѣмъ утвержденіе всѣхъ договоровъ съ управленіями желѣзнодорожныхъ предпріятій или другими учреждениями по перевозкѣ о соединеніи линій и объ условіяхъ этого соединенія, или же о порядкѣ эксплуатаціи, если послѣднюю возьметъ на себя всецѣло управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ;

21) утвержденіе главныхъ основаній для составленія издаваемого къ началу cadaго лѣтнаго и зимняго періода расписанія пассажирскаго движенія, а въ особенности утвержденіе введенія, измѣненія или отмѣны курьерскихъ поѣздовъ всякаго рода и всѣхъ поѣздовъ и пароходныхъ рейсовъ, служащихъ для пассажирскаго и почтоваго движенія, за исключеніемъ пассажирскихъ поѣздовъ въ предѣлахъ раіона одной и той же дирекціи, служащихъ для чисто мѣстнаго сообщенія, затѣмъ установленіе основныхъ правилъ для движенія товарныхъ поѣздовъ;

22) снабженіе всей сѣти подвижнымъ составомъ, разрѣшеніе на наемъ чужого подвижного состава, а также на включеніе такового въ паркъ подвижного состава австрійскихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ;

23) наблюденіе за наличіемъ подвижного состава всей казенной сѣти, распредѣленіе его по опредѣленнымъ раіонамъ и соотвѣтственно по отдѣльнымъ округамъ дирекцій, а также высшее распоряженіе относительно правильнаго распредѣленія подвижного состава, въ особенности вагоновъ;

24) разрѣшеніе всѣхъ льготъ по проѣзду, а также уменьшеній провозной платы и проч. разнаго рода льготъ тарифнаго характера по перевозкѣ грузовъ, если эти разрѣшенія не предоставлены особыми правилами низшимъ учреждениямъ, за исключеніемъ также тѣхъ льготъ по мѣстнымъ дополнительнымъ сборамъ, которыя на основаніи особыхъ инструкцій могутъ быть предоставляемы дирекціями, на примѣръ, по сборамъ за пріемъ и выдачу, за нагрузку и выгрузку, за перегрузку, за пользованіе подъемными кранами, по вѣсовымъ сборамъ, за храненіе, за задержку вагоновъ и проч.;

25) соглашеніе съ другими какъ своими, такъ и иностранными перевозочными предпріятіями о порядкѣ движенія по соединительнымъ линіямъ и о передачѣ грузовъ, со включеніемъ распредѣленія грузовъ между дорогами одного направленія, а также о регулированіи службы перевозокъ и претензій, равно какъ о порядкѣ производства платежей и взаимныхъ расчетовъ;



26) учрежденіе и закрытіе коммерческихъ агентствъ;

27) разрѣшеніе на испрошеніе въ исключительныхъ случаяхъ особыхъ распоряженій министра, а также веденіе исковъ въ судебной палатѣ или въ имперскомъ судѣ по дѣламъ управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ;

28) надзоръ за всею службою во всѣхъ отрасляхъ ея и относительно всѣхъ учреждений управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ;

Министерству желѣзныхъ дорогъ предоставлено право, кромѣ указанныхъ дѣлъ, заниматься и другими дѣлами, включая эти дѣла въ составъ своихъ постоянныхъ занятій, или же, въ опредѣленныхъ случаяхъ, въ силу особыхъ основаній, заниматься разсмотрѣніемъ и разрѣшеніемъ такихъ дѣлъ, не нарушая, однако, установленныхъ формъ движенія дѣлъ по инстанціямъ. Точно также министерство можетъ нѣкоторыя изъ указанныхъ выше дѣлъ, если они по существу своему это допускаютъ, предоставить самостоятельному разрѣшенію отъ имени министерства подвѣдомственныхъ ему дирекцій и управленій по постройкѣ, сохраняя за собою право во всякое время отмѣнить такой порядокъ.

*Порядокъ разрѣшенія въ министерствѣ жалобъ по дѣламъ управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.*

§ 7. Министерство желѣзныхъ дорогъ разрѣшаетъ всѣ жалобы противъ рѣшеній и изданныхъ распоряженій подвѣдомственными ему дирекціями и управленіями по постройкѣ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ предѣлахъ предоставленнаго имъ круга дѣятельности.

Жалобы эти должны быть представлены не позже, чѣмъ черезъ четыре недѣли со дня сообщенія обжалываемаго распоряженія, если въ какомъ либо отдѣльномъ случаѣ существующими особыми правилами не установленъ для этого другой срокъ.

*Вспомогательные органы министерства:*

а) Главная инспекція австрійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

§ 8. Надзоръ и контроль надъ состояніемъ и эксплуатаціею открытыхъ для общественнаго пользованія какъ правительственныхъ, такъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ видахъ обезпеченія порядка и безопасности (см. § 5, п. 19), производится согласно съ существующими узаконеніями и постановленіями, въ томъ числѣ и правилъ движенія по желѣзнымъ дорогамъ отъ 16 Ноября 1851 года, учрежденіемъ, непосредственно подвѣдомственнымъ министерству желѣзныхъ дорогъ и именуемымъ «главная инспекція австрійскихъ желѣзныхъ дорогъ».

Министерству желѣзныхъ дорогъ предоставляются извѣстныя служебныя дѣйствія, которыя по существующимъ правиламъ возложены на главную

инспекцію, производить также через свои собственные органы или поручать их органамъ другихъ подвѣдомственныхъ ему учреждений.

При начальникѣ главной инспекціи, который называется главнымъ инспекторомъ австрійскихъ желѣзныхъ дорогъ, состоитъ потребное число служащихъ, для надлежащаго исполненія всѣхъ дѣйствій по надзору за желѣзными дорогами.

Ближайшія правила о кругѣ вѣдѣнія и обязанностяхъ главной инспекціи, а также о порядкѣ ея занятій, опредѣляются особою служебною инструкціею, которая должна быть составлена для нея министерствомъ желѣзныхъ дорогъ.

в) Центральная контора по распредѣленію вагоновъ австрійскихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

§ 9. Предоставленныя § 6 п. 23 министерству желѣзныхъ дорогъ наблюденіе за наличіемъ вагоновъ австрійскихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и высшее исключительное распоряженіе всѣмъ паркомъ этихъ вагоновъ производится однимъ, подвѣдомственнымъ этому министерству, самостоятельнымъ учрежденіемъ, дѣйствующимъ въ качествѣ исполнительнаго органа, подъ названіемъ «центральная контора австрійскихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ по распредѣленію вагоновъ».

Во главѣ ея стоитъ начальникъ, именуемый директоромъ центральной конторы.

На центральную контору по распредѣленію вагоновъ возлагается производить, по непосредственнымъ указаніямъ министерства и подъ его наблюденіемъ учетъ всего парка вагоновъ австрійскихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, со включеніемъ погрузочныхъ средствъ и приспособленій, распредѣлять ихъ по отдѣльнымъ районамъ желѣзныхъ дорогъ и по округамъ дирекцій, ежедневно уравнивать оказывающіеся въ этихъ районахъ излишки и недостатки вагоновъ, погрузочныхъ принадлежностей и приспособленій и вообще вести всѣ дѣла по однообразному управленію и надзору за распредѣленіемъ вагоновъ, производить расчеты по обмѣну вагонами съ чужими желѣзными дорогами или группами и, наконецъ, вести полную статистику работы вагоновъ.

*Веденіе дѣлъ по соглашенію съ другими министерствами.*

§ 10. По тѣмъ указаннымъ въ §§ 5—7 дѣламъ, которыя одновременно относятся къ кругу вѣдѣнія другихъ министерствъ, министерство желѣзныхъ дорогъ обязано, до разрѣшенія дѣла, сноситься съ заинтересованными министерствами.

Въ частности, по всѣмъ желѣзнодорожнымъ дѣламъ особой финансовой важности, а именно по такимъ, которыя могутъ имѣть существенное вліяніе

при составленіи государственной смѣты или возлагаютъ на государство постоянные расходы, министерство должно, согласно существующимъ на этотъ предметъ особымъ правиламъ, предварительно входить въ соглашеніе съ министерствомъ финансовъ, затѣмъ по всеѣмъ болѣе важнымъ вопросамъ организациі службы на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, а также по всеѣмъ вопросамъ желѣзнодорожнаго дѣла, которые касаются пользованія желѣзными дорогами въ военномъ отношеніи или вообще затрагиваютъ интересы военнаго вѣдомства, слѣдуетъ предварительно входить въ соглашеніе съ военнымъ министерствомъ. По дѣламъ же, касающимся обезпеченія капитала или выдачи концессіи на новыя желѣзнодорожныя линіи, должно входить въ соглашеніе также съ министерствомъ торговли; наконецъ по всеѣмъ дѣламъ, которыя имѣютъ важное значеніе для торговли и промышленности, а также для земледѣлія, въ особенности по вопросамъ тарифнымъ, должно входить въ соглашеніе съ министерствомъ торговли, а въ подлежащихъ случаяхъ и съ министерствомъ земледѣлія.

#### *Советъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.*

§ 11. Для заключеній по вопросамъ обще-экономическаго характера, относящимся къ области желѣзнодорожнаго дѣла, при министерствѣ желѣзныхъ дорогъ состоитъ советъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ случаѣ надобности, для заключеній по подобнымъ же вопросамъ, могутъ быть учреждены совѣщанія или мѣстные совѣты при дирекціяхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, для раіона каждой такой дирекціи.

Ближайшія правила о составѣ и кругѣ дѣятельности совета казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, а также предполагаемыхъ мѣстныхъ совѣтовъ, будутъ указаны особыми положеніями.

### **III. Дирекціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.**

#### *Задача и роль дирекцій.*

§ 12. На дирекціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ возлагается мѣстное завѣдываніе всеѣми линіями, принадлежащими къ округу дирекціи, подъ высшимъ руководствомъ министерства желѣзныхъ дорогъ и на основаніи исходящихъ отъ послѣдняго указаній.

Дирекціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ отвѣтственны за безопасность и правильность движенія въ предѣлахъ своего раіона, согласно правиламъ движенія 16 Ноября 1851 года. По всеѣмъ дѣламъ, принадлежащимъ къ кругу ихъ вѣдѣнія, они непосредственно сносятся съ подлежащими военными и гражданскими властями, за исключеніемъ высшихъ центральныхъ учреждений, къ которымъ они могутъ обращаться лишь въ случаяхъ, предусмотрѣн-

ныхъ настоящимъ положеніемъ, или особо изданными на этотъ счетъ распоряженіями.

Дирекціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ обязаны въ предѣлахъ своего района безусловно исполнять требованія подлежащихъ военныхъ властей о перевозкѣ войскъ и воинскихъ принадлежностей и, въ случаѣ надобности, истребовать необходимыя для этого перевозочныя средства. Если требуется перевозить войска и воинскія принадлежности за предѣлы собственнаго района какой либо дирекціи, то та дирекція, которой предъявлено подобное требованіе подлежащимъ военнымъ начальствомъ, должна снестись съ со-сѣдними дирекціями о передачѣ и дальнѣйшемъ направленіи воинской перевозки до мѣста назначенія.

#### *Основныя правила организаціи службы въ дирекціяхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.*

§ 13. Каждая дирекція казенныхъ желѣзныхъ дорогъ образуетъ одинъ общій органъ для главныхъ отраслей службы, по эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ подвѣдомственнаго района (содержаніе пути, служба движенія и служба тяги), а также для строительныхъ работъ, управленія мастерскими и завѣдыванія матеріалами и для всѣхъ вообще административныхъ, коммерческихъ и финансовыхъ или счетныхъ дѣлъ.

Дирекціямъ подчинены, въ качествѣ низшихъ служебныхъ учрежденій по мѣстной эксплуатаціи, органы, указанные въ § 3.

Для содѣйствія по непосредственному надзору за упомянутыми низшими служебными органами мѣстной эксплуатаціи, при дирекціяхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ состоятъ, по мѣрѣ потребности, въ качествѣ составной части самой дирекціи, особые контрольные органы для опредѣленныхъ районовъ службы. Для облегченія дирекціи, на эти органы можетъ быть также возложено, съ разрѣшенія министерства, какъ и на конторы по эксплуатаціи, поименованныя въ § 3 лит. в, самостоятельное исполненіе менѣ важныхъ административныхъ дѣлъ, чисто текущаго, внутренняго характера, а равно имъ можетъ быть предоставлено вести сношенія съ публикою, имѣющія характеръ посредничества, безъ присвоенія имъ формальнаго права разрѣшенія.

Въ мѣстѣ пребыванія каждой дирекціи учреждается собственная касса дирекціи, для исполненія денежныхъ требованій дирекціи и въ качествѣ центрального мѣста, куда доставляются сборы изъ станціонныхъ кассъ.

#### *Раздѣленіе дирекцій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.*

§ 14. Каждая дирекція управляется начальникомъ, состоящимъ въ пятомъ или шестомъ классѣ должности и именуемымъ директоромъ.

Онъ является отвѣтственнымъ за веденіе всего дѣла, а въ особенности за безопасность, порядокъ и правильность эксплуатаціи въ предѣлахъ ввѣреннаго дирекціи округа.

При директорѣ, смотря по надобности, состоятъ два замѣстителя, изъ которыхъ одинъ съ административною, а другой съ технической подготовкою.

При присутствіи директора замѣстители обязаны всѣми стараніями помогать ему въ исполненіи возложенныхъ на него задачъ и въ особенности содѣйствовать ему совѣтами по всѣмъ важнымъ вопросамъ подвѣдомственныхъ имъ отраслей службы.

Директоръ вправѣ, для облегченія себя, по своему усмотрѣнію, разъ навсегда возложить на своихъ замѣстителей самостоятельное исполненіе нѣкоторыхъ изъ предоставленныхъ ему дѣлъ меньшей важности. Въ случаѣ отсутствія директора или невозможности ему по какой либо причинѣ заниматься текущими дѣлами, веденіе дѣла переходитъ къ замѣстителю, а если имѣются два замѣстителя, то къ старшему изъ нихъ по чину, со всѣми полномочіями, предоставленными директору.

Для непосредственнаго веденія дѣлъ, сосредоточенныхъ по отдѣльнымъ отраслямъ службы, при каждой дирекціи состоитъ нѣкоторое число дѣлопроизводителей или докладчиковъ и другіе служащіе въ необходимомъ количествѣ.

На дѣлопроизводителей возлагается непосредственное веденіе дѣлъ по предоставленнымъ имъ отраслямъ службы, а также постоянное наблюдение за существующими для этого низшими служебными мѣстами, а въ особенности непрерывная забота о томъ, чтобы служба въ соотвѣтственной отрасли производилась согласно съ существующими инструкціями и правилами и всегда удовлетворяла установленнымъ спеціальнымъ требованіямъ.

Директоръ можетъ разъ навсегда возложить на докладчиковъ самостоятельное исполненіе извѣстныхъ второстепенныхъ дѣлъ.

Всѣ органы дирекціи обязаны исполнять свою службу въ предѣлахъ существующихъ правилъ, по указаніямъ, получаемымъ отъ директора, передъ которымъ они и отвѣтственны за исполненіе своей службы.

Для регулированія внутренняго порядка службы въ дирекціяхъ, министерствомъ желѣзныхъ дорогъ будетъ издана особая, общая для всѣхъ инструкція.

#### *Личныя обязанности директора.*

§ 15. Директоръ лично обязанъ принимать мѣры для исполненія получаемыхъ свыше распоряженій и наблюдать за исполненіемъ ихъ, побуждать подвѣдомственные ему органы къ исполненію ихъ обязанностей и заботиться объ успѣшномъ ихъ взаимодѣйствіи, а также о возможно болѣе бережливомъ веденіи дѣла.

Онъ долженъ тщательно слѣдить за результатами дѣятельности ввѣренныхъ ему дорогъ и стремиться къ улучшенію ихъ, равно какъ и вообще къ

улучшенію всей эксплуатаціи, принимая соотвѣтственныя мѣры въ предѣлахъ предоставленнаго ему круга дѣятельности и дѣлая представленія въ министерство. Онъ долженъ обращать особое вниманіе на коммерческія потребности раіона и представлять въ министерство вытекающія изъ этого предположенія, съ подробнымъ объясненіемъ спеціальныхъ условій. Въ тѣхъ случаяхъ, когда замедленіе можетъ повлечь за собой какую нибудь опасность, директоръ имѣетъ право и обязанъ дѣлать надлежащее распоряженіе даже по такимъ дѣламъ, которыя выходятъ изъ предѣловъ предоставленныхъ ему полномочій; но въ такихъ случаяхъ онъ долженъ немедленно войти съ представленіемъ въ министерство, объ утвержденіи сдѣланныхъ имъ распоряженій.

*Дирекція въ качествѣ юридическаго представителя администраціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.*

§ 16. Въ предѣлахъ своего округа дирекція является самостоятельною представительницею администраціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ по всѣмъ дѣламъ, касающимся ея компетенціи, такъ что она безъ особыхъ полномочій можетъ своими юридическими дѣйствіями, договорами, процессами, соглашениями и проч. пріобрѣтать для нея права и входить въ обязательства.

Для обязательности исходящихъ отъ дирекціи письменныхъ заявленій достаточна подпись директора или подпись за него одного изъ его замѣстителей или одного изъ дѣлопроизводителей дирекціи.

*Кругъ дѣятельности дирекцій.*

§ 17. На дирекціи возлагается исполненіе всѣхъ дѣлъ по содержанію и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, въ предѣлахъ подвѣдомственнаго округа, за исключеніемъ тѣхъ дѣлъ, рѣшеніе которыхъ предоставлено министерству или особымъ, подвѣдомственнымъ непосредственно послѣднему, управленіямъ по постройкѣ.

Согласно этому кругъ дѣятельности дирекцій обнимаетъ также:

1) регулированіе службы во всѣхъ ея отрасляхъ, въ предѣлахъ всего подвѣдомственнаго дирекціи округа, по точнымъ указаніямъ изданныхъ министерствомъ общихъ инструкцій и предписаній и забота о правильномъ и однообразномъ примѣненіи этихъ правилъ;

2) принятіе вновь служащихъ на должности двухъ низшихъ классовъ, на основаніи правилъ, которыя будутъ изданы министерствомъ желѣзныхъ дорогъ (перемѣщеніе и смѣщеніе отъ должности), увольненіе въ отставку (служащихъ трехъ низшихъ классовъ должностей), а также назначеніе на должности тѣхъ же классовъ, затѣмъ принятіе на службу (опредѣленіе), производство (повышеніе), перемѣщеніе или смѣщеніе со службы (увольненіе въ отставку, отказъ отъ службы) всѣхъ низшихъ служащихъ и служи-

телей, со включеніемъ сторожей, временныхъ и добавочныхъ служащихъ, въ предѣлахъ существующихъ нормъ и положеній, при строгомъ соблюденіи имѣющихся на этотъ счетъ инструкцій, а въ особенности общихъ правилъ и постановленій объ опредѣленіи на службу, а также правилъ объ испытаніяхъ и производствѣ;

3) завѣдываніе всѣмъ составомъ служащихъ въ дисциплинарномъ отношеніи;

4) разрѣшеніе добавочнаго содержанія низшимъ служащимъ и служащимъ, если добавленія эти основаны на существующихъ постановленіяхъ, а также вознагражденій и пособій всѣмъ служащимъ до размѣра въ 100 гульденовъ одному и тому же лицу въ теченіе одного и того же смѣтнаго года;

5) веденіе прочихъ служебныхъ дѣлъ, касающихся подвѣдомственнаго личнаго состава, за исключеніемъ тѣхъ, которыя по смыслу настоящаго положенія или по содержанію существующихъ правилъ о личномъ составѣ предоставлены министерству или непосредственно начальникамъ службъ;

6) административныя и финансовыя дѣла существующихъ для служащихъ пенсіонныхъ и инвалидныхъ кассъ и прочихъ благотворительныхъ учреждений, за исключеніемъ тѣхъ дѣлъ этого рода, которыя въ силу настоящаго положенія или по смыслу соотвѣтственныхъ уставовъ предоставлены министерству;

7) дѣла по страхованію служащихъ на случай болѣзни и увѣчій, на основаніи существующихъ законовъ;

8) непосредственное завѣдываніе санитарною службою, а также представленія въ министерство проектовъ раздѣленія желѣзнодорожныхъ раіоновъ и платы врачамъ, назначеніе и увольненіе желѣзнодорожныхъ врачей;

9) всѣ дѣла по пошлинамъ и налогамъ, а также дѣла по страхованію отъ пожара и по страхованію рабочихъ отъ несчастныхъ случаевъ;

10) заключеніе соглашеній, какого бы то ни было наименованія, по претензіямъ, предъявленнымъ къ администраціи желѣзной дороги и самою администраціею, если уплачиваемая одновременно сумма не превышаетъ 5,000 гульденовъ, а въ случаѣ установленія періодической уплаты, если таковая не превышаетъ 500 гульденовъ, и представленія въ министерство при высшихъ размѣрахъ;

11) производство отчужденій и связанныхъ съ этимъ дѣлъ, надзоръ за наличіемъ принадлежащей дорогѣ земли и прочаго недвижимаго имущества, со включеніемъ веденія книгъ по недвижимымъ имуществамъ и храненія плановъ;

12) заключеніе арендныхъ контрактовъ или вообще договоровъ на періодическія услуги, за исключеніемъ найма подвижнаго состава, если арендная плата или вообще стоимость періодической услуги не превышаетъ 100 гульденовъ въ годъ, или, при высшихъ размѣрахъ до 1,000 гульденовъ, если договоръ заключается на періодъ не болѣе одного года. Наконецъ, пониженіе

арендной платы до размѣра въ 100 гульденовъ и представленія въ министерство въ тѣхъ случаяхъ, когда указанные предѣлы должны быть превзойдены;

13) составленіе предварительныхъ предположеній о расходахъ по своему округу и представленія ихъ въ министерство; самостоятельное распоряженіе кредитами, предоставленными дирекціи на основаніи финансоваго закона, а именно: обыкновенными кредитами на ремонтныя работы, предусмотрѣнными по смѣтѣ обыкновенныхъ расходовъ, а также кредитами по смѣтѣ чрезвычайныхъ расходовъ, на основаніи утвержденного министерствомъ плана работъ и подробной программы расходованія суммъ, отчеты по всѣмъ разрѣшеннымъ дирекціи кредитамъ и о всѣхъ расходахъ по своему округу, непосредственное представленіе соотвѣтственныхъ свѣдѣній о расходахъ и отчетовъ въ контрольную палату и объясненія по нимъ передъ контролемъ, а также передъ министерствомъ;

14) составленіе проектовъ по всѣмъ строительнымъ работамъ на линіяхъ своего округа, за исключеніемъ тѣхъ, утвержденіе которыхъ, согласно § 5 настоящаго положенія, предоставлено министерству, и составленіе комиссій для мѣстнаго осмотра при проектированіи желѣзной дороги;

15) самостоятельная сдача всѣхъ строительныхъ работъ на линіяхъ своего округа, когда для нихъ не учреждены особыя управленія по постройкѣ, и если министерство, особыми постановленіями въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, не оставило за собою сдачу этихъ работъ, въ предѣлахъ указанныхъ въ § 6 п. 17 размѣровъ, и представленія въ министерство при превышеніи этихъ предѣловъ, разрѣшеніе на производство работъ, если при мѣстномъ осмотрѣ комиссіею противъ проекта не сдѣлано было возраженія заинтересованными сторонами, затѣмъ исполненіе всѣхъ вообще строительныхъ работъ въ предѣлахъ своего округа, для которыхъ не учреждено особыхъ строительныхъ управленій, при чемъ окончательные расчеты съ предпринимателями по тѣмъ работамъ, которыя сданы были съ утвержденія министерства, подлежатъ также утвержденію министерства;

16) предварительные переговоры съ предпринимателями такихъ желѣзныхъ дорогъ въ сосѣднихъ государствахъ, которыя предполагается примкнуть къ участкамъ австрійскихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, относительно соединенія и условій этого соединенія, а также участіе въ комиссіяхъ по этимъ вопросамъ. Точно также переговоры объ условіяхъ предполагаемой эксплуатаціи такихъ участковъ управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, при чемъ утвержденіе соглашеній по этому предмету предоставляется министерству, заключеніе договоровъ о товарныхъ дорогахъ и промышленныхъ путяхъ (частнаго пользованія), примыкающихъ къ участкамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, на основаніи изданныхъ министерствомъ по этому предмету общихъ инструкцій, наконецъ исполненіе всѣхъ договоровъ, касающихся эксплуатаціи опредѣленныхъ участковъ линій и станцій;



17) забота о своевременномъ принятіи всѣхъ мѣръ и соотвѣтственныхъ служебныхъ распоряженіяхъ, вызываемыхъ открытіемъ новыхъ линій, станцій и остановочныхъ пунктовъ;

18) исполненіе полицейской службы на желѣзныхъ дорогахъ;

19) разрѣшеніе построекъ постороннихъ лицъ на принадлежащихъ дорогахъ земляхъ или въ районѣ линій, а также разрѣшеніе частныхъ построекъ вдоль линіи и вблизи станцій;

20) назначеніе участковъ дорожныхъ мастеровъ, мостовыхъ сторожей, участковъ по пропиткѣ шпаль, а также распределеніе службы дорожныхъ сторожей;

21) представленія въ министерство объ общихъ основаніяхъ, публикуемыхъ въ началѣ каждаго зимняго и лѣтняго періода росписаній пассажирскаго движенія; составленіе росписаній хода пассажирскихъ поѣздовъ, согласно утвержденныхъ министерствомъ общихъ основаній, введеніе, измѣненіе и отмѣна пассажирскихъ поѣздовъ, назначенныхъ для чисто мѣстнаго сообщенія въ предѣлахъ своего округа; установленіе и измѣненіе росписаній движенія очередныхъ товарныхъ поѣздовъ, на основаніи изданныхъ министерствомъ основныхъ правилъ для товарнаго движенія, а также всѣхъ дополнительныхъ поѣздовъ, пускаемыхъ по мѣрѣ надобности, введеніе всѣхъ поѣздовъ, со включеніемъ воинскихъ, а также надзоръ за всѣмъ движеніемъ;

22) наблюденіе за наличіемъ и распоряженіе всѣмъ паркомъ паровозовъ и вагоновъ, въ предѣлахъ округа дирекціи, представленія въ министерство въ случаѣ необходимости усиленія или передѣлки подвижного состава, храненіе запасныхъ частей и веденіе статистики излома осей и бандажей;

23) заготовленіе годовой потребности строительныхъ матеріаловъ и другихъ предметовъ, необходимыхъ для эксплуатаціи, всѣхъ механическихъ или электрическихъ устройствъ для потребностей эксплуатаціи и мастерскихъ и всѣхъ частей инвентаря, за исключеніемъ лишь подвижного состава. Поставки сдаются самостоятельно дирекцію, когда сумма договора при производствѣ публичныхъ открытыхъ торговъ со сдачею по наиболѣе выгодной цѣнѣ не превышаетъ 150,000 гульденовъ, а въ прочихъ случаяхъ, если размѣръ не превышаетъ 50,000 гульденовъ. При размѣрѣ выше этихъ предѣловъ дирекція дѣлаетъ представленія въ министерство. Наконецъ, производство испытанія матеріаловъ, а также приѣмка заготовленнаго министерствомъ подвижного состава;

24) разборъ жалобъ на подвѣдомственные ей органы, а также всѣхъ претензій, вытекающихъ изъ пассажирскаго и товарнаго движенія;

25) представленія въ министерство относительно измѣненій тарифовъ по перевозкѣ пассажировъ и товаровъ, а также относительно предоставленія рефакцій;

26) разрѣшеніе льготныхъ проѣздовъ и рефакцій въ тѣхъ размѣрахъ, которые предоставлены дирекціямъ особыми правилами, разрѣшеніе ски-

докъ съ мѣстныхъ дополнительныхъ сборовъ по товарной перевозкѣ, а именно со сборовъ за нагрузку и выгрузку, за перегрузку, за пользование подъемными кранами, съ вѣсовыхъ сборовъ, сборовъ за храненіе, за задержку вагоновъ и проч., согласно особыхъ инструкцій, а также представленія въ министерства въ случаяхъ, не предусмотрѣнныхъ инструкціями;

27) выдача справокъ постороннимъ лицамъ и учрежденіямъ по дѣламъ пассажирскихъ и товарныхъ тарифовъ, какъ по мѣстному сообщенію австрійскихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и по сообщенію съ примыкающими дорогами и группами, какъ австрійскихъ, такъ и иностранныхъ перевозочныхъ учреждений, съ которыми казенныя дороги состоятъ въ соглашеніи;

28) предоставленіе кредита по провозной платѣ, на основаніи существующихъ правилъ;

29) всѣ дѣла по провѣркѣ счетовъ и расчетовъ относительно сборовъ съ пассажирскаго и товарнаго движенія, какъ по мѣстному движенію, такъ и по транзитному движенію, въ сообщеніи съ австрійскими учрежденіями, съ которыми казенныя дороги соприкасаются, или состоятъ въ союзѣ, на основаніи особыхъ конвенцій;

30) расчеты по перевозкѣ почты, веденіе счетовъ причитающимся сборамъ и взысканіе ихъ, какъ отъ частныхъ учреждений, такъ и отъ прочихъ правительственныхъ учреждений;

31) прощеніе и разрѣшеніе на списываніе со счетовъ недостающихъ суммъ, вслѣдствіе ошибокъ въ расчетахъ или по безнадежности требованій, а также убытковъ отъ потерь и убыли матеріаловъ и предметовъ инвентаря, когда денежная стоимость каждой потери не превышаетъ 500 гульденовъ, а общій размѣръ ея для всего раіона дирекціи не превышаетъ 5.000 гульденовъ за тотъ же годъ, независимо отъ преслѣдованія въ дисциплинарномъ порядкѣ виновныхъ въ указанныхъ потеряхъ;

32) непосредственная передача остатковъ эксплуатационныхъ суммъ въ назначенныя для того правительственныя или другія кассы;

33) представительство управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ желѣзнодорожныхъ конференціяхъ и союзахъ въ тѣхъ случаяхъ, когда министерство само не участвуетъ, какъ представитель всего управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Министерству желѣзныхъ дорогъ предоставляется всякаго рода административныя дѣла, которыя, согласно вышесказанному, принадлежатъ самостоятельному вѣдѣнію каждой отдѣльной дирекціи, но относительно которыхъ оно находило бы цѣлесообразнымъ, чтобы дѣла эти разрѣшались совмѣстно для большей группы дорогъ, предоставить одной изъ дирекцій, распространивъ ея компетенцію въ этомъ случаѣ на совокупность всѣхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ или на группу дорогъ, обнимающихъ раіоны нѣсколькихъ дирекцій.

Министерству желѣзныхъ дорогъ вмѣняется въ обязанность заботиться о томъ, чтобы по всѣмъ дѣламъ, подвѣдомственнымъ отдѣльнымъ дирекціямъ, которыя касаются пользованія дорогами для военныхъ цѣлей или которыя вообще затрогиваютъ интересы военнаго вѣдомства, потребныя предположенія своевременно сообщались военному министерству. Дирекціи обязаны составлять всѣ смѣты и денежные отчеты по своему округу, согласно правиламъ, установленнымъ для составленія предварительныхъ смѣтъ государственныхъ доходовъ и расходовъ и отчетовъ по нимъ.

#### IV. Управленія по постройкѣ желѣзныхъ дорогъ.

*Основныя правила объ организаціи и кругѣ дѣятельности управленій по постройкѣ желѣзныхъ дорогъ.*

§ 18. Правила для дирекцій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, изложенныя въ третьемъ отдѣлѣ §§ 15 и 17 настоящаго положенія, примѣняются также вообще къ службѣ непосредственно подвѣдомственныхъ министерству управленій по постройкѣ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, съ тѣмъ различіемъ, что повѣрка и окончательное проведеніе черезъ книги веденныхъ управленіемъ счетовъ, а также представленіе законченныхъ расчетовъ по постройкѣ въ государственный контроль производится министерствомъ и что заготовка матеріаловъ и предметовъ оборудованія для вновь строящихся линій можетъ быть возложена министерствомъ, по его усмотрѣнію, на какую либо изъ дирекцій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Затѣмъ всѣ прочія дѣла по постройкѣ желѣзныхъ дорогъ возлагаются на соответственныя управленія по постройкѣ, за исключеніемъ тѣхъ, разрѣшеніе которыхъ министерство особыми постановленіями оставило за собою.

Общія основанія организаціи управленій по постройкѣ желѣзныхъ дорогъ устанавливаются министерствомъ желѣзныхъ дорогъ, въ предѣлахъ изложенныхъ правилъ.

#### V. Личный составъ.

*Основныя правила о служебномъ положеніи личнаго состава по управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.*

§ 19. Права и обязанности тѣхъ служащихъ казеннаго желѣзнодорожнаго управленія, которые въ настоящее время не считаются состоящими на дѣйствительной государственной службѣ и на которыхъ, слѣдовательно, не распространяются правила закона отъ 15 Апрѣля 1873 года, будутъ опредѣлены, съ соблюденіемъ пріобрѣтенныхъ прежнихъ правъ, особымъ положеніемъ, которое будетъ издано министерствомъ желѣзныхъ дорогъ, или же особыми заключенными съ ними договорами. Обеспеченіе же ихъ на случай оставленія службы, а также обеспеченіе вдовъ и сиротъ ихъ должно

быть урегулировано особыми пенсіонными учреждениями, средства которых составятся изъ взносов, уплачиваемыхъ частью участниками, частью правительствомъ, съ правительственной гарантіею выплаты пенсій.

За исключеніемъ различій, обусловливаемыхъ приведеннымъ постановленіемъ, а также другими существующими законами, къ правамъ и обязанностямъ этихъ служащихъ примѣняются тѣ же нормы, которыя установлены для состоящихъ на дѣйствительной службѣ служащихъ и служителей. Въ случаѣ перехода упомянутыхъ служащихъ на дѣйствительную государственную службу, вслѣдствіе назначенія ихъ на штатную должность по управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, установленный по закону обусловливаемый этимъ переходомъ вычетъ изъ получаемаго содержанія, вслѣдствіе назначенія на новую должность, относится на счетъ казны по смѣтѣ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, если съ этой перемѣной не связано возвышеніе получаемаго содержанія. Эти же лица, въ случаѣ желанія своего, могутъ оставаться членами упомянутыхъ выше пенсіонныхъ учреждений для служащихъ управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, но при этомъ они должны отказаться отъ права на пенсію, по общимъ правиламъ для состоящихъ на дѣйствительной государственной службѣ.

(§§ 20 и 21 положенія содержатъ правила объ обязательности государственнаго языка въ официальныхъ сношеніяхъ по управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и объ отмѣнѣ прежде дѣйствовавшихъ постановленій о желѣзнодорожныхъ учрежденияхъ и, какъ не представляющіе интереса, здѣсь не приводятся).

## **Порядокъ дѣлопроизводства для императорскихъ королевскихъ дирекцій государственныхъ желѣзныхъ дорогъ.**

**Распоряженіе министерства ж. д. отъ 20-го Мая 1897 г.,  
съ измѣненіями и дополненіями по 3 авг. 1907 г.**

### **№ 1.**

**Общія основанія для веденія дѣла въ дирекціяхъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ.**

Дѣла въ императорско-королевскихъ дирекціяхъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ ведутся по постановленіямъ третьяго отдѣла, одобреннаго Высочайшимъ разрѣшеніемъ отъ 15 Января 1896 года (Имперскій законъ № 16), организаціоннаго устава для управленія государственныхъ желѣзныхъ дорогъ во всѣхъ королевствахъ и странахъ, представленныхъ въ государственномъ совѣтѣ, по предписаннымъ министромъ желѣзныхъ дорогъ правиламъ настоящаго порядка дѣлопроизводства, а также по изданнымъ для каждаго случая спеціальнымъ предписаніямъ.

Въ рамкахъ вышеозначенныхъ правилъ и предписаній подлежитъ директору государственныхъ желѣзныхъ дорогъ регулированіе внутренняго дѣлопроизводства для всей области подвѣдомственной ему дирекціи.

При этомъ первая задача директора государственныхъ желѣзныхъ дорогъ—это слѣдить за единствомъ дѣлопроизводства въ дирекціи государственныхъ желѣзныхъ дорогъ и установить съ этой цѣлью соотвѣтствующую совмѣстную дѣятельность отдѣльныхъ отдѣленій (№ 3) дирекціи и непрерывно наблюдать за этой дѣятельностью.

### **№ 2.**

**Исполненіе дѣлъ по принципу личной отвѣтственности.**

Веденіе дѣлъ въ дирекціяхъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ сплошь производится по принципу личной отвѣтственности и поэтому для исполненія дѣлъ рѣшающимъ является личное постановленіе директора, постановленіе его замѣстителей и начальниковъ отдѣленій, въ предоставленной

имъ самостоятельной сферѣ дѣятельности во всѣхъ дѣлахъ, подлежащихъ самостоятельной сферѣ дѣятельности дирекцій государственныхъ желѣзныхъ дорогъ, кромѣ рѣшеній комиссій о производствѣ взысканій, а также комиссій по разслѣдованію.

Производство дѣлъ о взысканіяхъ, а также въ комиссіяхъ по разслѣдованію регулируется существующими для нихъ особыми предписаніями.

### № 3.

#### Распредѣленіе дѣлъ въ дирекціяхъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Для разработки дѣлъ, входящихъ въ сферу дѣятельности дирекцій государственныхъ желѣзныхъ дорогъ, существуютъ при каждой дирекціи 8 отдѣленій, которыя одинаково во всѣхъ дирекціяхъ распредѣляются въ нижеслѣдующемъ очередномъ порядкѣ и во главѣ которыхъ стоятъ начальники отдѣленій (докладчики). Кромѣ того имѣется въ каждой дирекціи государственныхъ желѣзныхъ дорогъ дирекціонная касса, которая управляется особымъ начальникомъ, непосредственно подчиненнымъ директору государственныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Всѣмъ 8 отдѣленіямъ подлежитъ касательно подлежащихъ имъ службъ: участіе въ спеціальныхъ дѣлахъ личнаго состава, составленіе смѣтъ, наблюденіе за кредитомъ, провѣрка цифръ и провѣрка оправдательныхъ документовъ на расходы, въ порядкѣ существующихъ предписаній, наконецъ, участіе въ составленіи отчета.

Отдѣльныя отдѣленія и подлежащія имъ дѣла суть слѣдующія:

1. Отдѣленіе по дѣламъ личнаго состава, благоустройства и по санитарнымъ дѣламъ.

а) Всѣ общія дѣла, касающіяся регулированія личнаго состава, а также дѣла, относящіяся къ распредѣленію служебнаго персонала.

б) Всѣ существующія дѣла о личномъ составѣ, за исключеніемъ дѣлъ по взысканію.

в) Веденіе статистики о личныхъ затратахъ дирекціи.

д) Дѣла учреждений призрѣнія престарѣлыхъ служащихъ и другихъ благотворительныхъ учреждений, за исключеніемъ финансовыхъ дѣлъ соответствующихъ фондовъ и администраціи фондовой недвижимой собственности.

е) Дѣла санитарнаго отдѣла.

ф) Дѣла обязательнаго страхованія отъ несчастныхъ случаевъ.

2. Отдѣленіе по юридическимъ дѣламъ и по общимъ дѣламъ правленія.

а) Организационныя дѣла.

б) Юридическія дѣла, включая содѣйствіе въ дѣлахъ отчужденія земель (сравнить 3, литера d).

с) Дѣла, касающіяся подати и сборовъ, за исключеніемъ дѣлъ подоходнаго налога на служащихъ и налога на жалованье, затѣмъ дѣлъ о платѣ за передвиженіе пассажировъ и перевозку товара (сравнить 7, лит. h и 8, лит. u).

д) Управление принадлежащими фонду общественнаго благоустройства государственнаго желѣзнодорожнаго правленія недвижимостями, находящимися въ округѣ дирекціи, по существующимъ для этого спеціальнымъ предписаніямъ, за исключеніемъ фондовыхъ недвижимостей, которыми завѣдуетъ само министерство путей сообщенія въ Вѣнѣ.

е) Дѣла по взысканію.

ф) Юридически-административныя дѣла, разбирающіяся на конференціяхъ директоровъ и замѣстительство дирекціи при обсужденіи подлежащихъ вопросовъ, соотвѣтствующихъ комитетовъ, далѣе, наблюденіе за согласованнымъ изложеніемъ и разработкой всѣхъ дѣлъ, касающихся конференціи директоровъ, въ соглашеніи съ остальными отдѣленіями.

г) Согласованныя составленіе и разработка статистики и отчета дѣлъ для всего раіона, подчиненнаго дирекціи.

h) Завѣдываніе печатными изданіями, инвентарными и канцелярскими матеріалами.

i) Дѣла по обмундировкѣ служащихъ.

k) Редакція оффиціальной газеты.

l) Дѣла о вѣттарифныхъ льготныхъ платахъ за проѣздъ.

m) Дѣла вспомогательныхъ органовъ.

n) Другія общія дѣла по правленію.

3. Отдѣленіе по содержанію пути и по новымъ постройкамъ.

a) Сооруженіе желѣзнодорожныхъ и другихъ построекъ, предоставленныхъ дирекціямъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ.

b) Исполненіе работъ по расширенію и по ремонту эксплуатируемыхъ линій.

с) Учетъ имущества, какъ относящагося непосредственно къ желѣзной дорогѣ, такъ и прочаго имущества.

д) Отчужденіе земель въ соглашеніи съ отдѣленіемъ.

е) Сдача въ аренду земель на линіи.

ф) Дѣла по содержанію желѣзной дороги и по надзору за желѣзной дорогой, а также дѣла желѣзнодорожной полиціи.

г) Дѣла по устройству и содержанію оборудованій для прилегающаго къ желѣзнымъ дорогамъ судоходнаго сообщенія.

h) Веденіе статистики расходовъ, а также и вѣдомостей всѣхъ спеціальныхъ статистическихъ данныхъ, по отдѣлу содержанія зданій и путей.

i) Приобрѣтеніе и провѣрка матеріаловъ, а также инвентаря по отдѣлу содержанія зданій и пути, поскольку приобрѣтеніе отдѣльныхъ предметовъ не подлежитъ въ силу № 5 дирекціи болѣе обширнаго раіона.

к) Приобрѣтеніе механическихъ и электрическихъ приспособленій для централизаціи стрѣлокъ, блокировокъ и другихъ сигнальныхъ устройствъ, телеграфныхъ и телефонныхъ установокъ, а также машинныхъ приспособленій для мастерскихъ и сигнализаціи.

л) Дѣла станцій для освѣщенія и шпалопропиточныхъ заводовъ.

м) Дѣла взаимнаго страхового отъ убытковъ соглашенія австрійскихъ и венгерскихъ желѣзнодорожныхъ управленій, относящіяся къ страхованію отъ огня желѣзнодорожнаго имущества, включая матеріалы и грузы, особенно всѣ заявленія, а также относящіяся сюда учетъ и провѣрка расчетовъ, совместно съ остальными заинтересованными отдѣленіями.

п) Строительно-техническія дѣла директорскихъ конференцій и замѣстительство дирекціи при обсужденіи всѣхъ относящихся сюда вопросовъ соотвѣтствующихъ комитетовъ.

4. Отдѣленіе по наблюденію за тягой поѣздовъ и мастерскими.

а) Дѣла по надзору за тягой поѣздовъ и подвижнымъ составомъ.

б) Дѣла, относящіяся къ мастерскимъ.

в) Контроль паровознаго парка и распоряженіе имъ въ предѣлахъ дирекціоннаго округа, учетъ запасныхъ частей, а также учетъ подвижнаго состава въ техническомъ отношеніи.

г) Приобрѣтеніе горючихъ матеріаловъ, матеріаловъ для смазки и освѣщенія всѣхъ отдѣловъ, а также остальныхъ матеріаловъ и инвентаря для тяги поѣздовъ и для работъ въ мастерскихъ, поскольку приобрѣтеніе отдѣльныхъ матеріаловъ не подлежитъ въ силу № 5 дирекціи болѣе обширнаго раіона.

д) Приобрѣтеніе машинныхъ приспособленій для паровозочныхъ зданій, мастерскихъ (за исключеніемъ сигнальныхъ мастерскихъ) и водокачекъ.

е) Приѣмка образцовъ матеріаловъ, а также окончательная приѣмка перевозочныхъ средствъ, приобрѣтенныхъ министерствомъ.

ж) Веденіе статистики расходовъ, а также вѣдомостей всѣхъ специальныхъ статистическихъ данныхъ, касающихся отдѣла по тягѣ поѣздовъ и мастерскихъ, включая данные по поврежденію осей и колесъ.

з) Машинно-техническія дѣла директорскихъ конференцій, а также и представительство дирекціи при обсужденіи всѣхъ относящихся сюда вопросовъ соотвѣтствующихъ комитетовъ.

и) Дѣла, касающіяся пожарной команды.

5. Отдѣленіе по службѣ движенія.

а) Росписанія поѣздовъ.

б) Дѣла станціонной и поѣздной службъ.

в) Телеграфный и телефонный отдѣлъ, контроль за употребленіемъ телеграфныхъ и телефонныхъ приборовъ, а также блокировокъ на станціяхъ и промежуточныхъ платформахъ, далѣе, расчетъ за доставленную на желѣзнодорожныхъ телеграфныхъ линіяхъ казенную и частную корреспонденцію.



d) Дѣла, касающіяся оборудованія станцій и вспомогательныхъ вѣтвей, въ соглашеніи съ другими заинтересованными отдѣленіями.

e) Договоры по эксплуатаціи и по примыканію въ соглашеніи, совмѣстно съ другими заинтересованными отдѣленіями.

f) Сигнальное дѣло, за исключеніемъ технической его части, подлежащей согласно № 3, пункту 3, лит. к отдѣленію по содержанію зданій и путей.

g) Распредѣленіе и контроль вагоновъ, а также и другія дѣла вагоннаго отдѣла, далѣе, учетъ подвижнаго состава относительно распредѣленія и примѣненія послѣдняго.

h) Приобрѣтеніе матеріаловъ и инвентаря для отдѣла по движенію, а также матеріаловъ для телеграфнаго отдѣла, поскольку это не доставляется согласно 4-му пункту, лит. d. 4 отдѣленіемъ.

i) Дѣла пользования дорогами въ военныхъ цѣляхъ.

к) Всѣ дѣла, касающіяся содѣйствія почтовому вѣдомству и разчета съ нимъ.

l) Дѣла о несчастныхъ случаяхъ, въ соглашеніи съ другими заинтересованными отдѣленіями.

m) Статистика движенія и несчастныхъ случаевъ, затѣмъ, статистика расходовъ по отдѣлу движенія.

n) Дѣла отдѣла движенія, разбирающіяся на директорскихъ конференціяхъ, а также замѣстительство дирекціи при обсужденіи вопросовъ соотвѣтствующихъ комитетовъ.

o) Сдача въ аренду вокзальныхъ буфетовъ, совмѣстно съ отдѣленіемъ 2,

p) Исполненіе всѣхъ дѣлъ административнаго и технического характера, касающихся хозяйственной части эксплуатаціи мѣстныхъ дорогъ, совмѣстно съ другими заинтересованными отдѣленіями.

6. Отдѣленіе по коммерческой части.

a) Дѣла по перевозкамъ, надзоръ за органами исполнительнаго отдѣла эксплуатаціи, относительно примѣненія тарифовъ.

b) Рѣшеніе претензій по дѣламъ перевозки пассажировъ, багажа и товара, поскольку эти иски не входятъ въ кругъ занятій 7 отдѣленія.

c) Изданіе годичныхъ и желѣзнодорожныхъ картъ, поступающихъ въ продажу.

d) Дѣла, касающіяся льготныхъ платы и фрахта, согласно тарифу, предоставленныхъ особыми предписаніями именно дирекціямъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ, а также пониженій мѣстныхъ побочныхъ сборовъ.

e) Дѣла, касающіяся предоставленія кредитовъ въ уплату за перевозку и освобожденіе отъ обязательнаго франкированія.

f) Разработка докладовъ и составленіе заключеній для министерства о транспортныхъ и тарифныхъ дѣлахъ.

g) Разработка коммерческихъ ежемѣсячныхъ отчетовъ для министерства, на основаніи относящихся сюда станціонныхъ представленій.

h) Разработка докладных записокъ, съ коммерческой точки зрѣнія, о проектахъ новыхъ дорогъ, а также о договорахъ о платѣ.

i) Сдача подъ аренду лѣсныхъ дворовъ на станціяхъ и складочныхъ помѣщеній.

k) Введеніе вспомогательныхъ сообщеній во время остановки движенія, совмѣстно съ отдѣленіемъ 5.

l) Обсужденіе тарифныхъ и транспортных дѣлъ на директорскихъ конференціяхъ, а также замѣстительство дирекціи при обсужденіи всѣхъ относящихся сюда вопросовъ соотвѣтствующихъ комитетовъ и на совѣщаніяхъ о претензіяхъ.

m) Доставка справокъ публикѣ въ дѣлахъ тарифа по передвиженію пассажировъ и перевозкѣ товаровъ, а также по транспортному отдѣлу; устройство, открытіе справочнаго бюро и бюро по составленію маршрутовъ, и надзоръ за послѣдними, а также мѣсть для выдачи билетовъ.

n) Веденіе статистики повагоннаго провоза.

o) Дѣла о заготовкѣ и объ оплатѣ билетовъ.

7. Отдѣленіе контроля сборовъ.

a) Провѣрка по существу и въ арифметическомъ отношеніи счетовъ, представляемыхъ экспедиціей, объ отправленіи пассажировъ, багажа и товара.

b) Уплата по счетамъ прямыхъ сообщеній, поскольку она предоставляется дирекціямъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ.

c) Установленіе предварительныхъ, а также окончательныхъ доходовъ и соотвѣтствующихъ рѣшеній.

d) Расчетъ съ мѣстными желѣзными дорогами по долгу участія въ сборахъ.

e) Разсмотрѣніе требованій о возвращеніи проѣздной и провозной платы, а также расчетъ по требованіямъ пониженій платы.

f) Разсмотрѣніе и оглашеніе неправильныхъ направленій или промедленій.

g) Веденіе счетовъ о кредитахъ по уплатѣ и о взиманіи послѣднихъ.

h) Дѣла, касающіяся внесенія штемпельныхъ сборовъ, которые приходятся на передвиженіе пассажировъ и перевозку груза.

i) Дѣла, касающіяся отдѣла контроля доходовъ на директорскихъ конференціяхъ, а также замѣстительство дирекціи при осужденіи всѣхъ относящихся сюда вопросовъ соотвѣтствующихъ комитетовъ, а также на конференціяхъ по возмѣщенію убытковъ и на конференціяхъ главныхъ контролеровъ, затѣмъ, на конференціяхъ расчетнаго бюро страны.

k) Ревизія станціонныхъ кассъ и кассъ оборотнаго капитала.

l) Веденіе транспортной статистики.

8. Отдѣленіе по финансовой и счетной части.

(Счетный департаментъ).

a) Дѣла по провѣркѣ и контролю матеріаловъ.

- b) Дѣла контроля расходовъ для всѣхъ служебныхъ отдѣловъ.
- c) Контроль собиранія доходовъ по существующимъ предписаніямъ.
- d) Веденіе личныхъ счетовъ служащихъ.
- e) Веденіе необходимыхъ главныхъ и вспомогательныхъ книгъ.
- f) Веденіе статистики расходовъ для центрального отдѣла дирекцій государственныхъ желѣзныхъ дорогъ, по отдѣльнымъ отдѣленіямъ дирекціи.
- g) Заключенія счетовъ, а также представленіе годовыхъ заключеній въ главное министерство и высшему расчетному присутствію.
- h) Составленіе общаго бюджета дирекціи, въ соглашеніи съ остальными отдѣленіями.
- i) Учетъ и надзоръ за соблюденіемъ одобреннаго кредита и воздѣйствіе во избѣжаніе превышенія кредита.
- k) Дѣла, касающіяся кассъ въ районѣ дирекціи.
- l) Счетныя дѣла учреждений призрѣнія старыхъ и другихъ учреждений, касающихся благоустройства.
- m) Дѣла, касающіяся залоговъ, въ соглашеніи съ другими заинтересованными отдѣленіями.
- n) Дѣла, касающіяся подоходнаго налога на служащихъ и налога на жалованье, въ случаѣ надобности въ соглашеніи съ отдѣленіемъ 2.

#### № 4.

##### Образованіе особыхъ соединенныхъ группъ въ предѣлахъ отдѣленій.

Съ разрѣшенія министра путей сообщенія могутъ образоваться сообразно потребности особыя соединенныя группы, въ предѣлахъ отдѣльныхъ отдѣленій. Спеціально начальнику отдѣленія по части движенія, приведеннаго въ предыдущемъ параграфѣ подъ 5, подчиняются слѣдующіе помощники докладчиковъ, а именно:

a) помощникъ докладчика по военнымъ дѣламъ, который исполняетъ, поскольку это предписано, относящіяся сюда дѣла коллегіально, при содѣйствіи органовъ отдѣленій 3 и 4, по одному изъ каждаго отдѣленія;

b) филиальное бюро по распредѣленію вагоновъ, начальникъ котораго по дѣламъ вагоннаго управленія сносится съ одной стороны прямо съ вѣдомствомъ императорско-королевскаго центрального бюро по распредѣленію вагоновъ, съ другой стороны прямо со станціонными вѣдомствами и вѣдомствами по эксплуатаціи линіи.

При отдѣленіи по содержанію путей и по постройкамъ, приведеннымъ въ № 3 подъ р. 3, составляется спеціальная группа, начальникъ которой самостоятельно исполняетъ дѣла, которыя касаются технической части приспособленій для блокировокъ, телефоновъ и телеграфовъ, а также завѣдуетъ веденіемъ сигнальныхъ мастерскихъ, согласно распоряженіямъ директора государственныхъ желѣзныхъ дорогъ.

№ 5.

Дѣла правленія, предоставленныя отдѣльнымъ дирекціямъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ въ предѣлахъ болѣе обширнаго раіона.

Тѣ дѣла правленія, которыя согласно первому изъ трехъ послѣднихъ параграфовъ № 17 организаціоннаго устава, поручаются одной дирекціи государственныхъ желѣзныхъ дорогъ, для объединеннаго исполненія и которыя касаются или всѣхъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ или нѣсколькихъ дирекцій, обозначены въ приложеніи къ настоящему порядку дѣлопроизводства.

Вопросъ о томъ, исполняются ли эти дѣла въ самыхъ отдѣленіяхъ, приведенныхъ въ № 3, или для этого должны быть учреждены особыя, внѣ этихъ отдѣленій находяшіяся вѣдомства, рѣшается министерствомъ желѣзныхъ дорогъ для каждаго случая, сообразно количеству относящихся сюда дѣлъ.

№ 6.

Распредѣленіе дѣлъ между замѣстителями директоровъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ тѣхъ дирекціяхъ, въ которыхъ директоръ имѣетъ одного замѣстителя, подготовленнаго въ административномъ отношеніи, и одного технически подготовленнаго, поручаются на продолжительное время, въ цѣляхъ спеціальной помощи, директору государственныхъ желѣзныхъ дорогъ, отдѣленія 1, 2, 6, 7 и 8 и дирекціонная касса первому замѣстителю, а второму замѣстителю отдѣленія 3 и 4, которыя обнимаютъ главныя вѣтви исполнительной части эксплуатаціи.

Отступленія отъ предыдущаго распредѣленія дѣла допустимы только съ разрѣшенія министра.

Если директоръ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ имѣетъ только одного замѣстителя, то предоставляется усмотрѣнію перваго опредѣлить смотря по подготовкѣ и предыдущей дѣятельности его замѣстителя, чѣмъ можетъ послѣдній помогать ему продолжительное время при веденіи дѣлъ дирекціи.

№ 7.

Распредѣленіе компетенцій по веденію дѣлъ въ дирекціяхъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Директору государственныхъ желѣзныхъ дорогъ предоставляется поручать разъ навсегда начальникамъ отдѣленій дирекцій государственныхъ желѣзныхъ дорогъ для самостоятельнаго выполненія опредѣленныхъ второ-степенныхъ дѣла текущей дѣятельности.

Лично къ директору государственныхъ желѣзныхъ дорогъ во всякомъ случаѣ относятся дѣла:

а) которыя подаются въ министерство желѣзныхъ дорогъ для рѣшенія или утвержденія;

б) въ которыхъ дѣло идетъ о представленіи болѣе важныхъ отзывовъ въ министерство желѣзныхъ дорогъ или которыя касаются принятія мѣръ для проведенія министерскихъ распоряженій;

в) которыя согласно постановленіямъ настоящаго порядка дѣлопроизводства, порядка службы, а также другимъ инструкціямъ и предписаніямъ, ясно предоставлены рѣшенію директора государственныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Кромѣ того подаются регулярно директору государственныхъ желѣзныхъ дорогъ пробные оттиски номера оффиціальной газеты, до изданія его, а также выдержки изъ входящихъ ежедневныхъ рапортовъ и изъ отчетовъ объ осмотрахъ линіи, наконецъ, копіи входящихъ телеграммъ.

Директоръ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ можетъ для своего облегченія и безъ ущерба для возложенной на него организаціоннымъ уставомъ всеобщей отвѣтственности возложить разъ навсегда на своихъ замѣстителей для самостоятельнаго выполненія менѣе важныхъ дѣлъ изъ предоставленныхъ ему дѣлъ, особенно тѣхъ, знакомство съ которыми не имѣетъ для него ни принципіального, ни существеннаго значенія, отсутствіе котораго не можетъ нанести никакого вреда по обзорѣ дѣла.

Начальники отдѣленій исполняютъ подлежащія имъ дѣла лично или чрезъ предоставленныхъ имъ помощниковъ и отвѣчаютъ за точное и своевременное исполненіе всего входящаго въ кругъ ихъ дѣятельности.

Эти начальники имѣютъ право и обязанность вносить по собственной инициативѣ цѣлесообразныя предложенія, касающіяся всѣхъ дѣлъ, входящихъ въ вѣдомство ихъ дѣятельности.

Дѣла по заявленіямъ объ убыткахъ и дѣла контроля надъ доходомъ, исполняютъ согласно соглашенія правленій желѣзныхъ дорогъ и изданнымъ постановленіямъ соответствующія отдѣленія за своей подписью, основанной на этихъ постановленіяхъ.

При этомъ эти отдѣленія въ правѣ самостоятельно удовлетворять иски о вознагражденіи по дѣламъ перевозки пассажировъ и товаровъ, или о возвращеніи платы за проѣздъ въ размѣрахъ до 100 кронъ, за исключеніемъ удешевленныхъ перевозокъ.

#### № 8.

Предоставленіе менѣе важныхъ дѣлъ контрольнымъ органамъ, даннымъ дирекціямъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ, и низшимъ вѣдомствамъ мѣстной эксплуатаціи.

Поскольку это желательно для освобожденія дирекцій государственныхъ желѣзныхъ дорогъ отъ менѣе важныхъ, чисто текущихъ дѣлъ правленія, и насколько это допускается состояніемъ контрольныхъ органовъ, предоставленныхъ дирекціямъ для непосредственнаго наблюденія за низшими

служебными вѣдомствами мѣстной эксплуатаціи, директора государственныхъ желѣзныхъ дорогъ въ исполненіе § 3 № 13 организаціоннаго устава получаютъ право поручать этимъ контрольнымъ органамъ, а именно, контролерамъ по содержанію дорогъ, контролерамъ по движенію и контролерамъ по перевозкамъ:

a) оглашеніе или устраненіе найденныхъ ими недостатковъ, поскольку эти недостатки не ведутъ ни къ наказаніямъ, ни къ какому нибудь общему служебному распоряженію;

b) окончательное выполненіе вѣдомостей о выдачѣ денегъ больнымъ и другихъ оправдательныхъ документовъ, касающихся фондовъ общественнаго благоустройства;

c) принятіе присяги и обѣтовъ отъ исполнительнаго служебнаго персонала, находящагося на линіяхъ и на станціяхъ, за исключеніемъ вѣдомствъ по эксплуатаціи линій, наконецъ,

d) вступать въ сношенія съ публикой и дирекціями государственныхъ желѣзныхъ дорогъ въ качествѣ посредниковъ.

Равнымъ образомъ могутъ директора государственныхъ желѣзныхъ дорогъ поручать органамъ по эксплуатаціи линіи, для самостоятельнаго выполненія:

a) назначеніе и приведеніе въ исполненіе военныхъ перевозокъ въ поѣздахъ, предусмотрѣнныхъ росписаніемъ сообразно таблицъ для военного пользованія, такимъ образомъ за исключеніемъ комплектныхъ военныхъ поѣздовъ;

d) выдачу отпуска подвѣдомственнымъ служащимъ до 8 дней, если нѣтъ необходимости въ замѣщеніи;

e) назначеніе объѣздовъ и распределеніе очереди въ личномъ составѣ для пребывающей въ поѣздахъ поѣздной прислуги, согласно директивамъ, которые даются дирекціей государственныхъ желѣзныхъ дорогъ и подъ контролемъ послѣдней;

d) учетъ и контроль, а также выполненіе корреспонденцій о тѣхъ найденныхъ предметахъ, для которыхъ вѣдомство по эксплуатаціи линіи служитъ сборнымъ пунктомъ;

e) принятіе служебной присяги и обѣта отъ подвѣдомственныхъ служащихъ;

f) собираніе и храненіе непредъявленныхъ по истеченіи 8 дней послѣ сдачи отправленій накладныхъ и вѣдомостей наложенныхъ платежей, а также послѣдующее удовлетвореніе ихъ согласно распоряженіямъ, которыя должны быть изданы дирекціями государственныхъ желѣзныхъ дорогъ;

g) принятіе прошеній по дѣламъ эксплуатаціи сторонъ, живущихъ по близости и направленіе этихъ прошеній въ дирекціи государственныхъ желѣзныхъ дорогъ, при случаѣ съ освѣдомительными докладами;

Приведенныя подъ лит. d, с и е дѣла, могутъ быть поручаемы директорами государственныхъ желѣзныхъ дорогъ отдѣленіямъ по содержанию пути и тяги, для самостоятельнаго выполненія.

№ 9.

**Регулированіе замѣстительства.**

Въ случаѣ отсутствія или задержки директора государственныхъ желѣзныхъ дорогъ, управленіе дѣлъ съ правами, предоставленными директору переходитъ къ его замѣстителю, или при наличности двухъ замѣстителей, къ высшему изъ нихъ по чину, если министерство въ силу особыхъ обстоятельствъ въ отдѣльныхъ случаяхъ, не дѣлаетъ прямо другихъ постановленій.

Замѣщеніе начальниковъ отдѣленій, а также и всѣхъ остальныхъ чиновниковъ дирекціоннаго вѣдомства, поскольку вообще по ихъ служебному положенію можно говорить о замѣстительствѣ, подлежитъ въ случаѣ невозможности исполненія ими обязанностей, раньше всего прямо назначенному замѣстителю безъ всякаго отношенія къ его чину, но если такого нѣтъ, или этому тоже что нибудь помѣшало и если въ отдѣльныхъ случаяхъ прямо не дается иныхъ распоряженій, то замѣстительство переходитъ въ обычномъ порядкѣ къ самому старшему по чину въ данный моментъ между чиновниками, находящимися подъ вѣдомствомъ даннаго должностнаго лица.

Исправляющему должность подлежитъ веденіе дѣлъ на время замѣстительства въ тѣхъ же размѣрахъ и съ той же отвѣтственностью, какъ и замѣщенному имъ чиновнику.

При замѣстительствѣ, назначенномъ съ самаго начала на болѣе короткое время, исправляющій должность долженъ ограничиться обыкновенно веденіемъ текущаго дѣла и воздерживаться такимъ образомъ, за исключеніемъ случаевъ безотлагательной надобности, отъ приѣма или выполненія болѣе важныхъ дѣлъ, особенно дѣлъ принципиальнаго значенія.

№ 10.

**Осмотры линій.**

Директоръ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ обязанъ объѣзжать лично подлежащій ему округъ, поскольку отправленіе служебныхъ дѣлъ при дирекціи допускаетъ это, далѣе, наблюдать также за тѣмъ, чтобы и его замѣстители, подъ тѣмъ же условіемъ начальники отдѣленій и замѣстители послѣднихъ, а особенно чиновники, назначенные спеціально для контроля надъ исполнительною службой, а также и другіе органы дирекцій государственныхъ желѣзныхъ дорогъ, получающіе разъѣздныя деньги, возможно чаще осматривали линіи, лежащія въ округѣ дирекціи государственныхъ

желѣзныхъ дорогъ, въ цѣляхъ ревизіи и контроля исполнительной части, подъ соблюденіемъ относящихся сюда спеціальныхъ предписаній.

Исправляющіе должность директоровъ и начальники отдѣленій должны испрашивать разрѣшеніе директора государственныхъ желѣзныхъ дорогъ въ тѣхъ случаяхъ, когда они сами намѣреваются сдѣлать осмотръ, а также тогда, когда они имѣютъ въ виду послать подвѣдомственныхъ чиновниковъ на линію.

Осматривающимъ линіи чиновникамъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ подлежатъ право и обязанность обращать вниманіе исполнительныхъ чиновниковъ на замѣченныя несоблюденія существующихъ предписаній и доводить до свѣдѣнія дирекціи государственныхъ желѣзныхъ дорогъ также и тѣ свои наблюденія, которыя не относятся къ тому служебному вѣдомству, въ которомъ они служатъ. Отдавать распоряженія ревизуемымъ чиновникамъ служащіе, осматривающіе линіи, могутъ только въ крайне безотлагательныхъ случаяхъ, о пожеланіяхъ же соотвѣтствующаго ревизуемаго чиновника должно быть письменно доложено.

Отдавшій распоряженіе чиновникъ долженъ заявить отданное распоряженіе по возвращеніи со своей служебной поѣздки или, если нужно, дѣлать это тотчасъ же, послѣ чего распоряженіе это должно быть подтверждено или отмѣнено письменнымъ рѣшеніемъ дирекціи государственныхъ желѣзныхъ дорогъ.

#### № 11.

##### Служебныя поѣздки внѣ предѣловъ дирекціоннаго округа.

О служебныхъ поѣздкахъ директора государственныхъ желѣзныхъ дорогъ, внѣ предѣловъ его дирекціоннаго округа, которыя продолжаются дольше 24 часовъ, должно быть заявлено въ президіумъ министерства желѣзныхъ дорогъ.

Исправляющіе должность директоровъ и начальники отдѣленій дирекціи государственныхъ желѣзныхъ дорогъ, должны испрашивать разрѣшенія директора государственныхъ желѣзныхъ дорогъ для всякой служебной поѣздки внѣ предѣловъ дирекціоннаго вѣдомства.

Такое же разрѣшеніе требуется на отправленіе другихъ чиновниковъ по дѣламъ службы въ мѣста, находящіяся внѣ предѣловъ дирекціоннаго вѣдомства.

#### № 12.

##### Особыя постановленія для служебныхъ поѣздокъ на иногороднія конференціи, особенно для поѣздокъ за границу.

Поскольку всѣ или же многія дирекціи государственныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ силу ихъ сферы дѣятельности, установленной организаціоннымъ уставомъ для правленія государственныхъ желѣзныхъ дорогъ, посылаются



одновременно въ качествѣ представителей управленія государственныхъ желѣзныхъ дорогъ на иногороднія конференціи, эти дирекціи должны всегда на конференціи соблюдать согласованность между собой для обезпеченія объединенной дѣятельности на ней, при соблюденіи данныхъ имъ на всѣ случаи министерствомъ путей сообщенія директивъ, а иногда, когда это, по ихъ мнѣнію, требуется, онѣ должны еще раньше испрашивать отъ министерства путей сообщенія необходимыя инструкціи.

Директора государственныхъ желѣзныхъ дорогъ должны поручать фактическое замѣстительство на конференціяхъ, особенно на такихъ, которыя имѣютъ мѣсто за границей, *одной* изъ дирекцій государственныхъ желѣзныхъ дорогъ, если только не существуетъ относительно опредѣленныхъ конференцій, какъ въ особенности по отношенію къ конференціямъ директоровъ, въ этомъ случаѣ, особыхъ предписаній, или если интересы отдѣльныхъ округовъ дирекцій прямо не требуютъ другого.

Директора государственныхъ желѣзныхъ дорогъ, которые намѣрены лично участвовать на заграничныхъ конференціяхъ или предпринимать другія служебныя поѣздки за границу, должны заявить объ этомъ своемъ намѣреніи въ президіумъ министерства такъ рано, чтобы можно было своевременно давать имъ всѣ необходимыя порученія.

#### № 13.

#### Министерскія конференціи и другія общія конференціи дирекцій государственныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Министерству путей сообщенія предоставляется для обсужденія общихъ вопросовъ, касающихся дѣятельности всѣхъ или многихъ дирекціонныхъ вѣдомствъ, созывать периодически или въ случаяхъ надобности директоровъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ или также докладчиковъ опредѣленныхъ служебныхъ отдѣленій, на совмѣстныя конференціи въ министерство путей сообщенія, или разрѣшать производить такія конференціи безъ своего посредничества.

#### № 14.

#### Служебное отношеніе къ командированнымъ по службѣ чиновникамъ министерства и его вспомогательныхъ органовъ; періодическія донесенія въ названныя высшія вѣдомства.

Органы дирекцій государственныхъ желѣзныхъ дорогъ и имъ подвѣдомственныхъ исполнительныхъ служебныхъ отдѣленій обязаны безотлагательно давать всѣ требуемыя отъ нихъ справки всѣмъ чиновникамъ министерства желѣзныхъ дорогъ, отправленнымъ въ округи дирекціи или вообще для служебной инспекціи, или для особыхъ изслѣдованій, и которые предста-

вляють соотвѣтствующую легитимацію, и вообще дѣятельно поддерживать ихъ въ ихъ задачахъ.

Поскольку даннымъ чиновникамъ министерства путей сообщенія въ отдѣльных случаяхъ прямо не отдается другихъ порученій, или характеръ подлежащей имъ задачи не требуетъ другого, эти чиновники должны еще до производства инспекціи или разслѣдованія письменно или устно извѣстить объ этомъ директора, въ округѣ котораго производится инспекція или разслѣдованіе, если уже официально не поступило его согласіе, и безусловно воздерживаться отъ непосредственнаго вторженія въ исполнительную службу.

Обязательство безусловнаго сообщенія свѣдѣній существуетъ для органовъ дирекціи государственныхъ желѣзныхъ дорогъ и подвѣдомственныхъ имъ служебныхъ отдѣленій и по отношенію къ чиновникамъ генеральной инспекціи австрійскихъ желѣзныхъ дорогъ и центрального бюро по распредѣленію вагоновъ австрійскихъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ касательно всѣхъ дѣлъ, входящихъ въ согласную уставу сферу дѣятельности обоихъ этихъ вѣдомствъ.

Періодическія донесенія, которыя вносятся дирекціями государственныхъ желѣзныхъ дорогъ въ министерство путей сообщенія и въ оба его названные вспомогательные органа, регулируются особыми предписаніями.

#### № 15.

##### Присутственные часы въ дирекціяхъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Директоръ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ долженъ въ зависимости отъ потребностей каждаго вѣдомства установить присутственные часы въ дирекціяхъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ, принимая въ основаніе 7-ми-часовую продолжительность работы въ будни и 3-х-часовую продолжительность работы въ воскресные и праздничные дни, а именно, въ будни или съ перерывомъ или безъ перерыва въ обѣденные часы.

Въ первомъ случаѣ на время обѣденнаго отдыха, а въ послѣднемъ на поздніе послѣобѣденные часы, по окончаніи присутственнаго времени, слѣдуетъ ввести соотвѣтственное дежурство въ цѣляхъ приѣма, распечатанія и приготовленія для выполненія спѣшныхъ дѣловыхъ бумагъ и телеграммъ.

Во времена наступающей надобности директоръ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ соотвѣтственно увеличиваетъ число ежедневныхъ присутственныхъ часовъ.

Съ другой стороны, директоръ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ уполномоченъ, если дѣла позволяютъ, сократить служебный персоналъ въ бюро каждаго отдѣленія на половину по воскреснымъ и праздничнымъ днямъ и совсѣмъ отпустить служащихъ каждаго отдѣленія въ день Рождества Христова, въ день Новаго года, въ Вербное воскресенье, въ день Свѣтлаго Воскресенья, въ Троицно воскресенье, въ праздникъ тѣла Христова, въ празд-

никъ Всѣхъ Святыхъ, при соблюденіи дежурства въ каждомъ отдѣленіи, а въ канунъ Рождества Христова, въ Масляный вторникъ, и въ Страстную субботу отпустить ихъ на послѣобѣденные часы, послѣ 12 часовъ.

№ 16.

Официальная газета дирекціи государственныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Каждая дирекція государственныхъ желѣзныхъ дорогъ должна издавать для всего округа дирекціоннаго вѣдомства печатную официальную газету, въ которой для служащихъ дирекціоннаго вѣдомства, подѣ начинающейся ежегодно цифрой 1 и до конца года продолжающейся нумировкой, должны быть оглашены:

а) всѣ постановленія, заключающіяся въ законахъ и общихъ распоряженіяхъ вѣдомствъ, которыя должны быть соблюдаемы и при исполненіи службы на государственныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ соответствующемъ дирекціонномъ округѣ, и которыя еще не были оглашены въ официальной газетѣ министерства желѣзныхъ дорогъ при случаѣ съ полнымъ перепечатываніемъ соответствующихъ законовъ и распоряженій;

б) постановленія относительно выполненія дѣлъ, которыя дирекція государственныхъ желѣзныхъ дорогъ должны издавать для своего округа, по поводу оглашенныхъ министерствомъ желѣзныхъ дорогъ въ его официальной газетѣ постановленій и распоряженій;

в) всѣ предписанія и другія постановленія, которыя имѣютъ своимъ предметомъ длительныя установленія и которыя издаются дирекціями государственныхъ желѣзныхъ дорогъ для своего округа въ развитіе указа министерства или въ предѣлахъ своей сферы дѣятельности;

г) также и такіе «служебные указы», касающіеся только преходящихъ дѣлъ, которые въ виду болѣе обширной области ихъ дѣйствія, касается ли это всѣхъ служебныхъ отдѣленій дирекціоннаго округа, или большаго числа ихъ, предпочтительнѣе оглашать въ официальной газетѣ, чѣмъ издавать ихъ письменнымъ путемъ, наконецъ,

е) въ официальной газетѣ, при случаѣ въ особомъ приложеніи къ ней, должны быть оглашены распоряженія относительно персонала дирекціоннаго вѣдомства, какъ пріемъ на службу, назначенія, повышенія, движеніе по службѣ, переводы, затѣмъ, всѣ увольненія и другія отставки вслѣдствіе отказовъ, отреченія отъ службы, смерти и т. д., наконецъ, всѣ высочайшія отличія и именно такъ же посредствомъ перепечатыванія соответствующихъ распоряженій изъ официальной газеты министерства желѣзныхъ дорогъ, какъ и посредствомъ напечатанія такихъ распоряженій, которыя дирекція государственныхъ желѣзныхъ дорогъ издаютъ въ своемъ вѣдомствѣ.

Оглашенные въ официальной газетѣ распоряженія относительно служебнаго персонала, должны быть непосредственно приняты подвѣдомственными частями, которыхъ касаются эти распоряженія, къ свѣдѣнію и руководству, такъ что, поскольку нѣтъ необходимости въ особыхъ распоряженіяхъ, не требуется обыкновенно дальнѣйшихъ письменныхъ извѣщеній для нихъ со стороны высшей дирекціи государственныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Усмотрѣнію дирекціи государственныхъ желѣзныхъ дорогъ предоставляется опредѣлить, поскольку должны быть приведены въ особомъ отдѣлѣ извѣстій въ официальной газетѣ, еще другія полезныя для исполненія службы или вообще интересныя желѣзнодорожныя извѣстія для свѣдѣнія служебнаго персонала.

#### № 17.

#### Конференціи въ предѣлахъ дирекцій государственныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Усмотрѣнію директора государственныхъ желѣзныхъ дорогъ предоставляется періодически или по надобности устраивать конференціи съ его замѣстителями, съ начальниками отдѣленій, привлекая при случаѣ другихъ чиновниковъ, для обсужденія болѣе важныхъ предметовъ, особенно тѣхъ, которые касаются одновременно многихъ служебныхъ отдѣленій.

Эти конференціи имѣютъ для директора государственныхъ желѣзныхъ дорогъ только информаціонный характеръ и онъ ни въ коемъ случаѣ не связанъ мнѣніемъ большинства участвующихъ на конференціи чиновниковъ.

#### № 18.

#### Шнуровыя книги.

Во всѣхъ отдѣленіяхъ дирекцій государственныхъ желѣзныхъ дорогъ должны вестись шнуровыя книги, въ которыя заносятся въ алфавитномъ порядкѣ всѣ распоряженія министерства, данныя дирекціямъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ въ качествѣ директивъ для дальнѣйшаго веденія дѣлъ и не напечатанныя въ официальной газетѣ, и главное содержаніе принципиальныхъ рѣшеній судебныхъ и другихъ вѣдомствъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, съ соответствующимъ указаніемъ относящихся сюда дирекціонныхъ актовъ или другихъ источниковъ.

Съ болѣе обширныхъ распоряженій, если они не заготовляются сверхъ того во многихъ экземплярахъ для спеціального употребленія отдѣльныхъ отдѣленій, должна быть снята для шнуровой книги или полная копія, или копія въ выпискахъ и вносится въ эту книгу.

№ 19.

**Общія постановленія относительно формальнаго обращенія съ актами въ дирекціяхъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ.**

Директорамъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ предоставляется въ предѣлахъ настоящаго порядка дѣль и особенно въ предѣлахъ данныхъ въ слѣдующихъ параграфахъ спеціальныхъ предписаній, касающихся нѣкоторыхъ важныхъ пунктовъ, точнѣе опредѣлить обращеніе съ актами въ дирекціяхъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ въ смыслѣ протоколированія входящихъ бумагъ, дѣлопроизводства въ отдѣленіяхъ, отправленія одобренныхъ дѣловыхъ бумагъ и ихъ окончательнаго регистрированія въ своемъ собственномъ вѣдомствѣ, при чемъ слѣдуетъ по возможности опираться на дѣйствующія въ этомъ отношеніи въ министерствѣ желѣзныхъ дорогъ и изложенныя въ особомъ предписаніи положенія и употреблять все допустимыя дѣятельностью дирекціей государственныхъ желѣзныхъ дорогъ упрощенія.

При этомъ должно особое вниманіе обращать на то, чтобы во всемъ дирекціонномъ вѣдомствѣ было обеспечено строжайшее соблюденіе тайнъ всѣхъ актовъ и другихъ конфиденціальныхъ бумагъ и особенно такихъ, которыя касаются военнаго употребленія желѣзныхъ дорогъ.

№ 20.

**Спеціальныя предписанія:**

**а) Для составленія концептовъ изложенія.**

Изложенія должны быть написаны въ дирекціяхъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ самымъ краткимъ образомъ, при соблюденіи обычныхъ формъ. Длинные обороты канцелярскаго слога и повторенія, какъ и чрезмѣрныя нагромождающіяся выраженія вѣжливости должны избѣгаться въ концептахъ.

Корреспонденція съ начальствующими въ министерствѣ желѣзныхъ дорогъ и генеральной инспекціей австрійскихъ желѣзныхъ дорогъ должна вестись дирекціями государственныхъ желѣзныхъ дорогъ въ формѣ докладовъ.

Переписка съ центральнымъ бюро по распредѣленію вагоновъ императорско-королевскихъ австрійскихъ желѣзныхъ дорогъ должна вестись филиальными отдѣленіями въ формѣ докладовъ, а дирекціями въ формѣ отношеній.

Съ бюро по тарифнымъ дѣламъ и по отчетности дирекціи государственныхъ желѣзныхъ дорогъ сообщаются также при посредствѣ отношеній.

Дѣловое сношеніе дирекцій государственныхъ желѣзныхъ дорогъ съ подвѣдомственными имъ служебными частями должно всегда производиться въ

формѣ, соответствующей субординаціонному отношенію, въ формѣ распоряженій. Какъ въ данномъ случаѣ, такъ и особенно въ докладахъ начальствующему министерству и генеральной инспекціи, слѣдуетъ избѣгать всѣхъ оборотовъ рѣчи, не соответствующихъ іерархическому положенію начальства или подчиненія.

Всѣ бумаги, исходящія изъ дирекціи государственныхъ желѣзныхъ дорогъ, должны быть написаны отъ имени послѣдней въ безличной формѣ, за исключеніемъ декретовъ и постановленій, касающихся служебнаго персонала, какъ и всевозможныхъ предсѣдательскихъ докладовъ директора государственныхъ желѣзныхъ дорогъ министру желѣзныхъ дорогъ.

Различные декреты и постановленія, обращенные къ служащимъ, должны исходить лично отъ директора государственныхъ желѣзныхъ дорогъ и поэтому излагаются въ личной формѣ.

#### № 21.

##### б) Составленіе концептовъ.

Отвѣтственность за соответствіе каждаго постановленія организаціи и дѣйствующему порядку дѣлъ падаетъ на того чиновника дирекціи государственныхъ желѣзныхъ дорогъ, который послѣднимъ одобрилъ это постановленіе въ концептѣ.

Всѣ концепты одобряются въ дирекціяхъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ сперва чиновниками, которые ихъ составляютъ, и тѣми, которые ихъ при случаѣ раньше пересматриваютъ, потомъ начальниками отдѣленій и согласно ихъ дальнѣйшему представленію соответствующимъ исправляющимъ должность директора государственныхъ желѣзныхъ дорогъ и директоромъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Слѣдуетъ, однако, при возможности, избѣгать промежуточныхъ ревизій, которыя не обусловлены организаціей дѣлъ.

#### № 22.

##### с) Исполненіе бѣловыхъ бумагъ.

Для переписки набѣло дѣйствуетъ, какъ общее правило, что бѣловыя должны идти только за одной подписью, при чемъ подписываются тѣмъ чиновникомъ дирекціи государственныхъ желѣзныхъ дорогъ, который одобрилъ концептъ.

Директору государственныхъ желѣзныхъ дорогъ позволяется въ отдѣльномъ случаѣ поручить подписаніе одобреннаго имъ концепта своему замѣстителю или начальнику отдѣленія.

Также допускается, напротивъ, чтобы начальники отдѣленій подписывали бѣловыя съ отдѣльныхъ концептовъ, которые представляютъ собой

простое изложеніе опредѣленныхъ рѣшеній директора государственныхъ желѣзныхъ дорогъ или исправляющаго должность директора государственныхъ желѣзныхъ дорогъ равносильныхъ актамъ, но съ условіемъ предъявленія бѣловой директору къ свѣдѣнію.

На всѣ бумаги, которыя исходятъ отъ директора государственныхъ желѣзныхъ дорогъ, слѣдуетъ накладывать печать: «Императорско-королевскій директоръ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ», на бумаги, исходящія отъ его замѣстителей, печать: «За императорско-королевскаго директора государственныхъ желѣзныхъ дорогъ», наконецъ, на бумаги отъ начальниковъ отдѣленій или ихъ замѣстителей—печать: «Отъ императорско-королевской дирекціи государственныхъ желѣзныхъ дорогъ», за этими печатями слѣдуетъ подпись соотвѣтствующаго лица.

Въ случаяхъ лишь временнаго замѣстительства директора государственныхъ желѣзныхъ дорогъ, печать должна гласить: «Управляющій императорско-королевской дирекціей государственныхъ желѣзныхъ дорогъ».

#### № 23.

d) Обращеніе съ дѣлами, касающимися области дѣятельности, общей нѣсколькимъ отдѣленіямъ.

Если въ отдѣльномъ случаѣ не дается другихъ постановленій, то дѣла, касающіяся области дѣятельности нѣсколькихъ отдѣленій дирекціи, должны всегда, по соглашенію съ другими участвующими отдѣленіями, разрабатываться тѣмъ отдѣленіемъ, въ которое, согласно существующему распредѣленію занятій, раньше всего поступаетъ дѣло для разработки, и это соглашеніе производится обыкновенно кратчайшимъ путемъ устно.

Начальникъ отдѣленія по финансовой и счетной части долженъ принципиально участвовать во всѣхъ дѣлахъ, касающихся бюджета и счетной части другихъ отдѣленій, а также во всѣхъ дѣлахъ, поручаемыхъ дирекціонной кассѣ, и директоръ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ обязанъ обезпечить на всякій случай это содѣйствіе изданіемъ соотвѣтствующихъ подробныхъ постановленій.

Въ случаяхъ господствующаго разногласія между начальниками отдѣленій, дѣло рѣшаетъ директоръ безъ ущерба для исключительнаго положенія счетнаго департамента, основаннаго на дѣйствующихъ предписаніяхъ относительно счетоводства.

#### № 24.

##### Отчетъ дѣлопроизводства.

Дирекціи государственныхъ желѣзныхъ дорогъ должны представлять въ министерство желѣзныхъ дорогъ не позже, чѣмъ по истеченіи первой четверти каждаго года, отчеты дѣлопроизводства, въ количествѣ экземпляровъ,

каждый разъ предписываемомъ министерствомъ желѣзныхъ дорогъ, объ истекшемъ годѣ управленія, которые, расгруппированные по отдѣльнымъ служебнымъ отдѣламъ, согласно спеціально изданнымъ для ихъ составленія предписаніямъ, должны заключать въ себѣ изложеніе существенныхъ моментовъ ихъ дѣятельности.

Возможныя предложенія, выведенныя изъ практики отчетнаго года, о преобразованіяхъ въ службѣ не должны включаться въ эти отчеты дѣлопроизводства, а представляться въ министерство всегда въ особыхъ докладахъ.

### **Служебныя инструкціи для бюро по тарифнымъ дѣламъ и по отчетности императорско-королевскихъ австрійскихъ желѣзныхъ дорогъ.**

Распоряженіе министерства желѣзныхъ дорогъ отъ 23 Іюля 1896 года, № 540, III, отданное во всеѣ отдѣленія по дѣламъ движенія и транспорта, объ учрежденіи при императорско-королевскомъ министерствѣ желѣзныхъ дорогъ бюро по тарифнымъ дѣламъ и отчетности императорско-королевскихъ австрійскихъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ исполненіе организаціоннаго устава для управленія государственныхъ желѣзныхъ дорогъ отъ 19 Января 1896 года, имперскій законъ № 16, упраздняется императорско-королевская генеральная дирекція австрійскихъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Одновременно учреждается при министерствѣ желѣзныхъ дорогъ бюро по тарифнымъ дѣламъ и по отчетности, какъ вспомогательный органъ императорско-королевскаго министерства желѣзныхъ дорогъ, которое должно производить подготовительныя работы для докладовъ императорско-королевскаго министерства желѣзныхъ дорогъ по дѣламъ тарифа, перевозокъ и взаимныхъ расчетовъ императорско-королевскихъ австрійскихъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ и частныхъ эксплуатируемыхъ государствомъ желѣзныхъ дорогъ и работы по осуществленію такихъ рѣшеній, далѣе, согласно прилагаемому списку, производить расчеты по сообщеніямъ между дорогами страны, которые до сихъ поръ исполнялись соединенной расчетной конторой императорско-королевскихъ желѣзныхъ дорогъ, какъ и установленіе расчетовъ для интернаціональнаго сообщенія, которое составлялось до сихъ поръ императорско-королевскимъ генеральнымъ управленіемъ; и производить, наконецъ, установленіе и контроль картельныхъ расчетовъ.

Сфера дѣятельности бюро по тарифнымъ дѣламъ и по отчетности указана въ особой инструкціи, которая въ скоромъ времени будетъ опубликована.

По этой инструкціи слѣдуетъ спеціально по дѣламъ тарифа различать въ сферѣ дѣятельности названнаго бюро дѣла, касающіяся мѣстнаго сообщенія (по передвиженію пассажировъ и товара), съ одной стороны, отъ дѣлъ, касающихся примыканія и сообщенія между дорогами съ другой стороны.



Что касается мѣстнаго сообщенія, то бюро по тарифнымъ дѣламъ и по отчетности подлежитъ только:

Установленіе, печатаніе, опубликованіе и введеніе въ дѣйствіе мѣстныхъ тарифовъ (включая указатель километровъ), вмѣстѣ съ добавленіями относительно перевозки пассажировъ, товара по соответствующимъ указаніямъ императорско-королевскаго министерства желѣзныхъ дорогъ, какъ и опубликованіе и введеніе въ дѣйствіе тарифныхъ пониженій по перевозкѣ товара, которыя разрѣшаются императорско-королевскимъ министерствомъ желѣзныхъ дорогъ.

Подготовительная напротивъ работа, по общимъ измѣненіямъ мѣстныхъ тарифовъ, какъ и по предоставленію пониженій проѣздной и тарифной платы въ мѣстномъ сообщеніи, не входитъ въ сферу дѣятельности названнаго бюро. Въ этомъ отношеніи императорско-королевское министерство желѣзныхъ дорогъ будетъ пользоваться, поскольку оно само не можетъ исполнять соответствующія работы, содѣйствіемъ императорско-королевскихъ дирекцій государственныхъ желѣзныхъ дорогъ, поэтому ходатайства, касающіяся измѣненія мѣстныхъ тарифовъ или предоставленія пониженій проѣздной платы и фракта мѣстнаго сообщенія, которыя не обоснованы въ тарифѣ, должны быть непосредственно направляемы въ императорско-королевское министерство.

Также должны быть направлены непосредственно въ императорско-королевское министерство желѣзныхъ дорогъ прошенія сторонъ, а именно, поскольку это возможно, съ мотивированнымъ объясненіемъ на основаніи собранныхъ для этой цѣли по этому предмету свѣдѣній.

То же самое относится къ дѣламъ транспортной службы, которыя касаются мѣстнаго сообщенія.

Что же касается дѣлъ по тарифу, какъ и по транспортной службѣ въ примыканіи и въ сообщеніяхъ между дорогами, то въ этомъ отношеніи подлежитъ бюро по тарифнымъ дѣламъ и по отчетности не только осуществленіе рѣшеній императорско-королевскаго министерства желѣзныхъ дорогъ въ указанныхъ выше дѣлахъ мѣстнаго сообщенія, но и подготовительная работа по соответственнымъ рѣшеніямъ императорско-королевскаго министерства желѣзныхъ дорогъ и поэтому въ особенности веденіе устныхъ и письменныхъ переговоровъ съ заинтересованными внутренними и иностранными учрежденіями по сообщенію.

Инициативныя ходатайства императорско-королевскихъ дирекцій государственныхъ желѣзныхъ дорогъ по тарифнымъ и транспортнымъ дѣламъ, которыя касаются примыканія и сообщенія между дорогами, должны быть поэтому направлены въ императорско-королевское министерство желѣзныхъ дорогъ, однако адресовать ихъ слѣдуетъ въ императорско-королевское министерство желѣзныхъ дорогъ (бюро по тарифнымъ дѣламъ и по отчетности), точно также слѣдуетъ поступать съ соответствующими прошеніями сторонъ, съ приложеніемъ мотивированныхъ объясненій.

Дѣла союза нѣмецкихъ желѣзнодорожныхъ правленій и его комиссій по тарифамъ, перевозки и отчетности и такія же дѣла, если онѣ касаются не отдѣльныхъ линій, а многихъ или всѣхъ, какъ, напримѣръ, дѣла международнаго тарифнаго комитета должны быть прямо направлены даже по подготовительной работѣ для рѣшеній, которая включаетъ также устные и письменные переговоры съ заинтересованными предпріятіями по перевозкѣ въ императорско-королевское министерство желѣзныхъ дорогъ.

Дѣла исковъ и возмѣщенія убытковъ въ общемъ не подлежатъ компетенціи бюро по тарифнымъ дѣламъ и по отчетности и поэтому императорско-королевскія дирекціи государственныхъ желѣзныхъ дорогъ должны направлять непосредственно въ императорско-королевское министерство желѣзныхъ дорогъ обжалованія на рѣшенія дирекцій, касающіяся какъ мѣстнаго сообщенія, такъ и примыканія и сообщенія между дорогами. Исключеніе составляетъ только устное обсужденіе дѣлъ относительно иска и возмѣщенія убытковъ, поскольку это обсужденіе производится на союзныхъ конференціяхъ одновременно съ вопросами по тарифу и движенію.

Въ этихъ случаяхъ бюро по тарифнымъ дѣламъ и по отчетности, ради упрощенія, сносится съ другой стороною по названнымъ дѣламъ, предоставляя, само собою разумѣется, рѣшеніе императорско-королевскому министерству желѣзныхъ дорогъ и вступаетъ, поскольку это необходимо, въ непосредственное соглашеніе съ заинтересованными императорско-королевскими дирекціями государственныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Бюро по тарифнымъ дѣламъ и по отчетности подлежатъ еще, кромѣ исполненія дѣлъ тарифной и транспортной службы, которыя согласно предыдущему входятъ въ область дѣятельности этого бюро, помогать въ случаѣ привлеченія императорско-королевскимъ дирекціямъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ при исполненіи подлежащихъ имъ вышеуказанныхъ дѣлъ, а именно, не только посредствомъ сообщеній справокъ по вопросамъ, касающимся тарифной и транспортной службы, для сообщенія которыхъ бюро по тарифнымъ дѣламъ и по отчетности особенно пригодно благодаря тарифному архиву, который ведется и регулируется этимъ бюро, но также и посредствомъ командировки свѣдущихъ представителей на конференціи и другія совѣщанія, предпринимаемыя императорско-королевскими дирекціями государственныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ особенности это относится къ совѣщаніямъ тарифнаго комитета конференціи австро-венгерскихъ директоровъ, а также къ самой этой конференціи и ея другимъ комитетамъ, въ которыхъ представительство администраціи государственныхъ желѣзныхъ дорогъ лежитъ на императорско-королевскихъ дирекціяхъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Соотвѣтствующій чиновникъ изъ бюро по тарифнымъ дѣламъ и по отчетности долженъ въ такихъ случаяхъ помогать своими совѣтами, основанными на его специальныхъ знаніяхъ, представителю отъ подлежащихъ императорско-

королевскихъ дирекцій государственныхъ желѣзныхъ дорогъ; это, однако, нисколько не должно затрагивать компетенцію призваннаго въ качествѣ представителя чиновника императорско-королевской дирекціи государственныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Бюро по тарифнымъ дѣламъ и по отчетности должно вступать въ непосредственную переписку съ императорско-королевскими дирекціями государственныхъ желѣзныхъ дорогъ по всѣмъ дѣламъ, подлежащимъ его сферѣ дѣятельности.

Переписка бюро съ управленіемъ по эксплуатаціи дороги и станціонными управленіями, напротивъ, производится обыкновенно черезъ посредство императорско-королевскихъ дирекцій государственныхъ желѣзныхъ дорогъ и только въ исключительныхъ случаяхъ, когда дѣло идетъ о полученіи спѣшныхъ справокъ отъ управленія по эксплуатаціи дороги и желѣзнодорожныхъ станціонныхъ управленій, бюро непосредственно обращается къ нимъ съ запросами.

Въ этихъ случаяхъ бюро по тарифнымъ дѣламъ и по отчетности должно, однако, одновременно присылать въ императорско-королевскія дирекціи государственныхъ желѣзныхъ дорогъ копіи этихъ запросовъ.

Извѣщенія императорско-королевскихъ дирекцій государственныхъ желѣзныхъ дорогъ инспекцій по эксплуатаціи желѣзнодорожныхъ станцій о пониженіяхъ фракта, должны производиться бюро по тарифнымъ дѣламъ и по отчетности обычнымъ ходомъ.

Снабженіе императорско-королевскихъ дирекцій государственныхъ желѣзныхъ дорогъ или инспекцій по эксплуатаціи линіи и желѣзнодорожныхъ станцій (послѣднихъ черезъ посредство дирекціи) печатными тарифами (общій тарифъ) или при случаѣ отдѣльными тарифами, частными таблицами и предписаніями производится бюро по тарифнымъ дѣламъ и по отчетности и поэтому испрашиванія этихъ печатныхъ изданій должны быть направлены непосредственно въ названное бюро.

Названному бюро подлежитъ также храненіе коллекцій образчиковъ товаровъ императорско-королевскаго министерства желѣзныхъ дорогъ.

Въ виду этого, относящіяся сюда посылки должны быть направлены прямо въ это бюро.

Въ бюро по тарифнымъ дѣламъ и по отчетности присылаются слѣдующія данныя для веденія статистики нагрузки вагоновъ и общей статистики перевозки.

Коммерческіе рапорты о повагонной перевозкѣ, статистическія данныя, точнѣе обозначенныя въ 44 пунктѣ инструкціи VII / А по контролю дохода, которая вновь будетъ издана.

Напротивъ, доставляются непосредственно въ императорско-королевское министерство желѣзныхъ дорогъ удостовѣренія о мѣстныхъ уступкахъ

въ провозной платѣ, данныхъ императорско-королевскими дирекціями желѣзныхъ дорогъ, далѣе, коммерческіе ежемѣсячные отчеты.

Что касается дѣль текущаго расчета, подлежащихъ бюро по тарифнымъ дѣламъ и по отчетности и обозначенныхъ въ вышеупомянутомъ списокѣ ввреннихъ и иностранныхъ сообщеній, а также тѣхъ картелей, которыя не подлежатъ спеціальному расчету въ желѣзнодорожномъ центральномъ бюро для Австріи (въ Вѣнѣ) или Венгріи (въ Шегединѣ), то названному бюро присылаются своевременно основанія расчета, предписанныя соотвѣтственно относящимся сюда и по распоряженію императорско-королевскаго министерства желѣзныхъ дорогъ отъ 20 Іюля 1896 года, № 142 / III, изданнымъ постановленіямъ по расчету, а также соотвѣтственно инструкціи № VII / А (новое изданіе 1 Августа 1896 года).

При этомъ указывается на изданную въ прибавленіи къ вышеназанному распоряженію инструкцію № 1 отъ 1896 года, которая сверхъ того содержитъ точныя опредѣленія о расчетахъ всѣхъ сообщеній, въ которыхъ участвуютъ австрійскія дороги, какъ съ иностранными дорогами, такъ и съ другими транспортными предпріятіями.

## **Положеніе объ эксплуатаціи прусскихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.**

Вступило въ силу 1 Апрѣля 1895 года.

### **I. Общее управленіе.**

#### **§ 1.**

1) Всѣ открытыя для эксплуатаціи казенныя желѣзныя дороги, а также частныя желѣзныя дороги, эксплуатируемыя казною, а равно находящіяся въ постройкѣ казенныя желѣзныя дороги, администрируются королевскими желѣзнодорожными дирекціями, подъ высшимъ руководствомъ министра общественныхъ работъ.

2) Если для производства особенно значительныхъ строительныхъ работъ, королевскимъ приказомъ будутъ назначены королевскія строительныя комиссіи, то министръ общественныхъ работъ, въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, опредѣляетъ порядокъ дѣлопроизводства комиссіи и назначаетъ членовъ въ ея составъ.

3) Королевскія желѣзнодорожныя дирекціи непосредственно подчинены министру. Мѣстопробываніе дирекцій и дороги, входящія въ ихъ составы, объявляются королевскими приказами. Установленіе пограничныхъ пунктовъ раіоновъ отдѣльныхъ дирекцій предоставлено министру.

### **Прерогативы министра.**

#### **§ 2.**

##### **1) Въ общемъ.**

1) Министру предоставлена организація работы всей сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ на однообразныхъ началахъ, въ особенности же изданіе положеній о службѣ и дѣлопроизводствѣ на однообразныхъ началахъ, установленіе основныхъ положеній для инструкцій, детальная разработка которыхъ для отдѣльныхъ дирекцій возложена на послѣднія, а также изданіе однообразныхъ положеній и инструкцій о правахъ и обязанностяхъ служащихъ и рабочихъ, по кассовой и счетной частямъ и по другимъ отраслямъ эксплуатаціи и постройки казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

2) Министръ постановляетъ окончательныя рѣшенія по жалобамъ на постановленія и распоряженіе королевскихъ дирекцій по § 7 ихъ инструкціи (по личному составу). Эти постановленія министра приводятся въ исполненіе дирекціями и не подлежатъ дальнѣйшему обжалованію.

### § 3.

#### 2) По эксплуатаціи.

За исключеніемъ особыхъ случаевъ, гдѣ требуется высшая санкція, министру предоставлено окончательное рѣшеніе нижеприведеннаго:

а) закрытіе движенія на дорогахъ общественнаго пользованія и перевозящихъ пассажировъ и грузы, а также измѣненіе способа эксплуатаціи дорогъ первостепеннаго значенія на второстепенное и наоборотъ;

б) утвержденіе и отмѣна росписаній пассажирскихъ и почтовыхъ поѣздовъ на лѣтній и зимній періоды, а также утвержденіе измѣненій этихъ росписаній въ предѣлахъ этихъ періодовъ, если эти измѣненія касаются числа и рода поѣздовъ, или не можетъ быть достигнуто соглашеніе съ почтовымъ вѣдомствомъ или между заинтересованными желѣзными дорогами;

в) установленіе и отмѣна тѣхъ тарифовъ на перевозку пассажировъ, товаровъ, скота и мертвыхъ тѣлъ, которые изъяты изъ вѣдѣнія желѣзнодорожныхъ дирекцій;

г) разрѣшеніе строительныхъ работъ, на исполненіе которыхъ не имѣется смѣтныхъ назначеній въ распоряженіи желѣзнодорожныхъ дирекцій;

д) утвержденіе проектовъ и смѣтъ, стоимость исполненія которыхъ превышаетъ 50.000 марокъ, если утвержденіе работъ указанной стоимости не будетъ предоставлено желѣзнодорожнымъ дирекціямъ по особому распоряженію, а также утвержденіе проектовъ и смѣтъ работъ меньшей стоимости, по которымъ требуется исходатайствованіе особыхъ кредитовъ;

е) утвержденіе и измѣненіе нормальныхъ типовъ сооружений и механическихъ устройствъ, а также нормальныхъ типовъ подвижного состава, сигнализаци и т. п.;

ж) утвержденіе словесныхъ договоровъ и отдачи съ подряда безъ торговъ работъ и поставки матеріаловъ на сумму свыше 50.000 марокъ и утвержденіе подрядовъ съ торговъ по публикаціямъ на сумму свыше 150.000 марокъ, на отдѣльный подрядъ или поставку.

### § 4.

#### 3) По отношенію новыхъ сооружений.

Подобнымъ же образомъ министру предоставлено окончательное рѣшеніе:

а) назначеніе предварительныхъ и окончательныхъ изысканій, утвержденіе окончательнаго проекта и смѣтнаго къ нему исчисленія, а также утвержденіе плана работъ новыхъ сооружений;

б) утверждение проектов и сметъ, стоимость которыхъ въ отдѣльности превышаетъ 50.000 марокъ, если королевскимъ дирекціямъ не предоставлено право утверждать работы большей стоимости, а также утверждение проектов и сметъ меньшей стоимости, кредиты на которые были разрѣшены лишь при этомъ условіи;

в) утверждение и изменение нормальныхъ типовъ сооружений подвижного состава и механическихъ устройствъ;

г) разрѣшеніе открыть для эксплуатаціи оконченные постройкой желѣзнодорожныя линіи или участки, назначенные для общественнаго пользованія и перевозки пассажировъ и грузовъ;

д) утверждение контрактовъ на работы и поставки по словеснымъ договорамъ, превышающіе 100.000 марокъ, а также утверждение подобныхъ же контрактовъ, на основаніи частныхъ и публичныхъ торговъ, если стоимость отдѣльной поставки или работы превышаетъ 300.000 марокъ.

#### § 5.

##### По отношенію къ личному составу.

По отношенію къ личному составу министру предоставлено:

а) назначеніе, перемѣщеніе, увольненіе, а также установленіе денежнаго довольствія всѣхъ старшихъ агентовъ до директора счетоводства и главнаго кассира включительно, а также временное прикомандированіе къ дирекціямъ добавочныхъ старшихъ агентовъ;

б) перемѣщеніе служащихъ изъ одной дирекціи въ другую, если по этому вопросу дирекціи не придутъ къ соглашенію;

в) назначеніе вспомошествованій и добавочнаго вознагражденія, превышающихъ 300 марокъ въ теченіе одного отчетнаго года на одно лицо;

г) разрѣшеніе отпусковъ свыше 4 недѣль служащимъ категоріи (а) и свыше шести недѣль для остальныхъ.

##### Королевскія желѣзнодорожныя дирекціи.

#### § 6.

##### Общій обзоръ круга дѣятельности королевскихъ желѣзнодорожныхъ дирекцій.

1) Въ вѣдѣніи королевскихъ желѣзнодорожныхъ дирекцій, съ правами и обязанностями провинціальныхъ учреждений, состоятъ всѣ желѣзнодорожныя линіи, въ ихъ районѣ, какъ уже открытыя для движенія, такъ и строящіяся.

2) Въ составъ королевскихъ желѣзнодорожныхъ дирекцій входятъ: президентъ ея, два его замѣстителя, одинъ по административной части—оберъ-статскій-совѣтникъ, другой по технической—оберъ-строительный-совѣтникъ и потребное число другихъ членовъ. Президентъ назначается королемъ.

3) Порядокъ замѣщенія президента его замѣстителями устанавливается министромъ.

4) Королевскія желѣзнодорожныя дирекціи постановляютъ рѣшенія по жалобамъ на распоряженія и постановленія инспекторовъ эксплуатаціи, тяги, движенія, мастерскихъ и телеграфа, а также инспекторовъ по новымъ сооруженіямъ (§ 9). Дирекціи служатъ представителями дорогъ ихъ района по всеѣмъ касающимся ихъ дѣламъ, заключаютъ договоры, соглашенія и т. п., а также пользуются правами юридическихъ лицъ при вчиненіи исковъ и судебныхъ разбирательствахъ.

5) Министру предоставлено право передать вѣдѣніе нѣкоторыхъ изъ отраслей желѣзнодорожнаго хозяйства одной дирекціи для нѣсколькихъ, или для всей сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

6) Президенты королевскихъ желѣзнодорожныхъ дирекцій, на которыхъ возложены будутъ обязанности комиссаровъ, для инспекторскаго наблюденія за частными дорогами, пользуются при исполненіи должности комиссаровъ, совмѣстно съ ихъ двумя замѣстителями, всеѣми правами и обязанностями инспекторовъ надъ частными дорогами, на основаніи § 46 закона отъ 3 Ноября 1838 года.

#### § 7.

**Порядокъ дѣлопроизводства въ королевскихъ желѣзнодорожныхъ дирекціяхъ.**

Члены королевскихъ желѣзнодорожныхъ дирекцій собираются для рѣшеній коллегіальнымъ порядкомъ по большинству голосовъ, при чемъ при равенствѣ голосовъ, голосъ президента имѣетъ рѣшающее значеніе, только при разсмотрѣніи жалобъ служащихъ (по вольному найму и могущихъ быть уволенными по предупрежденію) на увольненіе ихъ отъ службы, или въ случаяхъ назначенія имъ взысканій въ размѣрѣ свыше полумѣсячнаго содержанія.

#### § 8.

1) По всеѣмъ остальнымъ вопросамъ, входящимъ въ кругъ вѣдѣнія дирекцій, президенту предоставлено право опредѣлять порядокъ разсмотрѣнія дѣлъ согласно изданной на сей конецъ инструкціи.

2) Министру предоставлено образовать отдѣленія, въ составѣ дирекцій, для разсмотрѣнія дѣлъ, опредѣлять порядокъ дѣлопроизводства въ отдѣленіяхъ и назначать начальниковъ этихъ отдѣленій.



3) Президентъ дирекцій, на основаніи положенія о порядкѣ дѣлопроизводства въ дирекціяхъ, устанавливаетъ порядокъ разсмотрѣнія дѣлъ, кромѣ указанныхъ въ § 7, подлежащихъ обязательно коллегіальному разсмотрѣнію.

4) За исключеніемъ дѣлопроизводства по смѣтѣ, кассѣ и счетоводству, обязательно подлежащихъ вѣдѣнію кассоваго совѣтника, президенту предоставлено избрать, по своему усмотрѣнію, нѣкоторыя изъ дѣлъ для непосредственной разработки. Постояннымъ замѣстителемъ кассоваго совѣтника назначается директоръ счетоводства. Права и обязанности директора счетоводства опредѣляются особымъ утвержденнымъ министромъ положеніемъ, по которому нѣкоторыя изъ категорій дѣлъ вѣдѣнія кассоваго совѣтника поручаются для постоянной разработки директору счетоводства.

5) Президентъ обязанъ наблюдать за правильностью всего дѣлопроизводства дирекціи. Въ особенности онъ отвѣтственъ за правильное и соотвѣтственное распредѣленіе дѣлъ между членами, а также за всѣ распоряженія и разъясненія королевскихъ дирекцій, исходящія за его подписью. Въ остальномъ каждый изъ членовъ дирекціи отвѣтствуетъ за правильность и точность разработки порученныхъ имъ дѣлъ.

6) Президенту, съ согласія министра, предоставлено поручить своимъ двумъ замѣстителямъ постоянную разработку нѣкоторой категоріи дѣлъ, даже когда онъ не отсутствуетъ; ему также предоставлено право поручать самостоятельную разработку нѣкоторыхъ изъ категорій дѣлъ, разъ навсегда, тому или другому изъ членовъ дирекціи.

7) Для обязательности значенія бумагъ, исходящихъ отъ имени дирекцій, достаточно на нихъ подписи президента или одного изъ членовъ дирекціи. Остальные старшіе агенты дирекцій уполномочены самостоятельно разрабатывать порученныя имъ дѣла лишь въ предѣлахъ утвержденного министромъ положенія.

## II. Особые органы управленія.

### 1) Общій отдѣлъ.

Для исполненія мѣстной службы и наблюденія за нею, подъ руководствомъ королевскихъ желѣзнодорожныхъ дирекцій, устанавливаются, въ предѣлахъ каждой дирекціи, опредѣленное число инспекцій по эксплуатаціи, тягѣ, движенію, мастерскимъ и телеграфу, а также строительныя по новымъ сооруженіямъ, если таковыя не поручены какой либо изъ инспекцій по эксплуатаціи. Начальникамъ этимъ инспекцій (инспекторамъ) предоставляется, съ разрѣшенія министра, разрѣшать отпуска подвѣдомственнымъ служащимъ, при одновременномъ ихъ замѣщеніи, отдачи поставокъ, заключеніе контрактовъ на работы и выдачи ассигновокъ на кассы.

## 2) Отдѣль спеціальный.

### § 10.

#### а) Инспекціи Эксплоатаціи.

1) На инспекціи эксплоатаціи возлагается:

а) приведеніе въ исполненіе всѣхъ функцій эксплоатаціи и наблюденіе за правильностью этой работы, за исключеніемъ отраслей эксплоатаціи, находящихся въ непосредственномъ вѣдѣніи инспекцій тяги (§ 11), движенія (§ 12) мастерскихъ (§ 13), телеграфа (§ 14);

б) содержаніе въ исправности пути и сооружений и руководства надъ исполненіемъ устава желѣзнодорожной полиціи въ предѣлахъ инспекціи.

2) Раіонъ дѣйствія и инструкція для инспекторовъ эксплоатаціи утверждаются министромъ.

3) На инспектора эксплоатаціи можетъ быть возложена, съ разрѣшенія министра, отдача въ аренду угодій, складочныхъ мѣсть, посадокъ, покосовъ и т. п.

### § 11.

#### б) Инспекціи тяги.

1) На инспекціи тяги возлагается приведеніе въ исполненіе распоряженій по службамъ паровозной и мастерскихъ (при депо) и наблюденіе за правильнымъ ея ходомъ.

2) Раіонъ дѣйствія и инструкція для инспекторовъ тяги утверждаются министромъ.

### § 12.

#### в) Инспекція (комерческаго) движенія.

1) На инспекціи движенія возлагается приведеніе въ исполненіе всѣхъ функцій перевозокъ, кассовой части, а также наблюденіе за правильно безостановочнымъ ходомъ этой службы.

2) Раіонъ дѣйствія и инструкція для инспекторовъ движенія утверждаются министромъ.

3) Инспектора движенія уполномочены съ разрѣшенія министра, въ предѣлахъ, имъ указанныхъ, на точномъ основаніи правилъ перевозки, тарифовъ и соглашеній, возвращать переборы полностью или частью, а также производить выплаты по претензіямъ, изъ договора перевозки вытекающимъ, и возвращать неправильно взысканные пожегалые дополнительные сборы, конвенціонные штрафы и пр. т. п.

§ 13.

г) Инспекція мастерскихъ.

1) На инспекціи мастерскихъ возложено руководство работою мастерскихъ и наблюдение за правильнымъ ея ходомъ.

2) Кругъ дѣйствія и инструкція для инспекторовъ мастерскихъ утверждаются министромъ.

§ 14.

д) Инспекція телеграфа.

1) На инспекціи телеграфа возложено руководство телеграфомъ и наблюдение за правильнымъ отправленіемъ телеграфной службы и содержаніемъ въ постоянной исправности столбовъ, проводовъ, аппаратовъ и всѣхъ электрическихъ приспособленій на дорогѣ.

2) Кругъ дѣйствія и инструкція для инспекторовъ телеграфа утверждаются министромъ.

§ 15.

е) Инспекція новыхъ сооруженій.

1) На инспекціи новыхъ сооруженій возлагается производство этихъ работъ.

2) Раіонъ дѣйствія и инструкція для инспекторовъ новыхъ сооруженій утверждаются министромъ.

### III. Общія постановленія приема на службу на казенныя желѣзныя дороги.

#### Приемъ на службу.

§ 16.

1) Контингентъ служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ состоитъ изъ числящихся на государственной службѣ и по вольному найму. Последніе принимаются предварительно на испытаніе, по поденному разсчету, затѣмъ зачисляются на службу, съ правомъ быть уволеннымъ не иначе какъ по предупрежденію, а впоследствии, насколько возможно, зачисляются въ штатъ.

2) Зачисленію въ штатъ должно предшествовать предварительное исполненіе всѣхъ установленныхъ требованій, въ особенности же успѣшное окончаніе установленныхъ экзаменовъ. До зачисленія въ штатъ служащіе получаютъ опредѣленное, ежемѣсячно уплачиваемое содержаніе; отступленія допускаются не иначе, какъ съ разрѣшенія министра.

3) Печатчики билетовъ, прислуга въ конторахъ и кассахъ, кочегары, машинисты при паровыхъ машинахъ, кочегары паровыхъ паромовъ, привратники у магазиновъ, швейцары, сторожа, отбирающіе билеты передъ выходомъ на перроны, стрѣлочники (старшіе) I класса, рядовые стрѣлочники, распоряжающіеся кранами, кассиры по мостовому сбору, строители плашкотныхъ мостовъ, сторожа при плашкотныхъ мостахъ, мостовые сторожа, кондуктора, тормазильщики, смазчики, матросы, путевые сторожа и сторожа при кранахъ зачисляются въ штатъ не иначе, какъ на условіи увольненія по предупрежденію.

4) Зачисленіе въ штатъ съ правомъ увольненія только за проступки остальныхъ низшихъ и среднихъ агентовъ производится только тѣхъ изъ нихъ, которые исправно прослужили въ штатныхъ должностяхъ не менѣе пяти лѣтъ.

### Требованія отъ поступающихъ на службу.

#### § 17.

1) Для зачисленія на должность члена королевской желѣзнодорожной дирекціи, а также на должность инспектора эксплуатаціи, тяги, мастерскихъ или телеграфа, вообще требуется предварительная успѣшная сдача вышаго государственнаго экзамена. Установленіе всѣхъ требованій и условій для зачисленія на одну изъ указанныхъ выше должностей имѣетъ послѣдовать на основаніи особаго постановленія.

2) Агенты администраціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, зачисляемые на государственную службу, не должны быть старше 40 лѣтъ. Исключенія для старшихъ агентовъ допускаются не иначе, какъ съ разрѣшенія министра, а для остальныхъ, съ разрѣшенія президента королевской желѣзнодорожной дирекціи.

3) Постановленія союзаго совѣта о предѣльномъ возрастѣ агентовъ желѣзныхъ дорогъ не отмѣняются настоящими правилами.

### Особыя условія приема на службу.

#### § 18.

1) Замѣщеніе должностей, предоставленныхъ исключительно, или преимущественно, отбывшимъ воинскую повинность не на правахъ вольноопредѣляющихся, производится на основаніи общихъ постановленій относительно зачисленія на службу лицъ этой категоріи.

2) Замѣщеніе среднихъ должностей кандидатами на среднія должности различныхъ вѣдомствъ казны производится на основаніи правилъ приема на службу такихъ лицъ.

3) При недостаткѣ въ лицахъ, удовлетворяющихъ условіямъ пунктовъ 1 и 2 настоящаго параграфа, подлежащія вакансіи могутъ быть замѣнены другими кандидатами по постановленію министра.

4) Зачисленіе на службу агентовъ частныхъ обществъ, перешедшихъ въ казну, производится на основаніи договора передачи этихъ дорогъ въ казну.

### **Требованія отъ отдѣльныхъ категорій служащихъ.**

#### **§ 19.**

1) Замѣщеніе должностей, для исполненія которыхъ требуется особая научная или техническая подготовка, производится на основаніи особыхъ правилъ, утвержденныхъ министромъ.

2) Допущеніе къ самостоятельному исполненію служебныхъ обязанностей агентами эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ производится на основаніи положенія, утвержденного союзнымъ совѣтомъ, и разъясненій къ нимъ уполномоченнаго на то вѣдомства.

### **Другія требованія.**

#### **§ 20.**

Указанія порядка зачисленія на службу, повышенія, установленія названій должностей, порядка экзаменовъ, размѣра залоговъ, формы для служащихъ и остальныхъ общихъ правилъ, касающихся правъ и обязанностей служащихъ, представляются усмотрѣнію министра, насколько таковыя еще не установлены соответствующими положеніями.

### **IV. Раіонъ дѣйствія настоящаго положенія.**

#### **§ 21.**

1) Настоящее положеніе распространяется на всѣ желѣзныя дороги, эксплуатируемыя казною; исключенія допускаются только въ отношеніи особыхъ условій, включенныхъ въ договоры или соглашенія передачи частныхъ дорогъ въ казну.

2) На казенныхъ дорогахъ второстепеннаго значенія министру предоставлено установить дѣйствіе положенія облегченной эксплуатаціи. Также министру предоставлено право допускать отступленія отъ указаннаго въ главахъ I и II настоящаго положенія для частныхъ дорогъ, не вошедшихъ въ составъ казенныхъ дорогъ, но эксплуатируемыхъ казною за свой счетъ или за счетъ обществъ, на основаніи особыхъ договоровъ.

## Положеніе о дѣлопроизводствѣ королевскихъ прусскихъ желѣзнодорожныхъ дирекцій.

Вступило въ силу съ 1 Апрѣля 1895 года.

### Введеніе.

#### § 1.

Дѣлопроизводство въ королевскихъ желѣзнодорожныхъ дирекціяхъ регулируется «Положеніемъ объ эксплуатаціи Прусскихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ», настоящимъ положеніемъ и изданными министромъ распоряженіями.

### Порядокъ рѣшенія дѣлъ.

#### § 2.

##### а) Коллегіально по большинству голосовъ.

1) Для рѣшенія дѣлъ по § 7 «Положенія объ эксплуатаціи Прусскихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ», президентъ созываетъ членовъ дирекціи въ засѣданіе подъ своимъ предсѣдательствомъ.

2) Постановленія этого совѣта излагаются въ протоколъ за подписями предсѣдателя и назначеннаго имъ секретаря.

#### § 3.

##### б) Властью президента.

1) По всѣмъ остальнымъ дѣламъ дирекціи, окончательное постановленіе дѣлается властью президента.

2) Президентъ устанавливаетъ, по своему усмотрѣнію, тѣ категоріи дѣлъ, которыя онъ оставляетъ для исключительнаго своего разсмотрѣнія, а также тѣ, рѣшенія которыхъ—послѣ предварительнаго словеснаго обсужденія, или послѣ доклада въ засѣданіи совѣта—онъ будетъ скрѣплять своею подписью.

## Особыя права и обязанности президента.

### § 4.

- 1) Президентъ—начальникъ всего персонала дирекціи.
- 2) Къ дѣламъ, обязательно имъ однимъ разрѣшаемымъ, относятся:
  - а) служебное дѣлопроизводство о старшихъ агентахъ дирекціи, до главнаго кассира и директора счетоводства включительно;
  - б) представленія, а въ установленныхъ размѣрахъ и разрѣшенія добавочнаго вознагражденія и вспомоствованій всѣмъ служащимъ дирекціи;
  - в) назначеніе замѣстителей инспекторовъ дирекціи;
  - г) разрѣшеніе отпуска (съ безплатнымъ проѣздомъ) до 4 недѣль старшимъ агентамъ, указаннымъ въ пунктѣ 2 абзаца *а* настоящаго параграфа, и до 6 недѣль остальнымъ агентамъ, а также представленія министру о болѣе продолжительныхъ отпускахъ этихъ агентовъ.
- 3) Президентъ разрѣшаетъ самъ себѣ отпускъ до 8 дней. Отлучка президента свыше 3 дней съ мѣста пребыванія дирекціи, по дѣламъ службы, или собственнымъ, должны быть доведены до свѣдѣнія министра. Члены и другіе агенты дирекцій могутъ совершать служебные разѣзды въ предѣлахъ дирекціи не иначе, какъ съ разрѣшенія президента. Прошенія этихъ агентовъ къ министру представляются послѣднему черезъ президента.
- 4) Президентъ обязанъ не менѣе одного раза въ годъ произвести внезапную ревизію главной кассы, черезъ кассоваго совѣтника.

## Письменные и словесныя распоряженія.

### § 5.

- 1) Президенту предоставлено право давать распоряженія по всѣмъ отдѣламъ дирекціи. Членамъ дирекціи предоставлено право самостоятельно дѣлать словесныя распоряженія только въ тѣхъ случаяхъ, если это требуется для безотлагательнаго устраненія обнаруженныхъ неправильностей, или если такое право имъ особо предоставлено президентомъ. Отмѣна путемъ словесныхъ распоряженій членовъ дирекцій дѣйствующихъ правилъ и устройствъ безъ предварительнаго сношенія съ подлежащимъ инспекторомъ допускается только въ районѣ отдѣла, порученнаго вѣдѣнію члена дирекціи, и только въ исключительно экстренныхъ случаяхъ.
- 2) О сдѣланныхъ членами дирекцій словесныхъ распоряженіяхъ по дѣламъ, не предоставленнымъ самостоятельному разрѣшенію нѣкоторыми изъ агентовъ дирекцій въ силу § 6 абзаца *б* настоящаго положенія, члены дирекціи обязаны довести до свѣдѣнія президента, а письменныя свои распоряженія, за исключеніемъ спѣшныхъ случаевъ, предъявлять на одобреніе президента до приведенія ихъ въ исполненіе.

## Передача нѣкоторыхъ категорій дѣлъ замѣстителямъ президента и другимъ членамъ дирекціи.

### § 6.

1) Президентъ уполномоченъ:

а) поручать своимъ замѣстителямъ его замѣщеніе по нѣкоторымъ категоріямъ дѣлъ, даже въ тѣхъ случаяхъ, когда президентъ находится при исполненіи своихъ служебныхъ обязанностей;

б) поручать отдѣльнымъ членамъ дирекціи совершенно самостоятельное веденіе нѣкоторыхъ категорій дѣлъ безъ представленія таковыхъ на усмотрѣніе президента.

2) Распоряженія по пункту (а) представляются на предварительное утвержденіе министра.

3) По сложнымъ важнымъ вопросамъ президентъ совѣщается съ своими замѣстителями.

## Направленіе дѣлъ.

### § 7.

1) Президентъ направляетъ поступающія въ дирекцію дѣла, за исключеніемъ тѣхъ, специальную разработку которыхъ онъ оставилъ за собою, при соблюденіи при этомъ § 8 абзаца 4 «положенія объ эксплуатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ», членамъ дирекціи для разработки согласно «положенію о порядкѣ и исполненіи плана дѣлопроизводства въ желѣзнодорожныхъ дирекціяхъ», при чемъ отступленія отъ указаннаго положенія должны быть доведены до свѣдѣнія министра. Отдѣльныя дѣла, въ видѣ исключенія, президентъ въ правѣ поручать для разработки, отступая отъ указаннаго положенія.

2) Сношенія между членами дирекціи по поводу порученныхъ ихъ разсмотрѣнію дѣлъ должны быть возможно быстрыя, словесныя, съ представленіемъ для подписи законченныхъ производствомъ дѣлъ.

3) При разногласіи мнѣній, окончательное рѣшеніе постановляется президентомъ.

4) При дѣловыхъ сношеніяхъ дирекціи съ инспекціями, надлежитъ преимущественно дѣлать словесныя распоряженія на мѣстѣ, или же въ періодическихъ, по указанію президента, собираемыхъ конференціяхъ, возможно избѣгая письменныя сношенія и распоряженія.

5) Во всемъ остальномъ, по отношенію дѣлопроизводства, должны въ точности исполняться постановленія правительственной инструкціи отъ 23 Октября 1817 года и высочайшій приказъ отъ 31 декабря 1825 года.



## Финансовыя, кассовыя и юридическія дѣла.

### § 8.

1) Во всѣхъ дѣлахъ, относящихся до смѣтной, кассовой отчетностей и счетоводства, а также до дѣлопроизводства главной кассы, обязательное участіе принимаетъ кассовый совѣтникъ.

2) При разсмотрѣніи дѣлъ юридическаго характера, обязательное участіе принимаютъ члены дирекціи съ юридическою подготовкою; если же членъ дирекціи, разсматривающій постоянно дѣла этого рода, не обладаетъ надлежащею компетенціею, то ему въ помощь назначается свѣдущій въ юридическихъ вопросахъ агентъ. Президенту также предоставлены важныя дѣла юридическаго характера, поручать члену дирекціи, обладающему наибольшею опытностью въ дѣлахъ этого рода.

3) На одного изъ членовъ дирекціи, свѣдущаго юриста, возлагается слѣдить за издаваемыми новыми законами и разъясненіями ихъ, доводить до свѣдѣнія президента и подлежащихъ членахъ дирекціи о тѣхъ изъ нихъ, которые существенно измѣняютъ дѣйствующій строй администраціи казенныхъ дорогъ, а также предлагать соотвѣтственныя мѣропріятія для раіоновъ дирекціи, если по его мнѣнію, въ томъ настанетъ надобность.

## Засѣданія.

### § 9.

Назначеніе засѣданій для совмѣстнаго обсужденія важныхъ вопросовъ предоставлено усмотрѣнію президента, насколько онъ это считаетъ необходимымъ для подготовки его постановленія по указанному вопросу.

## Отвѣтственность.

### § 10.

1) Отвѣтственнымъ, по смыслу «положенія объ эксплуатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ», является лицо, скрѣпившее подлинникъ своею подписью.

2) Бумаги и распоряженія, исходяція отъ имени дирекціи, должны быть подписаны президентомъ и тѣмъ изъ членовъ дирекціи, которому поручена ихъ разработка, за исключеніемъ тѣхъ отдѣловъ, веденіе которыхъ возложено президентомъ на нѣкоторыхъ изъ членовъ дирекціи, на личную ихъ отвѣтственность.

3) Отвѣтственность президента за правильное и соотвѣтственное распределеніе дѣлъ относится, главнымъ образомъ, до точнаго исполненія изложеннаго въ §§ отъ 5 до 9 настоящаго положенія.

4) За правильность и точность дѣлопроизводства и соблюденіе установленнаго канцелярскаго порядка, во всякомъ случаѣ, отвѣчаютъ члены дирекціи, соотвѣтственно сдѣланному между ними распределенію по роду дѣлъ, а также тѣ изъ подвѣдомственныхъ имъ агентовъ, которые принимаютъ участіе въ разработкѣ этихъ дѣлъ.

5) По дѣлопроизводству главной кассы, кассовый совѣтникъ отвѣтствуетъ только за тѣ уплаты, которыя произведены по его распоряженію; кромѣ того онъ несетъ личную отвѣтственность за правильность регистраціи расходовъ, за точное исполненіе смѣты и соблюденіе правилъ финансовой и смѣтной отчетности.

### Добавочные агенты въ составѣ дирекціи.

#### § 11.

Въ помощь членамъ дирекціи, для разработки порученныхъ имъ дѣлъ, назначаются агенты, которымъ также можетъ быть поручаема самостоятельная разработка нѣкоторыхъ дѣлъ. Въ послѣднемъ случаѣ они скрѣпляютъ разработанныя ими представленія совмѣстно съ подлежащимъ членомъ дирекціи. На такихъ агентовъ президентъ можетъ возложить замѣщеніе членовъ дирекціи при ихъ отсутствіи.

### Исполненіе бѣловыхъ бумагъ.

#### § 12.

1) Бѣловыя бумаги, за исключеніемъ ассигновокъ на кассы, идутъ за одною подписью.

2) Доклады министру, а также письменныя сношенія съ оберъ-президентами, подписываются президентомъ дирекціи, какъ въ черновыхъ, такъ и въ бѣловыхъ экземплярахъ. Вообще все же бумаги и письменныя распоряженія, подписанныя президентомъ въ подлинникѣ, должны быть скрѣплены его подписью и въ бѣловыхъ экземплярахъ.

3) Переписки и распоряженія по дѣламъ, порученнымъ для самостоятельной разработки членамъ дирекціи и агентамъ, назначеннымъ имъ въ помощь, скрѣпляются послѣдними и въ бѣловыхъ.

4) Президенту предоставляется, за исключеніемъ бумагъ, перечисленныхъ въ абзацѣ 2 настоящаго параграфа, поручать скрѣпу бѣловыхъ, взамѣнъ его подписи по его резолюціямъ по тѣмъ дѣламъ, разработка которыхъ была поручена кому нибудь изъ членовъ дирекціи или ихъ помощникамъ, а въ кассовыхъ дѣлахъ—одному или нѣсколькимъ, назначеннымъ для сего, членамъ дирекціи.

5) Распоряженія дирекціи главной кассѣ, для ихъ дѣйствительности, должны быть скрѣплены подписями кассоваго совѣтника и президента, или

одного изъ назначенныхъ имъ для сего членовъ дирекціи. Кассовыя же распоряженія по тѣмъ дѣламъ, разрѣшеніе которыхъ президентъ принялъ лично на себя, исходятъ за одною его подписью, но таковыя распоряженія должны быть доведены до свѣдѣнія кассоваго совѣтника.

6) Рапорты дирекцій подлежащимъ министрамъ должны быть скрѣплены также подписями лица, составившаго рапортъ, и помогавшихъ ему въ его составленіи.

### **Замѣщеніе президента.**

#### **§ 13.**

При отсутствіи президента съ мѣстожительства, или при невозможности исполнять служебныя обязанности, его замѣщаетъ тотъ изъ двухъ замѣстителей, который назначенъ для того министромъ.

### **Руководство для составленія и исполненія плана дѣлопроизводства желѣзнодорожныхъ дирекцій.**

#### **§ 1.**

1) Распредѣленіе дѣлопроизводства желѣзнодорожныхъ дирекцій, по отраслямъ желѣзнодорожнаго хозяйства, обнимаетъ собою или все дороги, входящія въ составъ дирекціи, или только нѣкоторыя изъ нихъ. Къ первой категоріи съ однообразнымъ дѣлопроизводствомъ относятся: смѣтная и кассовая части и счетоводство; личный составъ, пенсіонная и больничная кассы, касса вспомошествованія и пр. т. п.;

тарифы и правила перевозки;

мастерскія;

матеріальная часть;

тракція.

По остальнымъ отраслямъ желѣзнодорожнаго хозяйства, а именно:

по станціонной и поѣздной службамъ (эксплоатація);

по охранѣ и содержанію пути и сооруженій (путь);

по производству дополнительныхъ работъ и сооруженій;

по завѣдыванію недвижимостью: отдача въ аренду угодій, участковъ, и пр. т. п., а также дѣла юридическаго характера, истекающія изъ договора перевозокъ и другія;

по кассамъ (пассажирскимъ, багажнымъ, грузовымъ) и товарнымъ магазинамъ;

дѣлопроизводство, для большей самостоятельности агентовъ, на которыхъ таковое возложено, распредѣляется по отдѣльнымъ дорогамъ и участкамъ дорогъ.

2) При указанномъ распредѣленіи дѣлопроизводства по участкамъ, надлежитъ имѣть въ виду, чтобы участки:

- а) по станціонной и поѣздной службамъ (эксплоатація);
- б) по содержанію и охранѣ пути и сооруженій, а также
- в) по завѣдыванію недвижимостью, отдачѣ въ аренду угодій, участковъ, юридическимъ вопросамъ и пр. т. п. (коммерческой и юридической)—совпали.

При установленіи указанного распредѣленія дѣлопроизводства по участкамъ, должны быть, во всѣхъ случаяхъ, приняты въ соображеніе потребности станціонной и поѣздной службъ, для удовлетворенія которыхъ можетъ оказаться необходимымъ сгруппировать въ особые участки большія магистралы и линіи транзитнаго движенія. Если по численности агентовъ состава дирекціи трудно провести полное совпаденіе, по району дѣйствій, указанныхъ выше трехъ группъ, необходимо достигнуть совпаденія двухъ группъ: б) по содержанію и охранѣ пути и сооруженій и в) по завѣдыванію недвижимостью, отдачѣ въ аренду угодій и пр. т. п. Во всякомъ случаѣ надлежитъ наблюдать, чтобы распредѣленное въ дирекціяхъ дѣлопроизводство по участкамъ совпадало съ протяженіемъ инспекцій и таковыя не находились въ вѣдѣніи разныхъ отдѣловъ. Коммерческую часть на линіи желательнo подчинить вѣдѣнію дирекціи по возможности такъ, чтобы дѣла одной инспекціи вѣдались однимъ агентомъ въ составѣ дирекціи. Но такъ какъ съ другой стороны желательнo, чтобы въ вѣдѣніи одного агента дирекціи составляли линіи, или участки дорогъ, однородныхъ условій работы, то надлежитъ при окончательномъ распредѣленіи дѣлопроизводства принимать въ соображеніе всѣ указанные обстоятельства. Такимъ образомъ, исходя изъ мѣстныхъ условій и численнаго состава агентовъ дирекцій, или распредѣлять одну и ту же инспекцію между нѣсколькими агентами, или же распредѣлять въ дирекціяхъ дѣлопроизводство по участкамъ, не совпадающимъ съ районами инспекцій.

3) При распредѣленіи дѣлопроизводства въ дирекціяхъ по участкамъ, по нѣкоторымъ отраслямъ желѣзнодорожнаго хозяйства, представляется тѣмъ не менѣе желательнымъ и при этомъ распредѣленіи возложить разработку нѣкоторыхъ вопросовъ на одного изъ агентовъ дирекціи для всей сѣти дорогъ дирекцій. Къ такимъ вопросамъ, по службамъ станціонной и поѣздной, относятся:

- правила движенія и телеграфа,
- правила поѣздной службы,
- положеніе о сигналахъ,
- составленіе графиковъ и книжекъ росписанія поѣздовъ,
- распредѣленіе вагоновъ,
- распредѣленіе службы поѣздныхъ бригадъ,
- по охранѣ и содержанію пути,
- положеніе объ охранѣ и содержанію пути и сооруженій,

техническіе вопросы по службѣ пути въ союзѣ Германскихъ дорогъ,  
предварительныя изысканія новыхъ линій,  
приобрѣтеніе матеріаловъ строительныхъ и верхняго строенія и завѣды-  
ваніе ими,

надзоръ за дорогами второстепеннаго значенія,  
разработка данныхъ и основаній для смѣтныхъ исчисленій и статистики  
расходовъ по сооружеиіямъ,

по завѣдыванію недвижимостью, кассамъ (пассажирской, багажной и  
товарной) и товарнымъ магазинамъ,

общія основанія отдачи въ аренду участковъ, угодій и пр. т. п.,  
печатаніе и заготовленіе книгъ, бланковъ, залогов, денежная отвѣтствен-  
ность,

соглашенія по общимъ станціямъ,  
инструкціи для агентовъ коммерческой части и пр. т. п.

## § 2.

1) Такимъ образомъ, дѣлопроизводство желѣзнодорожныхъ дирекцій  
распредѣляется по слѣдующимъ группамъ:

смѣтная и кассовая отчетности и счетоводство,  
станціонная и поѣздная службы,  
охрана и содержаніе пути и производство новыхъ работъ и сооружеиій,  
администрація участковъ и угодій и коммерческіе агенты на линіи,  
личный составъ и учрежденія филантропическаго характера (кассы пен-  
сіонныя, больничныя, вспомошествованія и т. п.),  
тарифы и правила перевозки,  
мастерскія и механическія устройства,  
матеріальная часть,  
тракція.

2) Детальное распредѣленіе по указаннымъ группамъ наиболѣе важныхъ  
дѣлъ усматривается изъ нижеслѣдующаго:

### **А. Финансовыя и кассовыя дѣла.**

1) Всѣ дѣла по смѣтнымъ и кассовымъ отчетностямъ и счетоводству, а  
также общая статистика.

2) Составленіе смѣты при соучастіи членовъ и другихъ агентовъ дирекціи.

3) Содѣйствіе при исполненіи смѣты и особыхъ кредитовъ.

4) Повѣрка по существу всѣхъ счетовъ и выясненіе степени хозяйствен-  
ности по всѣмъ отраслямъ администраціи.

5) Составленіе годовыхъ отчетовъ.

6) Штемпельный сборъ и налоги.

7) Особое наблюдение за главной кассой и счетоводством и также надъ агентами этихъ отдѣловъ и пріемъ на службу которыхъ можетъ производиться лишь съ согласія кассоваго совѣтника.

8) Общее наблюдение за кассовымъ и отчетнымъ счетоводствомъ во всѣхъ отдѣлахъ дирекціи и подвѣдомственныхъ ей учреждений.

9) При производствѣ ревизій главной кассы кассовому совѣтнику вмѣняется въ особенную обязанность наблюсти за хозяйственностью распоряженій всѣхъ отдѣловъ и органовъ дирекціи; на него возлагается составленіе смѣты дирекціи по даннымъ, доставляемымъ ему агентами дирекцій и инспекцій, онъ наблюдаетъ не только за работой по смѣтѣ безъ перерасходовъ, но также, чтобы всѣ отдѣлы и органы дирекціи избѣгали лишнихъ и непроизводительныхъ расходовъ, а также дѣлались сбереженія противъ смѣты, въ особенности по дополнительнымъ и новымъ работамъ и сооруженіямъ. Всѣ агенты дирекціи и инспекцій обязаны доставлять кассовому совѣтнику всѣ данныя и свѣдѣнія, необходимыя ему для исполненія возложенныхъ на него обязанностей.

#### **Б. Службы станціонная и поѣздная.**

1) Руководство этой службой на всѣхъ станціяхъ и участкахъ дорогъ, входящихъ въ составъ дирекціи, а также службами телеграфной и ранжировочной.

2) Изданіе инструкцій и положеній для означенныхъ агентовъ, распределение ихъ службы, разрѣшеніе отпусковъ и замѣщеніе больныхъ и отпусковыхъ всѣхъ агентовъ станцій, телеграфа и поѣздной службы, а также агентовъ развѣздовъ и остановочныхъ пунктовъ, швейцаровъ, сторожей и станціонныхъ рабочихъ.

3) Наблюдение за надлежащей служебной подготовкой означенныхъ агентовъ и рабочихъ.

4) Обязательное соучастіе при обсужденіи важныхъ рѣшеній, затрагивающихъ личное положеніе этихъ агентовъ и рабочихъ.

5) Расчетъ суточныхъ, повертныхъ и прочаго денежнаго довольствія агентовъ поѣздной службы.

6) Окончательная провѣрка расчетовъ станціонныхъ рабочихъ и рабочихъ по ранжировкѣ; установленіе числа ихъ и размѣра поденной платы, по соглашенію съ участковыми агентами дирекціи по движенію.

7) Выясненіе неправильностей по пріему и отправленію пассажирскихъ и товарныхъ поѣздовъ, по исполненію станціонной и телеграфныхъ службамъ.

8) Разслѣдованія о происшествіяхъ.

9) Назначеніе взысканій при соучастіи участковыхъ агентовъ дирекціи, по движенію съ агентами службъ станціонной, телеграфной и поѣздной,

разъѣздовъ и остановочныхъ пунктовъ, швейцаровъ, сторожей и рабочихъ за исключеніемъ увольненія отъ службы служащихъ, которое сосредоточено исключительно въ отдѣлѣ личнаго состава.

10) Соучастіе при выработкѣ окончательныхъ проектовъ новыхъ линій и станцій, дополнительныхъ работъ на линіяхъ и станціяхъ, переустройства станцій, новыхъ сигнальныхъ устройствъ и измѣненій существующихъ, а также устройства примыканій и подходовъ.

11) Выработка, совмѣстно съ участковыми агентами по движенію, въ составѣ дирекціи данныхъ для смѣты; статистика расходовъ службъ станціонной и поѣздной.

На агента отдѣла движенія дирекціи, назначеннаго уполномоченнымъ по вопросамъ передвиженія войскъ, возлагается:

1) Разработка данныхъ для усиленія перевозочныхъ функцийъ дорогъ на случай мобилизаціи.

2) Распредѣленіе личнаго состава въ случаѣ мобилизаціи.

3) Перевозка войскъ и войсковыхъ тяжестей въ военное время.

4) Мобилизаціонное движеніе.

Кромѣ того, означенный агентъ распоряжается перевозкою войскъ въ мирное время, а также принимаетъ участіе въ выясненіи перевозочной способности дороги для военныхъ надобностей. Чтобы поставить этого агента въ возможность пріобрѣсти полное знакомство со всеми отраслями эксплуатаціи, имъ должно быть, кромѣ того, поручено самостоятельное завѣдываніе одного изъ отдѣловъ движенія, въ составѣ дирекціи, а также, при возможности, разработка графикивъ пассажирскаго или товарнаго распisanія. Агентамъ движенія, завѣдующимъ участковыми подраздѣленіями въ отдѣлѣ движенія дирекціи, должна быть поручена разработка общихъ эксплуатаціонныхъ вопросовъ (согласно вышеприведеннаго въ отдѣлѣ I абзацѣ 3)— графикъ пассажирскаго и товарнаго движенія, сигнальныя устройства и т. п., въ такомъ объемѣ, чтобы они ознакомились съ условіями эксплуатаціи всѣхъ дорогъ района дирекціи и всегда могли, безъ затрудненій, замѣщать другъ друга.

## **В. Содержаніе и охрана пути и сооруженій (путь).**

1) Содержаніе въ исправности всѣхъ путей и вѣтокъ, дополнительныя и новыя сооруженія и примыканія, служебныя помѣщенія, квартиры служащихъ, инвентарь станцій и участковъ, пожарныя устройства и приспособленія.

2) Составленіе положеній и инструкцій по службѣ пути, распредѣленіе службы и замѣщеніе агентовъ охраны и содержанія въ исправности пути, а также подвѣдомственныхъ имъ рабочихъ.

3) Наблюденіе за подлежащей подготовкой означенныхъ агентовъ и рабочихъ къ исполненію возложенныхъ на нихъ обязанностей.

4) Соучастіе при обсужденіи важныхъ рѣшеній, затрагивающихъ личное положеніе агентовъ и рабочихъ пути.

5) Окончательная провѣрка расчетовъ съ рабочими по охранѣ и содержанію пути; установленіе числа ихъ и размѣра поденной платы, по соглашенію съ состоящими при дирекціи участковыми агентами пути.

6) Выясненіе неправильностей по охранѣ и содержанію пути.

7) Назначеніе взысканій, при соучастіи участковыхъ агентовъ пути въ составѣ дирекціи, съ агентовъ пути и рабочихъ, за исключеніемъ увольненія отъ службы агентовъ, которое сосредоточено исключительно въ отдѣлѣ личного состава.

8) Завѣдываніе матеріалами верхняго строенія и строительными.

9) Надзоръ за дорогами второстепеннаго значенія.

10) Разработка данныхъ для смѣты, совмѣстно съ участковыми агентами пути въ составѣ дирекціи; статистика расходовъ пути и сооружений.

11) Исполненіе смѣтныхъ назначеній при соучастіи участковыхъ агентовъ пути, въ составѣ дирекціи.

Если въ составѣ дирекціи имѣется спеціалистъ по архитектурнымъ работамъ, то надлежитъ возложить на него архитектурныя дѣла всего района дирекціи, составленіе проектовъ архитектурныхъ работъ и наблюденіе за ихъ исполненіемъ.

### **Г. Отдѣлъ коммерческой и юридической.**

1) Соучастіе при составленіи окончательныхъ проектовъ и смѣтъ работъ и сооружений по смѣтнымъ или особымъ кредитамъ.

2) Соучастіе при всѣхъ торгахъ словесныхъ и публичныхъ на поставки разнаго рода и производство работъ.

3) Приобрѣтеніе книгъ, бланковъ и канцелярскихъ принадлежностей.

4) Дѣла отчужденія, приобрѣтенія недвижимости, отдача въ аренду участковъ, пользованіе угодіями и т. п.

5) Дѣла о поручительствахъ.

6) Нарушеніе желѣзнодорожныхъ полицейскихъ правилъ.

7) Договоры по найму складовъ, пользованіе общими станціями, газомъ, водопроводами и вообще услугами третьихъ лицъ, отдача въ аренду буфетовъ и ресторацій.

8) Разрѣшеніе постройки дорогъ второстепеннаго значенія и заключеніе съ ними договоровъ.

9) Заключеніе объ экономическомъ значеніи предполагаемыхъ къ устройству новыхъ станцій, разъѣздовъ и остановочныхъ пунктовъ.

10) Дѣла о залогахъ, за исключеніемъ залоговъ должностныхъ лицъ.



11) Дѣла о претензіяхъ по перевозкѣ пассажировъ, товаровъ, и скота а также по расчетамъ за частныя телеграммы, при соучастіи участковыхъ агентовъ при дирекціи по указанному отдѣлу.

12) Жалобы на неправильности по приему и перевозкѣ пассажировъ, багажа, товаровъ и скота, а также по приему и передачѣ денегъ, насколько это нужно при соучастіи подлежащаго агента дирекціи.

13) Продажа книгъ и газетъ и вывѣска объявленій на станціяхъ и въ поѣздахъ.

14) О найденныхъ и пропавшихъ багажныхъ и товарныхъ мѣстахъ.

15) Соучастіе при обсужденіи ожидаемой выгоды предполагаемыхъ къ назначенію добавочныхъ поѣздовъ.

16) Дѣлопроизводство по приему, исполненію службы и замѣщенію агентовъ, по экспедиціи пассажировъ, багажа, товаровъ и животныхъ, по приему и передачѣ частныхъ денегъ, носильщиковъ, рабочихъ въ товарныхъ магазинахъ и по переписи вагоновъ.

17) Наблюденіе за надлежащей подготовкой означенныхъ агентовъ.

18) Соучастіе при обсужденіи важныхъ рѣшеній, затрагивающихъ личное положеніе агентовъ и рабочихъ этой категоріи.

19) Назначеніе взысканій съ агентовъ и рабочихъ этой категоріи, за исключеніемъ увольненія служащихъ, которое исключительно сосредоточено въ отдѣлѣ личнаго состава.

20) Окончательная провѣрка расчетовъ рабочихъ по нагрузкѣ, выгрузкѣ и перегрузкѣ, носильщиковъ и переписчиковъ вагоновъ; установленіе числа ихъ и размѣра поденной платы.

21) Составленіе данныхъ для смѣты, совмѣстно съ участковыми агентами этой категоріи, въ составѣ дирекціи.

22) Судебныя дѣла.

Каждый изъ участковыхъ агентовъ этого отдѣла въ составѣ дирекціи, обязанъ лично разрабатывать юридическаго свойства дѣла его участка, до процессовъ и другихъ судебныхъ дѣлъ включительно. Если же, въ видѣ исключенія, онъ не обладаетъ подлежащею юридическою опытностью, ему въ помощь по дѣламъ этого рода долженъ быть назначенъ юристъ.

Участковые агенты этой категоріи при дирекціи завѣдуютъ непосредственно все́мъ дѣлопроизводствомъ, при соучастіи, въ случаѣ надобности, и другихъ агентовъ; они также обязательно помогаютъ указаніями и совѣтами техническимъ исполнительнымъ агентамъ, всегда имѣя въ виду интересы финансовыя и экономическіе.

#### **Д. Отдѣлъ тарифный и правилъ перевозки.**

1) Общія условія перевозки и тарифовъ.

2) Тарифы пассажирскій и багажный.

3) Тарифы на перевозку товаровъ, животныхъ, гробовъ съ покойниками, а также дополнительные сборы по перевозкамъ прямого сообщенія.

4) Правила перевозки клади дороги эксплуатационной и для постройки новыхъ линій.

5) Военскія перевозки мирнаго времени и военскій тарифъ.

6) Частная и телеграфная корреспонденція.

7) Общія правила приѣма и отправленія пассажировъ, багажа, товаровъ, животныхъ и гробовъ съ покойниками.

8) Заготовленіе пассажирскихъ билетовъ, контрольныхъ щипцовъ, штемпелей и другихъ приспособленій для коммерческой дѣятельности.

9) Расчеты по перевозкамъ пассажировъ, багажа, товаровъ, животныхъ и по частной телеграфной корреспонденціи, контроль на станціяхъ и въ поѣздахъ.

10) Исполненіе таможенныхъ обрядностей и сношенія съ таможеннымъ вѣдомствомъ.

11) Сношенія съ почтовымъ вѣдомствомъ и расчеты по почтовымъ перевозкамъ.

12) Пересылка денегъ и служебной корреспонденціи.

13) Возвратъ платы за проѣзды и провозы.

14) Составленіе данныхъ для смѣты; статистика сборовъ по перевозкамъ пассажировъ, багажа, товаровъ, животныхъ, частной телеграфной корреспонденціи, а также по почтовымъ перевозкамъ, по продажѣ книгъ и газетъ и пр. т. п.

15) Контроль надъ работою товарныхъ вагоновъ, ихъ распредѣленіемъ, сношенія съ дорогами по пользованію вагонами, наемъ вагоновъ и вагоны частныхъ лицъ и обществъ; данные для смѣты по пользованію товарными вагонами; всѣ перечисленные въ настоящемъ абзацѣ дѣла возлагаются на коммерческой отдѣлъ, если по условіямъ работы это представляется удобнѣе возложенія этихъ функцій на отдѣлъ движенія.

## **Е. Отдѣлъ личнаго состава и учреждений по улучшенію быта служащихъ и рабочихъ.**

1) Общіе вопросы по личному составу всѣхъ служащихъ, включая залоговые по должностямъ и отводъ квартиръ натурою.

2) Формулярные списки всѣхъ среднихъ и младшихъ должностныхъ лицъ, а также установленіе правъ на пенсіи этихъ лицъ и ихъ семействъ при выходѣ въ отставку и въ случаяхъ смерти и увѣчья, а равно назначеніе квартирныхъ, суточного и путевого довольствія и по возврату залоговъ.

3) Назначеніе вспомошествованій пенсіонерамъ и ихъ семействамъ.

4) Пенсіонная касса.

5) Обмундированіе служащихъ.

6) Подготовка и испытаніе среднихъ и младшихъ служащихъ дирекціи.

- 7) Распредѣленіе службы и замѣщеніе этихъ агентовъ.
- 8) Рабочіе и агенты на поденномъ разчетѣ.
- 9) Страхованія возрастныя и инвалидныя.
- 10) вспомошествованія уволеннымъ рабочимъ и ихъ семействамъ.
- 11) Дома для рабочихъ.
- 12) Кассы пенсіонныя, больничныя и вспомошествованія для рабочихъ, кассы похоронныя для служащихъ и рабочихъ.
- 13) Кассы страхованія отъ болѣзни и случайностей.
- 14) Бесплатныя билеты.
- 15) Школы желѣзнодорожныя и станціонныя.
- 16) Врачебная часть.
- 17) Веденіе формуляровъ по даннымъ, доставляемымъ отдѣлами дирекціи; статистика личнаго состава.

## **Ж. Мастерскія, матеріальная часть, тракція.**

### **а) Мастерскія.**

- 1) Общій отдѣлъ по механическо-техническимъ вопросамъ.
- 2) Завѣдываніе главными и другими отдѣльными мастерскими при соучастіи административныхъ участковыхъ агентовъ въ составѣ дирекціи.
- 3) Составленіе и объявленіе правилъ и указаній по исполненію служебныхъ обязанностей, распредѣленію занятій, размѣщенію должностей служащихъ и рабочихъ мастерскихъ.
- 4) Наблюденіе за надлежащей подготовкой этихъ служащихъ и рабочихъ.
- 5) Соучастіе при обсужденіи важныхъ рѣшеній, затрагивающихъ личное положеніе этихъ служащихъ и рабочихъ.
- 6) Окончательная провѣрка расчетовъ съ рабочими мастерскихъ; установленіе числа рабочихъ и ихъ поденной или сдѣльной платы по соглашенію съ состоящими при дирекціи участковыми агентами мастерскихъ.
- 7) Назначеніе взысканій при соучастіи состоящихъ при дирекціи участковыхъ агентовъ мастерскихъ съ агентовъ мастерскихъ и рабочихъ, за исключеніемъ увольненія служащихъ отъ службы, которое сосредоточено исключительно въ отдѣлѣ личнаго состава.
- 8) Заказы новыхъ паровозовъ и вагоновъ всякаго рода, съ установленіемъ конструктивныхъ ихъ особенностей, если не будетъ установлено особаго отдѣла по заказамъ подвижнаго состава.
- 9) Составленіе проектовъ и смѣтъ по расширенію существующихъ и устройству новыхъ мастерскихъ, а также по устройству газоваго, электрическаго и пр. т. п. освѣщенія, при соучастіи техническихъ агентовъ дирекціи.
- 10) Содержаніе въ исправности паровозныхъ и вагонныхъ мастерскихъ.

11) Собираніє данныхъ для смѣты при соучастіи участковыхъ агентовъ мастерскихъ въ составѣ дирекціи; статистика мастерскихъ.

12) Исполненіє смѣтныхъ назначеній при соучастіи участковыхъ агентовъ мастерскихъ въ составѣ дирекціи.

#### б) Матеріальная часть.

1) Завѣдываніє инвентаремъ и матеріалами мастерскихъ, а также эксплуатаціонными матеріалами, приобрѣтеніє, приѣмка ихъ, а также продажа старыхъ матеріаловъ этой категоріи при соучастіи кассоваго совѣтника по общимъ распоряженіямъ и участковыхъ агентовъ мастерскихъ въ составѣ дирекціи по детальнымъ.

2) Составленіє и объявленіє правилъ и указаній по исполненію служебныхъ обязанностей, распредѣленію занятій и замѣщенію должностей служащихъ и рабочихъ въ складахъ при мастерскихъ и отдѣльныххъ.

3) Наблюденіє за подлежащей подготовкой служащихъ и рабочихъ.

4) Соучастіє при обсужденіи важныхъ рѣшеній, затрагивающихъ личное положеніє этихъ служащихъ и рабочихъ.

5) Окончательная провѣрка расчетовъ съ рабочими складовъ при мастерскихъ и отдѣльныххъ; установленіє числа рабочихъ и ихъ поденной или сдѣльной платы, по соглашенію съ состоящими при дирекціи участковыми агентами мастерскихъ.

6) Собираніє данныхъ для смѣты при соучастіи участковыхъ агентовъ мастерскихъ въ составѣ дирекціи; статистика расходовъ матеріаловъ мастерскихъ и эксплуатаціонныхъ.

#### в) Паровозная служба (тракція).

1) Руководство паровозной службой, контроль работы и оборота паровозныхъ бригадъ и утилизаціи паровозовъ.

2) Установленіє нормъ и премій по топливу и смазкѣ, послѣднія при соучастіи участковыхъ агентовъ мастерскихъ въ составѣ дирекціи.

3) Поверстныя и суточные паровозныхъ бригадъ.

4) Составленіє и объявленіє правилъ и указаній по исполненію служебныхъ обязанностей и замѣщенію должности паровознаго и вагоннаго персонала.

5) Наблюденіє за подлежащею подготовкою этихъ служащихъ.

6) Соучастіє при обсужденіи важныхъ рѣшеній, затрагивающихъ личное положеніє этихъ служащихъ.

7) Окончательная провѣрка расчетовъ рабочихъ и младшихъ агентовъ по паровозной и вагонной части; установленіє числа ихъ и ихъ поденной или сдѣльной платы по соглашенію съ состоящими при дирекціи участковыми агентами тракціи.

8) Наблюденіе за подвижнымъ составомъ въ распоряженіи эксплуатаціи, освѣщеніе и отопленіе пассажирскихъ вагоновъ, дезинфекція вагоновъ, завѣдываніе предметами обмундированія вагоновъ.

9) Поврежденія паровозовъ и вагоновъ, неправильности при отправленіи паровозной службы; награды за обнаруженіе поврежденій колесъ, бандажей и осей при эксплуатаціи; расчеты по ремонту вагоновъ.

10) Назначеніе взысканій при соучастіи состоящихъ въ составѣ дирекціи участковыхъ агентовъ тяги съ агентовъ паровозной и вагонной службъ, за исключеніемъ увольненія отъ службы служащихъ этой категоріи, которое сосредоточено исключительно въ отдѣлѣ личнаго состава.

11) Механическо-техническіе вопросы въ мобилизаціонномъ дѣлѣ.

12) Расчетъ потребныхъ паровозовъ и вагоновъ, а также тормазовъ и устройства въ поѣздахъ парового отопленія.

13) Собраніе данныхъ для смѣты при соучастіи участковыхъ агентовъ тракціи въ составѣ дирекціи; статистика расходовъ тракціи.

14) Контроль надъ паровозами и вагонами на почвѣ желѣзнодорожно-полицейскихъ правилъ содержанія подвижного состава.

15) Механическо-технической надзоръ за дорогами второстепеннаго значенія; наемъ и отдача въ наемъ паровозовъ.

Соотвѣтственно штатамъ дирекціи представляется цѣлесообразнымъ включить въ особыя отдѣлы мастерскія и тракцію, завѣдываніе матеріалами мастерскихъ и эксплуатаціонныхъ. Составленіе проектовъ механическихъ устройствъ разнаго рода за предѣлами мастерскихъ, а также наблюденіе за такими устройствами необходимо поручить вѣдѣнію или отдѣлу тракціи, соотвѣтственно количеству дѣлъ въ вѣдѣніи того или другого, если не имѣется особаго агента, которому могъ бы быть порученъ этотъ отдѣлъ. Также цѣлесообразно мѣстное наблюденіе за паровозною службою и подвижнымъ составомъ возложить не только на участковыхъ агентовъ тракціи въ составѣ дирекціи, но и на другихъ техниковъ этого отдѣла.

### III.

1) При разработкѣ дѣлъ, обнимающихъ все дороги района дирекціи, агенты дирекціи, на которыхъ возложена будетъ разработка дѣлъ этой категоріи, обязаны входить въ сношенія и заручаться, при разработкѣ дѣлъ, соучастіемъ мѣстныхъ агентовъ, которыхъ также ставить въ извѣстность о всеѣхъ распоряженіяхъ общаго характера.

2) Если по роду дѣлъ таковыя относятся къ разнымъ службамъ, то разрабатывающій эти дѣла агентъ дирекціи обязанъ входить въ сношенія съ мѣстными агентами этихъ службъ.

3) Сношенія перечисленныхъ агентовъ должны производиться самымъ простымъ образомъ, по возможности словесно.

#### IV.

1) Участковые агенты по отдѣламъ пути и мастерскихъ въ составѣ дирекціи, обязаны періодически объѣзжать участки и на мѣстѣ вполнѣ знакомиться съ личнымъ составомъ и условіями работы.

2) Президентъ дирекціи устанавливаетъ служебныя поѣздки остальныхъ агентовъ дирекціи.

3) При служебныхъ поѣздкахъ необходимо, по возможности, всѣ дѣла рѣшать на мѣстѣ, путемъ словесныхъ переговоровъ съ инспекторами и другими мѣстными агентами.

#### V.

1) Уполномочія на самостоятельное разрѣшеніе дѣлъ могутъ быть даны тогда, когда предстоитъ провѣрка повторяющихся заявленій мѣстныхъ органовъ и необходимость соответствующихъ распоряженій. Въ такихъ случаяхъ агентамъ несомнѣнно можетъ быть предоставлено или довести только до свѣдѣнія президента дирекціи о сдѣланномъ распоряженіи, или представить распоряженіе, до приведенія его въ дѣйствіе, на предварительное его усмотрѣніе.

2) Желательно въ детальномъ положеніи о дѣлопроизводствѣ дирекціи подробно перечислить всѣ категоріи дѣлъ, подлежащихъ самостоятельной разработкѣ, представляющихъ нѣкоторое разнообразіе по отдѣльнымъ дирекціямъ соответственно различію условій работъ дорогъ района, чтобы этотъ порядокъ возможно широко примѣнялся.

3) Къ указанной категоріи дѣлъ относятся:

1) по личному составу: періодически поступающіе и шаблонно составленные рапорты по личному составу;

2) по отдѣлу перевозокъ и тарифу: тарифныя измѣненія, сгруппированныя въ таблицы, тарифныя публикаціи, переписка о претензіяхъ, рапорты о наличіи и потребности товарныхъ вагоновъ;

3) по отдѣлу службъ станціонной и поѣздной росписанія чужихъ дорогъ, журналы поѣздовъ всѣхъ категорій и записи въ нихъ, рапорты о прибывшихъ и отправленныхъ поѣздахъ и ихъ составахъ, а также о наличіи и потребности пассажирскихъ вагоновъ;

4) по отдѣлу пути: періодическіе рапорты о наличіи потребныхъ матеріаловъ для сооруженія и верхняго строенія;

5) по отдѣламъ мастерскихъ, матеріальной части и тракціи, рапорты мастерскихъ объ исполненныхъ конструктивныхъ измѣненіяхъ и добавленіяхъ деталей устройства паровозовъ и вагоновъ, рапорты объ измѣненіяхъ тары вагоновъ и паровозовъ, о случаяхъ горѣнія осей и поврежденій вагоновъ, періодическіе рапорты наличія и потребности матеріаловъ въ скла-

дахъ при мастерскихъ и эксплуатаціонныхъ, періодическіе рапорты мастерскихъ о наличномъ и потребномъ инвентарѣ.

4) Соотвѣтственно степени особой подготовки, спеціальнымъ знаніямъ, опытности и надежности агентовъ дирекціи, имъ можетъ быть поручена разработка и другихъ вопросовъ, выходящихъ изъ предѣловъ вышеуказаннаго.

## VI.

Въ составѣ дирекціи надлежитъ образовать столько отдѣловъ и столовъ, сколько имѣется членовъ дирекціи и непосредственно имъ подвѣдомственныхъ агентовъ, которымъ можетъ быть поручена самостоятельная разработка дѣлъ известной категорій.

## VII.

При распредѣленіи нѣкоторыхъ категорій дѣлъ между двумя замѣстителями президента надлежитъ руководствоваться спеціальностью ихъ знаній и дѣловой опытностью.

## VIII.

При значительности дѣлопроизводства дирекціи, президентъ не въ состояніи наблюсти за всѣми деталями этого механизма, насколько это требуется въ интересахъ порядка, хозяйственности и надлежащей утилизаціи персонала. Необходимо потому дѣлопроизводства каждаго отдѣла и его подраздѣленій поручить вѣдѣнію особыхъ отвѣтственныхъ агентовъ.

## **Итальянскій законъ объ организаціи эксплуатаціи правительствомъ желѣзныхъ дорогъ, не уступленныхъ частнымъ предпріятіямъ.**

(7 Юля 1907 г.).

### **ГЛАВА I.**

#### **Общія положенія.**

##### **§ 1.**

Правительство само эксплуатируетъ при посредствѣ автономной администраціи желѣзныя дороги, построенныя или выкупленныя имъ, линіи, уступленныя частнымъ предпріятіямъ, которыя въ силу законовъ объ окончаніи срока концессіи оно должно эксплуатировать, также и водные пути сообщенія черезъ Мессинскій проливъ.

Администрація правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ уполномочена:

а) продолжать эксплуатацію линій Римъ-Витербо, Варезе-Порто-Черезіо, уступленныхъ итальянскому обществу путей сообщенія по Средиземному морю и линій Чериньола-Юкзаль—Чериньола-городъ, уступленную комунѣ Чериньола;

б) продолжаетъ эксплуатацію линій Александрія-Овада, Дезензано-озеро Гарда и Ливорно-Вада, согласно заключеннымъ по этому поводу соглашениямъ, утвержденнымъ королевскими указами 23 Апрѣля 1903 года и 8 Сентября 1904 года;

в) передать эксплуатацію линій Бресчіа-Изео обществу, получившему концессию на желѣзную дорогу Изео-Эдело.

Условія и договоры, относящіеся къ этому, въ случаѣ если они не были предметомъ предварительныхъ соглашеній, утвержденныхъ закономъ, должны быть по выслушаніи мнѣній государственнаго совѣта, подтверждены королевскимъ указомъ, который будетъ представленъ въ парламентъ, для обращенія его въ законъ.

##### **§ 2.**

Принятіе правительствомъ на себя эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ по истеченіи срока концессіи или соглашения объ эксплуатаціи, согласно договору или закону, разрѣшается королевскимъ указомъ.



Королевскій указъ на основаніи представленія министра общественныхъ работъ и казначейства, по предварительномъ обсужденіи въ совѣтѣ министровъ, передается въ парламентъ для обращенія его въ законъ.

Въ другихъ случаяхъ, принятіе эксплуатаціи правительствомъ на себя или продленіе срока частной эксплуатаціи, если оно зависитъ отъ концессіи или соглашенія, утверждается спеціальнымъ закономъ.

Если, однако, выкупъ линіи долженъ быть предметомъ заявленія, правительство дѣлаетъ парламенту своевременно необходимыя сообщенія.

Во всякомъ случаѣ, заявленіе это будетъ имѣть извѣстныя послѣдствія только въ томъ случаѣ, если въ интересахъ правительства оно было заранѣе утверждено парламентомъ.

Въ случаѣ, если правительство сочтетъ выкупъ несвоевременнымъ, оно должно въ срокъ увѣдомить объ этомъ парламентъ.

### § 3.

Автономная администрація правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ подъ высшимъ управленіемъ и отвѣтственностью министра общественныхъ работъ непосредственно завѣдуетъ всѣми дѣлами по эксплуатаціи сѣти желѣзныхъ дорогъ и службъ водныхъ путей, указанныхъ въ предшествующихъ параграфахъ; при выполненіи своихъ функцій она направляетъ предпріятіе въ финансовомъ отношеніи.

Министръ общественныхъ работъ, и въ своей области, министр казначейства надзираютъ за правильнымъ функціонированіемъ службъ и управленія.

Постановленія, касающіяся этого надзора, опредѣленіе правилъ, которыя издаются на основаніи представленія министра общественныхъ работъ и министра казначейства, съ вѣдома государственнаго совѣта и совѣта министровъ, утверждаются королевскимъ указомъ.

### § 4.

Во главѣ управленія казенныхъ дорогъ стоитъ Совѣтъ управленія и главный директоръ.

Члены совѣта управленія и главный директоръ назначаются королевскимъ указомъ на основаніи представленія министра общественныхъ работъ, съ вѣдома совѣта министровъ.

Обязанности главнаго директора несомвѣстимы съ выборными и парламентскими полномочіями.

Окладъ и вознагражденіе, назначенное главному директору, какъ и членамъ совѣта управленія и, въ случаѣ надобности, второму директору и помощникамъ главнаго директора, опредѣляются королевскимъ указомъ на основаніи представленія министра общественныхъ работъ по соглашенію съ министромъ казначейства, съ вѣдома совѣта министровъ.

Главный директоръ и члены совѣта администраціи могутъ быть уволены или отрѣшены отъ должности только по мотивированному королевскому указу на основаніи представленія министра общественныхъ работъ и съ вѣдома совѣта министровъ.

§ 5.

Совѣтъ управленія желѣзныхъ дорогъ состоитъ изъ директора, председателя совѣта, и восьми членовъ, изъ которыхъ двое выбираются изъ высшихъ должностныхъ лицъ желѣзныхъ дорогъ, трое изъ высшихъ правительственныхъ должностныхъ лицъ, трое изъ гражданъ не служащихъ, доказавшихъ свои техническія и административныя способности.

Эти послѣдніе по назначеніи ихъ становятся государственными чиновниками и приравняются техническимъ инспекторамъ.

Кромѣ должностныхъ лицъ желѣзныхъ дорогъ, которыя сохраняютъ свою службу, другія должностныя лица самымъ фактомъ назначенія, временно перестаютъ числиться при своихъ администраціяхъ, но время пребыванія ихъ въ новой должности засчитывается въ отношеніи повышеній и пенсіи.

Правила исполненія обязанностей совѣтомъ управленія опредѣлены въ уставѣ примѣненія настоящаго закона.

Совѣтъ управленія обновляется отдѣльно въ каждой категоріи по жребію: должностныя лица правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ—половина членовъ каждые два года, могутъ каждый разъ утверждаться; члены двухъ другихъ категорій—по трети каждый годъ, могутъ быть переизбраны только разъ.

Для дѣйствительности засѣданій совѣта управленія, необходимо присутствіе не менѣе пяти членовъ; для дѣйствительности рѣшеній, необходимо абсолютное большинство присутствующихъ членовъ.

Несовмѣстимость службъ, указанная относительно государственныхъ чиновниковъ, относится также и къ членамъ совѣта управленія; никто изъ нихъ не можетъ быть одновременно администраторомъ въ совѣтъ другихъ предприятий перевозки, обществъ и торговыхъ домовъ, заключившихъ соглашеніе съ правительственными желѣзными дорогами относительно перевозки, доставокъ и работъ.

§ 6.

Совѣтъ управленія:

- 1) утверждаетъ уставы различныхъ службъ и измѣненія ихъ;
- 2) обсуждаетъ проектъ бюджета, окончательный бюджетъ и окончательныя смѣты;

3) утверждаетъ согласно потребностямъ различныхъ службъ распределе́ние кредитовъ, внесенныхъ въ бюджетъ или назначенныхъ специальнымъ закономъ;

4) утверждаетъ проекты работъ на главныхъ и прилегающихъ къ нимъ линияхъ, также и приобрѣтенія цѣной болѣе 50.000 лиръ или франковъ;

5) утверждаетъ договоры публичной отдачи съ торговъ и продажи съ аукціона; на сумму болѣе 20.000 лиръ и частные договоры на сумму болѣе 5.000 лиръ, согласно § 31;

6) уполномочиваетъ вчинять иски и утверждать мировыя сдѣлки по предварительномъ разсмотрѣннн въ сферѣ его компетенціи юрисконсультномъ казначейства, когда цѣна спорнаго предмета или мировая сдѣлка превышаетъ сумму въ 10.000 лиръ. Директоръ увѣдомляетъ совѣтъ въ каждомъ засѣданіи о процессахъ, въ которыхъ выступаетъ управленіе въ предѣлахъ вышеозначенныхъ цѣнъ и кратко излагаетъ другіе процессы на меньшія суммы;

7) утверждаетъ соглашенія о концессіи соединительныхъ вѣтвей, объ отбнѣ и отдахѣ въ наемъ подвижнаго состава, о пользованіи общими станціями, о службахъ прямого сообщенія съ другими желѣзными дорогами, равно какъ и предпріятій перевозки по сушѣ, по морю, рѣкамъ и озерамъ, также и соглашенія, касающіяся специальныхъ условій пониженія тарифовъ;

8) утверждаетъ договоры временнаго пользованія продажи и обмѣна частей земли и другихъ недвижимостей, составляющихъ собственность желѣзныхъ дорогъ при условіи согласія администраціи государственныхъ имуществъ и если цѣна превышаетъ сумму въ 5.000 лиръ.

Въ § 9, гдѣ идетъ рѣчь объ отчетѣ, будетъ упомянуто объ этихъ покупкахъ и обмѣнѣ;

9) обсуждаетъ предложенія общихъ штатовъ, касающихся личнаго состава, съ ограниченіемъ, указаннымъ § 54;

10) обсуждаетъ назначенія, повышенія, увеличеніе жалованья, оставленіе за штатомъ или въ распоряженіи управленія, окончательное увольненіе, также и отсрочку времени, назначеннаго для увеличенія оклада или вознагражденія, пониженіе по должности или отрѣшеніе отъ должности постоянныхъ служащихъ, съ ограниченіемъ, указаннымъ § 54;

11) обсуждаетъ заявленія, требованія служащихъ въ предѣлахъ и соотвѣтственно постановленіямъ, изложеннымъ въ законѣ и уставѣ;

12) утверждаетъ награды и пособія, назначенныя служащимъ, если они превышаютъ по уставу компетенцію главнаго директора;

13) утверждаетъ правила объ авансѣ или выдачѣ жалованья служащимъ;

14) обсуждаетъ, по выслушаніи предложеній главнаго директора, правила выдачи билетовъ по уменьшеннымъ цѣнамъ, по случаю выставокъ, конгрессовъ, путешествій на богомолье и т. д.;

15) обсуждаетъ и всѣ другія дѣла, которыя предсѣдатель считаетъ нужнымъ подвергнуть на разсмотрѣніе совѣта и всѣ предложенія, исходящія отъ директора или отъ членовъ совѣта;

16) обсуждаетъ или высказываетъ свое мнѣніе по запросу министра общественныхъ работъ и относительно всѣхъ другихъ вопросовъ, касающихся правильнаго функціонированія управленія или службъ желѣзныхъ дорогъ.

Копія совѣщаній каждаго засѣданія совѣта управленія должна быть передана не позже слѣдующаго дня министру общественныхъ работъ. Рѣшенія приводятся въ исполненіе при ограниченіи, указанномъ въ § 13.

Совѣтъ управленія сносятся съ министромъ при посредствѣ главнаго директора.

#### § 7.

Главное управленіе находится въ Римѣ. Однако, подчиненные ему бюро и службы могутъ быть и въ другихъ городахъ королевства.

Распредѣленіе и группировка службъ главнаго управленія опредѣляются королевскимъ указомъ по предварительномъ сужденіи совѣта управленія.

Члены центральной инспекціи, утвержденной при главномъ управленіи, согласно закону и уставу, имѣютъ право надзора и совѣщенія и кромѣ того на нихъ могутъ быть возложены главнымъ директоромъ и другія обязанности. Что касается важныхъ проектовъ, члены центральной инспекціи могутъ образовывать комиссіи на правахъ техническихъ совѣтниковъ. Продолжительность и компетенція этихъ комиссій, также размѣръ цѣнности проектовъ и дѣлъ, подвергнутыхъ на ихъ разсмотрѣніе, опредѣляются спеціальнымъ уставомъ.

#### § 8.

Главный директоръ, по совѣщаніи съ совѣтомъ управленія, представляетъ министру общественныхъ работъ:

a) проектъ бюджета предпріятія, измѣненія, внесенныя позднѣе, и окончательныя смѣты;

b) предложенія объ отчисленіи въ запасный фондъ для непредвидѣнныхъ издержекъ, упоминаемыхъ въ § 24.;

c) мѣры и предложенія относительно измѣненій условій перевозки и тарифа;

d) проекты работъ, признаваемыхъ необходимыми въ видахъ общественной пользы, согласно § 76.

#### § 9.

Главный директоръ, по утвержденіи совѣтомъ управленія, представляетъ министру общественныхъ работъ годовой отчетъ, прилагаемый къ проекту бюджета; этотъ отчетъ долженъ обнимать функціонированіе адми-

нистраціи, съ изложеніемъ заключенныхъ важныхъ договоровъ и обсужденій условій перевозки и тарифа; кромѣ того должны быть приведены цифры доходовъ и расходовъ и изложены все измѣненія, которыя опыты и изученіе требуютъ внести въ предпріятіе.

§ 10.

Главный директоръ:

a) ассигновываетъ на расходы въ предѣлахъ утвержденного бюджета и согласно способу, установленному законами и уставами;

b) исполняетъ рѣшенія совѣта управленія;

c) представляетъ администрацію правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ во всехъ юридическихъ дѣйствіяхъ по отношенію къ третьимъ лицамъ, съ ограниченіемъ, указаннымъ въ §§ 12 и 872 торговаго кодекса;

d) утверждаетъ съ точки зрѣнія технической и финансовой проекты работъ со смѣтой, не превышающей 50.000 лиръ и не требующихъ отчужденія;

e) разрѣшаетъ исполненіе работъ, приобрѣтенія и расходы, совершаемые по рѣшенію совѣта управленія;

f) утверждаетъ договоры на работы и приобрѣтенія, совершаемые съ публичнаго торга, или съ частнаго аукціона при цѣнѣ до 20.000 лиръ и договоры по взаимному соглашенію на работы и приобрѣтенія при цѣнѣ до 5.000 лиръ;

g) утверждаетъ порядокъ исполненія работъ хозяйственнымъ образомъ или по подряду;

h) разрѣшаетъ вчиненіе исковъ и утверждаетъ мировыя сдѣлки, если цѣна спорнаго предмета не болѣе 10.000 лиръ, по предварительномъ сужденіи юрисконсульта казначейства, если дѣло идетъ о мировыхъ сдѣлкахъ на родовыя недвижимости и если по цѣнѣ сдѣлка выходитъ изъ сферы компетенціи, заключающаго ее;

i) разрѣшаетъ путешествія по уменьшеннымъ цѣнамъ и устраиваетъ спеціальныя поѣзда по случаю праздниковъ, ярмарокъ и т. д.;

l) разрѣшаетъ выдачу спеціальныхъ премій, наградъ и пособій служащимъ въ томъ случаѣ, если по смыслу закона и устава это не входитъ въ компетенцію совѣта управленія;

m) разрѣшаетъ въ случаѣ спѣшности производство работъ и приобрѣтенія, которыя обсуждались уже совѣтомъ управленія, но по которымъ договоры еще не были утверждены и зарегистрированы; принимаетъ другія необходимыя мѣры для обезпеченія непрерывности и безопасности эксплоатаціи, при условіи ихъ утвержденія въ ближайшемъ же засѣданіи совѣта управленія;

n) предпринимаетъ все, что необходимо для правильнаго функціонированія предпріятія, если это не требуетъ вмѣшательства совѣта управленія или министра общественныхъ работъ.

Главный директоръ увѣдомляетъ въ сроки, опредѣленные уставомъ, министра и совѣтъ управленія о своихъ наиболѣе важныхъ дѣйствіяхъ и представляетъ краткій отчетъ другихъ мѣръ, принятыхъ имъ въ предѣлахъ своихъ полномочій.

По согласіи совѣта управленія и съ одобренія министра, главный директоръ можетъ временно передать другимъ должностнымъ лицамъ нѣкоторыя изъ своихъ обязанностей.

Главный директоръ, съ согласія совѣта, можетъ предложить министру назначить нѣсколько должностныхъ лицъ, не болѣе четырехъ, завѣдующими извѣстными службами въ званіи помощниковъ директора; одинъ или двое изъ этихъ должностныхъ лицъ могутъ быть назначены замѣнять директора въ случаѣ его отсутствія или какого нибудь препятствія.

### § 11.

Учреждаются мѣстные управленія, подчиненныя главному управленію.

Число, мѣстонахожденіе, разграниченіе функцій и внутренняя организація мѣстныхъ управленій опредѣляются королевскимъ указомъ, по выслушаніи мнѣній совѣта управленія и совѣта министровъ.

Этотъ указъ, какъ и всѣ измѣняющіе число и мѣстонахожденіе мѣстныхъ управленій, долженъ быть безъ замедленія представленъ въ парламентъ для обращенія его въ законъ.

Королевскіе указы могутъ разрѣшать принятіе мѣръ для урегулированія и концентрированія дѣйствій мѣстныхъ управленій или различныхъ службъ.

### § 12.

Мѣстные управленія въ своемъ округѣ, согласно законамъ и уставамъ, равно какъ и инструкціямъ и приказаніямъ главнаго директора:

1) представляютъ въ предѣлахъ своего округа въ лицѣ должностнаго лица, назначеннаго уставомъ, администрацію въ отношеніи къ третьимъ лицамъ съ ограниченіемъ, указаннымъ въ § 872 торговаго кодекса;

2) слѣдятъ, согласно инструкціямъ главнаго управленія, за правильнымъ функціонированіемъ дѣйствующихъ службъ эксплоатаціи, движенія и коммерческой перевозки, силой тяги и матеріальной частью, за поддержаніемъ линій, наблюденія за ними и вообще за всей технической, административной и счетной частью предпріятія, довѣренной имъ и неподчиненной непосредственно главному управленію;

3) утверждаютъ производство чрезвычайныхъ работъ, ремонтъ и содержаніе линій, также и покупки для этихъ работъ въ размѣрѣ цѣнъ, указанныхъ общими уставами службъ;

4) утверждают договоры на работы и поставки съ публичнаго торга и на частномъ аукціонѣ, также и другіе договоры въ предѣлахъ, намѣченныхъ совѣтомъ управленія и главнымъ управленіемъ;

5) утверждаютъ производство работъ хозяйственнымъ образомъ или по подряду и поставокъ, совершаемыхъ согласно утвержденному уставу;

6) готовятъ и представляютъ, поскольку это не является исключительно правомъ главнаго управленія, проекты работъ и предположенія о заготовкахъ, превышающихъ по природѣ и по цѣнѣ предѣлы, указанные въ § 3;

7) принимаютъ въ случаѣ спѣшности необходимыя мѣры для обезпеченія непрерывности и безопасности эксплуатаціи, увѣдомляя объ этомъ немедленно главнаго директора;

8) утверждаютъ мировыя сдѣлки, удовлетворяютъ требованія и производятъ уплату сборовъ и налоговъ, неправильно взысканныхъ, согласно правиламъ, установленнымъ совѣтомъ управленія и главнымъ управленіемъ;

9) изучаютъ и докладываютъ главному управленію условія торговли и промышленности въ отношеніи къ тарифамъ и условіямъ перевозки и предлагаютъ необходимыя для развитія коммерческихъ перевозокъ мѣры и вообще для улучшенія движенія поѣздовъ и общихъ службъ;

10) назначаютъ спеціальныя поѣзда, на основаніи общихъ тарифовъ, по случаю ярмарокъ, праздниковъ, путешествій на богомолье, конгрессовъ и другихъ соотвѣтствующихъ обстоятельствъ;

11) слѣдятъ за исполненіемъ всякаго дѣла, порученнаго имъ главнымъ управленіемъ.

### § 13.

Подъ ограниченіемъ, указаннымъ въ § 57, министръ общественныхъ работъ можетъ по обязанностямъ службы или вслѣдствіе особой жалобы объявить, посредствомъ мотивированнаго приказа, незаконнымъ всякій актъ или дѣйствіе администраціи, противныя законамъ и уставамъ.

Министръ общественныхъ работъ, кромѣ того, по важнымъ причинамъ, можетъ временно пріостановить и запретить, посредствомъ мотивированнаго приказа, обсужденнаго въ совѣтѣ министровъ, исполненіе рѣшеній совѣта управленія и мѣръ, предположенныхъ главнымъ управленіемъ.

Министръ, прежде чѣмъ опубликовать пріостанавливающее постановленіе, если этому не мѣшаетъ спѣшность, долженъ во всякомъ случаѣ подвергнуть его на разсмотрѣніе совѣта министровъ и выслушать возраженія администраціи.

### § 14.

Согласно отвѣтственности, установленной дѣйствующими законами, члены совѣта управленія и главный директоръ отвѣчаютъ передъ правительствомъ за всѣ убытки и потери, понесенные имъ и третьими лицами, если

правительство отвѣтственно передъ послѣдними, происходящія отъ нарушенія законовъ и уставовъ, отъ грубой оплошности или злоупотребленія, совершеннаго при исполненіи своихъ обязанностей.

Освобождаются отъ отвѣтственности члены совѣта управленія, не участвовавшіе по законнымъ причинамъ въ обсужденіи или потребовавшіе своевременно занесенія въ протоколъ засѣданія указанія на свое несогласіе и на возраженія и предложенія, сдѣланныя ими въ цѣляхъ избѣжанія ущерба.

Всѣ вышеупомянутыя должностныя лица подлежатъ юрисдикціи счетной палаты согласно правиламъ §§ 67 и 69 дѣйствующихъ законовъ объ общей отчетности правительства.

### ГЛАВА III.

#### Бюджетъ и контроль.

##### § 15.

Проектъ доходнаго и расходнаго бюджета представляется на утвержденіе парламента, какъ приложение къ проекту бюджета министра общественныхъ работъ. Законъ, опредѣляющій бюджетъ, утверждаетъ также всѣ измѣненія, которыя предполагается необходимымъ внести въ проектъ бюджета.

Окончательный отчетъ прилагается съ заключеніемъ счетной палаты къ общему отчету государства и долженъ черезъ каждые три года включать таблицы валового дохода по каждой линіи.

##### § 16.

Администрація правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ совершаетъ всѣ расходы, заимствуя нужныя суммы изъ доходовъ.

##### § 17.

Администраціи правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ отводится отдѣльный фондъ оборотнаго капитала, предназначенный для образованія запасовъ матеріала и предметовъ потребленія, опредѣляемаго каждый годъ бюджетнымъ закономъ. Вышеназванный фондъ ведется самостоятельно и отчетъ о немъ прилагается, по правиламъ, утвержденнымъ закономъ 11 Іюля 1897 года, къ окончательной смѣтѣ, о которой идетъ рѣчь въ § 15.

##### § 18.

Доходы дѣлятся на обыкновенныя и чрезвычайныя.

Къ обыкновеннымъ доходамъ принадлежатъ: доходы съ коммерческой перевозки, доходы отъ пользованія недвижимостью, также отъ пользованія и продажи матеріала, построекъ, подвижнаго состава и работъ, произве-



денныхъ за счетъ эксплуатаціи, уплаты и субсидіи, произведенныя концессионными обществами желѣзныхъ дорогъ, другими учрежденіями или третьими лицами за работы по исправленію, передѣлкѣ или за другія работы; результатъ отдачи въ наемъ подвижного состава и другіе доходы эксплуатаціи.

Къ чрезвычайнымъ доходамъ принадлежатъ: суммы, которыя выдаются казначействомъ на чрезвычайные расходы, указанные въ § 22, уплаты и субсидіи, произведенныя концессионными обществами и другими общественными администраціями или третьими лицами за работы, или поставки, увеличивающія капиталъ желѣзныхъ дорогъ; выручки отъ продажи недвижимости или матеріала, оставшагося отъ сломки и принадлежащаго желѣзнымъ дорогамъ или службѣ водныхъ путей сообщенія.

### § 19.

Расходы дѣлятся на расходы эксплуатаціи, обыкновенные и дополнительные, обязательные платежи по капиталу и на чрезвычайные расходы.

Въ обыкновенную часть бюджета вписываются расходы обыкновенные, дополнительные и обязательные платежи по капиталу.

Въ чрезвычайной части бюджета фигурируютъ чрезвычайные расходы.

### § 20.

Къ обыкновеннымъ расходамъ эксплуатаціи относятся расходы: на личный составъ, топливо, содержаніе желѣзной дороги, ея принадлежностей и подвижного состава и вообще все расходы на эксплуатацію желѣзной дороги.

Подъ расходами дополнительными надо понимать чрезвычайные расходы по содержанію, производимые для исправленія или предупрежденія поврежденій, происшедшихъ на линіяхъ по непреодолимымъ обстоятельствамъ, на обновленіе металлическихъ частей устройствъ, также и подвижного состава и наконецъ все тѣ расходы, которые по бюджетному закону должны быть производимы каждый годъ на улучшенія, имѣющія основной характеръ.

Расходы на обязательные платежи по капиталу состоятъ изъ:

a) процентовъ на стоимость всего подвижного состава и матеріаловъ эксплуатаціи, переданныхъ администраціи съ Іюля 1905 года и также матеріала, приобрѣтеннаго впоследствии, поскольку эти приобрѣтенія послужили къ образованію счета долговъ (compte débiteur) по закону 22 Апрѣля 1905 года;

b) процентовъ со стоимости матеріаловъ, переданныхъ администраціей, начиная съ 1 Іюля 1905 года, также и суммъ, выданныхъ для пополненія

фонда, о которыхъ была рѣчь въ § 17 настоящаго закона, поскольку это послужило къ образованію счета долговъ по закону 22 Апрѣля 1905 года;

с) проценты и погашеніе суммъ, израсходованныхъ на увеличеніе основнаго капитала, о которомъ идетъ рѣчь въ пунктахъ b и e § 21;

d) сумма, назначенная для спеціального фонда, согласно § 24;

e) часть чистаго дохода и процентовъ періодическихъ и другихъ, причитающихся концессионерамъ желѣзныхъ дорогъ, эксплуатируемыхъ государствомъ;

f) суммы, назначенныя на погашеніе суммъ, выданныхъ казначействами для ликвидаціи баланса отъ 1885 года до 1905 года и авансы, упомянутыя въ пунктѣ a и b настоящаго параграфа, возложенныя на бюджетъ желѣзныхъ дорогъ.

#### § 21.

Къ чрезвычайнымъ расходамъ относятся:

a) расходы на работы, поставки, перевозку и другіе расходы по первоначальному устройству новой администраціи;

b) расходы на продолженіе и упорядоченіе работъ и поставокъ для казенной эксплуатаціи линій отъ 1 Іюля 1905 года и расходы для продолженія и упорядоченія работъ и поставокъ на прежнихъ южныхъ линіяхъ и также на линіяхъ Виченцо-Шіо, Виченцо-Тревизо и Падуя-Бассано, эксплуатацію которыхъ правительство взяло на себя, начиная съ 1 Іюля 1906 года, поскольку названные расходы возлагаются на правительство въ силу относящихся къ этому соглашеній;

c) расходы, необходимыя для устраненія разстройства линій и подвижнаго состава до 30 Іюня 1905 года;

d) расходы на приобрѣтеніе новаго подвижнаго состава и матеріала, также какъ и расходы, произведенныя для службъ водныхъ путей сообщенія или для заповненія недостатка или замѣны состава, взятаго въ наемъ и для развитія перевозокъ, также и расходы на улучшеніе состава, увеличивающаго его цѣнность, включая сюда и обновленіе, упомянутое во второмъ періодѣ § 20;

e) расходы на приобрѣтенія, увеличивающія основную капиталъ, предметовъ верхняго строенія для сооруженія новыхъ путей, такъ же какъ и расходы на улучшеніе линій и подвижнаго состава посредствомъ исправленій, разсмотрѣнныхъ во второмъ періодѣ предыдущаго § 20; для устройства новыхъ помѣщеній или увеличенія уже существующихъ; для новыхъ помѣщеній электрической тяги и другихъ, которыя не предусмотрены въ кредитѣ для обыкновенной части бюджета, на улучшенія, согласно цитированному періоду § 20.

§ 22.

Министръ казначейства по предложенію министра общественныхъ работъ для каждой финансовой сдѣлки доставляетъ администраціи правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ необходимыя для покрытія расходовъ, указанныхъ въ § 21, суммы, записываемыя администраціей въ счетъ чрезвычайнаго доходнаго бюджета.

§ 23.

Проектъ бюджета, опредѣляющій также и расходы, долженъ содержать въ одномъ столбцѣ кредиты, предложенные главнымъ директоромъ и бывшіе предметомъ обсужденія въ совѣтѣ управленія, въ другомъ же столбцѣ предполагаемыя измѣненія, которыя министръ общественныхъ работъ считаетъ необходимымъ внести съ объяснительными примѣчаніями къ соотвѣтствующимъ главамъ. Новые кредиты, какъ и увеличеніе уже вотированныхъ парламентомъ, могутъ быть разрѣшаемы только спеціальнымъ закономъ.

§ 24.

Образуется «запасный фондъ для непредвидѣнныхъ расходовъ», посредствомъ ежегоднаго отчисленія 2% съ валового дохода.

Суммы, назначенныя на этотъ фондъ, вкладываются на текущій счетъ безъ процентовъ въ казначейство.

Отчисления прекращаются, какъ только фондъ достигаетъ суммы въ 30.000.000 лиръ, но возобновляются частично или цѣликомъ, если собранныя суммы будутъ ниже вышеозначенной цифры.

Фондъ авансируетъ суммы, назначенныя на спѣшные расходы по эксплуатации, для которыхъ кредиты, внесенные въ бюджетъ, недостаточны и для которыхъ необходимыя измѣненія не могли быть предложены въ соотвѣтствующее время.

Изъ этого фонда въ случаѣ наличности свободныхъ суммъ на исключительномъ основаніи могутъ быть также взяты деньги на приобрѣтеніе матеріаловъ въ суммѣ, превышающей цифру, намѣченную въ бюджетѣ, если будетъ признана необходимость этого.

Перечисленія изъ запаснаго фонда для непредвидѣнныхъ расходовъ и ихъ внесеніе въ соотвѣтствующія главы бюджета или въ новую главу производятся королевскимъ указомъ по предложенію министра казначейства и общественныхъ работъ.

Эти указы должны быть представляемы въ парламентъ съ окончательными смѣтами.

Суммы, занятыя въ теченіе года, должны быть возвращены въ запасный фондъ посредствомъ соотвѣствующихъ исчисленій въ слѣдующихъ бюджетныхъ балансахъ.

§ 25.

На службу отчетности администраціи правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ возлагается провѣрка документовъ, относящихся къ расходамъ и соотвѣтствующей отчетности, кромѣ того на нее возлагается контроль доходовъ, кассъ, управленія магазинами и депо, инвентаремъ, также и составленіе росписи доходовъ и расходовъ.

Должностныя лица службы отчетности главнаго управленія и мѣстныхъ управленій, также и административныя должностныя лица службы расходовъ, подлежатъ юрисдикціи счетной палаты.

§ 26.

Счетная палата слѣдить за собираніемъ доходовъ и производить контроль расходовъ администраціи правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ и въ этихъ цѣляхъ имѣетъ право требовать и получать всѣ документы, оправдывающіе расходы. Обязанности счетной палаты исполняются учрежденнымъ при администраціи правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ спеціальнымъ бюро.

Уставъ, утвержденный королевскимъ указомъ, по представленію министра общественныхъ работъ и министра казначейства, по выслушаніи мнѣній государственнаго совѣта и счетной палаты, опредѣляетъ организацію и функціонированіе этого бюро.

§ 27.

Законъ объ общей государственной отчетности примѣнимъ и къ администраціи желѣзныхъ дорогъ, поскольку она не нормируется постановленіями настоящаго закона.

Договоры о работахъ, поставкахъ, снабженіи продовольствіемъ должны быть предварительно зарегистрированы только въ томъ случаѣ, если они превышаютъ сумму 50.000 лиръ.

Освобождены отъ предварительнаго регистраціоннаго договора, поставки, заготовки и издержки для работъ или для другой цѣли, которые по рѣшительному мнѣнію совѣта управленія должны быть произведены спѣшно, чтобы обезпечить непрерывность и правильность службъ. Заявленіе о спѣшности должно быть мотивировано. Счетной палатѣ сообщается каждый мѣсяць списокъ расходовъ, произведенныхъ безъ предварительнаго регистраціоннаго договора, включая и спѣшные расходы.

§ 28.

Постановленія устава, о которыхъ говорится въ § 26, опредѣляютъ, кому принадлежитъ право подписывать счета расходовъ, ордера и бонь квитанціямъ; они опредѣляютъ также обязанности и отвѣтственность предсѣдателя по отношенію къ службѣ отчетности и способъ провѣрки кассы.

Уплата по счетамъ, ордерамъ и квитанціямъ производится въ случаѣ надобности станціонной кассой соотвѣтственно предписаніямъ и гарантіямъ, изложеннымъ въ цитированномъ уставѣ.

Онъ же опредѣляетъ кромѣ того правила, необходимыя для облегченія и ускоренія и, если это необходимо, даже съ нарушеніемъ правилъ предыдущаго параграфа полученія недоборовъ, возвращеніе переборовъ, ежемѣсячнаго установленія суммъ, которыя должны агенты, также и всѣхъ поступлений и выдачь изъ магазиновъ.

§ 29.

Главный директоръ, съ предварительнаго одобренія совѣта управленія можетъ открыть кредиты при посредствѣ ордеровъ и выдавать подчиненнымъ ему должностнымъ лицамъ досрочные ордера, для уплаты за работы и поставки.

Эти ордера не должны превышать сумму въ 50.000 лиръ и мѣсячные счета этихъ уплатъ должны быть представлены въ главное управленіе, чтобы быть разсмотрѣнными центральной отчетностью и контролированы счетной палатой. Записки на полученіе денегъ, выданныхъ по ордерамъ и по досрочнымъ ордерамъ, должны быть отмѣчены въ общей расходной книгѣ.

§ 30.

Въ случаяхъ, дозволенныхъ закономъ, требованіе, имѣвшее цѣлью помѣшать или приостановить уплату суммъ изъ бюджета правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ, должно быть обращено къ главному директору, который также увѣдомляетъ объ этомъ бюро, на которое возлагается уплата.

Кредиторъ можетъ, кромѣ того, сдѣлать соотвѣтствующее указаніе бюро, кассиру или агенту, завѣдующему уплатами, который долженъ немедленно сообщить объ этомъ главному директору.

§ 31.

Къ договорамъ, заключеннымъ администраціей правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ, также и къ проектамъ, составленнымъ ею, непримѣнимы постановленія §§ 322, 337 и 362 закона 20 Марта 1865 года, прибавленіе f и измѣненія, внесенныя въ него, закономъ 15 Іюня 1893 года.

Къ тѣмъ же договорамъ, если изъ нихъ вытекають извѣстныя полученія или расходы для администраціи правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ, примѣняются постановленія закона объ общей отчетности государства, за исключеніемъ §§ 9, 10, 12, 14, 15 и 16.

Разрѣшается на всякую сумму частный аукціонъ въ томъ случаѣ, если интересы администраціи требуютъ не прибѣгать къ публичнымъ торгамъ.

Разрѣшаются частные торги по мотивированному сужденію:

а) въ случаяхъ, когда договоры совершаются на сумму не болѣе 50.000 лиръ или 10.000 лиръ, если этотъ расходъ годичный и администрація обязывается только на 5 лѣтъ;

б) относительно договоровъ, важность которыхъ трудно опредѣлить заранее, т. е. когда издержки опредѣляются по единицамъ мѣръ и вѣсовъ;

с) для покупки каменнаго угля;

д) для другихъ поставокъ, какъ крупныхъ, такъ и мелкихъ, всякій разъ, когда интересъ администраціи не допускаетъ примѣненія системы публичныхъ торговъ или частнаго аукціона.

Однако, во всѣхъ послѣднихъ случаяхъ, частные торги должны быть разрѣшаемы министромъ общественныхъ работъ.

Это разрѣшеніе не необходимо для поставокъ, работъ, снабженія продовольствіемъ какъ мелкихъ, такъ и крупныхъ, если послѣ мотивированнаго сужденія признанная спѣшность или потребность гарантировать безопасность и правильность эксплуатаціи не позволяетъ, по мнѣнію совѣта управленія, откладывать дѣло до аукціона.

Заготовки могутъ производиться непосредственно въ центрахъ производства и на главныхъ иностранныхъ рынкахъ при посредствѣ должностныхъ лицъ, посланныхъ по этому случаю администраціей.

Работы и поставки, имѣющія быть совершенными хозяйственнымъ образомъ, производятся на условіяхъ, опредѣленныхъ спеціальнымъ уставомъ, утвержденнымъ министромъ общественныхъ работъ, по соглашенію съ министромъ финансовъ, по выслушаніи мнѣній совѣта администраціи и государственнаго совѣта.

### § 32.

Постановленія закона 12 Мая 1904 года, примѣняются къ работамъ и поставкамъ, произведеннымъ для администраціи желѣзныхъ дорогъ, кооперативными ассоціаціями производства и работъ, которыя подчиняются постановленіямъ даннаго закона.

Товариществамъ, которыя уже образованы или будутъ правильно организованы между кооперативными обществами производства и работъ, можно довѣрить, даже по частному договору, производство вышеупомянутыхъ работъ, лишь бы ихъ общая стоимость, вычисленная по правиламъ отдачи

съ торговь, не превышала двойной стоимости работъ, которыя могутъ быть довѣрены отдѣльнымъ обществамъ, образующимъ товарищество, согласно дѣйствующимъ законамъ.

Можетъ быть условлено, что общее поручительство образовывается удержаніемъ 10% со всей суммы, уплачиваемой позднѣе, за исполненную работу или отданную предпріятію.

Уступки, перечисленныя въ этомъ параграфѣ, будутъ сдѣланы съ разрѣшенія администраціи, которая отдаетъ работы съ торговь обществамъ или товариществамъ, представляющимъ достаточныя гарантіи способности, прочности и состоятельности для правильнаго производства работъ.

### § 33.

Покупка предметовъ верхняго строенія для сооруженія новыхъ линій, подвижнаго состава и металлическихъ конструкцій по общему правилу производится въ національной промышленности, при посредствѣ публичныхъ торговъ.

Главное управленіе правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ, по соотвѣтствующему рѣшенію совѣта можетъ прибѣгнуть къ частному аукціону или договору, если эта система подсказывается ей интересами администраціи или въ цѣляхъ правильнаго обезпеченія поставокъ учрежденіемъ того же рода въ различныхъ частяхъ королевства, при чемъ примѣняется постановленіе § 16 закона 8 Іюля 1904 года.

Если результатъ публичныхъ торговъ, частныхъ аукціоновъ или торговъ обнаруживаетъ, что условія національной промышленности не дозволяютъ пріобрѣсти по подходящимъ цѣнамъ, главное управленіе правительственныхъ дорогъ, по соотвѣтствующему сужденію совѣта, получивъ разрѣшеніе совѣта министровъ, объявляетъ интернаціональные торги, къ которымъ привлекается и національная промышленность.

Если нужно спѣшно закупить предметы верхняго строенія или металлическихъ конструкцій, аукціонъ или частный договоръ съ иностранными торговыми домами можетъ быть по исключенію разрѣшаемъ на основаніи предварительнаго сужденія совѣта министровъ.

Пріобрѣтеніе матеріаловъ или машинъ, гарантированныхъ удостовѣреніями частныхъ лицъ или продуктами производства—спеціальными торговыми домами, производится главнымъ управленіемъ правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ, на основаніи соотвѣтствующаго сужденія совѣта министровъ.

Въ годичномъ отчетѣ, упомянутомъ въ § 9, главный директоръ даетъ подробный списокъ вышеназванныхъ пріобрѣтеній.

§ 34.

При равныхъ условіяхъ, въ интернаціональныхъ торгахъ надо отдавать предпочтеніе національной промышленности.

При приобрѣтеніяхъ матеріала, указанныхъ въ предыдущемъ параграфѣ, на основаніи сужденія совѣта можетъ быть оказано соотвѣтствующее покровительство національной промышленности, однако при условіи, чтобы оно не выражалось болѣе чѣмъ въ 5% надбавкѣ съ общей суммы предложеній иностранной промышленности, присчитывая таможенные пошлины и издержки перевозки въ мѣсто доставки.

Подъ предложеніемъ иностранной промышленности понимается среднее изъ наиболѣе низкихъ предложеній, которыя представляютъ половину общаго числа иностранныхъ предложеній признанныхъ приемлемыми. Если ихъ нечетное количество, половина исчисляется съ того же числа плюс единица.

Если было только одно иностранное предложеніе, опредѣленіе условій предоставляется оцѣнкѣ совѣта.

Если нужно спѣшно озаботиться о дополненіи состава для эксплуатаціи правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ, можно по исключенію разрѣшать съ предварительнаго сужденія совѣта министровъ аукціоны или частные торги съ иностранными торговыми домами.

§ 35.

Все договоры и акты, заключаемые администраціей правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ, относящіеся исключительно къ эксплуатаціи самихъ желѣзныхъ дорогъ, облагаются пошлиной въ 1 лиру и освобождаются отъ всякой пошлины пропорціонально цѣнѣ сдѣлки.

§ 36.

Мѣстныя кассы собираютъ станціонные доходы и все другіе обыкновенные и чрезвычайные доходы и производятъ уплату расходовъ по представленію ордеровъ на предъявителя, по приказу или досрочныхъ ордеровъ, также и по росписямъ и листамъ для уплаты служащимъ, представленныхъ администраціей и разсмотрѣнныхъ центральными или мѣстными казначействами.

Суммы, превышающія ежедневныя потребности кассы, вкладываются въ итальянскій банкъ.

Эти суммы находятся на текущемъ счету отдѣльно отъ казенныхъ суммъ; по нимъ причитаются проценты по соглашенію, которое, на основаніи представленія министра общественныхъ работъ и финансовъ, утверждается королевскимъ указомъ.



Главный директор имѣеть право совершать вычеты изъ этого спеціальнаго текущаго счета для службы эксплуатаціи посредствомъ бонъ, разсмотрѣнныхъ уполномоченнымъ казначейства при отдѣленіи, согласно правиламъ.

Правила службы кассъ, сбора, храненія и взноса денегъ въ кассу указывается уставомъ.

### § 37.

Кассиры и агенты, подчиненные имъ и завѣдующіе деньгами, должны дать гарантію своего управленія въ размѣрахъ и въ формѣ, опредѣленной уставомъ; они подлежатъ юрисдикціи счетной палаты, согласно § 64 закона 17 Февраля 1884 года.

## ГЛАВА IV.

### Тарифы и росписанія поѣздовъ.

### § 38.

Условія перевозки и тарифы, дѣйствующіе въ настоящее время на желѣзныхъ дорогахъ, эксплуатируемыхъ государствомъ, остаются въ силѣ.

Черезъ 3 года по публикаціи настоящаго закона, приступать къ пересмотру условій перевозки и къ согласованію ихъ съ конвенціей въ Бернѣ и послѣдующихъ, также и къ упрощенію тарифовъ.

Будетъ приступлено къ пересмотру, упорядоченію и упрощенію по королевскому указу, на основаніи представленія министра общественныхъ работъ, министра казначейства и земледѣлія, промышленности и торговли, выслушавъ мнѣніе главнаго совѣта коммерческой перевозки и совѣта министровъ.

Этотъ указъ будетъ безъ замедленія представленъ въ парламентъ, для обращенія его въ законъ. Пока этотъ указъ не будетъ опубликованъ, постановленія § 2 закона 12 Юля 1906 года остаются въ силѣ.

### § 39.

Пониженія тарифовъ утверждаются королевскимъ указомъ на основаніи представленія министра общественныхъ работъ и по соглашенію съ министромъ казначейства, земледѣлія, промышленности и торговли, по выслушаніи мнѣнія главнаго совѣта коммерческой перевозки и по обсужденіи его въ совѣтѣ министровъ.

Королевскій указъ, примѣняемый въ теченіе года въ видѣ опыта, если не будетъ отмѣненъ, долженъ быть представленъ въ парламентъ для обращенія его въ законъ.

Пониженія, проистекающія изъ спеціальныхъ уступокъ для временныхъ перевозокъ, относительно опредѣленнаго количества товаровъ изъ опредѣленныхъ мѣстъ отправленія въ опредѣленные мѣста назначенія, служащія предметомъ договоровъ съ отправляющими товары, должны быть разрѣшаемы главнымъ директоромъ при условіи предварительнаго благопріятнаго мнѣнія совѣта управленія. Тѣ же права на равныхъ условіяхъ будутъ предоставлены всякому, кто этого потребуетъ.

Эти уступки будутъ подвергнуты разсмотрѣнію министра общественныхъ работъ, по соглашенію съ министромъ казначейства.

Если черезъ 8 дней по сообщеніи соотвѣтствующаго сужденія министру общественныхъ работъ, этотъ послѣдній не сообщитъ управленію о своемъ несогласіи, разрѣшеніе считается полученнымъ.

Постановленія §§ 3 и 4 закона 9 Юня 1901 года, объ эксплуатаціи хозяйственнымъ образомъ примѣнимы также и къ перевозкѣ пассажировъ въ скорыхъ поѣздахъ, въ пассажирскихъ и въ смѣшанныхъ поѣздахъ, въ которыхъ разрѣшаются среднія пониженія тарифовъ не ниже указанныхъ въ § 5 настоящаго закона.

Королевскій указъ, упомянутый въ первомъ періодѣ настоящаго параграфа, устанавливаетъ для этихъ перевозокъ предѣлы государственныхъ сборовъ, о которыхъ шла рѣчь въ части первой § 4 вышеупомянутаго закона.

#### § 40.

Каждыя пять лѣтъ совершается общій пересмотръ номенклатуры и классификаціи товаровъ.

Измѣненія, проистекающія изъ этого пересмотра, утверждаются королевскимъ указомъ по представленію министра общественныхъ работъ, по соглашенію съ министромъ казначейства и министромъ земледѣлія, промышленности и торговли, по выслушаніи мнѣній главнаго совѣта коммерческой перевозки и по обсужденіи въ совѣтѣ министровъ. Указъ долженъ быть безъ замедленія представленъ въ парламентъ для обращенія его въ законъ.

#### § 41.

Администрація правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ можетъ направить товары по пути, не являющемуся наиболѣе короткимъ, если при распоряженіи экспедиціей она можетъ ихъ доставить, по своимъ линіямъ или по линіямъ, эксплуатируемымъ правительствомъ, на мѣсто назначенія или передать слѣдующему возчику; она должна въ каждомъ данномъ случаѣ примѣнять таксу, соотвѣтствующую пути наиболѣе короткому, при условіи, чтобы линія этого пути была нормальной и соединялась съ правительственными желѣзными дорогами; при соблюденіи сроковъ доставки всякое уча-

етіе концессіонеровъ болѣе короткихъ желѣзнодорожныхъ линій въ тарифной платѣ за непройденные участки пути воспрещаются.

Пониженіе тарифовъ, проистекающее изъ употребленія дифференціальныхъ исчисленій, примѣняется также и въ прямомъ сообщеніи съ желѣзными дорогами, уступленными частной предпріимчивости, при условіи, чтобы концессіонеры выразили на это свое согласіе и чтобы одинаковые тарифы примѣнялись какъ на частныхъ, такъ и на правительственныхъ желѣзныхъ дорогахъ. При новыхъ концессіяхъ желѣзной дороги частнымъ лицамъ, требованіе непрерывнаго исчисленія разстоянія выставляется какъ обязательное.

#### § 42.

Учрежденіе прямого сообщенія обязательно для желѣзныхъ дорогъ, соединенныхъ другъ съ другомъ.

Отправки транзитныя и переправки съ промежуточныхъ станцій освобождены отъ этой обязательности. Если не существуетъ соединенія между желѣзной дорогой и другими путями перевозки или если въ виду какихъ нибудь обстоятельствъ, по мнѣнію главнаго совѣта коммерческой перевозки, признается излишнимъ учрежденіе прямого сообщенія, эксплуатирующимъ должна быть устроена служба корреспонденціи.

Обязательность учрежденія прямого сообщенія или службы корреспонденціи должна быть включена во всякія концессіи новыя или возобновляемыя, отдаваемые перевозочнымъ предпріятіямъ по землѣ или водѣ, субсидируемая государствомъ или мѣстными юридическими лицами и связанная съ обслуживаніемъ общественныхъ нуждъ за вознагражденіе.

#### § 43.

Если для преодоленія значительныхъ возвышенностей приходится прибѣгать къ спеціальнымъ системамъ устройства или эксплуатаціи перевозки пассажировъ и товаровъ, отличнымъ отъ системы прилегающей, соответствующіе пробѣги по линіи исчисляются при таксированіи перевозокъ пассажировъ и грузовъ по удлиненію, установленному въ каждомъ случаѣ по предложенію главнаго директора и по обсужденіи въ совѣтѣ управленія спеціальнымъ приказомъ министра общественныхъ работъ.

#### § 44.

Условія и правила прямого сообщенія или корреспонденціи, рассмотрѣнныхъ въ предыдущихъ параграфахъ, и пользованія общими станціями опредѣляются администраціей правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ, по соглашенію съ другими заинтересованными администраціями.

Если по прошествіи трехъ мѣсяцевъ со времени заявленія стороны наиболѣе рачительной не послѣдовало соглашенія или черезъ шесть мѣсяцевъ

послѣ прямого обращенія одной изъ заинтересованныхъ сторонъ къ главному директору правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ и къ администраціи, условія и правила службъ устанавливаются тремя посредниками, назначенными администраціями съ общаго согласія. Въ случаѣ, если согласенія не произойдетъ, одинъ назначается совѣтомъ управленія, другой— президентомъ суда апелляціонной инстанціи въ Римѣ, третій—заинтересованнымъ предпріятіемъ перевозки.

Въ случаѣ, если одна изъ администрацій не назначаетъ своего посредника, президентъ суда апелляціонной инстанціи, по требованію стороны наиболѣе рачительной или всякаго заинтересованнаго лица, назначаетъ также одного посредника или недостающихъ посредниковъ.

Посредники являются въ роли дружественныхъ примирителей.

#### § 45.

Не можетъ быть вчинено иска противъ администраціи правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ за неисполненіе условій перевозки или по поводу классификаціи товаровъ, или за примѣненіе тарифовъ ранѣе, чѣмъ не пройдетъ сорокъ дней со времени представленія соотвѣтствующаго требованія администраціи.

#### § 46.

Росписанія пассажирскихъ поѣздовъ опредѣляются совѣтомъ управленія, по представленію главнаго директора.

#### § 47.

Эксплоатація линій совершается ежедневно посредствомъ отправки трехъ пассажирскихъ поѣздовъ по всѣмъ направленіямъ; такъ продолжается до тѣхъ поръ, пока валовой доходъ службъ пассажирскихъ поѣздовъ и перевозокъ большихъ скоростей не превыситъ 9.000 лиръ за километръ.

Когда же этотъ доходъ превышаетъ 9.000 лиръ за километръ, выпускается ежедневно еще одинъ пассажирскій поѣздъ по всѣмъ направленіямъ.

На тѣхъ линіяхъ, гдѣ перевозка пассажировъ и товаровъ большой скорости даетъ общій валовой доходъ, превышающій 12.000 лиръ за километръ, совѣтъ управленія на основаніи мотивированнаго представленія главнаго директора можетъ разрѣшить движеніе добавочныхъ пассажирскихъ поѣздовъ.

Главный директоръ имѣетъ право на опредѣленное время увеличивать число пассажирскихъ поѣздовъ сверхъ обычнаго числа.

Поѣзда «trains de luxe» не входятъ въ счетъ обычныхъ ежедневныхъ пассажирскихъ поѣздовъ на различныхъ линіяхъ.

§ 48.

Вслѣдствіе особыхъ мѣстныхъ обстоятельствъ, въ цѣляхъ облегченія сообщеній пригородныхъ, почтовыхъ и другихъ, главный директоръ можетъ разрѣшить на нѣкоторыхъ линіяхъ или вѣтвяхъ линій спеціальныя облегченнаго типа поѣзда или вагоны-моторы вмѣсто обычныхъ пассажирскихъ поѣздовъ.

Постановленія предыдущаго параграфа должны соблюдаться при назначеніи новыхъ спеціальныхъ облегченныхъ поѣздовъ или вагоновъ-моторовъ.

§ 49.

Въ случаѣ, если эксплуатація производится пассажирскими поѣздами электрической тяги или при помощи вагоновъ-моторовъ, правила, изложенныя въ предыдущемъ § 47, не примѣняются, и ежедневное число поѣздовъ устанавливается въ зависимости отъ количества пассажировъ, при условіи, если оно не менѣе количества, опредѣленнаго въ томъ же параграфѣ.

§ 50.

Если наблюдается уменьшеніе безъ особыхъ причинъ доходовъ съ пассажирскихъ поѣздовъ и перевозокъ большой скорости, ежедневное количество пассажирскихъ поѣздовъ можетъ по предварительному сужденію главнаго совѣта перевозокъ быть уменьшено согласно правиламъ § 47.

Количество пассажирскихъ поѣздовъ, находящихся на каждой линіи, согласно росписанію въ примѣненіи къ настоящему закону, можетъ быть уменьшено на одинъ въ каждомъ направленіи только въ томъ случаѣ, когда число пассажирскихъ поѣздовъ, согласно росписанію, болѣе на одинъ или два въ каждомъ направленіи общаго числа, опредѣленнаго правилами §§ 47 и 49. Въ этомъ случаѣ должно быть выслушано мнѣніе совѣта коммерческихъ перевозокъ.

§ 51.

Министръ общественныхъ работъ, если того требуютъ важныя причины, можетъ по предварительномъ обсужденіи въ совѣтѣ министровъ потребовать выпуска международныхъ курьерскихъ поѣздовъ, даже въ томъ случаѣ, если администрація не находитъ этого нужнымъ.

§ 52.

Совѣтъ управленія высказывается по предложенію главнаго совѣта:  
а) о преобразованіяхъ станцій въ остановочные пункты и наоборотъ;  
б) объ установленіи или уничтоженіи остановокъ поѣздовъ.

## ГЛАВА V.

### Составъ должностныхъ лицъ.

#### § 53.

Поступленія на службу, назначенія, жалованье и вознагражденіе, повышенія, порядокъ службы, отставка, общія условія службы и добавочныя вознагражденія должностныхъ лицъ правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ опредѣляются согласно правиламъ, утвержденнымъ королевскимъ указомъ, по выслушаніи мнѣнія Совѣта Министровъ.

По истеченіи года со срока, назначеннаго указомъ, поименованнымъ въ § 85 настоящаго закона, королевскій указъ, по предварительномъ сужденіи совѣта министровъ, опредѣляетъ общіе штаты должностныхъ лицъ первыхъ шести классовъ по существующей табели, опредѣляя количество должностей для каждой категоріи.

Всякое измѣненіе этихъ штатовъ должно быть утверждено тѣмъ же порядкомъ.

Королевскіе указы, упомянутые во второмъ и третьемъ періодѣ настоящаго параграфа, должны быть безъ замедленія представлены въ парламентъ, для обращенія ихъ въ законъ.

Для остальныхъ классовъ опредѣленіе количества должностей для каждой категоріи устанавливается совѣтомъ управленія и утверждается министромъ общественныхъ работъ.

Исчисленіе жалованья всѣхъ должностныхъ лицъ, раздѣленныхъ по классамъ и категоріямъ, прилагается къ окончательнымъ смѣтамъ баланса.

#### § 54.

На утвержденіе министра представляются всѣ мотивированныя рѣшенія совѣта управленія относительно назначеній, повышеній, оставленій за штатомъ, отставка и увольненія должностныхъ лицъ, равныхъ первому классу по существующей табели или высшему.

Что касается мѣръ, принимаемыхъ въ отношеніи къ кассовой службѣ, министръ общественныхъ работъ принимаетъ рѣшенія по соглашенію съ министромъ казначейства.

#### § 55.

За исключеніемъ правъ, предоставленныхъ унтеръ-офицерамъ королевской арміи, приглашеніе новыхъ должностныхъ лицъ производится путемъ публичнаго конкурса; рабочіе и низшіе служащіе нанимаются безъ конкурса.

#### § 56.

Всѣ служащіе желѣзныхъ дорогъ, эксплуатируемыхъ государствомъ, каковъ бы ни былъ ихъ классъ и функція, разсматриваются какъ государственные чиновники.

Независимо отъ уголовныхъ взысканій, предусматриваемыхъ дѣйствующими законами, тѣ, которые покинутъ свои обязанности или будутъ ихъ нести такимъ образомъ, что будетъ нарушаться непрерывность и правильность службъ, будутъ разсматриваться какъ уволенные со службы и замѣняться другими.

Во всякомъ случаѣ, главный директоръ при благопріятномъ сужденіи совѣта управленія и, принимая во вниманіе индивидуальныя условія и личную отвѣтственность, можетъ примѣнить вмѣсто этой санкціи временную пріостановку службы, отсрочку увеличенія вознагражденія или оклада жалованья или пониженіе по службѣ.

§ 57.

Заинтересованныя лица имѣютъ право обращаться къ IV отдѣленію государственнаго совѣта, согласно § 24 закона 2 Іюня 1889 года, съ заявленіями относительно дѣйствій и мѣръ, предпринятыхъ противъ нихъ.

Что касается мѣръ дисциплинарнаго порядка, это обращеніе разрѣшается въ случаѣ отсрочки увеличенія вознагражденія или оклада жалованья, пониженія по службѣ или увольненія.

Обращеніе должно быть сдѣлано не позже, чѣмъ черезъ 60 дней послѣ опубликованія, дѣйствія или мѣры, предпринятой администраціей.

§ 58.

Пошлина на движимости, на пенсіи и регулярныя пособія, уплачиваемая въ пользу должностныхъ лицъ желѣзныхъ дорогъ, уволенныхъ въ отставку до 1 Іюля 1905 года будетъ взыскиваться до ихъ погашенія по дѣйствующимъ правиламъ.

Пошлина на движимости, на пенсіи и регулярное вспомошествованіе, уплачиваемыхъ или имѣющихъ быть уплаченными агентамъ или ихъ семьямъ, возлагаемая на прежнія, какъ и на новыя общества попеченія о желѣзныхъ дорогахъ, будетъ примѣняться, начиная съ введенія въ силу этого закона, по смыслу §§ 11 и 54 буквы Дзакона 24 Августа 1887 года и § 2 закона 22 Іюля 1894 года.

Однако, что касается агентовъ, получающихъ пенсію или регулярное вспомошествованіе, уволенныхъ въ отставку съ 1 Іюля 1905 года и до истеченія трехгодичнаго срока, упомянутаго въ § 59, администрація желѣзныхъ дорогъ беретъ на себя, составляя отдѣльный счетъ, большую часть пошлины, проистекающей изъ оцѣнки по категоріи Д.

Освобождаются отъ пошлины на движимости, пожизненныя записи на полученіе денегъ, регулярныя вспомошествованія, уплачиваемыя вторымъ отдѣленіемъ обществъ попеченія и ассоціаціи взаимопомощи.

§ 59.

По истеченіи трехъ лѣтъ со срока, назначеннаго указомъ, упомянутымъ въ § 85 настоящаго закона, администрація имѣеть право увольнять въ отставку агентовъ до девятаго класса, которымъ исполнилось 50 лѣтъ, или прослужившимъ 25 лѣтъ, и изъ услугъ которыхъ, по окончательному сужденію совѣта управленія, она не считаетъ возможнымъ извлекать пользу.

Однако, что касается должностныхъ лицъ класса начальника отдѣленія, или высшаго класса, утвержденіе министра общественныхъ работъ остается обязательнымъ, согласно § 54.

Прежде чѣмъ окончательно высказаться относительно увольненія въ отставку, администрація должна увѣдомить объ этомъ заинтересованное лицо, которое имѣеть право въ теченіе 10 дней представить Совѣту письменно свои возраженія.

§ 60.

Агентамъ, о которыхъ шла рѣчь въ предыдущемъ параграфѣ, будетъ назначено, сообразно администраціи, гдѣ они служили, жалованье пропорціонально годамъ службы, согласно предписаніямъ закона о государственныхъ пенсіяхъ или пропорціонально взносамъ, сдѣланнымъ по правиламъ въ пенсіонныя желѣзнодорожныя кассы, однако, это жалованье не должно быть ниже двухъ третей постояннаго вознагражденія увольняемаго, не превышать суммы пенсіи, которая ему причитается по наступленіи срока ухода въ отставку.

Что касается агентовъ, которые по смыслу § 7 предпоследняго періода закона 12 Іюля 1906 года имѣютъ право на вознагражденіе только въ случаѣ наступленія срока отставки, имъ опредѣляется вознагражденіе въ размѣрахъ, указанныхъ въ предыдущемъ періодѣ.

Эти вознагражденія обременяють бюджетъ эксплуатаціи до тѣхъ поръ, пока не достигается возрастъ, требуемый постановленіями о пенсіяхъ должностныхъ лицъ и вышеназванныхъ агентовъ, сообразно администраціямъ, къ которымъ они были причислены, для агентовъ же по достиженіи 65-лѣтняго возраста, о чемъ шла рѣчь въ предыдущемъ періодѣ. По достиженіи возраста производится увольненіе въ отставку.

Взносы въ пенсіонныя кассы или въ казначейства агентами продолжаются на основаніи послѣдняго оклада, при чемъ администрація беретъ на себя удержаніе части жалованья до тѣхъ поръ, пока не будетъ достигнутъ минимальный возрастъ, дающій право на пенсію при отставкѣ; пенсія можетъ быть уплачиваема должностнымъ лицамъ обществъ на основаніи правилъ, установленныхъ уставомъ обществъ попеченія, къ которому принадлежитъ увольняемый въ отставку, а для находящихся на государственной службѣ на основаніи послѣдняго оклада.



Въ бюджетѣ каждаго баланса, въ соотвѣтствующую главу вписывается сумма расходовъ на увольненіе со службы, согласно правиламъ предыдущаго параграфа.

## ГЛАВА VI.

### Главный совѣтъ и мѣстныя комиссіи коммерческихъ перевозокъ.

#### § 61.

Учреждается при министерствѣ общественныхъ работъ (главномъ управленіи правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ) главный совѣтъ коммерческихъ перевозокъ и въ каждомъ отдѣленіи мѣстныя комиссіи перевозокъ.

#### § 62.

Главный совѣтъ перевозокъ высказываетъ свое сужденіе:

- 1) о предложеніяхъ главнаго управленія, имѣющихъ цѣлью повысить или понизить тарифы желѣзныхъ дорогъ;
- 2) объ отмѣнѣ дѣйствующихъ правилъ;
- 3) объ установленіи опытныхъ тарифовъ и объ умѣстности по прошествіи срока продленія ихъ или отмѣны;
- 4) о номенклатурѣ и классификаціи тарифовъ;
- 5) о толкованіи условій перевозки по желѣзнымъ дорогамъ и предполагаемыхъ измѣненій этихъ послѣднихъ;
- 6) относительно всѣхъ вопросовъ, предлагающихся на его распоряженіе министромъ общественныхъ работъ или администраціей правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ, касающихся отношеній между публикой и желѣзными дорогами, какъ во внутреннихъ службахъ, такъ и въ прямомъ сообщеніи въ отношеніи къ администраціи перевозки по землѣ и водѣ;
- 7) относительно правилъ и условій, касающихся специальныхъ концесій, о которыхъ шла рѣчь въ § 39 настоящаго закона, также и о ихъ продленіи и возобновленіи.

Кромѣ того, принимая къ свѣдѣнію работы мѣстныхъ комиссій коммерческихъ перевозокъ, совѣтъ изучаетъ по предложенію министра и главнаго директора или по своей собственной инициативѣ нужды земледѣлія, промышленности и торговли относительно тарифовъ, движенія поѣздовъ и общаго росписанія и формулируетъ ихъ въ цѣляхъ осуществленія.

Предварительное мнѣніе главнаго совѣта коммерческой перевозки обязательно для предметовъ, означенныхъ въ 1, 2, 3 и 7 пунктахъ настоящаго параграфа.

§ 63.

Въ главный совѣтъ коммерческой перевозки, въ которомъ председательствуетъ министръ общественныхъ работъ, входятъ:

а) Главный директоръ правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ—вице-президентъ совѣта;

б) три высшихъ должностныхъ лица министерства общественныхъ работъ; два высшихъ должностныхъ лица отъ министерства казначейства и министерства земледѣлія, промышленности и торговли и по одному должностному лицу изъ министерствъ финансовъ, почтъ и телеграфовъ, военнаго и морского министерства, выбираемыхъ среди тѣхъ, которые причислены къ вѣдомствамъ, имѣющимъ отношеніе къ перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ;

в) три высшихъ должностныхъ лица правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ, назначаемыхъ совѣтомъ управленія;

г) членъ, избранный совѣтомъ администраціи королевскихъ желѣзныхъ дорогъ Сардиніи, членъ, избранный ассоціаціей мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ, и другой членъ, назначаемый итальянской ассоціаціей трамваевъ;

д) уполномоченный въ каждую мѣстную совѣщательную комиссію, о которыхъ идетъ рѣчь въ §§ 67 до 70; эти уполномоченные указываются комиссіями же изъ своихъ выборныхъ членовъ;

е) два представителя, назначаемые высшимъ совѣтомъ торговли и промышленности, и два другихъ, выбранныхъ высшимъ совѣтомъ земледѣлія изъ своихъ членовъ;

ж) семь членовъ, выбранныхъ министромъ общественныхъ работъ изъ лицъ, обладающихъ юридическимъ или техническимъ образованіемъ по вопросу о желѣзныхъ дорогахъ;

з) два представителя наиболѣе крупныхъ обществъ водныхъ путей сообщенія въ королевствѣ, назначаемыхъ по старшинству основанія обществъ, министромъ общественныхъ работъ, согласно списку, составленному по соглашенію съ морскимъ министромъ и пересматриваемаго каждые 4 года, согласно предписаніямъ устава;

и) одинъ представитель ассоціаціи итальянской печати, выбранный согласно предписаніямъ устава;

к) два уполномоченныхъ отъ палатъ торговли и два другихъ отъ земледѣльческихъ комиссій королевства;

л) одинъ уполномоченный отъ высшаго совѣта здравія;

м) два представителя, выбранные изъ своей же среды должностными лицами желѣзныхъ дорогъ, согласно предписаніямъ устава.

§ 64.

Члены главнаго совѣта коммерческой перевозки назначаются министромъ общественныхъ работъ.

Они остаются въ должности въ теченіе четырехъ лѣтъ, по прошествіи этого времени категоріи b и c могутъ быть утверждены въ своихъ должностяхъ; остальные же могутъ быть снова назначены не ранѣе, чѣмъ черезъ два года.

§ 65.

Главный совѣтъ собирается, обычно, три раза въ годъ и созывается каждый разъ по рѣшенію президента, который можетъ кромѣ того назначать чрезвычайныя засѣданія, если того требуетъ особая спѣшность дѣлъ.

Рѣшенія совѣта дѣйствительны, если по меньшей мѣрѣ двѣ трети членовъ присутствуютъ на засѣданіи и если большинство голосовъ достигаетъ по меньшей мѣрѣ трети общаго числа членовъ совѣта. Въ случаѣ равнаго количества голосовъ, голосъ предѣдателя перевѣшиваетъ.

§ 66.

Главный совѣтъ можетъ выбрать изъ своей среды спеціальныя комиссіи, на которыя возлагается президентомъ или самимъ совѣтомъ спеціальное изученіе и представленіе своихъ заключеній.

§ 67.

Мѣстныя комиссіи коммерческой перевозки приглашаются выражать свои мнѣнія, пожеланія и изучать тарифы, мѣстныя росписанія поѣздовъ и нужды коммерческой перевозки, торговли въ ихъ округахъ.

§ 68.

Въ каждую мѣстную комиссію коммерческой перевозки, кромѣ завѣдующаго мѣстнымъ управленіемъ, который является также президентомъ, входятъ:

а) два должностныхъ лица мѣстнаго управленія, назначаемыхъ главнымъ директоромъ;

б) четыре мѣстныхъ представителя промышленности, торговли и земледѣлія, выбранныхъ двое торговыми палатами и двое земледѣльческими мѣстными комиссіями, составляющими часть мѣстныхъ вѣдомствъ;

с) два члена, выбранные министромъ общественныхъ работъ изъ лицъ не служащихъ, но компетентныхъ по вопросу о желѣзныхъ дорогахъ.

§ 69.

Мѣстныя комиссіи высказываютъ свое мнѣніе абсолютнымъ большинствомъ присутствующихъ членовъ; въ случаѣ равнаго количества голосовъ, предпочтеніе оказывается мнѣнію, одобренному президентомъ.

§ 70.

Члены мѣстныхъ комиссій остаются въ должности въ теченіе двухъ лѣтъ; члены категоріи могутъ быть снова назначаемы, члены же категоріи b и c могутъ быть переизбраны только по прошествіи одного года.

§ 71.

Члены главнаго совѣта, не принадлежащіе къ категоріямъ b и c, и члены мѣстныхъ комиссій, не принадлежащихъ къ администраціи желѣзныхъ дорогъ, не могутъ въ составѣ своихъ представителей выставять замѣстителей.

ГЛАВА VII.

Парламентская комиссія надзора.

§ 72.

Учреждена постоянная парламентская комиссія, на которую волагается надзоръ за администраціей правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Она состоитъ изъ шести сенаторовъ и шести депутатовъ, избранныхъ палатой, къ которой они принадлежатъ, и остающихся въ должности въ теченіе трехъ лѣтъ. Въ случаѣ роспуска палаты депутатовъ, избранные депутаты остаются въ комиссіяхъ до новыхъ выборовъ.

Комиссія надзора избираетъ изъ своей среды президента и секретаря. Комиссіи надлежитъ надзирать за правильнымъ функціонированіемъ администраціи желѣзныхъ дорогъ и указывать парламенту и правительству нужды и, въ случаѣ надобности, недостатки желѣзнодорожныхъ службъ.

§ 73.

Комиссія надзора разсматриваетъ и обсуждаетъ полугодичный отчетъ, который долженъ быть ей представленъ главнымъ управленіемъ правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Она имѣетъ право совершать всѣ изслѣдованія и изысканія, которыя она считаетъ нужнымъ для того, чтобы дать себѣ отчетъ о функціонированіи службъ.

§ 74.

Въ ноябрѣ мѣсяцѣ cadaго года, комиссія представляетъ парламенту свой годовой отчетъ.

§ 75.

Члены парламента не могутъ входить въ совѣтъ управленія, въ главный совѣтъ или мѣстныя комиссіи коммерческой перевозки, о которыхъ идетъ рѣчь въ §§ 4, 61 и 68 настоящаго закона.

## ГЛАВА VIII.

### Различныя и временныя постановленія.

#### § 76.

При всѣхъ производящихся на правительственныхъ желѣзныхъ дорогахъ работахъ, если является необходимость въ отчужденіи земли, находящейся не далѣе пятидесяти метровъ отъ границъ недвижимости желѣзныхъ дорогъ, объявленіе общественной пользы производится приказомъ министра общественныхъ работъ, по предварительномъ одобреніи относящихся къ этому проектовъ совѣтомъ управленія правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Если земля находится за этой границей, общественная полезность производящихся на правительственныхъ желѣзныхъ дорогахъ работъ объявляется указомъ министра общественныхъ работъ, по выслушаніи мнѣнія государственнаго совѣта, съ предварительнаго одобренія относящихся къ этому проектовъ совѣтомъ управленія правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Всѣ работы, которыя предполагается произвести на правительственныхъ желѣзныхъ дорогахъ, по указу министра общественныхъ работъ, по выслушаніи мнѣнія совѣта управленія желѣзныхъ дорогъ, могутъ быть объявлены спѣшными и нетерпящими отлагательства согласно § 71 закона 25 Юня 1865 года, измѣненныя закономъ 18 Декабря 1879 года.

#### § 77.

Правила §§ 12 и 13 закона 15 Января 1885 года, для оздоровленія города Неаполя, примѣняются къ имѣющимъ быть произведенными отчужденіямъ при работахъ на дѣйствующихъ линіяхъ и на новыхъ постройкахъ желѣзныхъ дорогъ.

Однако, въ мѣстахъ, гдѣ дѣйствуютъ спеціальныя законодательныя распоряженія, болѣе благопріятныя для производящихся отчужденіе администрацій, эти постановленія будутъ примѣняться также къ имѣющимъ быть произведенными отчужденіямъ въ интересахъ администраціи правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Эти постановленія примѣняются также къ отчужденіямъ при постройкѣ новыхъ желѣзныхъ дорогъ, уступленныхъ частной промышленностью и субсидируемыхъ государствомъ.

#### § 78.

На администрацію, подъ непосредственнымъ руководствомъ министра общественныхъ работъ, возлагается изученіе, управленіе и надзоръ за работами по устройству новыхъ путей за счетъ правительства. Завѣдываніе этимъ не входитъ въ общую эксплуатацію желѣзныхъ дорогъ.

Расходы на эти постройки покрываются фондомъ, внесеннымъ въ бюджетъ министерства общественныхъ работъ.

Работы по постройкѣ новыхъ путей сообщенія производятся и оплачиваются администраціей, съ примѣненіемъ обычно дѣйствующихъ правилъ для всякихъ правительственныхъ работъ.

§ 79.

Юридическое отдѣленіе, устроенное при администраціи правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ, имѣетъ обязанности консультаціи, законнаго представительства и обсужденія дѣлъ, происходящихъ отъ договоровъ о перевозкѣ, дѣйствіяхъ, мѣрахъ и договорахъ работъ и поставокъ, имѣющихъ отношеніе къ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, дѣлъ относительно ответственности за убытки, причиненные третьимъ лицамъ вслѣдствіе эксплуатаціи, также и дѣла относительно правъ и обязанностей должностныхъ лицъ желѣзныхъ дорогъ.

Все остальные дѣла, въ которыхъ заинтересованы правительственныя желѣзныя дороги, передаются королевскимъ юрисконсультамъ казны, которые проводятъ его, какъ всякое дѣло государственной администраціи.

Если возникаетъ сомнѣніе относительно разграниченія сферъ компетенціи королевскихъ юрисконсультовъ казны и бюро юридическаго отдѣленія желѣзныхъ дорогъ, оно рѣшается министромъ казначейства, по соглашенію съ министромъ общественныхъ работъ, по выслушаніи мнѣній главнаго королевскаго юрисконсульта казны и администраціи желѣзныхъ дорогъ.

Въ случаѣ, если государственная администрація привлекается къ суду въ двойной роли эксплуатирующаго и собственника, защита поручается королевскимъ юрисконсультамъ казны, которые соотвѣтственно подготовляются при помощи юридическаго отдѣленія желѣзныхъ дорогъ.

Если имѣется въ виду сдѣлать въ судѣ заявленіе о незаконности представительства, это заявленіе не будетъ принято, если не было представлено суду первой инстанціи ранѣе всякаго заключенія по существу.

Должностныя лица, принадлежащія къ бюро юридическаго отдѣленія желѣзныхъ дорогъ, при условіи доказательства этого, не нуждаются въ спеціальномъ порученіи для представительства правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ въ судахъ королевства.

§ 80.

Въ городахъ, гдѣ учреждены мѣстныя управленія, защита администраціи, въ видѣ общаго правила, довѣряется бюро юридическихъ отдѣленій.

Въ случаѣ отсутствія этихъ бюро, веденіе дѣлъ, интересующихъ правительственныя желѣзныя дороги, можетъ быть довѣрено уполномоченнымъ, которымъ ведется особый списокъ для каждаго суда апелляціонной и кассационной инстанцій.

Уполномоченный, которому поручено дѣло въ первой инстанціи, можетъ провести его черезъ всѣ другія.

Списки защитниковъ, уполномоченныхъ по настоящему закону, утверждаются совѣтомъ администраціи, по сужденію комиссіи для cadaго отдѣленія. Эти комиссіи состоятъ изъ президента и генеральнаго прокурора при апелляціонной инстанціи, изъ королевскаго юрисконсульта, председателя совѣта присяжныхъ повѣренныхъ и председателя юридическаго бюро желѣзныхъ дорогъ въ каждомъ отдѣленіи.

Предпочтительно записываютъ юристовъ, уполномоченныхъ желѣзныхъ дорогъ или уполномоченныхъ отъ казначействъ, признанныхъ способными къ веденію дѣлъ желѣзныхъ дорогъ. Число внесенныхъ въ списки опредѣляется сужденіемъ вышеназванной комиссіи и соотвѣтственно потребностямъ службъ. Въ случаѣ вакансій, объ этомъ будетъ особо заявлено.

Правила, опредѣляющія защиту уполномоченныхъ всѣхъ другихъ государственныхъ администрацій, простираются и на администрацію желѣзныхъ дорогъ, спеціально что касается запрещенія брать на себя веденіе дѣлъ противъ другихъ государственныхъ администрацій, зависимости отъ уполномочившаго бюро и обязательства принять уплату гонорара, назначеннаго бюро. Председатели юридическихъ бюро въ каждомъ данномъ случаѣ выбираютъ изъ своей среды лицъ, внесенныхъ въ списокъ уполномоченныхъ для cadaго отдѣльнаго дѣла, не назначеннаго для непосредственной защиты, принимая во вниманіе способности cadaго и соотвѣтственно распредѣляя дѣла.

По предложенію администраціи правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ министръ общественныхъ работъ можетъ поручить дѣло особой важности частному адвокату.

Члены парламента не могутъ ни нести эти обязанности, ни быть внесенными въ списокъ уполномоченныхъ.

### § 81.

Черезъ годъ по опубликованіи настоящаго закона, администрація желѣзныхъ дорогъ приступитъ къ реорганизаціи бюро юридическихъ отдѣленій, такимъ образомъ, что ихъ составъ будетъ набранъ изъ должностныхъ лицъ дѣйствующихъ бюро желѣзныхъ дорогъ, которые кромѣ юридическаго диплома (*laurea di iurisprudenza*) обладаютъ качествами, требуемыми закономъ 8 Іюня 1874 года для префессіи адвоката и прокурора, соединенными съ способностями, необходимыми для выполненія этихъ обязанностей. Тѣ, которые въ теченіе этого года не смогутъ приобрѣсти и доказать эти качества, будутъ причислены къ другимъ бюро.

Свободныя должности вѣдствіе этой реорганизаціи замѣщаются посредствомъ публичныхъ конкурсовъ, рассмотрѣнныхъ въ предпоследнемъ періодѣ настоящаго параграфа, или замѣщаются по правиламъ, предписан-

нымъ уставомъ, должностными лицами юридическихъ бюро казначействъ и должностными лицами министерства общественныхъ работъ, судьями и замѣщающими ихъ.

Вслѣдствіе реорганизаціи, предусматриваемой настоящимъ параграфомъ, завѣдующій юридическимъ отдѣленіемъ при главномъ правленіи и завѣдующіе юридическимъ отдѣленіемъ мѣстныхъ учрежденій назначаются по выбору изъ должностныхъ лицъ, о которыхъ шла рѣчь въ предыдущемъ періодѣ, и изъ должностныхъ лицъ бюро, дѣйствующихъ въ настоящее время; они назначаются въ силу признанія ихъ заслугъ совѣтомъ администраціи, послѣ провѣрки практики профессіи адвоката и внѣ всякаго отношенія къ старшинству службы, въ случаѣ недостатка по спеціальному конкурсу.

Въ видахъ пополненія въ случаѣ надобности основныхъ кадровъ для удовлетворенія въ будущемъ потребности въ должностныхъ лицахъ, устраивается конкурсъ по званію и по испытаніямъ для юристовъ, о которыхъ шла рѣчь выше, имѣющихъ не болѣе 35 лѣтъ, которые: были занесены по меньшей мѣрѣ въ теченіе года въ списокъ юристовъ при королевскихъ судахъ и дѣйствительно практиковали.

Королевскій указъ, по выслушаніи мнѣній совѣта администраціи и государственнаго совѣта, устанавливаетъ правила реорганизаціи и функціонирования юридическаго отдѣленія желѣзныхъ дорогъ, также и взысканія и распредѣленія между должностными лицами издержекъ, возложенныхъ на противную сторону.

### § 82.

Служба врачебная администраціи правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ находится при главномъ управленіи. Медицинскій составъ распредѣляется между мѣстными учрежденіями для наблюденія за гигиеной, консультацій, наблюденія за здоровьемъ должностныхъ лицъ и надзора, согласно правиламъ, установленнымъ въ соответствующемъ уставѣ. Врачи отдѣленій, врачи консультанты, спеціалисты и помощники ихъ не являются чиновниками. Назначеніе врачей отдѣленій производится всегда спеціальными для каждой мѣстности комиссіями, состоящими изъ председателя мѣстной комиссіи, председателя санитарнаго бюро, двухъ профессоровъ общей медицинской и хирургической клиники мѣстнаго или сосѣдняго университета, выбираемыхъ предпочтительно изъ врачей-консультантовъ желѣзныхъ дорогъ и мѣстныхъ врачей желѣзныхъ дорогъ.

Врачамъ, обслуживающимъ линіи, вознагражденіе за трудъ производится въ билетахъ на бесплатный проѣздъ по опредѣленнымъ линіямъ; агентамъ и ихъ семьямъ также выдаются билеты согласно § 83; если же условія службы являются особенно тяжелыми вслѣдствіе ли усиленной работы въ центрѣ сѣти желѣзныхъ дорогъ или вслѣдствіе работы въ мѣстности, зараженной болотной лихорадкой, выдается пропорціонально особое вознагражденіе.



Врачи, хорошо выполнявшие свои обязанности, по меньшей мере, в течение десяти лет и уволенные, впоследствии сохраняют право бесплатного проезда и право на вышеупомянутые билеты на период, установленный уставом.

Назначения, условия, увольнение, обязанности и вознаграждение в некоторых случаях врачей, также и консультантов и специалистов, определяются соответствующим уставом, утвержденным указом министра общественных работ, по заслушании мнѣній комитетовъ, администраторовъ, обществъ попеченія, главнаго правленія королевскаго совѣта здравія и совѣта администраціи правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ.

### § 83.

Билеты на право бесплатнаго проезда, какъ и билеты на одинъ конецъ выдаются только служащимъ администраціи правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ и служащимъ правительства, на которыхъ возложена обязанность надзора за желѣзными дорогами, уступленными частнымъ предприятиямъ; билеты выдаются сообразно вѣдомству агентовъ, также и правительственнымъ должностнымъ лицамъ, которыя въ силу службы, связанной съ правительственными желѣзными дорогами, должны часто ѣздить

Билеты на одинъ конецъ выдаются только служащимъ администраціи правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ, также и служащимъ правительства, на которыхъ возложена обязанность надзора за желѣзными дорогами, и ихъ семьямъ, согласно правиламъ, имѣющимъ быть установленными уставомъ.

Служащіе въ отставкѣ и ихъ семьи администраціи правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ и надзора правительства за желѣзными дорогами, уступленными частнымъ предприятиямъ, также и общества, эксплуатирующія сѣть путей сообщенія Средиземнаго, Адриатическаго моря и Сициліи и отмѣненнаго общаго королевскаго надзора за желѣзными дорогами, имѣютъ право каждый годъ на одинъ бесплатный билетъ и на одинъ билетъ по пониженной цѣнѣ.

Уставъ опредѣляетъ, какимъ высшимъ должностнымъ лицамъ въ отставкѣ, причисленнымъ къ вышепоименованнымъ администраціямъ, должно быть предоставлено право бесплатнаго проезда.

Можетъ быть совершаемо обмѣнъ пропусковъ съ другими администраціями желѣзныхъ дорогъ или съ крупными водными путями сообщеній.

Выдача всякихъ другихъ билетовъ бесплатныхъ или по пониженнымъ цѣнамъ устанавливается королевскимъ указомъ, который долженъ быть представленъ въ парламентъ для обращенія его въ законъ.

Если не совершено уголовнаго преступленія, должностное лицо, выдающее не по правиламъ билеты бесплатные и по пониженнымъ цѣнамъ, наказывается временнымъ прекращеніемъ службы и полученія жалованья на срокъ

отъ 10 дней до 1 мѣсяца; оно также обязано уплатить стоимость выданнаго билета по тарифу. Въ случаѣ повторенія этого поступка, виновное должностное лицо увольняется.

§ 84.

Члены главнаго совѣта перевозокъ и члены мѣстныхъ комиссій на линияхъ, проходящихъ по соотвѣтствующимъ мѣстностямъ, имѣютъ право бесплатнаго проѣзда по правительственнымъ желѣзнымъ дорогамъ <sup>¶</sup>

Члены главнаго совѣта перевозокъ, не имѣющіе мѣстожителства въ столицѣ королевства, получаютъ ежедневное вознагражденіе въ размѣрѣ 20 лиръ, члены мѣстныхъ комиссій, не имѣющіе мѣстожителства въ городѣ, гдѣ находится комиссія, получаютъ ежедневное вознагражденіе въ размѣрѣ 15 лиръ.

§ 85.

Въ первыхъ же засѣданіяхъ по опубликованіи настоящаго закона, палаты парламента приступаютъ, каждая въ сферѣ своей компетенціи, къ назначенію членовъ комиссіи наблюденія.

Черезъ два мѣсяца по опубликованіи настоящаго закона, полномочія дѣйствующаго совѣта управленія прекратятся и будетъ приступлено къ образованію новаго совѣта, который немедленно приступитъ къ исполненію своихъ обязанностей.

Главный совѣтъ и мѣстныя комиссіи коммерческой перевозки будутъ дополнены въ указанный срокъ, согласно постановленіямъ § 63.

Королевскій указъ опредѣлитъ число, съ котораго начнутъ течь сроки, указанные въ §§ 53 и 59 настоящаго закона.

§ 86.

Королевскимъ указомъ, по выслушаніи мнѣнія совѣта управленія желѣзныхъ дорогъ, государственнаго совѣта и совѣта министровъ, будетъ приступлено къ утверженію общаго устава для исполненія настоящаго закона.

§ 87.

Законы 22 Апрѣля 1905 года и 12 Юля 1906 года и всѣ другіе законы и постановленія, касающіеся эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, отмѣняются во всѣхъ частяхъ, расходящихся съ настоящимъ закономъ.

§ 88.

Королевскимъ указомъ, по выслушаніи мнѣній государственнаго совѣта и совѣта министровъ, будетъ приступлено къ собранію въ одинъ текстъ настоящаго закона, съ неотмѣненными постановленіями предыдущихъ законовъ.





