

1881

№ 6  
3/4 И. Рихтеръ.

# ЛИЧНЫЙ СОСТАВЪ

РУССКИХЪ

ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

*(Патологія, прогностика и терапія).*



С. ПЕТЕРБУРГЪ.  
Типографія Штаба Отдѣльнаго Корпуса Жандармовъ, Пантелеймоновская, 9.  
1900.



2011123778

*Цель настоящего изслѣдованія: установить надлежащую связь между современнымъ положеніемъ личнаго состава русскихъ желѣзныхъ дорогъ—насколько таковое можетъ быть выяснено при помощи имѣющагося статистическаго матеріала—и мѣрами, необходимостью которыхъ вызывается упорядоченіемъ этой, важнѣйшей, отрасли нашего желѣзнодорожнаго дѣла. Такъ какъ первое мѣсто въ числѣ этихъ мѣръ принадлежитъ осуществленію разработаннаго Управленіемъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ 1899 году, проекта положенія о службѣ на этихъ дорогахъ, то послѣдній положенъ авторомъ въ основу настоящаго очерка, составляющаго такъ называемый образъ, не болѣе какъ подробный комментарий къ названному проекту.*

*Сложность самаго предмета, обуславливающая извѣстные недостатки настоящаго труда, позволяютъ автору рассчитывать на снисходительную оцѣнку его изслѣдованія, какъ Управленіями желѣзныхъ дорогъ, такъ и ихъ служащими, одушевленными въ одинаковой степени стремленіемъ къ усовершенствованію нашего желѣзнодорожнаго дѣла, завершеніе котораго возможно лишь путемъ взаимныхъ усилій и уступокъ, въ надлежащемъ сознаніи солидарности обоюдныхъ интересовъ хозяевъ и служащихъ.*

*Изслѣдованіе это предпринято и выполнено исключительно по личной инициативѣ самаго автора, который*

приносит свою искреннюю признательность Начальнику Юго-Западных желѣзныхъ дорогъ К. С. Немышасу за любезное разрѣшеніе пользоваться, для указанной цѣли, проектомъ положенія о службѣ на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ, Завѣдывающему дѣлами пенсіонной кассы служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ А. Д. Покотилову и его ближайшимъ сотрудникамъ, за такое же сообщеніе обширнаго статистическаго матеріала.

1 Сентября 1900 года.

## ВСТУПЛЕНІЕ.

Въ числѣ многихъ вопросовъ, отъ правильнаго разрѣшенія которыхъ зависитъ упорядоченіе нашего желѣзнодорожнаго дѣла, вопросъ о надлежащей организаціи личнаго состава заслуживаетъ наиболѣе серьезнаго вниманія. Правильное рѣшеніе этого вопроса одинаково важно и необходимо какъ по экономическимъ, такъ и по нравственнымъ и политическимъ соображеніямъ.

Экономическое значеніе вопроса зависитъ отъ важной роли, которую играетъ содержаніе личнаго состава въ бюджетахъ желѣзныхъ дорогъ и отъ вліянія, которое качество этого важнѣйшаго фактора производства должно оказывать на результаты эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ.

Нравственное значеніе вопроса зависитъ отъ свойствъ самаго объекта, для упорядоченія котораго предлагаются тѣ или другія мѣропріятія въ связи съ общою цѣльностью тѣхъ моральныхъ элементовъ, разбору которыхъ мы посвятили уже особое изслѣдованіе (Желѣзнодорожная психологія 1895 г.) и къ которымъ мы вернемся еще не разъ.

Политическое значеніе вопроса обусловливается какъ ролью, которая принадлежитъ желѣзнодорожному дѣлу въ жизни каждаго благоустроеннаго Государства, такъ и мѣстомъ, которое отводится послѣднимъ отдѣльнымъ группамъ населенія и видамъ труда въ общемъ строѣ общественной организаціи.

Постановка этого вопроса, съ цѣлью надлежащаго его разрѣшенія, представляется вполне *своевременной*, по слѣдующимъ причинамъ. Во-первыхъ: сѣть русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ настоящее время достигла уже свыше 50,000 верстъ, т. е. величины превышающей въ значительной степени окруж-

ность земного шара и должна постоянно увеличиваться въ связи съ экономическимъ и политическимъ ростомъ какъ государственной территории, такъ и ея населенія. Незабвѣнная при этомъ децентрализація желѣзнодорожной администраціи, указываетъ на особенно выдающееся значеніе установленія нѣкоторыхъ общихъ нормъ, обеспечивающихъ какъ надлежащій подборъ служащихъ, такъ и точную формулировку ихъ обязанностей и правъ, опредѣленіе коихъ, какъ по экономическимъ, такъ и нравственнымъ и политическимъ соображеніямъ, не можетъ быть предоставлено на исключительное усмотрѣніе желѣзнодорожныхъ управленій и ихъ делегаций, т. е. центральныхъ и мѣстныхъ органовъ. Установленіе соответствующихъ нормъ, безъ ущерба принципу индивидуализаціи желѣзныхъ дорогъ, сравнительно легко достижимо въ настоящее время въ виду объединенія всего нашего желѣзнодорожнаго дѣла въ рукахъ *Правительства и не многихъ крупныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ*, которые не прѣминутъ послѣдовать примѣру правительственныхъ дорогъ, если только проектируемая послѣдними нормы будутъ обоснованы на соображеніяхъ профессиональныхъ и, слѣдовательно, достаточно убѣдительныхъ для владѣльцевъ частныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, разъ эти послѣдніе стремятся къ правильной эксплуатаціи принадлежащихъ имъ дорогъ. Если же на этомъ пути встрѣтились бы какія либо колебанія, что, впрочемъ, мало вѣроятно, то состоявшееся недавно объединеніе центральныхъ учреждений Министерства Путей Сообщенія, вѣдующихъ казеннымъ и частнымъ желѣзнодорожнымъ хозяйствомъ, дало бы Правительству возможность дать надлежащее направленіе заботамъ частныхъ обществъ объ упорядоченіи этой части, отнюдь не прибѣгая, безъ крайней необходимости, къ какимъ-либо репрессивнымъ мѣрамъ и дѣйствуя, главнымъ образомъ, путемъ *примѣра и убѣжденія*.

Чрезвычайно важнымъ симптомомъ этихъ, объединяющихъ мѣропріятія по личному составу, тенденцій служить совершившееся въ недавнее время *объединеніе нормъ уставовъ пенсіонныхъ и вспомогательныхъ кассъ* на казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогахъ и предпріятое на этой почвѣ управленіемъ дѣлами пенсіонной кассы *статистическое*

*изслѣдованіе современнаго положенія личнаго состава казенныхъ и частныхъ дорогъ, пока исполненное лишь въ отношеніи первыхъ.*

Это въ высшей степени важное изслѣдованіе отвѣчаетъ почти полностью пожеланіямъ, въ которыхъ сосредоточивается общій выводъ другого вышеуказаннаго нашего изслѣдованія по тому же предмету, въ которомъ говорится, между прочимъ слѣдующее: *«первымъ шагомъ на этомъ пути»* (надлежащаго попеченія о личномъ составѣ, какъ факторъ желѣзнодорожнаго дѣла) *должна быть организація статистики личнаго состава*, которая обнимала бы собою вполне обстоятельныя данныя о количественномъ и качественномъ составѣ различныхъ категорій желѣзнодорожныхъ служащихъ и о размѣрѣ ежегодной прибыли и убыли по каждой категоріи съ точнымъ выясненіемъ условій таковой прибыли и убыли. Такія данныя, сопоставленныя съ выводами наглядно организованной статистики происшествій и опозданій поѣздовъ, въ которой показывалась бы взаимная связь количественнаго и качественного состава вещественныхъ и личныхъ орудій дорогъ, *должны охватывать одну изъ важнейшихъ областей желѣзнодорожнаго хозяйства, покрытую до сихъ поръ непроницаемымъ мракомъ*». Отсюда интересуясь этимъ предметомъ къ появившимся уже выпускамъ статистики служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ — участникомъ пенсіонныхъ кассъ и въ особенности къ послѣднему изъ нихъ (на 1 января 1899 года), обнимающему впервые полностью всѣ казенныя дороги, мы считаемъ долгомъ отмѣтить выдающуюся заслугу передъ желѣзнодорожнымъ дѣломъ лицъ, стоящихъ въ настоящее время во главѣ этого дѣла и въ особенности управляющаго дѣлами пенсіонной кассы А. Д. Покотилова и ближайшихъ его сотрудниковъ.

Эта статистика позволяетъ впервые сдѣлать конкретную *оцѣнку современнаго положенія желѣзнодорожныхъ служащихъ*, отмѣченнаго всѣми свойствами болѣзненнаго пораженія, т. е. установить ихъ *патологию*, формулировать необходимые выводы и предсказанія (*прогностику*) и, наконецъ, войти въ оцѣнку тѣхъ средствъ, которыя наи-

болѣе способны устранить болѣзнетворныя вліянія, укрѣпить поколебленныя силы организма и обезпечить правильный, здоровый ростъ его въ будущемъ (*терапію*). Рассмотрѣніе главнѣйшихъ выводовъ этой статистики по даннымъ послѣдняго выпуска, обязательно сообщеннаго намъ для цѣлей настоящаго изслѣдованія, еще до выхода его въ свѣтъ, составитъ ближайшую нашу задачу.

Наконецъ, послѣднимъ но не менѣе существеннымъ признакомъ своевременности постановки вопроса должно признать фактъ *присутствія* Министерства Путей Сообщенія къ разработкѣ общихъ условій, регулирующихъ права и обязанности личного состава на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ и, наконецъ, появленіе весьма знаменательнаго, по своей полнотѣ и законченности, *проекта положенія о служащихъ на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ*, сообщеннаго намъ съ разрѣшенія начальника этихъ дорогъ К. С. Немѣшаева. Не имѣя въ рукахъ свѣдѣній о положеніи кодификаціонныхъ работъ, предпринятыхъ Министерствомъ Путей Сообщенія и пользуясь любезно даннымъ намъ разрѣшеніемъ, мы приняли проектъ Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ въ основу оцѣнки мѣръ, проектируемыхъ для русскихъ желѣзныхъ дорогъ Управленіемъ самой большою сѣткою казенныхъ дорогъ съ наиболѣе разнообразными условіями сооруженія и эксплуатаціи, *освящая таковой проектъ* данными, касающимися *заграничныхъ дорогъ, трудами международныхъ желѣзнодорожныхъ конгрессовъ* и собственными нашими наблюденіями и выводами.

## ЧАСТЬ I.

### Патологія.

Что корпорація желѣзнодорожныхъ служащихъ въ Россіи, взятая въ цѣломъ своемъ составѣ, характеризуется всѣми признаками организма, пораженнаго тяжкимъ недугомъ—это положеніе, обладаетъ, повидимому, всѣми свойствами очевидности. Самымъ главнымъ изъ указанныхъ признаковъ является *неустойчивость желѣзнодорожной службы*, которая опредѣляется съ вѣрнѣйшей стороны *значительнымъ процентомъ ежегодной убыли служащихъ въ связи съ которою наблюдается также незначительная продолжительность службы наличнаго состава.*

Благодаря этому обстоятельству, вся корпорація можетъ быть разсматриваема какъ цѣлое, части котораго пребываютъ въ состояніи непрерывнаго распада и разрушенія.

Для нагляднаго поясненія этой мысли обратимся прежде всего, къ послѣднимъ двумъ выпускамъ статистики служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ—участниковъ пенсіонныхъ касъ на 1 января 1898 года и на 1 января 1899 года.

Первый изъ этихъ выпусковъ обнимаетъ собою 18 дорогъ, а второй 22 дороги и кромѣ того личный составъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, каковымъ различіемъ въ числѣ дорогъ объясняется значительный приростъ общаго числа служащихъ на 1 Января 1899 г.

Означенныя выше данныя касаются дорогъ лишь *казенной сѣткою*, но могутъ быть дополнены нѣкоторыми свѣдѣніями, касающимися какъ *казенныхъ*, такъ и *частныхъ* желѣзныхъ дорогъ на 1 января 1899 года, заключающимися въ

особом изданіи на французскомъ языкѣ «Recueil de la Direction du Comité des Pensions 1900».

Данныя послѣдней категоріи обнимаютъ собою наличный составъ всей сѣти желѣзныхъ дорогъ и затрогиваютъ нѣкоторыя стороны дѣла, которыя не могли быть освѣщаемы нами помощью вышеприведенныхъ послѣднихъ двухъ выпусковъ статистики (*казенныхъ желѣзныхъ дорогъ*) и потому заслуживаютъ особаго вниманія.

Статистическія данныя, вошедшія въ означенные сборники, заключаютъ въ себѣ двоякаго рода свѣдѣнія: 1) *о прибыли и убыли служащихъ* въ теченіи 1898 г. 2) *о наличности служащихъ* на 1 января 1898 и 1899 гг. Данныя объ убыли заключаютъ въ себѣ, кромѣ того, подробное указаніе *причины убыли*. Наконецъ, данныя какъ *статистики*, такъ и *динамики* раздѣлены по службамъ соответственно номенклатурѣ нашихъ бюджетовъ и по роду должностей служащихъ и рабочихъ, всего на 25 категорій, съ выдѣленіемъ въ отдѣльныя рубрики всѣхъ *техническихъ* должностей, соответственно § 8 правилъ технической эксплуатаціи 1898 года. Исключеніе въ послѣднемъ отношеніи составляютъ данныя по *всей сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ* (казенныхъ и частныхъ), которыя лишь отчасти приурочены къ отдѣльнымъ категоріямъ должностей.

Считаемъ уместнымъ здѣсь же указать принятое въ этой статистикѣ раздѣленіе служащихъ по службамъ и категоріямъ.

Служба I и П. *Общее Управленіе*. Категорія 1—2. Очер. № 1. Служащіе всѣхъ категорій кромѣ сторожей и рабочихъ. Очер. № 2. Сторожа и рабочіе.

Служба III. *Путь*. Категорія 1—6. Очер. № 3. Старшіе служащіе. Очер. № 4. Дорожные и мостовые мастера. Очер. № 5. Сторожа и рабочіе по содержанию и охраненію пути. Очер. № 6. Служащіе въ конторахъ центральныхъ и мѣстныхъ управленій. Очер. № 7. Прочіе не технические служащіе (за исключеніемъ сторожей и рабочихъ). Очер. № 8. Сторожа и рабочіе.

Служба IV. *Движеніе и телеграфъ*. Категорія 1—11. Очер. № 9. Старшіе служащіе. Очер. № 10. Механики и надсмотрщики телеграфа. Очер. № 11. Начальники станцій.

Очер. № 12. Сигналисты. Очер. № 13. Телеграфисты. Очер. № 14. Составители поѣздовъ. Очер. № 15. Стрѣлочники. Очер. № 16. Поѣздная прислуга. Очер. № 17. Служащіе въ конторахъ центральныхъ и мѣстныхъ управленій. Очер. № 18. Прочіе нетехническіе служащіе (за исключеніемъ сторожей и рабочихъ). Очер. № 19. Сторожа и рабочіе.

Служба V. *Подвижной составъ и тяга*. Категорія 1—6. Очер. № 20. Старшіе служащіе. Очер. № 21. Паровозная прислуга. Очер. № 22. Осмотрщики и смазчики вагоновъ. Очер. № 23. Служащіе въ конторахъ центральныхъ и мѣстныхъ управленій. Очер. № 24. Прочіе нетехническіе служащіе (за исключеніемъ сторожей и рабочихъ). Очер. № 25. Сторожа и рабочіе.

*Неустойчивость службы лично состава* подтверждается въ частности слѣдующими главнѣйшими выводами статистики (исключительно для *казенныхъ дорогъ*).

а) для 18 жел. дорогъ и управленія жел. дорогъ.

	Служащихъ и рабочихъ.
Къ 1 января 1898 г. состояло . . .	117.636
Въ теченіи 1898 г. прибыло . . .	37.372
» » 1898 » убыло . . . . .	25.391
Къ 1 января 1899 г. состояло . . .	129.617

б) для 22 жел. дорогъ и управленія жел. дорогъ.

Къ 1 января 1899 г. состояло . . .	170.107.
------------------------------------	----------

Въ тоже время общая убыль служащихъ на *казенныхъ* дорогахъ въ 1898 году (25.391) распределяется по службамъ и категоріямъ должностей въ процентномъ отношеніи нижеслѣдующимъ образомъ:

<b>A. По службамъ:</b>	
Служба IV . . . . .	40,26%
» III. . . . .	34,97%
» V. . . . .	18,47%
» I и II. . . . .	6,30%

Б. По категориям:

Служба.	Категория.	Очередной №	Наименование должностей.	%
III	3	5	Сторожа и рабочие по содержанию и охранению пути . . . . .	31,46
IV	7	15	Стрѣлочники . . . . .	11,15
IV	11	19	Сторожа и рабочие . . . . .	10,61
V	2	10	Паровозная прислуга . . . . .	7,16
IV	8	16	Поѣздная прислуга . . . . .	6,47
V	5	24	Прочіе нетехническіе служащіе . . . . .	5,46
IV	10	18	Прочіе нетехническіе служащіе . . . . .	4,37
I	1	1	Служащіе всѣхъ категорій . . . . .	4,01
IV	5	13	Телеграфисты . . . . .	3,73
V	6	25	Сторожа и рабочие . . . . .	2,72
I	2	2	Тоже . . . . .	2,29
V	3	22	Осмотрщики и смазчики вагоновъ . . . . .	1,94
IV	3	11	Начальники станцій . . . . .	1,79
III	6	8	Сторожа и рабочие . . . . .	1,28
V	4	23	Служащіе конторъ центральныхъ и мѣстныхъ управлений . . . . .	1,03
IV	6	14	Составители поѣздовъ . . . . .	1,00
IV	9	17	Служащіе конторъ центральныхъ и мѣстныхъ управлений . . . . .	0,94
III	5	7	Прочіе нетехническіе служащіе . . . . .	0,84
III	4	6	Служащіе конторъ центральныхъ и мѣстныхъ управлений . . . . .	0,70

Служба.	Категория.	Очередной №	Наименование должностей.	%
III	2	4	Дорожные и мостовые мастера . . . . .	0,57
V	1	20	Старшіе служащіе . . . . .	0,16
III	1	3	Тоже . . . . .	0,12
IV	2	10	Механики и надсмотрщики телеграфа . . . . .	0,09
IV	1	9	Старшіе служащіе . . . . .	0,07
IV	4	12	Сигнальисты . . . . .	0,04

Изъ этого видно, что наибольшую убыль даетъ служба IV (Движеніе и телеграфъ) и служба III (Путь) и наименьшую службы I и II (общее Управленіе), тогда какъ служба V (подвижной составъ и тяга) занимаетъ среднее между ними мѣсто. По отдѣльнымъ же категориямъ должностей убыль распределяется главнымъ образомъ между мало квалифицированными категориями служащихъ: сторожами и рабочими по содержанию и охранению пути, стрѣлочниками, сторожами и рабочими, паровозной прислужкой, поѣздной прислужкой и прочими нетехническими служащими.

Еще болѣе поразительный выводъ получается при разсмотрѣніи процентнаго отношенія убыли не къ общему числу выбывшихъ въ 1898 году, а по отношенію къ числу лицъ, бывшихъ подъ наблюдениемъ т. е. къ всему численному составу службъ. Данныя эти (также для казенныхъ дорогъ) нижеслѣдующія:

А. По службамъ.

Служба	III . . . . .	22,35%
»	IV . . . . .	20,02%
»	I и II . . . . .	19,23%
»	V . . . . .	18,42%

Б. По категориямъ.

Службы.	Категорія.	Очередной №	Наименованіе должностей.	%
Ш	6	8	Сторожа и рабочіе . . . . .	38,87
IV	11	19	Тоже . . . . .	38,56
I и II	2	2	Тоже . . . . .	32,58
V	6	25	Тоже . . . . .	29,90
IV	7	15	Стрѣлочники . . . . .	25,63
Ш	31	5	Сторожа и рабочіе по охраненію и содержанію пути . . . . .	23,26
V	51	24	Прочіе нетехніческіе служащіе . . . . .	18,29
V	2	21	Паровозная прислуга . . . . .	18,00
IV	5	13	Телеграфисты . . . . .	17,39
IV	10	18	Прочіе нетехніческіе служащіе . . . . .	17,11
V	3	22	Осмотрщики и смазчики вагоновъ . . . . .	16,53
IV	9	17	Служащіе въ конторахъ центральныхъ и мѣстныхъ управленій . . . . .	15,97
I и II	1	1	Служащіе всѣхъ категорій . . . . .	15,59
Ш	5	7	Прочіе нетехніческіе служащіе . . . . .	15,40
Ш	1	3	Старшіе служащіе . . . . .	13,93
Ш	4	6	Служащіе конторъ центральныхъ и мѣстныхъ управленій . . . . .	13,87
IV	8	16	Повозная прислуга . . . . .	13,48
V	4	23	Служащіе конторъ центральныхъ и мѣстныхъ управленій . . . . .	12,82

Службы.	Категорія.	Очередной №	Наименованіе должностей.	%
IV	6	14	Составители поѣздовъ . . . . .	11,67
IV	3	11	Начальники станцій . . . . .	9,90
IV	4	12	Сигналисты . . . . .	9,24
V	1	20	Старшіе служащіе . . . . .	9,04
Ш	2	4	Дорожные и мостовые мастера . . . . .	8,74
IV	2	10	Механики и надсмотрщики телеграфа . . . . .	8,19
IV	1	9	Старшіе служащіе . . . . .	6,80

Изъ этой таблицы видно, что даже такіа (техническія) должности, какъ *стрѣлочники, сторожа и рабочіе по охраненію и содержанію пути, паровозная прислуга, телеграфисты, осмотрщики и смазчики вагоновъ, повозная прислуга, составители поѣздовъ, начальники станцій, сигналисты, дорожные и мостовые мастера, механики и надсмотрщики телеграфа*, даютъ огромный ежегодный процентъ убыли, почти исключительно по «*собственному желанію*» и «*административному распоряженію*».

Общая убыль служащихъ на казенныхъ дорогахъ въ 1898 году (25.391 или 20,38%) распределяются по причинамъ нижеслѣдующимъ образомъ:

- 1) Собственное желаніе . . . . . 16.633 или 13,5%
- 2) Административное распоряженіе . . . . . 4.498 » 3,6%
- 3) Неспособность къ труду и болѣзнь . . . . . 1.512 » 1,2%
- 4) Смерть . . . . . 957 » 0,8%
- 5) Оставленіе за штатомъ . . . . . 595 » 0,5%
- 6) Переходъ на поденную работу . . . . . 526 » 0,4%

7) Отбывание воинской повинности .	289 или	0,2%
8) Достижение предельного возраста.	168 »	0,0%
9) Безъ точнаго указанія причинъ .	16 »	0,1%

Эти цифры подтверждаютъ полностью приведенное выше указаніе на недостаточную устойчивость службы, такъ какъ между всѣми другими причинами убыли преобладаетъ «собственное желаніе», составляющее 13,5% общаго числа убыли. Весьма значительнымъ слѣдуетъ также признать процентъ уволенныхъ по причинѣ «административное распоряженіе» (3,6%), хотя болѣе подробный анализъ этой цифры доказалъ бы вѣроятно не только непригодность даннаго элемента къ желѣзнодорожной службѣ, но и недостаточную организацію желѣзнодорожной дисциплинарной части, способствующей иногда сохраненію непригодныхъ элементовъ на службѣ при недостаточной охранѣ личности и служебныхъ правъ служащихъ.

Неспособность къ труду и смерть составляютъ естественныя явленія; для сужденія о нормальности цифры оставленныхъ за штатомъ требовались бы очевидно болѣе подробныя данныя; цифра «безъ указанія причинъ» не должна бы имѣть мѣста при надлежащей организаціи учета причинъ убыли. Прочія причины не вызываютъ особыхъ замѣчаній.

Все это подтверждается болѣе подробнымъ разсмотрѣніемъ этого вопроса по отдѣльнымъ причинамъ убыли въ связи со службами и категориями должностей, доставившими наибольшій процентъ убыли въ 1898 году (также для однихъ *казенныхъ* дорогъ).

#### 1. Собственное желаніе.

Служба	III	IV	V	I и II	Категорія, очер.	№	%
	39,75	38,16	16,24	5,85	№ 5	35,22	
»					»	19	11,02
»					»	21	6,20
»					»	24	5,01

#### 2. Административное распоряженіе.

Служба	IV	III	V	I и II	Категорія, очер.	№	%
	52,13	25,26	18,79	3,82	№ 5	22,17	
»					»	19	13,98
»					»	15	12,78
»					»	16	12,52
»					»	21	7,76
»					»	18	5,92

#### 3. Неспособность къ труду и болѣзнь.

Служба	IV	III	V	I и II	Категорія, очер.	№	%
	39,29	28,97	24,86	6,88	№ 5	26,12	
»					»	21	12,63
»					»	16	11,64
»					»	15	7,47
»					»	24	6,48

#### 4. С м е р т ь .

Служба	IV	III	V	I и II	Категорія, очер.	№	%
	46,29	31,24	17,97	4,50	№ 5	26,65	
»					»	16	12,86
»					»	15	7,95
»					»	18	7,94
»					»	24	5,85

#### 5. Оставленіе за штатомъ.

Служба	I и II	IV	III	V	Категорія, очер.	№	%
	41,85	32,94	13,61	11,60	№ 1	34,96	
»					»	15	11,76
»					»	19	9,42
»					»	5	9,24

6. Безъ указания причинъ.

Служба		%	Категорія, очер.	№	%
Служба	III	81,25	»	5	75,00
»	IV	12,50	»	2	6,25
»	V	—	»	4	6,25
»	I и II	6,25	»	16	6,25
»	—	—	»	19	6,25

7. Отбываніе воинской повинности.

Служба		%	Категорія, очер.	№	%
Служба	IV	49,83	»	13	21,11
»	V	26,98	»	5	17,30
»	III	20,42	»	21	17,30
»	I и II	2,77	»	18	8,30
»	—	—	»	19	7,96

8. Переходъ на поденную работу.

Служба		%	Категорія, очер.	№	%
Служба	V	70,54	»	24	25,29
»	III	19,96	»	21	20,91
»	IV	7,41	»	5	16,73
»	I и II	2,09	»	25	13,12

9. Достигненіе предѣльнаго возраста.

Служба		%	Категорія, очер.	№	%
Служба	III	41,07	»	5	30,95
»	V	22,62	»	1	13,10
»	IV	21,43	»	24	10,12
»	I и II	14,82	»	21	5,36

10. Переходъ на частныя дороги.

Служба		%	Категорія, очер.	№	%
Служба	V	60,00	»	20	60,00
»	I и II	20,00	»	1	20,00
»	III	20,00	»	6	20,00
»	IV	—	»	—	—

Причины такого положенія вещей кроются, очевидно, въ слѣдующихъ двухъ главнѣйшихъ условіяхъ образованія и существованія желѣзнодорожныхъ корпорацій: *первая* изъ нихъ заключается въ *недостаточной специализаціи ремесла*, благодаря которой въ составъ корпораціи допускается постоянный притокъ новыхъ элементовъ, неспособныхъ къ ассимилированію. *Вторая* причина заключается въ *малой привлекательности самой службы*, обусловленной *несоразмѣрностью обязанностей и правъ*, слагающейся изъ предъявляемыхъ къ служащимъ требованій и предоставляемыхъ имъ формальныхъ и материальныхъ выгодъ, а также изъ отсутствія мотивовъ къ упорному служебному союзу при наличности поводовъ къ его *разрушенію*.

1) *Недостаточная специализація ремесла*. Данные, касающіяся этого предмета, сводятся къ вопросамъ образовательнаго ценза и квалификаціи служащихъ и къ служебнымъ ихъ антидентамъ. Къ сожалѣнію, статистическая ихъ разработка пока не соответствуетъ значенію этой стороны вопроса и ограничивается, въ отношеніи ценза служащихъ, распределеніемъ всѣхъ лицъ (участниковъ кассы), состоявшихъ на службѣ однихъ лишь *частныхъ* дорогъ на 1 января 1899 года на слѣдующія три группы, обнимающія весьма разнородные элементы, а именно: *I группа*: Старшіе служащіе и служащіе конторъ, счетоводства и статистики центральныхъ и мѣстныхъ управленій; *II группа*: Служащіе службъ станціонной, паровозной и поѣздной и *III группа*: Служащіе въ мастерскихъ и рабочіе всѣхъ службъ. При томъ соответствующія данныя касаются лишь *общаго образованія* служащихъ, не выделяя изъ него *спеціальнаго*. Тамъ же менѣе и въ этомъ объемѣ свѣдѣнія эти не лишены значительнаго интереса.

ГРУППЫ.	I. Старшие служащие и служащие контрольно-центральных и местных управлений.		II. Лица, соответствующие станционной, паровой и вагонной прислуге.		III. Служащие мастерских и рабочие в рамках службы.		ИТОГО.			
	муж-чинамъ.	жен-щинамъ.	муж-чинамъ.	жен-щинамъ.	муж-чинамъ.	жен-щинамъ.	муж-чинамъ.	жен-щинамъ.	Итого.	
	Лица, получившие образование в учебных заведениях.	а) Высшее.	1016	15	59	—	59	—	1134	15
	б) Среднее.	2935	918	2494	122	243	4	5672	1044	6716
	в) Низшее.	3215	74	12678	94	7329	56	23222	224	23446
	Итого.	7166	1,077	15231	216	7631	60	30028	1283	31311
Лица, не окончившие учебных заведений.	а) умеющие читать и писать.	1072	138	7809	76	15560	387	24441	601	25042
	б) умеющие только читать.	—	—	4	—	306	103	310	103	413
	в) не умеющие ни читать ни писать.	—	—	397	—	8841	5085	9238	5085	14323
	Итого.	1072	138	8210	76	24707	5575	33989	5789	39779
% лиц, получивших образование в учебных заведениях к общему числу лиц данной группы.	86,99	87,95	64,98	73,97	23,60	1,07	46,91	18,14	44,04	
% лиц, не посещавших учебных заведений к общему числу лиц данной группы.	13,01	12,05	33,31	26,03	48,12	60,86	38,17	8,40	35,21	
% безграмотных к общему числу лиц данной группы.	—	—	1,71	—	28,28	92,07	14,92	73,36	20,75	

Изъ таблицы этой видно, что число лиц, не посещавших учебных заведений составляет:

Въ I группѣ для мужчинъ	13,01%	для женщинъ	12,05%
» II » » »	30,31%	» » » »	26,03%
» III » » »	48,12%	» » » »	6,86%

Число лиц безграмотных:

Въ II группѣ для мужчинъ	1,71%	для женщинъ	0%
» III » » »	28,28%	» » » »	92%

что нельзя не признать крайне неутѣшительнымъ.

Собрание этихъ данныхъ для всей сѣти казенныхъ и частныхъ дорогъ съ раздѣленіемъ ихъ по категориямъ должно и съ указаніемъ отдѣльно общаго и спеціально образованія служащихъ по роду того или другаго и, наконецъ, служебныхъ antecedentовъ по каждой категоріи, представляется въ высшей степени необходимымъ. За отсутствіемъ этихъ данныхъ недостаточная спеціализація ремесла доказывается уже отсутствіемъ соответствующихъ нормъ или требований, предъявляемыхъ къ лицамъ вновь поступающимъ на желѣзнодорожную службу.

Въ тоже время нѣкоторымъ, хотя бы косвеннымъ, указаніемъ въ этомъ отношеніи, могутъ служить вошедшія въ статистику данныя о возрастѣ лицъ, поступившихъ на желѣзнодорожную службу, въ особенности если данныя эти будутъ представляться для каждой категоріи въ отдѣльности, чего, къ сожалѣнію, въ настоящее время нельзя сдѣлать. Необходимо замѣтить, что при отсутствіи для огромнаго большинства желѣзнодорожныхъ должностей обязательнаго ценза и квалификаціи и необходимости приобрѣтенія или пополненія нужныхъ имъ свѣдѣній путемъ практики, возможно раннее поступленіе кандидатовъ на службу представляется вполне желательнымъ и необходимымъ (примѣръ Англіи).

Между тѣмъ изъ общаго числа лицъ, состоявшихъ на службѣ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ къ 1 Января 1899 г. 1 70.107) поступило на такую въ возрастъ:

до возраста 15 лѣтъ . . . . .	600 чел. или	0,4 %
» » 20 » . . . . .	18,556 » »	10,9 »
» » 25 » . . . . .	37,289 » »	22,9 »
» » 30 » . . . . .	52,925 » »	31,1 »
» » 35 » . . . . .	30,616 » »	17,9 »
» » 40 » . . . . .	16,993 » »	9,9 »
» » 45 » . . . . .	7,886 » »	4,6 »
» » 50 » . . . . .	3,334 » »	1,9 »
» » 60 » . . . . .	153 » »	0,0 »
» » 70 » . . . . .	155 » »	0,0 »
безъ обозначенія числа лѣтъ . . . . .	229 » »	0,1 »

Нормы эти (при указанныхъ условіяхъ) должны быть признаны безусловно ненормальными хотя обусловлены трудно устранимыми причинами какъ-то обязательною воинскою повинностью и т. п. (см. также § 18 правилъ технической эксплуатаціи).

Что касается недостаточной продолжительности службы служащихъ, то таковая усматривается изъ слѣдующихъ данныхъ: для всѣхъ казенныхъ и частныхъ дорогъ на 1 Января 1899 года.

Продолжительность службы (лѣтъ).	Число лицъ.	Продолжительность службы (лѣтъ).	Число лицъ.
0	42880	31	162
1	35636	32	124
2	27446	33	66
3	22210	—	—
4	17360	34	80
5	14458	35	60
6	9514	36	70
7	7281	—	—

Продолжительность службы (лѣтъ).	Число лицъ.	Продолжительность службы (лѣтъ).	Число лицъ.
8	6881	37	40
9	7505	38	32
10	5298	39	17
11	4263	—	9
12	3759	40	11
13	3864	41	4
14	3484	42	1
15	3377	43	—
16	2691	—	1
17	2337	44	7
18	2890	45	5
19	3283	46	1
20	3024	47	1
21	2309	—	—
22	1596	48	0
23	1329	49	2
24	1415	?	57
25	1185	—	—
26	966	—	—
27	955	—	—
28	801	—	—
29	596	—	—
30	354	—	—

Совокупность приведенных данных показывает, что преобладание среди железнодорожных служащих, *кочевото* начала над *освдлымз* устанавливается непрерывным пополнением кадров этой службы лицами мало подготовленными к предстоящей им деятельности, каковым условием определяется в то же время степень выгод, приобретаемых подобными лицами на избранном поприще служебной деятельности, покидаемом ими при первой возможности. Все это подтверждает предположение наше о *недостаточной специализации ремесла*, как одной из главных причин неустойчивости самой службы.

2) *Малая привлекательность службы* (несоразмерность предъявляемых требований и предлагаемых материальных и формальных выгод). Материальные выгоды, приобретаемая службою сводятся главным образом к денежному вознаграждению и различным льготам имущественного характера. Формальные выгоды заключаются в праве на почетные отличия, на ношение форменной одежды или форменных знаков и надлежащей санкции служебных распоряжений служащих как по отношению подчиненных, так и публики.

А. Для характеристики материальных прав, приобретаемых служащими могут служить следующие статистические данные об общем числе лиц (отдельно мужчин и женщин) по службам и категориям с указанием средняго годового оклада тех и других, средняго возраста при поступлении на службу, средняго числа прослуженных лет и средняго возраста лиц, состоящих на службе казенных и частных дорогах на 1 Января 1900 года.

Служба.	Категория.	Очередной №.	Число.			Средний оклад.		
			Мужч.	Женщ.	Всего.	Мужч.	Женщ.	Всего.
I и II	1	1	12.037	2.579	14.616	875	453	800
	2	2	3.405	85	3.490	194	112	192
Итого . .			15.442	2.664	18.106	724	442	688
III	1	3	558	—	558	2.232	—	2.232
	2	4	3.239	—	3.239	513	—	513
	3	5	44.500	18.197	62.697	160	40	125
	4	6	2.296	181	2.477	730	461	711
	5	7	2.523	1	2.524	362	360	362
	6	8	1.759	16	1.775	162	61	161
Итого . .			54.873	18.395	73.270	235	44	187
IV	1	9	568	—	568	2.154	—	2.154
	2	10	568	—	568	573	—	573
	3	11	8.869	—	8.869	567	—	567

Служба.	Категория.	Очередной №.	Число.			Средний возраст.		
			Мужч.	Женщ.	Всего.	Мужч.	Женщ.	Всего.
IV	4	12	792	—	792	232	—	232
»	5	13	9.204	906	10.110	322	316	322
»	6	14	5.060	—	5.060	313	—	313
»	7	15	21.064	—	21.064	174	—	174
»	8	16	22.565	—	22.565	321	—	321
»	9	17	2.32	555	2.881	657	420	611
»	10	18	13.813	312	14.130	407	399	407
»	11	19	13.632	159	13.791	159	73	159
Итого . .			98.466	1.932	100.398	320	339	321
V	1	20	850	—	850	2.058	—	2.058
»	2	21	18.572	—	18.572	695	—	695
»	3	22	5.378	—	5.378	314	—	314
»	4	23	3.570	281	38.51	631	451	638
»	5	24	15.500	108	15.608	354	144	352
»	6	25	5.195	18	5.163	182	146	182
Итого . .			49.015	407	49.422	510	365	599
Всего . .			217.788	23.398	246.696	370	619	346

Служба.	Категория.	Очередной №.	Средний возраст при поступлении на службу.	Среднее число прослуженных лет для мужчин.	Среднее число прослуженных лет для женщин.	Средний возраст состоящих на службе.
»	2	2	30,0	4,1	1,9	33,8
Итого . . . .			29,2	5,7	3,9	33,9
III	1	3	28,8	6,3	—	34,2
»	2	4	34,2	12,3	—	40,2
»	3	5	28,4	5,5	5,1	34,0
»	4	6	28,0	6,3	4,2	33,2
»	5	7	30,0	5,7	2,0	35,7
»	6	8	29,9	3,9	6,1	34,3
Итого . . . .			29,6	5,9	5,1	34,2
IV	1	9	30,5	12,8	—	36,6
»	2	10	28,8	8,5	—	35,5
»	3	11	27,0	9,9	—	33,3
»	4	12	29,6	5,8	—	36,9
»	5	13	22,0	3,7	6,7	27,2
»	6	14	30,3	6,2	—	34,1
»	7	15	28,4	4,2	—	32,4
»	8	16	30,0	5,6	—	35,0
»	9	17	27,6	6,2	4,7	32,6
»	10	18	26,4	5,7	3,6	31,7
»	11	19	29,0	4,2	6,2	33,0
Итого . . . .			27,7	5,4	5,6	32,7

Служба.	Категория.	Очередной №.	Средний возраст при поступлении на службу.	Среднее число прослуженных летъ для мужчинъ.	Среднее число прослуженных летъ для женщинъ.	Средний возрастъ лицъ, состоящихъ на службѣ.
V	1	20	27,8	11,7	—	36,3
»	2	21	27,6	7,2	—	33,4
»	3	22	29,3	6,2	—	34,6
»	4	23	26,9	7,0	5,1	33,1
»	5	24	27,8	6,6	3,7	35,2
»	6	25	29,1	4,1	4,1	34,8
Итого . . .			28,1	6,6	4,7	34,2
Всего . . . . .			28,4	5,9	5,0	33,6

Тоже на однихъ *казенныхъ* дорогахъ, за исключеніемъ свѣдѣній о среднемъ возрастѣ и среднемъ числѣ прослуженныхъ летъ.

Служба.	Категория.	Очередной №.	Ч и с л о.			Средній окладъ.		
			Мужч.	Женщ.	Всего.	Мужч.	Женщ.	Всего.
I и II	1	1	7.109	1.616	8.725	875	454	797
	»	2	2.401	57	2.458	196	125	196
Итого . . .			9.510	1.673	11.183	703	443	664
III	1	3	337	—	337	2.000	—	2.000
	»	2	2.138	—	2.138	520	—	520
	»	3	31.796	12.718	44.514	160	41	126
	»	4	1.574	150	1.724	700	466	679
	»	5	1.795	—	1.795	371	—	371
»	6	8	1.181	11	1.192	166	65	165
Итого . . .			38.821	12.879	51.700	228	46	182
IV	1	9	340	—	340	2.186	—	2.186
	»	2	377	—	377	598	—	598
	»	3	5.801	—	4.801	573	—	573
	»	4	636	—	636	235	—	235

Служба.	Категория.	Очередной №.	Ч и с л о .			Средний окладъ.		
			Мужч.	Женщ.	Всего.	Мужч.	Женщ.	Всего.
IV	5	13	6.341	637	7.014	331	331	331
»	6	14	3.489	—	3.489	318	—	318
»	7	15	14.554	—	14.554	177	—	177
»	8	16	16.037	—	16.037	339	—	339
»	9	17	1.496	451	1.947	672	425	615
»	10	18	2.580	253	2.833	413	412	413
»	11	19	2.636	78	9.714	162	81	162
Итого . .			68.287	1.455	69.742	325	361	326
V	1	20	569	—	569	2.062	—	2.062
»	2	21	13.277	—	13.277	716	—	716
»	3	22	4.189	—	4.189	311	—	311
»	4	23	2.543	332	2.775	643	—	628
»	5	24	12.527	73	12.600	352	150	351
»	6	25	4.060	317	37.482	505	380	504
Итого . .			37.165	317	37.482	505	380	504
Всего . .			153.780	18.327	170.107	367	121	344

Изъ этого видно, между прочимъ, что размѣръ содержания на казенныхъ дорогахъ въ общемъ нѣсколько ниже среднихъ выводовъ для всей сѣти.

Вообще при разсмотрѣннн данныхъ этихъ таблицъ нельзя не обратить вниманнн на *крайне ограниченный размѣръ среднихъ годовыхъ окладовъ многихъ техническихъ должностей* и въ этомъ отношеннн соотвѣтствующн данннн для казенныхъ дорогъ могутъ быть группироваемы также по службамъ и категориямъ должностей.

Служба III—182 руб.  
 » IV—326 »  
 » V—504 »  
 » I в II—664 »

Категория очер. № 5—126 руб.  
 » » № 19—162 »  
 » » № 8—165 »  
 » » № 15—177 »  
 » » № 2—195 »  
 » » № 12—235 »  
 » » № 22—311 »  
 » » № 14—318 »  
 » » № 13—331 »  
 » » № 16—339 »  
 » » № 24—351 »  
 » » № 7—371 »  
 » » № 18—413 »  
 » » № 25—504 »  
 » » № 4—520 »  
 » » № 11—573 »  
 » » № 10—598 »  
 » » № 17—615 »  
 » » № 23—628 »  
 » » № 6—679 »  
 » » № 21—716 »  
 » » № 1—797 »  
 » » № 3—2000 «  
 » » № 21—2062 »  
 » » № 9—2186 »

Таблица эта показывает, что *низшие предѣлы вознагражденія* выпадаютъ на слѣдующія должности (до 360 руб.) *сторожа и рабочіе по содержанію и охраненію пути, сторожа и рабочіе службы движенія и телеграфа, тоже службы пути, стрѣлочники, сторожа и рабочіе общаго управленія, станилисты, осмотровики и смазчики вагоновъ, составители поѣздовъ, телеграфисты, поѣздная прислуга, прочіе не технические служащіе службы подвижнаго состава и тяги; средній размѣръ вознагражденія (отъ 360 — 797 руб.)* прочіе не технические служащіе службы пути, тоже службы движенія и телеграфа, сторожа и рабочіе службы подвижнаго состава и тяги, *дорожные и мостовые мастера, начальники станцій, механики и надсмотрщики телеграфа, служащіе въ конторахъ центральныхъ и мѣстныхъ управленій службы движенія и телеграфа, тоже службы подвижнаго состава и тяги, тоже службы пути, паровозная прислуга, служащіе всѣхъ категорій общаго управленія (кромѣ сторожей и рабочихъ) и высшій окладъ (отъ 2000 до 2186 руб.) старшіе служащіе службъ: пути, движенія и телеграфа и подвижнаго состава и тяги. Особое вниманіе обращаютъ на себя *техническія* должности, вошедшія въ первый изъ указанныхъ выше разрядовъ содержанія и отчасти также и второй.*

Къ сожалѣнію таблицы эти не показываютъ семейнаго состава служащихъ отдѣльныхъ категорій, что было бы чрезвычайно важно для оцѣнки соразмѣрности вознагражденія каждой категоріи въ отдѣльности.

*Примчаніе.* Подобныя свѣдѣнія были собраны нами на Николаевской желѣзной дорогѣ для службы движенія еще въ 1879 году и помѣщены въ другомъ нашемъ изслѣдованіи «Служба движенія Прирейскихъ желѣзныхъ дорогъ» 1900 года (это изслѣдованіе осталось не опубликованнымъ въ теченіе 20 лѣтъ по причинамъ отъ автора независимымъ).

Тѣмъ не менѣе въ разсматриваемомъ нами статистическомъ обзорѣ заключаются нѣкоторыя свѣдѣнія о семейномъ положеніи служащихъ, которыя за неимѣніемъ болѣе подробныхъ данныхъ (по категоріямъ должностей) приводятся нами въ настоящемъ мѣстѣ:

Общее число участниковъ . . . . .		241.196
Холостыхъ . . . . .		49.210
Женскихъ.	Имѣющихъ дѣтей . . . . .	124.853
	Неимѣющихъ дѣтей . . . . .	39.793
Мужскихъ.	Имѣющихъ дѣтей . . . . .	2.295
	Неимѣющихъ дѣтей . . . . .	1.647
Ж е н щ и н ы.	Имѣющихъ дѣтей . . . . .	7.809
	Неимѣющихъ дѣтей . . . . .	15.589
	Незамужнихъ . . . . .	3.820
Замужнихъ.	Имѣющихъ дѣтей . . . . .	14.665
	Неимѣющихъ дѣтей . . . . .	3.547
М у ж ы.	Имѣющихъ дѣтей . . . . .	924
	Неимѣющихъ дѣтей . . . . .	442
Общее число дѣтей . . . . .		335.296
Среднее число дѣтей на каждого отца или мать . . . . .		2,6
Средній возрастъ дѣтей . . . . .		7,0

Дабы оцѣнить значеніе различныхъ окладовъ, указанныхъ въ предъидущихъ таблицахъ настоящаго обзора, приводимъ слѣдующую выдержку изъ одного періодическаго изданія.

Въ № 52 Журнала «Железнодорожная Недѣля» за 1899 годъ стр. 813 въ ст. «Голосъ стараго служака» приведенъ слѣдующій любопытный расчетъ мѣсячнаго расхода семейнаго «небольшого» служащаго, получающаго 60 руб. въ мѣсяцъ (720 р. въ годъ) и проживающаго въ большомъ городѣ (Харьковѣ).

Квартира въ отдаленной части города, состоящая изъ 3 комнатъ и кухни . . . . .	25 р.
Чай, сахаръ и бѣлый хлѣбъ . . . . .	10 »
Отопление . . . . .	8 »
Освѣщеніе . . . . .	2 »
Молоко дѣтямъ . . . . .	3 »
Мыло, стирка бѣлья и баня . . . . .	5 »
Ежедневно на базаръ на обѣдъ по 1 руб. . . . .	30 »

Итого . . . . . 83 р.

Жалованья за вычетомъ въ пенсионную кассу 60—3 р. 80 к. . . . . 56 р. 20 к.

не хватаетъ . . . . . 26 р. 80 к.

Въ число расходовъ не включены ни *одежда*, ни *воспитаніе дѣтей* и никакія непредвидѣнныя затраты; исключены всякіе расходы, которые зачастую бываютъ необходимы, напримѣръ лекарства, кой-какія удовольствія для дѣтей, извозчики или конки, табакъ (въ которомъ не отказываютъ себѣ даже чернорабочіе); непредвидѣно никакого ремонта мебели, ни посуды, точно у бѣднаго человека все застраховано отъ ломы и битья. Хорошо еще (говоритъ авторъ этой статьи), если случится частная вечерняя работа (у многихъ-ли найдется такая работа въ смыслѣ постоянного суррогата содержанія), а безъ того прямо теряешь голову, какъ свести концы съ концами и не запутаться въ долгахъ; между тѣмъ на нѣкоторыхъ дорогахъ, къ довершенію всего, *предъявленіе въ Управленіе дороги исполнительнаго листа на служащаго является поводомъ къ увольненію его отъ службы*.

Приводимые расчеты и выводы говорятъ сами за себя и на сколько намъ известно нигдѣмъ опровергнуты не были.

Въ тоже время для характеристики выгодъ службы, приобретаемыхъ продолжительностью оной, могутъ быть приводимы нижеслѣдующія данныя о среднемъ окладѣ лицъ, прослужившихъ на *казенныхъ* и *частныхъ* желѣзныхъ дорогахъ то или другое число лѣтъ къ 1 Января 1899 года.

Число лѣтъ службы.	Средній окладъ.						
0	235	13	462	26	751	39	804
1	271	14	451	27	739	—	—
2	308	15	483	28	752	40	483
3	312	16	458	29	732	41	960
4	321	17	497	30	737	43	144
5	351	18	499	31	660	44	728
6	378	19	531	32	642	45	778
7	376	20	557	33	654	46	480
8	376	21	612	34	792	47	216
9	385	22	617	35	798	48	—
10	417	23	614	36	684	49	1110
11	414	24	668	37	718	?	313
12	420	25	704	38	810	—	—

Хотя таблица эта и обнаруживаетъ, повидимому, какъ бы постоянный ростъ заработка служащихъ въ зависимости отъ продолжительности ихъ службы, но по ближайшему разсмотрѣнію сего вопроса оказалось, что результаты эти находятся въ тѣсной связи съ усильною убылью лицъ, прослужившихъ небольшое число лѣтъ.

Приведенными выше данными, несмотря на все еще значительную неполноту ихъ, устанавливается съ достаточною убѣдительною правильность сдѣланнаго нами предположенія о *недостаточности матеріальныхъ правъ*, приобретаемыхъ болѣе важными категоріями желѣзно-дорожныхъ служащихъ. Убѣдительность этого факта умалется лишь тѣмъ, что соотвѣтствующія данныя не расчленены полностью по отдѣльнымъ категоріямъ служащихъ, вслѣдствіе чего затрудняется сопоставленіе среднихъ окладовъ каждой категоріи лицъ, къ моменту поступленія на службу и по прослуженіи опредѣленнаго числа лѣтъ, съ возрастомъ служащихъ и членовъ ихъ семействъ, составомъ послѣднихъ и т. п.

Б. Переходя къ *формальнымъ правамъ* служащихъ слѣдуетъ замѣтить, что въ настоящее время на *казенныхъ* дорогахъ въ Россіи правами Государственной службы, въ полномъ ихъ объемѣ, пользуются одни лишь лица съ высшимъ техническимъ образованіемъ, что совершенно не отвѣчаетъ

двойственному характеру желѣзно-дорожной администраціи слагающемуся изъ *техническихъ* и *юридическихъ* элементовъ изъ которыхъ послѣдніи покрываютъ собою всю область административныхъ службъ о чемъ болѣе подробно сказано въ своемъ мѣстѣ. Право ношенія форменной одежды и форменныхъ знаковъ урегулировано особыми нормами лишь въ известной степени; санкція же служебныхъ распоряженій должностныхъ лицъ (если таковые не состоятъ на государственной службѣ, доступъ на которую затрудненъ для огромнаго большинства служащихъ), совершенно отсутствуетъ, что приводитъ къ постояннымъ коллизіямъ между служащими и публикой, при которыхъ не только наносится существенный ущербъ интересамъ желѣзно-дорожной эксплуатаціи, но сами служащіе ставятся сплошь и рядомъ, въ положеніе несомнѣтельное съ чувствомъ собственнаго ихъ достоинства. Очевидно, что условіе это не можетъ способствовать привлеченію на желѣзно-дорожную службу лицъ, принадлежащихъ къ болѣе культурнымъ слоямъ населенія; все это помимо другихъ причинъ служитъ достаточнымъ объясненіемъ неудовлетворительности личнаго состава, гдѣ таковая замѣчается.

Но степень привлекательности ремесла не исчерпывается вопросомъ о *матеріальныхъ* и *формальныхъ* выгодахъ, приобретаемыхъ службою безъ должнаго выясненія *обстановки*, среди которой происходитъ отправленіе желѣзно-дорожными служащими ихъ обязанностей.

Обстановка эта могла бы въ значительной степени быть выясняема путемъ исполнѣ исчерпывающихъ всѣ особенности каждой дороги, статистическихъ данныхъ, заключающихъ въ себѣ *техническое описаніе* дорогъ и ихъ оборудованія, не только въ *количественномъ*, но и въ *качественномъ* отношеніяхъ, совершаемыхъ по нимъ *перевозокъ* и различныхъ желѣзно-дорожныхъ *происшествій* и *неправильностей*, какъ въ движеніи поѣздовъ, такъ и самаго транспорта, если бы при первоначальной регистраціи сихъ случаевъ было бы обращено должное вниманіе на выясненіе *причины* различныхъ происшествій и неправильностей, а не исключительно одной только *виновности* тѣхъ или другихъ служащихъ, опредѣляемой, главнымъ образомъ, на почвѣ чисто *формальныхъ* со-

ображеній. При отсутствіи означенныхъ данныхъ или неправильномъ ихъ освѣщеніи, вопросъ обстановки служебныхъ отправленій можетъ быть до известной степени выясняемъ лишь путемъ указанной нами *аналогіи желѣзнодорожнаго и военнаго дѣла* (Желѣзнодорожнаго Психологія 1895 г.).

*Задачи военнаго и желѣзнодорожнаго дѣла*, выполняемые въ томъ и другомъ случаѣ *средства* и выполняемыя *операции*, распадутся на *стратегическія* и *тактическія*.

*Стратегическія* и *тактическія* задачи существенно различаются (не смотря на аналогію и не въ ущербъ ей) въ *военномъ* и *желѣзнодорожномъ* дѣлѣ. Желѣзнодорожное движеніе локализовано на узкой колѣѣ и производится не живой человеческой силой, а мертвыми механизмами, обслуживаемыми людьми; это ослабляетъ въ значительной степени элементы неизвѣстности, свойственные военному дѣлу, которые въ желѣзнодорожной сферѣ проявляются лишь въ періоды количественнаго и качественного несоответствія средствъ и операций.

Сущность желѣзнодорожнаго движенія заключается въ *коллизіи* перевозочныхъ *аппаратовъ* и *предметовъ перевозки*. Цѣль коллизіи—*одоленіе противника*, средства—*крайнее напряженіе силъ* при *экономіи послѣднихъ*. Соблюденіе этихъ требованій вызываетъ значительную *скорость* и *тяжесть* желѣзнодорожныхъ перевозокъ при *непрерывности* ихъ, создающей область *опасности—нормальной* и *чрезвычайной*.

*Стратегія* вызываетъ мѣры программного свойства, разработка которыхъ требуетъ отъ руководителей значительнаго *воображенія*, *вниманія* и *воли* при разработкѣ задуманнаго плана дѣйствій и его выполненія.

*Тактика* требуетъ отъ исполнителей значительныхъ усилій *памяти* для воспроизведенія предопределенной программы дѣйствій, *умнѣнія* и *настойчивости* при ея исполненіи. Чрезмѣрное напряженіе воображенія, вниманія и памяти вызываетъ собою сумму депрессивныхъ чувствъ: *неудовольствія*, *равнодушія*, *отравленія*, *пресыщенности* и *скуки*.

Теченіе коллизіи вызываетъ чувства той же категоріи а именно: *ожиданія*, *подстерзанія*, *неожиданности*, *изумленія*, *недоумѣнія*, *боязни*, *страха*, *испуга*, *смущенія* и *ужаса*.

Личный, имущественный и служебный рискъ въ свою очередь обуславливаетъ собою произведеніе слѣдующихъ депрессивныхъ чувствъ: *сраданія*, *горя*, *тоски*, *грусти*, *унынія*, *печали*, *огорченія*, *неудовольствія*, *исходования*, *тѣвы*, *досады*, *ярости*, *озлобленія*, *разочарованія*, *неудовлетворенности*, *солннѣнія* и *нервышности*.

Противодіемъ противъ всѣхъ перечисленныхъ выше депрессивныхъ чувствъ служатъ *попеченія* объ укрѣпленіи физическихъ и моральныхъ элементовъ безопасности, коимъ соответствуютъ по-

ложительныя чувства: радости, радостности, веселія, удовлетворенности, удовольствія, уютности, надежды, развлечения, удачи и счастья. Научное объясненіе этихъ чувствъ составляетъ задачу общей психологіи.

Жельзнодорожные служащіе какъ и другіе представители человеческого рода (*homo sapiens*) дорожатъ не одними только материальными в формальными правами, но рядомъ съ ними, а иногда и выше ихъ ставятъ элементы моральнаго свойства, о которыхъ умѣстно привести нѣкоторыя соображенія г. Вѣла Амбразовичъ, изложенныя въ докладѣ его по вопросу XX программы III Сессіи международного жельзнодорожнаго Конгресса.

«Когда изыскиваются средства, способныя заинтересовать личный составъ въ успѣхѣхъ предпріятія, говорить докладчикъ, всегда готовы предполагать преобладаніе материальныхъ интересовъ въ основѣ человеческихъ дѣйствій и почти всегда забываютъ обращаться къ инымъ средствамъ, ведущимъ къ той же цѣли.

Если деньги составляютъ важный факторъ въ жизни, они тѣмъ же менѣе не составляютъ всего для человѣка.

Есть много случаевъ когда люди, предпочитаютъ то или другое положеніе, менѣе выгодное въ денежномъ отношеніи, исключительно по причинамъ моральнымъ. Какъ часто можно замѣтить смѣшеніе необходимой въ службѣ твердости съ неуваженіемъ къ людямъ, энергію рядомъ съ злоупотребленіемъ власти. Не слѣдуетъ забывать, что хорошая машина работаетъ безъ шума и не изнашивается безъ пользы, а между тѣмъ, смазка для трущихся частей машины тоже, что въживость и спеходительность къ людямъ въ социальномъ строе.

Самоуваженіе и любовь къ старшимъ суть результатъ хорошаго обращенія съ служащими, которое составляетъ одно изъ самыхъ существенныхъ условий для удовлетворительной организаціи лично состава и одно способно заставить его отождествиться съ предпріятіемъ; сюда же присоединяются средства, поддерживающія и возвышающія самолюбіе, корпоративный духъ, взаимное уваженіе между служащими и все проч., что способствуетъ благоприятному складу служебныхъ отношеній.

Установленная нами нынѣ связь между явленія материальной неустойчивости различныхъ корпорацій жельзнодорожной службы и моральными элементами, обуславливающими душевную статику служащихъ, проливаетъ, какъ мы надѣемся, нѣкоторый свѣтъ на практическое значеніе соображеній болѣе подробно разработанныхъ въ нашей жельзнодорожной психологіи (1895 г.).

## ЧАСТЬ II.

### Прогностика.

Если такова патологія жельзнодорожныхъ служащихъ на русскихъ жел. дорогахъ (по сколько возможно судить объ этомъ предметѣ при наличномъ статистическомъ матеріалѣ), то прогностика болѣзни должна быть поставлена въ зависимость отъ результатовъ діагноза и отъ доступнаго болному метода леченія (*терапия*). Если же діагнозъ поставленъ правильно и выводы его неблагоприятны для болного, то, при отсутствіи врачебнаго пособия или недоступности его болному предсказанія могутъ быть лишь отрицательнаго свойства, въ особености если условія среди которыхъ находится болной не обнаруживаютъ явной тенденціи къ улучшенію. Въ этомъ отношеніи недавній переходъ мношхъ дорогъ въ казну неволью наводитъ на вопросъ: въ какой мѣрѣ ухудшилось или улучшилось положеніе лично состава этихъ дорогъ? Что касается материальнаго положенія служащихъ, то оно улучшилось въ извѣстной степени на дорогахъ слабого движенія и выручки, осталось безъ измѣненія на большинствѣ дорогъ средняго движенія и доходности, и обнаруживаетъ скорѣе всего ухудшеніе на тѣхъ дорогахъ, значительнаго движенія и доходности, хозяева которыхъ съ давнихъ поръ выказывали особую заботливость о положеніи своихъ служащихъ. На дорогахъ этой послѣдней категоріи, какъ показываетъ разсмотрѣніе статистическихъ данныхъ по отдѣльнымъ дорогамъ (къ сожалѣнію не опубликованныхъ) скорѣе всего, постепенно, но вполне замѣтно умалется элементъ устойчивости, вслѣдствіе значительной (большей частью естественной) убыли ста-

рых служащих и соответствующаго притока новых элементов, который, вслѣдствіе недостаточной его специализаціи и малой привлекательности службы, увеличиваетъ въ замѣтной степени кочевое начало въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ.

Если затѣмъ мы обратимся къ *моральнымъ* причинамъ, влияющимъ на улучшение или ухудшеніе существовавшихъ прежде условій то вѣроятно придется признать, что *никакихъ существенныхъ переменъ въ этомъ отношеніи для массы служащихъ не произошло. Выборъ* огромнаго большинства служащихъ находится по прежнему фактически въ рукахъ начальниковъ службъ, каковое условіе должно признать нормальнымъ, дисциплинарный строй по прежнему исчерпывается главнымъ образомъ системою *денежныхъ штрафовъ*, которая обнаруживаетъ нежелательную тенденцію учащенія и усугубленія; *увольненіе служащихъ по прежнему подвержено всякимъ случайностямъ*, что объясняется исключительно дефектами процессуальнаго свойства. Въ одномъ отношеніи замѣненъ прямой регрессъ, совершенно исчезли тѣ зачатки корпоративнаго духа, которые зарождались въ прежнее время, въ особенности на дорогахъ малаго протяженія, гдѣ начальство знало въ лицо всѣхъ служащихъ, и *на оборотъ*, а вмѣстѣ съ тѣмъ исчезла и та исключительная привязанность къ своей дорогѣ, полезность которой не подлежитъ сомнѣнію. Нарождается нынѣ новый элементъ служащихъ, главная мечта которыхъ заключается въ непрерывномъ переходѣ съ одной дороги на другую, по возможности ближе къ центру, отъ котораго зависитъ дарованіе тѣхъ или другихъ благъ. Въ известномъ смыслѣ можно было бы даже сказать, что *свойственная казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ доля империализма (въ смыслѣ расширеннаго отечества)* погубила *любовь къ болѣе тѣсной родинѣ*. Если къ этому присоединить исчезновеніе старыхъ (постоянныхъ) и значительный приливъ новыхъ (случайныхъ) элементовъ, то получится довольно *безотрадная картина*. Исчезла любовь къ дѣлу и возрасла любовь къ прямымъ а иногда и косвеннымъ выгодамъ, которыя могутъ доставить расположеніе тѣхъ или другихъ вліятельныхъ лицъ; значительная часть служащихъ заразилась столь известнымъ букетомъ чиновничества, распространеніе

котораго не принесетъ добра желѣзнодорожному дѣлу. Все это не обѣщаетъ ничего хорошаго въ смыслѣ упроченія желѣзнодорожной службы, въ особенности когда новое поколѣніе желѣзнодорожныхъ служащихъ, сядетъ на такъ называемые *нормальные* оклады (по исчезновеніи вмѣстѣ съ ихъ носителями существующаго нынѣ лично присвоеннаго содержанія) благодаря которому *многіе служащіе не отдаютъ себѣ еще полностью отчета въ наступающихъ, новыхъ экономическихъ условіяхъ*. Несомнѣнно что при этомъ форма *станетъ брать все болѣе и болѣе верхъ надъ сущностью и произойдетъ общее ухудшеніе всей этой отрасли желѣзнодорожной службы*— если не будетъ принято своевременно мѣръ къ *улучшенію* указанного недуга.

Необходимыя для сего средства указываетъ намъ *теорія*.

## ЧАСТЬ III.

### Терапія.

Приступая къ изложенію этой важнѣйшей части нашего изслѣдованія *необходимымъ считаемъ указать особенности избраннаго нами плана разсмотрѣнія этого обширнаго и сложнаго предмета.*

Вотъ этотъ планъ: Прежде всего мы приводимъ подлинный *текстъ проекта положенія Югозападныхъ желѣзныхъ дорогъ*, что необходимо потому, что проектъ этотъ становится впервые достояніемъ печати и что критикѣ отдѣльныхъ его положеній, неизбѣжно должно предшествовать изложеніе, заключающихся въ немъ нормъ.

Наконецъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ нами сдѣланы также извлеченія и ссылки на *правила технической эксплуатаціи* 1898 года.

*Примѣчаніе.* Относительно дѣйствующихъ на Русскихъ желѣзнодорожныхъ нормъ см. также сборники Управленія Жел. Дорогъ 1898 г. Сборникъ Н. Л. Брюля и Сборникъ В. М. Хенкина—Пермь 1894 года (къ сожалѣнію не продолженныхъ авторами до настоящаго времени (1900 г.).

Указанныя ссылки иногда сопровождаются краткими мотивами при чѣмъ какъ *текстъ проекта Югозападныхъ желѣзныхъ дорогъ*, такъ и *сказаннаго добавленія* напечатаны мелкимъ шрифтомъ. (А).

Такъ какъ проектъ Югозападныхъ желѣзныхъ дорогъ включаетъ въ себя съ одной стороны развитіе и дополненіе существующихъ нынѣ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ положеній, правилъ и инструкцій, а съ другой стороны опытъ

систематической переработки этого сложнаго, разновременнаго и разнороднаго матеріала, то, во избѣжаніе необходимости параллельнаго изложенія и *дѣйствующихъ нѣтъ на казенныхъ дорогахъ правилъ по сему предмету*, мы приводимъ *вслѣдъ за соответствующими постановленіями проекта Югозападныхъ желѣзныхъ дорогъ, главнѣйшія отступленія этого проекта отъ дѣйствующихъ нормъ*, пользуясь для сей цѣли, пояснительною запискою къ проекту. Все это избавляетъ насъ въ значительной степени отъ необходимости обзора современнаго положенія этого вопроса на русскихъ дорогахъ, что къ тому же, въ виду общеизвѣстности существующихъ у насъ нормъ, не составитъ слишкомъ ощутительнаго пробѣла нашего изслѣдованія. (Б).

Послѣ такого обзора Русскихъ нормъ мы переходимъ къ *обзору современнаго положенія вопроса на граничныхъ дорогахъ* при чемъ пользуемся преимущественно извѣстною энциклопедіею V. Röhl'я, что подразумѣвается и въ тѣхъ случаяхъ когда нами не сдѣланы особыя ссылки на источники. Обзоръ предмета мы заканчиваемъ *извлеченіями и ссылками на труды международныхъ желѣзнодорожныхъ конгрессовъ*, въ части касающейся личнаго состава желѣзнодорожныхъ служащихъ, каковой матеріалъ, по исключительному богатству заключающихся въ немъ данныхъ, по широкой постановкѣ вопросовъ и объективности рѣшеній, составляетъ источникъ обращеніе къ которому отнынѣ обязательно при всякомъ изслѣдованіи вопросовъ желѣзнодорожнаго хозяйства.

При этомъ однако историческая справедливость требуетъ сказать, что обширныя изслѣдованія различныхъ докладчиковъ по этимъ вопросамъ и обсужденіе ихъ высшимъ ареопагомъ современнаго желѣзнодорожнаго дѣла: т. е. конгрессомъ ничего не прибавили къ классическимъ изслѣдованіямъ Вебера, отчасти приведеннымъ нами уже (въ части IV глав. I нашей желѣзнодорожной психологіи 1895) по вопросамъ *цѣлесообразности, соответственности мѣстнымъ условіямъ, и нравственности желѣзнодорожныхъ управленій*.

Равнымъ образомъ мы ссылаемся на все прочее сказанное нами по этому предмету въ перечнѣ нашихъ трудовъ по вопросу

о личномъ составѣ желѣзныхъ дорогъ и въ особенности на нашу желѣзнодорожную психологію. (В).

По изложеніи этой части данныхъ, послужившихъ къ характеристикѣ существующаго положенія вещей въ Россіи и за границу и проектируемыхъ измѣненій и улучшения этой части у насъ, мы переходимъ къ *заключительнымъ выодамъ* по каждому изъ принятыхъ нами подраздѣленій, въ нѣкоторыхъ лишь случаяхъ, не совпадающихъ полностью съ системою проекта Югозападныхъ желѣзныхъ дорогъ. (Г).

Накопецъ въ общемъ заключеніи ко всему изслѣдованію сдѣланы нами нѣкоторыя обобщенія, которыя не могли быть приурочены къ отдѣльнымъ подраздѣленіямъ нашего изслѣдованія.

## ОТДѢЛЪ I.

### Организація управленія.

Вопросъ о правильной *организации управленій желѣзнодорожныхъ предпріятій* находится въ тѣсной связи съ вопросомъ *объ организациіи личнаго состава*, такъ какъ задачами, поставленными для первыхъ и способами ихъ осуществленія, опредѣляются, очевидно, и требованія, предъявляемыя относительно количества и качества личнаго состава.

Лишь въ весьма недавнее время и лишь въ видѣ опыта состоялась у насъ законодательная нормировка *центральныхъ желѣзнодорожныхъ установленій Министерства Путей Сообщенія*, независимо отъ которой на частныхъ дорогахъ дѣйствуютъ еще и уставы сихъ обществъ; что касается *мѣстныхъ установленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ*, то такія руководствуются временно *особою инструкціею, утвержденною по соглашенію Министровъ Путей Сообщенія, Финансовъ и Государственнаго Контролера* и, кромѣ того, существуютъ цѣлый рядъ отдѣльныхъ, не всегда согласованныхъ между собою, *положеній, правилъ и инструкцій*, изданныхъ или утвержденныхъ разновременно *Министромъ Пу-*

тей *Сообщения*. Наконец, на частных дорогах действуют инструкции, утвержденныя *Правлениями железнодорожных обществ*, которыми определяется, главным образом, хозяйственная компетенція управляющихъ дорогъ, начальниковъ службъ и т. п.

Общія указанія по сему предмету, какъ для казенныхъ, такъ и для частныхъ дорогъ, вошли лишь въ *правила технической эксплуатации 1898 года по предметамъ, касающимся этихъ правилъ*, и сводятся къ слѣдующему:

§ 4. Устройство упомянутыхъ въ § 3 службъ (пути, подвижного состава и тяги и движения) порядокъ опредѣленія къ должностямъ служащихъ, входящихъ въ составъ сихъ службъ, порядокъ увольненія означенныхъ служащихъ отъ должности и службы, взаимныя ихъ отношенія, *совмѣщеніе должностей*, а равно *распределеніе занятій и отдыха служащихъ*, опредѣляются начальниками желѣзныхъ дорогъ согласно съ указаніями закона и съ постановленіями и распоряженіями Министра Путей Сообщенія.

По мнѣнію Вебера, всякая разумная организація Управления должна быть: а) *цѣлесообразна*, б) *соответствена мѣстнымъ условіямъ* и в) *правственна*.

1) *Цѣлесообразность администраціи* требуетъ прежде всего устраненія того *дилетантизма*, который является отчасти продуктомъ первоначальнаго происхожденія жел. дор. предприятий какъ коммерческихъ, управляемыхъ лицами, чуждыми жел.-дорожной специальности и, наконецъ, возрѣній самихъ правительствъ, не всегда открывающихъ доступъ на высшія государственныя должности специалистамъ жел.-дор. дѣла. Не свободны также отъ упрека сами специалисты, которымъ не достаетъ общаго, преимущественно *юридическаго* образованія, мѣшаетъ занять подобающее положеніе среди руководящихъ жел.-дорожнымъ дѣломъ правительственныхъ сферъ.

Но въ тоже время нельзя не замѣтить, что отсутствіе схематизма и шаблонности на частныхъ дорогахъ, вытекающая изъ дилетантизма лицъ, входящихъ въ составъ центральной администраціи, нерѣдко создаетъ сферу, необходимую для проявленія личныхъ дарованій, существенно затрудняемаго на казенныхъ дорогахъ.

Такимъ образомъ цѣлесообразность управленія измѣряется его *организацией и качествомъ лицъ*, входящихъ въ его составъ. Заключая въ себѣ *коммерческой, административный и технической* элементы, железнодорожное дѣло нуждается въ честныхъ, энергичныхъ руководителяхъ, одинаково компетентныхъ во всѣхъ трехъ отрасляхъ. Трудность совмѣщенія этихъ качествъ въ одномъ и томъ же лицѣ заставляетъ стремиться къ созданію триумвирата, представляющаго собой требуемую комбинацію. Но коллегіальный характеръ этой формы управленія также не чуждъ нѣкоторыхъ недостатковъ и нынѣ, большей частью замѣняется единоличнымъ управленіемъ одного главнаго директора (начальника дороги или управляющаго). Послѣдняя форма, основывающаяся на концентраціи власти, къ сожалѣнію, отличается и концентраціей отвѣственности въ такой мѣрѣ, которая дѣлаетъ послѣднюю совершенно фиктивною. Весьма часто она способствуетъ развитію кумовства и рабства и болѣе личному, чѣмъ служебному, отношенію къ дѣлу; она содѣйствуетъ также укорененію всякихъ деморализующихъ началъ, а главное, постепенному умаленію служебной правды. Эти вліянія, отражающіяся на всемъ строѣ дѣла, влекутъ за собою ослабленіе дисциплины и, выгнѣсь съ тѣмъ, нарушеніе одного изъ коренныхъ условій безопасности движенія. Въ виду такого зла, контроль самихъ железнодорожныхъ правленій, или соответствующихъ имъ центральныхъ учреждений правительственныхъ дорогъ, представляется недостаточнымъ, тѣмъ болѣе, что члены этихъ коллегій на частныхъ дорогахъ, являются обыкновенно лишь представителями финансовыхъ интересовъ предприятий, чуждыми железнодорожной промышленности. Возможность текущаго живого наблюденія за дѣломъ обуславливается пребываніемъ правленія въ предѣлахъ линіи—условіемъ, какъ извѣстно, нынѣ у насъ не осуществляемымъ. Обстоятельство это исключаетъ возможность установленія и упроченія тѣсной органической связи между правленіемъ, управленіемъ дороги и служащими на линіяхъ, которая замѣняется исключительно бумажными сношеніями и формально-бездушнымъ отношеніемъ къ дѣлу и живымъ его носителямъ—железнодорожнымъ служащимъ.

Что касается выбора лиц, привлекаемых къ управленію этими сложными предпріятіями, то онъ, по мнѣнію Вебера, также, не вездѣ обставленъ, какъ слѣдуетъ; хотя центральное учрежденіе, вѣдающее путями сообщения, и оставляетъ за собою утвержденіе въ должности всѣхъ главныхъ служащихъ, какъ на казенныхъ, такъ и на частныхъ дорогахъ, но судить о качествахъ лицъ, большей частью, лишь путемъ тѣхъ же бумажныхъ сношеній. Къ тому же цензъ для занятія такихъ должностей установленъ лишь въ отношеніи техническомъ (въ тѣсномъ смыслѣ), и до сихъ поръ весьма мало вниманія обращено на служебные антецеденты назначаемыхъ лицъ. Если же всетаки во главѣ желѣзнодорожныхъ предпріятій, какъ казенныхъ, такъ и частныхъ дорогъ, стоитъ не мало свѣдующихъ и достойныхъ лицъ, то это происходитъ скорѣе всего, наперекоръ существующимъ условіямъ, въ силу закона естественнаго подбора потребныхъ элементовъ.

2) *Устройство администраціи сообразно мѣстнымъ условіямъ* является послѣдствіемъ той служебной роли, которая принадлежитъ желѣзнымъ дорогамъ въ общегосударственномъ и хозяйственномъ строѣ страны. Принципъ индивидуализаціи играетъ здѣсь первенствующую роль. Правильность этой мысли подтверждается каждый разъ когда возникаютъ попытки непосредственнаго позависыванія служебныхъ положеній, правилъ и инструкцій изъ чужихъ районовъ. Даже поражающая глазъ безпринципность организаціи иныхъ управленій является, при ближайшемъ разсмотрѣніи, патологическимъ послѣдствіемъ отраженія мѣстныхъ условий. Необыкновенно высокая степень безопасности движенія въ малыхъ государствахъ, каковы Бельгія, Саксонія, Вюртембергъ, Баденъ и др., служить, по мнѣнію нашего автора, поразительнымъ доказательствомъ вліянія строгой индивидуализаціи управленія на безопасность движенія. Она же даетъ болѣе или менѣе серьезное основаніе опасаться результатовъ сосредоточенія въ рукахъ обширнаго государства управленія казенными дорогами, въ особенности при современныхъ контрольныхъ порядкахъ, при которыхъ всѣ требованія жизни и прямыя интересы дѣла приносятся въ жертву буквѣ формальныхъ, отчасти не понятыхъ, отчасти произвольно толкуемыхъ нормъ устарѣлаго

законодательства, перѣдко совершенно не соответствующаго роду контролируемыхъ не по существу, а номинально, оборотовъ. Рѣшительный переломъ въ этомъ отношеніи замѣчается лишь въ организаціи прусскихъ казенныхъ дорогъ: совершившееся въ недавнее время преобразованіе ихъ является собою полный разрывъ со старыми традиціями, въ особенности въ контрольномъ отношеніи.

Соответственно индивидуальнымъ (большей частью экономическимъ) условіямъ должно быть организовано и раздѣленіе труда, какъ въ составѣ администраціи дороги, такъ и на линияхъ, съ соблюденіемъ при томъ слѣдующихъ главныхъ условій. Степень раздѣленія труда должна быть поставлена въ зависимость отъ интенсивности и скорости производимаго на дорогахъ движенія, отъ рода перевозокъ, и наконецъ, отъ большей или меньшей сложности его формы. Безъ всякаго сомнѣнія, благоустроенныя въ техническомъ отношеніи желѣзныя дороги грѣшатъ и въ особенности грѣшили въ прежнее время, въ этомъ отношеніи, избыткомъ специализаціи. Происходящая нынѣ на казенныхъ дорогахъ реакція, ошибочно стремящаяся переносить на большія желѣзнодорожныя предпріятія, перешедшія въ казну за послѣднее время, нормы и правила малодѣятельныхъ казенныхъ дорогъ первой формаціи, въ свое время, уступить мѣсто обратнымъ теченіямъ, до тѣхъ поръ, пока желѣзнодорожное дѣло не приметъ окончательную форму, о сущности которой, въ настоящее время, едва-ли кто догадывается.

3) *Нравственная сторона управленія* имѣетъ первостепенное вліяніе на безопасность движенія, что явствуетъ прежде всего изъ сравненія солидныхъ предпріятій съ предпріятіями сомнительнаго финалсоваго достоинства. «Управленіе несостоятельное, — говоритъ Веберъ, — безпрестанно борящееся съ замѣшательствами, съ трудомъ и кое-какъ, при помощи обмана, влачащее свое существованіе, управленіе, въ которомъ участвуютъ лица съ запятанной репутаціей и члены котораго бьются только изъ-за своего положенія, — такое управленіе никогда не можетъ обладать тѣмъ преданнымъ дѣлу, хорошимъ персоналомъ, которымъ могутъ гордиться нѣкоторыя казенныя дороги, управляемые въ истинно государственно-хозяйственномъ духѣ и тѣ

частная железнодорожная общества, которые основаны на началах честного приобретения». По мнению того же автора могла бы дисциплина, существенно необходимая железнодорожному делу, служить принципиальное недоверие и основанный на нем контроль и «контроль над контролем». Такое принципиальное недоверие умалывает человеческое достоинство, оскорбляет самолюбие и уничтожает взаимное уважение, которое, между тем, должно служить основой всякой совместной деятельности, всякой службы, если только она не должна изображать собою нечто в роде «арестантской роты» или «управы благочиния». По мнению этого автора, «опять доказывает, что систематический безразличный контроль не только не препятствует безчестности, но, напротив того, благодаря физической реакции, сам порождает злоупотребления». Влияние означенных причин нередко понижает нравственный уровень персонала, в особенности, когда периоды акционерной горячки и учредительства сменяются периодами ликвидации не состоятельных предприятий. При таких условиях, требования, предъявляемые к низшим служащим, должны быть значительно понижаемы, так как нельзя требовать правдивого отношения к делу и верности долгу, явно нарушаемых высшими слоями железнодорожной администрации. Явление это усугубляется водворяющимся на таких дорогах кумовством, при котором доступ к высшим должностям открывается только лицам, удобным начальству не в силу каких либо профессиональных соображений, а различных, более или менее темных, закулисных влияний. Честный корпоративный дух железнодорожного персонала служить точно такому же порукой высокой деловой полезности, как в офицерской корпорации, ругательством храбрости и победы. И наконец, «несдержанное слово, явная несправедливость, систематическая ложь и безстыдное кумовство угрожают безопасности движения больше, нежели несколько больших или меньших прочностей рельса и шпалы или какой-либо подобный технический недостаток».

Б. Амбразович, в вышеуказанном докладѣ говорить:

Два вещи—бюрократия и централизация—из которой неизменно которая причина и которая следствие—особенно препят-

ствуют надвигающей опасности значения моральных элементов для железнодорожных служб.

Бюрократия, где форма убивает мысль, где мысль тонет в потоке слов, не только поглощает много времени, которое могло бы найти лучшее употребление, но лишает ум в конце концов способности ко всему производительному и к практическиему труду, путем привычки к безлобной деятельности.

Крайняя централизация вместе с острым желанием расширить сферу своего воздействия, подавляет умы и принуждает их к поверхностному труду, и с другой стороны дбаает их более злыми, путем подавления всякой инициативы и всякого честолюбия исполнительных органов.

Бюрократия, как и централизация, кроме излишних расходов, вызываемых путем усложнения службы, заглушают практический смысл и восприимчивость служащих, без которых железная дорога не могут отвечать предъявляемым к ним требованиям. Къ тому же они отнимают у служащих охоту и даже возможность интересоваться успехом дела их хозяев, т. е. железнодорожных предприятий.

Бюрократия и централизация тем более опасны, что, поддерживаемы с некоторым искусством, способны выставлять на показ результаты, ослепляющие глаза тех, которые не видят сущности вещей, а лишь их блестящую поверхность. Все идет хорошо по видимости: строгий порядок царствует вездѣ, механизмы работают в совершенствѣ, финансовые результаты поразительны, хочется верить в наличность магической силы до тех пор, пока внезапная неудача не обнаруживает сразу все недостатки, пороки или ошибки, большую частью уже непоправимы.

Совершенно верно, что значительная ответственность железнодорожной службы вызывает необходимость соблюдения изысканных формальностей и известной степени централизации. Вследствие сего единообразное направление администрации представляется неизбежным; но всетаки желательно ограничить ее наименьшими пределами.

Во всяком случае надлежит принять правило: писать как можно меньше и дать надвигающее преобладание принципу личной ответственности. Къ числу вещей, малоспособных подпитать чувство чести личного состава и возмущать его честолюбие, слѣдует отнести также чрезмерность контроля.

Нижеследующія интересные общія соображения, касающіяся этого предмета, были высказаны также докладчиком по XX вопросу программы II сессии железнодорожного конгресса:

«Очевидно» говорить докладчик кавалеръ Молteni — «*что раньше чѣмъ организовать личный составъ, необходимо организовать службу, для которой предназначается этотъ составъ.* И хотя въ нѣкоторыхъ случаяхъ несомнѣнно, что организация службы была приурочена къ давнему личному составу, но ни одинъ человекъ съ здравымъ смысломъ не станетъ доказывать цѣлесообразность такого образа дѣйствій, такъ какъ личный составъ составляетъ орудіе эксплуатаціи, а не эксплуатація орудіе личнаго состава.

По этой причинѣ различія въ организаціи личнаго состава, встречаемыя на желѣзныхъ дорогахъ Европейской сѣти, суть послѣдствія различія въ организаціи, применяемой на казенныхъ и частныхъ дорогахъ разныхъ странъ».

«Несмотря на довольно значительное различіе въ системахъ управленія желѣзныхъ дорогъ» говоритъ г. Дюка въ докладѣ своемъ V сессіи желѣзнодорожнаго конгресса по вопросу XIII программы «*вездѣ существуютъ тенденціи сосредоточиванія въ одномъ мѣстѣ однородныхъ отраслей службы, что даетъ въ результатъ большее или меньшее число отдѣловъ въ зависимости отъ того, желательно-ли соединять части, имѣющія опредѣленныя точки сопряженія, или же желательно выдѣлать каждую отрасль въ отдѣльную службу.*

Въ нѣкоторыхъ государствахъ при этомъ личный составъ раздѣляется на *технической и административный.*

Вышія функціи, неисключая Начальника дороги (Управляющаго или Директора), замѣщаются либо *инженерами, либо лицами, получившими юридическое образованіе;* отсюда вытекаетъ стремленіе установить соответствующую классификацію дѣлопроизводства, точное соблюденіе которой на практикѣ однако довольно затруднительно. Если засимъ перейти къ *раздѣленію на службы,* то мы получимъ *три главнѣйшихъ* отдѣла, а именно: I. Секретаріатъ, общіе вопросы, счетоводство, кассу, личный составъ, юрисконсульство и т. д. II. Движеніе, тягу, коммерческую службу, тарифы, претензіи и службу сборовъ. III. Всѣ техническія службы, т. е. сооруженіе и содержаніе путя и зданій, подвижной составъ и мастерскія. Иногда службы движенія, тяги и мастерскихъ составляютъ одинъ отдѣлъ, тогда какъ служба коммерческая (условія пере-

возки, тарифы и претензіи) составляютъ другой отдѣлъ. При этомъ служба сборовъ и повѣрка кассъ образуютъ специальный отдѣлъ. Если же придерживаться *принципа специализаціи,* то получимъ нижеслѣдующее раздѣленіе службъ: Секретаріатъ и личный составъ, счетоводство, юрисконсульство, врачебная служба, движеніе, тяга, подвижной составъ и мастерскія, хозяйственный отдѣлъ, путь и сооруженія, тарифный отдѣлъ, служба сборовъ, претензіи и т. д.

Если разсматривать одновременно и послѣдовательно всѣ отрасли службъ, входящихъ въ составъ желѣзнодорожной администраціи, то нельзя не замѣтить, что нѣкоторые изъ нихъ *представляютъ собою естественную связь, соблюденіе которой привело бы къ слѣдующей схемѣ ихъ раздѣленія.*

1) Существуютъ службы исключительно *административнаго* характера, какъ, напримѣръ, секретаріатъ, счетоводство, касса и юрисконсульство.

2) Засимъ является совокупность службъ, которыя нуждаются въ рядѣ взаимныхъ услугъ и преслѣдуютъ общія цѣли, а потому могутъ быть сгруппированы вмѣстѣ подъ общимъ названіемъ *эксплуатационныхъ,* каковы: движеніе, коммерческая часть, претензіи, служба сборовъ, тарифы и т. д.

3) Вопросы, касающіеся *подвижного состава и тяги* вслѣдствіе требуемыхъ специальныхъ познаній, оправдываютъ учрежденіе отдѣльной службы.

4) Тоже самое имѣетъ мѣсто въ отношеніи службъ *путя и сооруженій.*

Такимъ образомъ, устрояя всѣ особыя условія тѣхъ или другихъ дорогъ, оправдывающія учрежденія отдѣльныхъ службъ, и становясь исключительно на теоретическую точку зрѣнія, можно было бы сказать, что естественнымъ раздѣленіемъ службъ (по роду ихъ) было бы нижеслѣдующее:

- 1) Общее управленіе.
- 2) Путь и сооруженія.
- 3) Подвижной составъ и тяга.
- 4) Эксплуатація.

Каждый изъ этихъ отдѣловъ можетъ подвергнуться большому или меньшему числу подраздѣленій.

Что же касается *внешних органов каждой службы*, то в принципѣ каждая служба имѣетъ своихъ мѣстныхъ органовъ, независимыхъ одна отъ другихъ и подчиненныхъ начальнику каждой службы по принадлежности.

Изъ этого видно, что организація желѣзнодорожной администраціи представляетъ собою извѣстныя разновидности въ зависимости отъ особенностей отдѣльных линій.

Если необходима извѣстная степень *децентрализаціи* на болѣе значительныхъ дорогахъ, то тѣмъ не менѣе необходимо подчинить всѣ службы какому-либо высшему органу, предоставивъ ему одному право инициативы соотвѣтственно служебному его положенію. *Самымъ же важнымъ условіемъ слѣдуетъ признавать надлежащій подборъ служащихъ и ихъ квалификацію».*

Эти выводы были одобрены общимъ собраніемъ конгресса.

Къ вопросу объ организаціи Управления принадлежатъ также вопросы *о числѣ служащихъ и о нормахъ рабочаго времени и отдыха*, тѣсно связанные съ устройствомъ различныхъ желѣзнодорожныхъ службъ, съ раздѣленіемъ труда и совмѣщеніемъ обязанностей.

Относящіяся сюда указанія правилъ технической эксплуатаціи 1898 года заключаются въ слѣдующемъ:

§ 5. Число служащихъ каждой изъ поименованныхъ службъ (Путь, подвижной составъ и тяга и движеніе) должно быть достаточнымъ для успѣшваго исполненія возложеннаго на службу дѣла.

§ 6. Норма продолжительности непрерывной службы желѣзнодорожныхъ служащихъ и ихъ отдыха опредѣляется особыми правилами, издаваемыми Министерствомъ Путей Сообщеній.

*Число служащихъ* въ разныхъ странахъ и на разныхъ дорогахъ подвержено значительнымъ колебаніямъ; оно зависитъ отъ характера и размѣра движенія и отъ условій, въ которыхъ оно производится. Подробныя статистическія свѣдѣнія по этому предмету еще не приведены въ достаточную систему и не отличаются полнотою и достоверностью.

*Нормировка рабочаго времени и отдыха* въ разныхъ государствахъ и на разныхъ дорогахъ показываетъ различіе въ возрѣвнѣяхъ и отсутствіе единообразныхъ руководящихъ началъ.

По мнѣнію комиссіи графа Баранова, всякое опредѣленіе общихъ для всѣхъ дорогъ численныхъ нормъ служащихъ или,

общихъ нормъ времени безсмѣнной службы невозможно вслѣдствіе того, что наши дороги находятся въ различныхъ климатическихъ условіяхъ, личный персоналъ комплектуется изъ разныхъ народностей, степень способности которыхъ весьма различна, количество движенія на дорогахъ неравнообразно, искусственные и механическія приспособленія разнообразны и т. д. Если обратить вниманіе на это различіе условій, на основаніи которыхъ только и возможно опредѣленіе упомянутыхъ нормъ, то станетъ очевиднымъ, что правящія нормы количества служащихъ или нормы времени безсмѣнной службы могутъ быть выработаны только практикой, а не общія для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, а отдѣльныя для каждой дороги, въ зависимости отъ ея индивидуальности.

Кромѣ того, комиссія не могла не отмѣтить обнаруженный изслѣдованіемъ фактъ, что не только указанное обобщеніе нормъ числа служащихъ, но и всякія вообще обобщенія скорѣе всего влекутъ за собою только непроеизводительное производство расходовъ. Посему, не признавая возможнымъ установить какую-либо общую для всѣхъ дорогъ численную норму служебнаго персонала или безсмѣнной службы, комиссія находила, однако, необходимымъ коснуться этого вопроса въ проектированномъ законопроектѣ и полагала, что численныя нормы съ наибольшей пользою для дѣла должны быть *замѣнены условіями, на основаніи которыхъ администрація дороги могла бы дѣлать расчетъ потребнаго ей личнаго персонала.* Условія эти, по мнѣнію комиссіи, должны имѣть въ виду, во-первыхъ, то, что продолжительность занятій каждаго отдѣльнаго лица не должна доводить его до такого утомленія, которое бы мѣшало правильному исполненію службы или вредно отзывалось на его здоровьѣ; во-вторыхъ, что порученіе нѣсколькихъ обязанностей, одному и тому же лицу возможно въ томъ лишь случаѣ, когда исполненіе одной которой-либо изъ нихъ не будетъ препятствовать исполненію другой.

Желѣзнодорожному міру извѣстно, насколько эти благоразумныя софты предавались забвенію, тотчасъ же, по закрытіи комиссіи графа Э. Т. Баранова, которое совпало съ изданіемъ новыхъ техническихъ правилъ содержанія пути, сооруже-

ний и жел.-дорожного движения, обильно дополненных рядом циркуляров, вызвавших значительный рост бесполезных расходов эксплуатации и задержавших, без всякого сомнения, возвышение заработной платы этих разрядов служащих. Такое воздействие на жел.-дорожные общества встряло, как известно, лишь слабые протесты одиноких оппонентов, заглушенные командными словами всеильных сторонников технического обустройства и, только в начале 90 годов, оказалась неизбежная реакция, вызвавшая коренное изменение соответствующих норм в проектах новых правил содержания пути, подвижного состава и движения.

Вообще нужно заметить, что для служащих на линиях продолжительность службы, смены и отдыха, весьма различна в зависимости от рода службы и, в новейшее время, законодательно регламентирована, больше или меньше точно, законом. Самый употребительный способ заключается в установлении особых норм компенсации рабочего времени и отдыха для двух групп линейных служащих *стационарных* и *подвижных*, причем сроки компенсации для первой группы меньше, а для второй больше, продолжительность отдыха в чужом депо по возможности меньшая, отношение же рабочего времени и отдыха за компенсационный период равно 100 : 100 - 50 : 100. Наибольшая продолжительность службы доходит до 24 часов, наименьший отдых — до 3-х. Неизбежное нарушение этих норм обуславливается колебаниями движения и неустрашимыми случаями нарушения его правильности.

Сь вопросом о числѣ служащихъ, рабочемъ времени и отдыха, в тѣснѣйшей связи состоитъ вопросъ о *персонуальности, физическомъ, интеллектуальномъ и эмоциональномъ*, превосходно разработанный въ докладѣ А. А. Вырубова одному изъ недавнихъ съѣздовъ желѣзно-дорожныхъ врачей.

Относительно отдѣльныхъ Государствъ приведемъ слѣдующія данныя:

1. *Пруссія.* 24 Декабря 1897 года въ Пруссіи введены новыя правила, которыя весьма удачно регламентируютъ рабочее время и отдыхъ для станціонныхъ служащихъ, для путевой стражи и для поѣздной и паровозной прислуги, соот-

вѣтственно условіямъ движения I) интенсивнаго, II) нормальнаго и III) экстенсивнаго.

Продолжительность рабочего времени составляетъ:

	Средняя.			Наибольшая.		
	I.	II.	III.	I.	II.	III.
Станционная служба . . . . .	8	12	—	10	14	16
Путевая стража . . . . .	—	—	—	14	14	16
Поѣздная прислуга . . . . .	—	11	—	—	16	—
Паровозная прислуга . . . . .	—	10	11	—	16	—

Каждому служащему предоставляются дни совершенно свободные (24 час.) в течение каждого мѣсяца, кромѣ второстепенныхъ дорогъ, на которыхъ число свободныхъ дней можетъ быть сокращено до одного.

1. Время службы обнимаетъ собою все время между двумя періодами отдыха.

2. Отдыхомъ считаются промежутки:

а) для станционной службы и путевой стражи — не меньше 8 часовъ.

б) для поѣздной и паровозной службы не — меньше 6 часовъ въ своемъ депо и не меньше 8 часовъ въ чужомъ депо.

3) Никто изъ служащихъ не можетъ имѣть къ ряду больше 7 дней ночной службы.

Мѣра эта, хотя и вызываетъ немаловажные расходы на желѣзныхъ дорогахъ но отличается достаточною эластичностью и напоминаетъ въ значительной степени формулу, принятую коммисією Дѣйствительнаго Статскаго Совѣтника Петровскаго, для службы движения русскихъ жел. дорогъ.

2. *Франція.* 11 Ноября 1899 года Министромъ публичныхъ работъ Франціи установлена норма рабочего времени и отдыха для паровозной и поѣздной службы, во многихъ отношеніяхъ напоминающая нормы Прусскихъ дорогъ.

3. *Англія.* Изъ рапортовъ Board of trade за 1894—1895 г.г. видно, что наибольшій рабочий день 12 часовъ и что большая часть недоразумѣній между служащими и обществами устраняется путемъ компромиса. Въ будущемъ предположено эту цифру довести до 10 и даже до 8 часовъ.

Очень характерно разногласіе между воззрѣніями самихъ служащихъ по поводу жалобъ, подаваемыхъ отдѣльными лицами или группами служащихъ Министру торговли, а также значеніе существующаго въ Англіи обычая оплачивать сверхъ урочные часы работы, въ особенности для паровозной прислуги.

4. *Россія.* Издаанныя Министерствомъ Путей Сообщенія въ разное время нормы рабочего времени и отдыха до сихъ поръ недостаточно объединены въ смыслѣ надлежащей ихъ *компенсаци*, что объясняется, въ значительной степени, крайнимъ разнообразіемъ условій движенія на разныхъ дорогахъ, ихъ финансовымъ положеніемъ и различіемъ въ воззрѣніяхъ руководящихъ органовъ, при отсутствіи тѣхъ общихъ указаній закона и распоряженій Министерства Путей Сообщенія, необходимость которыхъ предусматривается § 4 Правилъ технической эксплуатации.

*Заключеніе.* Предстоящее въ близкомъ будущемъ завершеніе недавнихъ преобразованій учрежденій Министерства Путей Сообщенія, а именно законодательная нормировка круга дѣйствія, правъ и обязанностей мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ управленій (хотя бы однихъ лишь казенныхъ дорогъ) представить удобный случай для осуществленія на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ указанныхъ выше началъ *цѣлесообразности, соотвѣтственности мѣстныхъ условій и нравственности*, при отсутствіи которыхъ всѣ попытки реорганизации личнаго состава лишены реальной почвы. Если нельзя предполагать, что при предстоящей организациі мѣстныхъ управленій существенно измѣнится усвоенная съ давнихъ поръ схема раздѣленія различныхъ службъ и ихъ органовъ, то тѣмъ не менѣе, умѣстно будетъ подвергнуть пересмотру вновь *соотношеніе этихъ службъ и группировку таковыхъ* въ зависимости отъ преобладающаго ихъ *административнаго или техническаго* характера, придать этимъ службамъ воз-

можно большую самостоятельность и строго разграничить *кругъ дѣйствій распорядительныхъ и контрольныхъ органовъ*, устранить изъ проектируемыхъ нормъ все то, что затруднило бы, безъ существенной необходимости, *тѣсное приспособленіе администраціи и ея органовъ къ особенностямъ отдѣльныхъ дорогъ.*

Если указанныхъ мѣръ достаточно будетъ для осуществленія на дѣлѣ началъ *цѣлесообразности и соотвѣтственности управленія мѣстными условіямъ*, то въ видахъ обезпеченія третьяго изъ указанныхъ началъ, начала *нравственности*, необходимо по меньшей мѣрѣ, установить нормы *подбора служащихъ, ихъ обязанностей, отвѣтственности и правъ* и, наконецъ, *условій прекращенія ими службы.*

## ОТДѢЛЪ II.

### Организациа личнаго состава.

#### Глава I. Общія положенія.

А. Проектъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. § 1. Положеніе о служащихъ на Юго-Западныхъ жел. дорогахъ представляетъ собою совокупность правилъ опредѣляющихъ: а) *условія и порядокъ поступленія на жел.-дорожную службу и перемѣщенія съ одной должности на другую*, б) *обязанности, отвѣтственность и права служащихъ на дорогахъ* и в) *условія прекращенія ими службы.* § 4. Дѣйствіе настоящаго положенія распространяется на всѣхъ, какъ *постоянныхъ*, такъ и *временныхъ* служащихъ на Юго-Западныхъ жел. дорогахъ. § 5. Настоящее положеніе можетъ быть измѣнено и дополнено въ порядкѣ его утвержденія, причемъ измѣненія и дополненія въ виду ограниченія или уменьшенія правъ служащихъ, объявляются за два мѣнца до срока введенія ихъ въ дѣйствіе.

Б. Отношеніе проекта Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ къ существующимъ нормамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. На огромномъ большинствѣ нашихъ жел. дорогъ правила, опредѣляющія обязанности, отвѣтственность и права жел. до-

рожных служащих не кодифицированы и разбросаны в отдельных положениях, правилах и инструкциях, заключающих в себя большей частью ряд устаревших норм, лишенных единства руководящей нити и при том не обеспечивающих ни надлежащего подбора служащих, ни личности и службы жел. дорожных агентов. Очевидно, что значительная децентрализация, свойственная казенному жел.-дорожному хозяйству в вопросах административных, усугубляет положение служащих на этих дорогах при отсутствии норм, определяющих юридическое и экономическое положение жел.-дорожных служащих.

В. Современное положение вопроса за границей. На всех почти заграничных дорогах организация личного состава нормирована или общим законом, или специальными положениями, правилами и инструкциями, определяющими во всей подробности условия и порядок поступления на железнодорожную службу и перемещения с одной должности на другую, обязанности и права служащих, а равно и условия прекращения ими службы. При этом как общий принцип устраняется возможность одностороннего нарушения благоприобретенных прав служащих, как одно из более существенных условий обеспечивающих устойчивость самой службы.

Г. Заключение. Из этого видно, что вышеприведенные постановления проекта не вызывают особых замечаний за исключением § 5 проекта в силу которого допускается ограничение и уменьшение дарованных служащим прав под единственным условием объявления о том за два месяца до срока введения в действие новой нормы. Положение это нуждается в более подробном выяснении в устранение предположения о возможности произвольного поражения прав служащих, которое очевидно не могло быть в виду составителей проекта.

## Глава II. Классификация служащих.

А. Проект Юго-Западных желѣзных дорог. § 2. Служащие на Юго-Западных желѣзных дорогах разделяются на

постоянных и временных. § 3. Постоянными служащими считаются лица, состоящие на Государственной службе и из несостоящих тѣ, которые непрерывно прослужили на Юго-Западных жел. дор. не менее двух лѣтъ; временными все остальные служащие на дорогах. § 57. Правом поступления на действительную Государственную службу по М. П. С. пользуются служащие, занимающие должности поименованные в приложенном къ настоящему положению спискѣ, если они удовлетворяют условиям тома III Св. Зак., а также лица, переходящие на службу дорогъ из других ведомствъ, въ коихъ они состояли уже на Государственной службѣ. § 58. При опредѣленіи въ Государственную службу, лица, имѣющія право вступить въ такую, представляются через свое начальство при прошеніи на имя Начальника дорогъ: а) собственноручно, написанное, по установленной формѣ, прошеніи на Высочайшее Имя, б) метрическое свидѣтельство о рожденіи, в) удостовѣреніе о происхожденіи, г) документъ объ отбытіи воинской повинности или объ освобожденіи отъ таковой, д) аттестатъ учебнаго заведенія, въ которомъ они окончили курсъ или удостовѣреніе о научномъ ихъ образованіи. Если лица эти опредѣляются изъ отставки, то взамѣтъ перечисленныхъ выше документовъ, они представляютъ аттестатъ о прежней ихъ службѣ. § 59. Опредѣленіе железнодорожныхъ служащихъ въ государственную службу производится по представленію Начальника желѣзныхъ дорогъ открытых для общаго пользованія, приказомъ Министра Путей Сообщенія. Поречень должностей, съ занятіемъ которыхъ служащие на дорогахъ пріобрѣтаютъ право на поступленіе въ государственную службу, при условіи удовлетворенія установленнымъ для этого требованіямъ III т. св. зак. Въ управленіи дорогъ: 1. Начальники службъ, отдѣловъ и частей Управленія. 2. Помощники ихъ. 3. Главный бухгалтеръ и бухгалтеры службъ, отдѣловъ и частей. 4. Помощники ихъ. 5. Завѣдующіе отдѣленіями службъ и казначейства и помощники тѣхъ и другихъ. 6) Секретари службъ, столоначальники, делопроизводители и ихъ помощники. 7. Репортеры: типъ, движенія, матеріальной службы, вѣсовъ, коммисіонныхъ операцій, станціоннаго счетоводства и помощники ихъ. 8. Коммерческіе агенты. 9. Счетоводы, регистраторы, архивариусы, конторщики, чертежники, получающіе оклады жалованья не ниже 600 р. въ годъ. 10. Агенты для порученій по вопросамъ спеціализацій вагоновъ и агенты для командировокъ на станціи чужихъ дорогъ. 11. Завѣдующій мастерскою службы движенія. 12. Завѣдующій химической лабораторіей. 13. Лаборанты и химики. 14. Врачи и фельдшера. На линіи: 1. Начальники отдѣленій по службамъ пути и

движений. 2. Начальники мастерских и их помощники. 3. Завѣдывающіе мастерскими и их помощники. 4. Мастера цеховъ и их помощники. 5. Начальники участковъ пути и тяги и их помощники. 6. Начальники депо и их помощники. 7. Машинисты и их помощники (тѣ и другіе изъ окончившихъ техническія училища). 8. Дѣлопроизводители конторъ въ отдѣленіяхъ на линіи. 9. Завѣдующіе поѣздной прислугой. 10. Начальники станцій и разъѣздовъ и помощники ихъ. 11. Запасные агенты. 12. Кассиры всѣхъ кассъ. 13. Смотрители дворовъ и помощники ихъ. 14. Агенты по передачѣ грузовъ и помощники ихъ. 15. Бухгалтеры, помощники ихъ, счетоводы и конторщики при окладѣ содержанія отъ 600 р. и выше. 16. Завѣдующіе складами, помощники ихъ и смотрители магазиновъ, и 17. Врачи и фельдшера.

Б. Отношеніе проекта Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ къ существующимъ нормамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. §§ 2 и 3. Проектъ положенія дѣлится всѣхъ служащихъ на дорогахъ на двѣ категории — на постоянныхъ и временныхъ и, такимъ образомъ, отступаетъ отъ нынѣ существующаго дѣленія служащихъ на штатныхъ и нештатныхъ. «Это отступленіе», гласитъ пояснительная записка, «объясняется тѣмъ, что примѣненіе къ желѣзнодорожнымъ служащимъ понятія о штатныхъ и нештатныхъ должностяхъ является дѣломъ крайне труднымъ и поэтому гораздо цѣлесообразнѣе было бы принять въ соображеніе при установленіи извѣстныхъ правъ не смѣтная росписанія, а извѣстное число лѣтъ службы».

§ 57. «Предоставляемое настоящимъ § право», гласитъ пояснительная записка, «въ настоящее время по отношенію къ мелкимъ должностямъ, является, конечно, однимъ лашъ пожеланіемъ».

В. Современное положеніе вопроса заграничей. «Желѣзнодорожные служащіе», говоритъ Röll въ энциклопедіи желѣзныхъ дорогъ, томъ I, стр. 216 — это такого рода лица, которыя посвящаютъ свое рабочее время большей частью исключительно какому либо желѣзнодорожному предпріятію за извѣстное вознагражденіе и подчиняются, въ отношеніи порядка исполненія этой работы дисциплинарной власти желѣзнодорожнаго управленія; служащими въ этомъ смыслѣ считаются всѣ служащіе и рабочіе, состоящіе какъ на поденной, такъ и на сдѣльной платѣ.

Къ числу служащихъ въ тѣсномъ смыслѣ, могутъ быть не причисляемы такія лица, которыя обязываются исполнять

извѣстныя обязанности въ отношеніи желѣзнодорожной администраціи (врачи, юристы и другіе специалисты) безъ подчиненія дисциплинарной власти управленій желѣзныхъ дорогъ и безъ обязанности одновременнаго прекращенія постороннихъ занятій.

Какъ на казенныхъ, такъ и на частныхъ дорогахъ принято дѣленіе служащихъ на *служащихъ* въ тѣсномъ смыслѣ и *рабочихъ*. На нѣкоторыхъ дорогахъ (*Австріи*) различаютъ кромѣ того между старшими и младшими служащими, прислугою и т. п.

Служебное положеніе лицъ, служащихъ на казенныхъ дорогахъ опредѣляется нормами какъ публичнаго — такъ и частнаго права. Первое касается лицъ, состоящихъ на Государственной службѣ, второе — служащихъ по найму. Къ *первой категории* принадлежатъ въ Пруссіи: 1) штатные служащіе, т. е. всѣ лица, занимающія штатныя должности, 2) нѣкоторыя категории служащихъ, хотя бы занимающихъ нештатныя мѣста, но состояція кандидатами для занятія штатныхъ должностей.

Ко *второй категории* на Прусскихъ дорогахъ принадлежатъ: 1) младшіе служащіе не предназначенные для занятія въ будущемъ, высшихъ (штатныхъ) должностей, 2) временно служащіе той же категоріи, 3) женщины.

Въ *Баваріи* различаютъ лицъ, состоящихъ на Государственной службѣ и лицъ служащихъ по найму; въ *Саксоніи* всѣ служащіе (кромѣ рабочихъ) состоятъ на Государственной службѣ, тоже самое въ *Виртембергѣ*, *Бавенъ* и *Бельгійи*. Въ *Австріи* же различаютъ между служащими старшими и младшими, поденными и прислугою, причемъ служащіе не зачисляются на Государственную службу, хотя пользуются нѣкоторыми правами этой службы. Юридическое положеніе рабочихъ всегда одинаково какъ на казенныхъ, такъ и на частныхъ дорогахъ.

Кромѣ того, какъ на казенныхъ, такъ и на частныхъ дорогахъ различаютъ между старшими, средними и младшими служащими. Къ первой категоріи принадлежатъ лица, которымъ предоставлено занятіе самостоятельныхъ и ответственныхъ должностей въ управленіи дороги.

На французских дорогах служащие раздѣляются на служащихъ и рабочихъ и первые кромѣ того, на постоянныхъ (agents commissionés) и временныхъ (agents en regie). Первые суть постоянные служащие и могутъ быть увольняемы лишь за преступленія и проступки по должности, вторые — по мѣрѣ надобности; это впрочемъ составляетъ исключеніе и служащіе второй категоріи, если не достигли еще 30-лѣтняго возраста, не рѣдко зачисляются въ категорію постоянныхъ (commissionés). Всѣ прочіе служащіе считаются временными. Нѣчто подобное существуетъ въ Бельгіи и Швейцаріи.

«Однимъ изъ весьма существенныхъ вопросовъ», говоритъ докладчикъ по вопросу XXI, III сессіи *международнаго конгресса* Молтени «представляется раздѣленіе всѣхъ вообще служащихъ и рабочихъ (какъ мужчинъ, такъ и женщинъ) на постоянныхъ и временныхъ, или штатныхъ и нештатныхъ. Понятія эти, казалось бы, совпадаютъ во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда штаты разсчитаны на среднюю (годовую) потребность — при случайномъ же увеличеніи движенія недостатокъ восполняется наймомъ временныхъ и, слѣдовательно, нештатныхъ служащихъ. По мнѣнію весьма авторитетныхъ лицъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ всѣ не особо квалифицированныя должности, выполняющія при томъ почти исключительно механическія функціи (такъ называемый unskilled labour) должны быть замѣщаемы одними лишь временными или нештатными служащими. Это мнѣніе имѣетъ и своихъ противниковъ, такъ какъ всякое ослабленіе служебнаго союза введеніемъ института временныхъ и нештатныхъ служащихъ ухудшаетъ и условія труда, вслѣдствіе меньшей привлеченности службъ».

Г. Заключение. Принятое проектомъ Юго-Западныхъ жел. дорогъ раздѣленіе служащихъ и рабочихъ на постоянныхъ и временныхъ не вызываетъ особыхъ возраженій по существу дѣла.

Въ формальномъ же отношеніи (по крайней мѣрѣ на казенныхъ дорогахъ) служащіе и рабочіе въ виду недавняго разъясненія Сената (23 февраля 1895 г. № 2313) должны быть раздѣлены на штатныхъ и нештатныхъ исключительно въ зависимости отъ того получаютъ ли таковыя содержаніе по штатнымъ росписаніямъ или нѣтъ, при чемъ по мнѣнію

Сената безразлично утверждены ли желѣзнодорожные штаты въ законодательномъ порядкѣ или Министрами въ силу предоставленныхъ имъ полномочій. Вопросъ этотъ имѣетъ важное юридическое значеніе, такъ какъ въ силу устава о службѣ гражданской, всѣ лица, состоящіа на Государственной службѣ и занимающія штатныя (хотя бы не классныя) должности, должны пользоваться всѣми правами Государственной службъ. Это совершенно безспорное положеніе до сихъ поръ применялось Министерствомъ Путей Сообщенія исключительно только къ инженерамъ, а не къ прочимъ гражданскимъ чиновникамъ, состоящимъ на Государственной службѣ и занимающимъ штатныя должности, въ очевидное нарушеніе служебныхъ правъ этихъ лицъ, привлекаемыхъ въ тоже время, на общемъ основаніи къ взносамъ въ пользу пенсійной и инвалидной кассъ и т. п.

Что касается принятія служащихъ на Государственную службу, то таковое слѣдовало бы ограничить одними органами, имѣющими руководящее и инспекторское, но не исполнительное значеніе. Съ этой точки зрѣнія достаточно было бы зачислять на Государственную службу кромѣ Начальниковъ дорогъ, службъ и частей (центральныхъ и мѣстныхъ) и ихъ помощниковъ, ревизоровъ и контролеровъ всѣхъ наименованій, если они несутъ обязанности фактической повѣрки, и наконецъ Начальниковъ стаций и ихъ помощниковъ конечно, лишь при условіи удовлетворенія ими всѣмъ требуемымъ условіямъ и съ предоставленіемъ имъ полностью всѣхъ правъ службъ. Всѣмъ же прочимъ *техническимъ* должностямъ должны быть предоставлены права желѣзнодорожной полицейской службъ.

### Глава III. Цензъ и квалификація служащихъ.

А. Проектъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. § 6. Вспѣшій, желающій занять какую-нибудь должность на Юго-Западныхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, долженъ удовлетворять изложеннымъ въ §§ 7—14 общимъ требованіямъ. § 7. Лица, поступающія на желѣзнодорожную службу, должны быть обязательно русскими подданными. § 8. Поступающіе на желѣзнодорожную

службу на технических должности, въ отношеніи возраста и здоровья, должны удовлетворять условіямъ § 8 Правилъ технической эксплуатаціи. Поступающіе на прочія должности должны быть не моложе 16-ти лѣтъ и не имѣть физическихъ недостатковъ и болѣзненного состоянія, которые препятствовали бы исполненію ими служебныхъ обязанностей. Кромѣ того, не принимаются на всѣ безъ исключенія должности лица, старше 40-лѣтняго возраста.

*Примѣчаніе 1.* Въ исключительныхъ случаяхъ начальнику дорогъ предоставляется право разрѣшать пріемъ лицъ старше 40 лѣтъ.

*Примѣчаніе 2.* Освидѣтельствованіе тѣлосложенія и состоянія здоровья поступающихъ на службу производится врачами дорогъ, на основаніи особыхъ правилъ. § 9. Лица женскаго пола, преимущественно изъ вдовъ и сиротъ бывшихъ служащихъ и изъ дочерей служащихъ, находящихся на службѣ, могутъ быть допускаемы къ занятію слѣдующихъ должностей въ Управленіи и на линіи Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ: журналистовъ, конторщиковъ, переписчиковъ, счетоводовъ, чертежниковъ, билетныхъ кассировъ, телеграфистовъ, учительницъ, бібліотечарей, врачей, фельдшерницъ, акушерокъ, а равно переѣздныхъ сторожихъ на линіи, горничныхъ, прачекъ и т. п. Число лицъ женскаго пола не можетъ быть болѣе 20% общаго числа служащихъ по указаннымъ выше должностямъ въ каждомъ изъ отдѣленій службъ, а въ отдѣленіяхъ статистики не болѣе 30% должности же фельдшерницъ, акушерокъ, переѣздныхъ сторожихъ, горничныхъ и прачекъ замѣщаются по числу имѣющихся свободныхъ мѣстъ.

*Примѣчаніе.* Замѣщеніе должностей телеграфистовъ при телеграфахъ жел. дорогъ лицами женскаго пола производится на основаніи особыхъ правилъ. § 10. Поступающій на службу долженъ свободно владѣть русскимъ языкомъ и обладать общимъ и специальнымъ образованіемъ, необходимымъ для занятія данной должности. *Примѣчаніе.* Къ занятію низшихъ должностей, напр. сторожей, ремонтныхъ рабочихъ и т. п., допускаются, какъ исключеніе, и неграмотные. § 11. Лица, получившіе высшее образованіе, при опредѣленіи на службу, пользуются преимуществами предъ другими. § 12. Всѣ лица, опредѣляемые на службу, подвергаются, на основаніи особаго положенія, испытаніямъ въ знаніи специальныхъ правилъ желѣзнодорожной службы, а также въ теоретическихъ и практическихъ знаніяхъ, необходимыхъ для исполненія принимаемыхъ ими на себя обязанностей.

*Примѣчаніе.* Отъ теоретическихъ испытаній освобождаются лица, окончившіе курсъ въ соответственныхъ высшихъ учебныхъ заведеніяхъ. § 13. Каждый, поступающій на службу, долженъ имѣть законный и не просроченный видъ на жительство. § 14. Не могутъ быть принимаемы на службу: а) лица, признанныя по суду несостоятельными и опороченными, б) уволенные отъ службы на дорогахъ за особенные проступки и упущенія и в) не выдержав-

шія указаннаго въ § 12 испытанія. *Примѣчаніе.* Лица, указанныя въ п. б § 14, а также уволенные отъ службы вѣлѣдствіе признанія ихъ судомъ виновными въ желѣзнодорожныхъ происшествіяхъ и несчастныхъ случаяхъ, и отбывшіи наказаніе, могутъ быть опредѣляемы на службу лишь въ исключительныхъ случаяхъ, съ особаго каждый разъ разрѣшенія вышшняго дорога.

Б. Отношеніе проекта Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ къ существующимъ нормамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Еще Коммиссія гр. Баранова констатировала, что обществу жел. дорогъ и ихъ распорядительные органы не всегда руководствовались въ назначеніяхъ на подвѣдомственныхъ имъ должностей познаніями и практикой лицъ, предлагаемыхъ къ замѣщенію открывающихся вакансій. Большой частью они не считали себя обязанными *соблюдать*, при назначеніи на должности, *постепенность перехода изъ низшихъ должностей на высшія* и часто лица, вовсе не бывшія въ желѣзнодорожной службѣ, назначались прямо на такія высшія должности желѣзнодорожной администраціи, отъ которыхъ зависить руководство дѣйствіями низшихъ служащихъ, касающимися безопасности движенія. По мнѣнію коммиссіи, эти столь невыгодные для дѣла порядки могли быть устранены только точнымъ опредѣленіемъ въ законѣ условій, которымъ должны отвѣчать лица, принимаемая на желѣзнодорожную службу. Придавая этому условію особенную важность, коммиссія полагала вмѣстѣ съ тѣмъ, что исполненіе сего возможно въ томъ лишь случаѣ, если правленія и вообще администрація жел. дорогъ, при выборѣ лицъ для замѣщенія высшихъ должностей, не будутъ находиться на подѣ чьимъ давленіемъ. Всякое въ этомъ случаѣ давленіе, особенно когда оно истекаетъ отъ такихъ органовъ, которые не несутъ никакой прямой отвѣтственности по закону за неудачнаго назначенія, должно быть устранено совершенно. Обеспеченіе же благонадежности служащихъ, въ смыслѣ знанія дѣла, коммиссія видѣла единственно въ существующемъ уже законѣ объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за несчастные случаи при эксплуатаціи (25 января 1878 года) и въ установленіи правила о томъ, что всякая высшая должность можетъ быть занята не прежде и не иначе, какъ по прослуженіи на предшествующихъ низшихъ должностяхъ болѣе или менѣе про-

должительного срока—стаж—определенного высшимъ желѣзнодорожнымъ совѣтомъ.

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

1) Желѣзныя дороги представляютъ собой, дѣло государственной важности, особенно въ виду ихъ большаго значенія для военныхъ цѣлей. Желѣзнодорожнымъ служащимъ весьма нѣрѣдко, преимущественно въ военное или предшествующее ему время, ввѣряются такія мѣропріятія правительства, которые известное время должны оставаться въ тайнѣ. Въ виду сего коммиссія признала безусловно необходимымъ, чтобы желѣзнодорожные служащіе были изъ русскихъ подданныхъ. Настоящее требованіе по мнѣнію коммиссіи вполне исполнимо, такъ какъ въ послѣднее двадцатипятилѣтіе наша желѣзнодорожная практика выработала уже изъ русскихъ подданныхъ весьма достаточное количество дѣятелей по всѣмъ отраслямъ службы, и потому нѣтъ основаній оставлять въ силѣ данное прежде желѣзнодорожнымъ обществамъ право замѣщать нѣкоторыя должности иностранцами.

2) Такъ какъ отъ лицъ, назначаемыхъ на низшія должности, требуется, кромѣ должныхъ познаній, еще и присутствіе духа и безстрашіе, необходимыя во многихъ случаяхъ, то пригоднымъ для сего элементомъ могутъ быть нижніе воинскіе чины. Такой контингентъ лицъ будетъ особенно важенъ въ дѣлѣ успѣшнаго отправленія желѣзнодорожной службы, такъ какъ служба эта во многомъ зависитъ отъ степени дисциплинированности служащихъ. Въ виду этихъ двухъ важныхъ обстоятельствъ, а также и того, что нѣкоторымъ низшимъ должностямъ желѣзнодорожной службы предполагалось присвоить полицейскія обязанности, коммиссія признала, что низшія должности по желѣзнодорожной службѣ слѣдуетъ замѣщать преимущественно запасными воинскими чинами.

3) Въ виду того, что для исполненія нѣкоторыхъ обязанностей желѣзнодорожной службы требуется физическая сила, быстрота въ движеніяхъ, полная исправность органовъ слуха и зрѣнія и вообще здоровье, то определеніе на такія должности должно быть обусловлено медицинскимъ освидѣтельствованіемъ, а пребываніе должно быть ограничено известнымъ возрастомъ.

4) Къ определенію женщинъ на нѣкоторыя должности желѣзнодорожной службы коммиссія не находила препятствій, какъ въ виду неоднократныхъ ходатайствъ о томъ желѣзнодорожныхъ обществъ, такъ и вслѣдствіе доказанной на опытѣ пригодности женщинъ въ тѣхъ должностяхъ, которая имъ предоставлялись до сего времени.

Опредѣливъ такимъ образомъ условія, которыми должно руководствоваться при назначеніи на желѣзнодорожныя должности для обезпеченія за назначаемыми необходимыхъ знаній и качествъ, коммиссія полагала, что засимъ выборъ и окончательное назначеніе служащихъ должны находиться въ исключительномъ распоряженіи и на отвѣтственности правленій и тѣхъ высшихъ лицъ администраціи, которая для сего будутъ уполномочены правленіями. Изъ сего исключаются только управляющей дорогомъ, его замѣстители и начальники службъ, которые, хотя и должны избираться также правленіями, но не иначе какъ съ утвержденія Министра путей сообщенія, по соглашенію съ Министромъ внутреннихъ дѣлъ. Такое утвержденіе является необходимымъ, по мнѣнію коммиссіи, главнымъ образомъ для обезпеченія политической благонадежности означенныхъ должностныхъ лицъ, въ виду предполагаемаго возложенія на нихъ полицейскихъ обязанностей. вмѣстѣ съ этимъ вслѣдствіе того, что при назначеніи на должности необходимо будетъ руководствоваться главнымъ образомъ прохожденіемъ предшествующей службы, коммиссія предположила вести всѣмъ служащимъ на желѣзныхъ дорогахъ послужные списки.

Какъ извѣстно, нѣкоторыя изъ мѣръ, намѣченныхъ коммиссіей графа Баранова, осуществлены нынѣ на казенныхъ дорогахъ, въ смыслѣ предоставленія начальникамъ ихъ болѣе или менѣе значительной инициативы и права замѣщенія всѣхъ должностей, въ отношеніи же всѣхъ вообще дорогъ (въ томъ числѣ и частныхъ) правомъ М. П. С. утверждать служащихъ во всѣхъ главныхъ и даже второстепенныхъ должностяхъ. Вопросъ же о цензѣ и квалификаціи (кромѣ техническихъ должностей), а равно и постепенности прохожденія должностей, о правахъ и обязанностяхъ служащихъ остается, по прежнему, безъ разрѣшенія къ вѣщему ущербу для дѣла.

Въ частности, по поводу приведенныхъ выше постановленийъ проекта Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ замѣтимъ слѣдующее:

§ 8. Въ этомъ § сдѣланы отступленія отъ § 8 правилъ технической эксплуатаціи 1898 г., коими предѣльный возрастъ для поступленія на службу устанавливается въ 50 лѣтъ. Этотъ возрастъ, по указанію пояснительной записки проекта, долженъ быть признанъ слишкомъ высокимъ, что подтверждается примѣромъ Юго-Западныхъ дорогъ. Поэтому проектъ предлагаетъ предѣльный 40-лѣтній возрастъ, съ тѣмъ, что исключенія могутъ быть допущены съ разрѣшенія Начальника дорогъ.

В. Современное положеніе вопроса заграничей. «Условія поступленія на службу», говоритъ Roll въ энциклопедіи желѣзнодорожнаго дѣла», представляютъ большое разнообразіе, хотя сходны въ предѣлахъ дорогъ каждой страны въ отдѣльности. Прежде всего на всѣхъ континентальныхъ дорогахъ (западной Европы) требуется выполненіе слѣдующихъ условий:

1. Подданство той страны, на жел.-дорожную службу которой поступаетъ кандидатъ, хотя и въ этомъ отношеніи допускаются исключенія, какъ на казенныхъ, такъ тѣмъ болѣе и на частныхъ дорогахъ.

2. Предѣльный возрастъ (максимальный и минимальный); первый колеблется между 25 и 40 годами, второй — между 14 и 18 годами и составляетъ въ *Германіи* 40, *Австріи* 35, *Франціи* и *Бельгіи* 30 (для бывшихъ унтеръ-офицеровъ 35), въ *Англіи* — 30 лѣтъ.

3. Физическое здоровье и бодрость, а для агентовъ активныхъ службъ нормальное зрѣніе и способность распознавать цвѣта.

4 и 5. Неопороченность по суду и состоятельность.

6. Отбываніе воинской повинности.

Въ нѣкоторыхъ континентальныхъ государствахъ (*Германія*, *Австрія* и *Франція*) преимущественнымъ правомъ на занятіе извѣстныхъ среднихъ и низшихъ должностей пользуются тѣ изъ бывшихъ унтеръ-офицеровъ, которые военною службою приобрѣли право на занятіе гражданскихъ должностей.

Независимо отъ этихъ общихъ требованій администрація жел. дорогъ должна заботиться о томъ, чтобы кандидаты для

занятія различныхъ должностей обладали требуемыми для сего познаніями и опытностью. Съ этой цѣлью устанавливается: 1. Образовательный цензъ. 2. Экзамены. 3. Пробная служба, т. е. прослуженіе извѣстнаго времени въ данной должности.

1. *Образовательный цензъ* опредѣляется въ зависимости отъ свойствъ самой должности. Для занятія *высшихъ административныхъ* должностей въ *Германіи* требуется по меньшей мѣрѣ *высшее юридическое образованіе*.

Для *техническихъ* должностей на всѣхъ континентальныхъ дорогахъ требуется окончаніе *высшихъ техническихъ учебныхъ заведеній*.

2. Обладаніе соответствующими познаніями, удостоверяется *экзаменами*, которые касаются или однихъ лишь предметовъ общаго образованія, или же распространяются, сверхъ того, и на спеціальныя предметы администраціи и техники жел.-дор. дѣла.

Первое имѣть мѣсто въ *Эльзасѣ* и *Лотариніи*, въ *Пруссіи*, *Гессенѣ*, а исключительно техническое — въ *Баваріи*. Въ *Баденѣ* не существуетъ требованія спеціальной подготовки для занятія высшихъ жел.-дор. должностей. На частныхъ дорогахъ *Германіи* правила эти также не примѣняются, хотя въ новѣйшіе уставы такихъ дорогъ включены требованія, подобныя дѣйствующимъ на казенныхъ дорогахъ.

Для занятія *среднихъ должностей* желѣзно-дорожныхъ службъ требуется окончаніе курса *классическихъ или реальныхъ гимназій или иныхъ средне-учебныхъ заведеній* или аттестатъ зрѣлости; въ тѣхъ же случаяхъ, когда существуютъ особыя жел.-дорожныя академіи, какъ, напримѣръ, въ *Венгріи*, требуется сверхъ того окончаніе соответствующаго, спеціальнаго курса.

Требованія для низшихъ должностей заключаются въ окончаніи *элементарныхъ, народныхъ или т. п. низшихъ учебныхъ заведеній* или же прохожденіи нѣкоторыхъ классовъ *средне-учебныхъ заведеній*.

Управленія жел. дорогъ, на которыхъ не установлено обязательное окончаніе опредѣленнаго курса, нѣрѣдко требуютъ сдачи *особыхъ экзаменовъ* общихъ и спеціальныхъ (по предметамъ, касающимся данной должности).

Въ *Германіи*, въ виду категорическаго требованія окончанія соотвѣствующихъ учебныхъ заведеній, не требуется сдача особыхъ экзаменовъ и таковыя существуютъ въ *Виртембергѣ* и *Баденѣ* лишь для среднихъ и низшихъ должностей. Равнымъ образомъ и по тѣмъ же причинамъ подобное испытаніе не требуется въ *Австріи*, взмѣвъ чего устанавлены три испытанія во время пробной службы, а именно: по *телеграфной* службѣ, по *технической* и *коммерческой эксплоатации*; въ послѣднее время въ *Австріи*, введены особыя правила испытанія, въ особенности для занятія высшихъ должностей. Въ *Бельгіи* существуютъ испытанія для кандидатовъ, которые почему-либо лишены возможности представить аттестаты зрѣлости. По окончаніи ими пробной службы требуется сдача экзамена, соотвѣствующаго данной должности, не исключая и лицъ, окончившихъ соотвѣствующие курсы специальныхъ учебныхъ заведеній. Въ *Италіи* отъ вступительныхъ экзаменовъ освобождаются только лица, которыя окончили по меньшей мѣрѣ средне-учебное заведеніе; послѣ состоявшагося опредѣленія служащіе активнымъ службѣ испытываются въ знаніи телеграфнаго дѣла, а кандидаты на должности Начальниковъ станцій подвергаются еще особому испытанію. Въ *Швейцаріи* и *Голландіи* не существуетъ строго опредѣленныхъ требованій для испытанія кандидатовъ на жел.-дорож. должности.

Что касается практической подготовки предшествующей поступленію на жел.-дорожную службу, то она требуется только въ видѣ исключенія для нѣкоторыхъ должностей, такъ, напр., въ *Пруссіи* кандидаты для занятія высшихъ административныхъ должностей должны проходить, въ теченіе опредѣленнаго числа лѣтъ, службу *административную* или *судебную*. Подобнымъ же образомъ для занятія нѣкоторыхъ должностей, требующихъ знанія опредѣленныхъ *ремесель*, устанавлены соотвѣствующія испытанія.

3. *Пробная служба* имѣетъ цѣлью доставить кандидатамъ необходимый практическій навыкъ. Продолжительность ея для различныхъ должностей колеблется между 4 мѣсяцами и 3 годами (въ *Англии* даже лишь 1 мѣсяць) и такимъ служащимъ присваивается названіе *аспиринтовъ*, *практикантовъ* и т. п.

Въ *Пруссіи* подобныя лица считаются служащими уже въ продолженіе пробной службы и приводятся къ присягѣ. Кандидаты на низшія должности не признаются служащими во время пробной ихъ службы. Они получаютъ содержаніе и суточные, иногда сдѣльную плату, кандидаты же изъ числа военныхъ—мѣсячную плату.

Подготовка для низшихъ должностей въ особенности въ мастерскихъ (*Франція*, *Пруссія*) выполняется такимъ образомъ, что кандидаты зачисляются на службу учениками и въ тоже время получаютъ школьное образованіе.

Для нѣкоторыхъ должностей, въ особенности такихъ, съ которыми связано завѣдываніе денежными и матеріальными кассами, требуется, сверхъ того, денежный залогъ, образованіе котораго допускается иногда путемъ постепенныхъ вычетовъ изъ содержанія.

Совершенно иначе, чѣмъ на европейскомъ континентѣ дѣло обстоитъ въ *Англии* и *Америкѣ*; здѣсь, прежде всего, не требуется опредѣленнаго школьнаго образованія. Испытанія производятся лишь въ видѣ исключенія. Въ *Англии* молодые люди безъ особой подготовки поступаютъ на службу съ 14-лѣтняго возраста. Здѣсь они находятъ себѣ примѣненіе во всѣхъ отрасляхъ администраціи, начиная съ должности переписчика въ станціонной службѣ (технической и коммерческой), отмѣтчика вагоновъ, чистильщика паровозовъ и т. п., и по-выпадаютъ постепенно по избранной ими специальности, приобрѣтая при этомъ значительный навыкъ и знакомство со службой и всѣми условіями дороги и при достаточныхъ способностяхъ достигаютъ высшихъ должностей по эксплоатации. Также самое происходитъ въ *Америкѣ*, гдѣ нѣкоторые руководители жел.-дор. дѣломъ, лица, занимающія вліятельныя положенія, вступали въ жел.-дор. службу безъ всякой подготовки и вслѣдствіе продолжительности своей дѣятельности въ одной и той же специальности достигли столь совершеннаго знакомства со всѣми вопросами, сопрягающимися съ ихъ дѣятельностью, что имъ отдается предпочтеніе передъ всѣми другими кандидатами, не взирая на недостаточность ихъ школьнаго образованія. Какъ въ *Англии*, такъ и въ *Америкѣ* опредѣленіе къ жел.-дор. должностямъ про-

изводятся без пробной службы и сплошь и рядом без вступительных экзаменов.

«Почти во всех больших администрациях жел. дорог», говорит Молteni, «независимо от того принадлежат ли они казне или частным обществам, подбор служащих имѣет своимъ основаніемъ *результаты установленных экзаменовъ*. Для занятія высшихъ техническихъ должностей въ некоторыхъ государствахъ требовалось до сихъ поръ также особые испытанія, каковой обычай нынѣ оставленъ для лицъ, обладающихъ соответствующимъ дипломомъ, при чемъ однако въ некоторыхъ случаяхъ *(Бельгія)* такая льгота не простирается болѣе первыхъ двухъ лѣтъ, слѣдующихъ за получениемъ этого документа. Что касается программы испытанія лицъ, предназначающихъ себя административнымъ должностямъ, то она довольно проста. Она ограничивается обыкновенно умѣніемъ писать на государственномъ языкѣ, четырьмя правилами ариметики, некоторымъ знакомствомъ съ географіей и некоторыми проблемами геометріи. Что же касается рабочихъ, то они избираются между ремесленниками: кузнецами, слесарями, плотниками, столярами и т. п., какъ въ городахъ, такъ и въ деревняхъ. Испытаніе рабочихъ заключается обыкновенно въ исполненіи какой-либо работы, свойственной данному ремеслу.

Что касается чернорабочихъ, путевыхъ сторожей, рабочихъ, станціонныхъ сторожей и швейцаровъ при конторахъ управления и т. п. и вообще низшихъ служащихъ, то для нихъ, болѣею частью, экзамены необязательны.

По свидѣтельству Молteni, мнѣнія вообще раздѣляются относительно пользы экзаменовъ для лицъ, предназначающихъ себя технической или административной службѣ на жел. дорогахъ.

Одни допускаютъ и горячо защищаютъ систему экзаменовъ, доказывая необходимость имѣть служащихъ способныхъ и образованныхъ, дабы не наполнять конторы, станціи и депо людьми грубыми и невѣжественными.

Противники экзаменовъ, напротивъ, отвергаютъ систему испытаній, находя ее нелюбопытною, а даже вредною.

Оставляя въ сторонѣ соображенія, что экзамены часто служатъ предлогомъ для проведенія негоднаго товара, или для легализаціи акта непотизма, противники системы экзаменовъ замѣчаютъ, что въ лучшемъ случаѣ экзаменъ доказываетъ степень образованія кандидата, но не устанавливаетъ его способности къ жел. дор. службѣ.

Между тѣмъ, если изъ двухъ кандидатовъ на желѣзнодорожную службу одинъ получилъ надлежащее образованіе, но не обладаетъ способностью переносить тяжестей активной службы, а другой, при отсутствіи требуемаго ценза, одаренъ особымъ расположеніемъ и способностью къ этому роду службы, то несомнѣнно, что послѣдній изъ 2-хъ кандидатовъ заслуживаетъ преимущество передъ первымъ.

Необходимо однако замѣтить что противники экзаменовъ не отрицаютъ необходимости таковыхъ для всехъ вообще кандидатовъ на жел.-дорожную службу. Въ этомъ отношеніи они раздѣляютъ служащихъ на слѣдующія двѣ категоріи. Первая категорія обнимаетъ собою всехъ служащихъ, входящихъ въ составъ управления дороги, эксплуатаціи, коммерческой части и служащихъ центральныхъ управленій различныхъ службъ, старшихъ линейныхъ служащихъ и т. п. *распорядительныхъ* органовъ. Вторая категорія состоитъ изъ всего личного состава активныхъ службъ, употребляемыхъ на станціяхъ, въ депо, по охранѣ пути, однимъ словомъ, всехъ *исполнительныхъ* органовъ.

Что касается первой категоріи, то для нея допускается производство экзаменовъ, такъ какъ въ первомъ случаѣ требуется работа ума и лица, которымъ поручается самостоятельное веденіе извѣстнаго дѣла, редакція проектовъ и докладовъ, составленіе расходныхъ смѣтъ и т. п., очевидно, должны обладать образованіемъ, отъ котораго зависитъ не только форма, но и существо работы. Что же касается второй категоріи, то очевидно, что нѣтъ надобности въ такомъ образованіи: достаточно, чтобы служащіе этой категоріи умѣли правильно читать и писать, знали четыре правила ариметики, метрическую систему и основы геометріи. Но во всякомъ случаѣ необходимо, чтобы они обладали специальнымъ расположеніемъ и способностью къ жел.-дорожной службѣ. Такъ,

напримѣръ, по мнѣнію этого докладчика, молодые люди изъ городского населенія не годятся для активной службы на линияхъ, для которой предпочтительнѣе набирать кандидатовъ среди сельскаго населенія. Причина этого заключается въ особыхъ условіяхъ и требованіяхъ службы, особенно непривлекательныхъ для лицъ, привыкшихъ къ удобствамъ городской жизни и т. п. Но каковы бы ни были категории лицъ, для которыхъ будетъ признана необходимость экзаменовъ, послѣдніе *предполагаютъ существованіе специальныхъ учебныхъ заведеній, учрежденіе которыхъ частными лицами не можетъ имѣть мѣста по отсутствію реальныхъ правъ, сопряженныхъ съ обладаніемъ такими познаніями.* Къ вопросу объ организаціи такихъ учебныхъ заведеній мы вернемся ниже, въ своемъ мѣстѣ.

Остается еще указать на важное значеніе для успѣха желѣзнодорожныхъ службъ преимущественнаго укомплектованія таковыхъ изъ среды *дѣтей желѣзно-дорожныхъ служащихъ.* «Всѣмъ извѣстно», говоритъ Молтеи, «что дѣти этихъ служащихъ, въ особенности тѣ изъ нихъ, которые живутъ на станціяхъ вмѣстѣ съ родителями, доставляютъ жел. дорогамъ отличныхъ кандидатовъ для занятій жел.-дор. должностей, — кандидатовъ, которыхъ возможно утилизировать съ перваго же дня поступленія ихъ на службу. Причина этого очевидна; родившіеся, такъ сказавъ, на полотнѣ дороги, прислушиваясь постоянно къ служебнымъ разговорамъ, помогая родителямъ въ исполненіи ихъ обязанностей, читая циркуляры и предписанія, исходящіе изъ управленія дороги, эти дѣти, сами того не замѣчая, становятся искусными жел.-дор. служащими, которые неизмѣримо больше въ курсъ служебнаго дѣла, чѣмъ лица, выдержавшія тѣ или другіе экзамены. Въ тоже время очевидно, что эта цѣль можетъ быть достигнута лишь при возможности давать подобнымъ дѣтямъ хотя бы какое-либо общее образованіе, иногда совершенно недоступное на большинствѣ станцій такихъ дорогъ, гдѣ вся забота администраціи ограничивается выдачею бесплатныхъ или льготныхъ билетовъ для проѣзда въ сосѣдній городъ, иногда слишкомъ отдаленной, чтобы позволить дѣтямъ посѣщать училища, не покидая родительскаго крова; между тѣмъ это послѣднее

составляетъ необходимое условіе, въ виду того, что содержать дѣтей этого возраста внѣ родительскаго дома, для огромнаго большинства служащихъ, совершенно немисливо».

Особое значеніе въ дѣлѣ жел.-дорожной эксплуатаціи играетъ женскій трудъ, какъ по экономическимъ, такъ и инымъ соображеніямъ, а потому намъ остается еще остановиться на этой сторонѣ дѣла.

*Женщины,* говорить Röll, назначаются въ жел.-дор. службѣ преимущественно на слѣдующія должности:

- а) сторожей при переѣздахъ и блокъ-постахъ на линіи.
- в) билетныхъ и багажныхъ экспедиторовъ (кассировъ) на большихъ станціяхъ, телеграфистовъ, прислуги при уборныхъ, для чистки станцій, конторъ и другихъ помѣщеній.
- с) вспомогательныхъ служащихъ на малыхъ станціяхъ, для конторъ службъ, надзора за сигналами и т. п.
- д) въ центральныхъ конторахъ для статистическихъ работъ, въ счетоводствѣ и контролѣ, для учета купоновъ и т. п.

Только въ видѣ исключенія женщинамъ ввѣряется самостоятельное управленіе малыми станціями и остановочными пунктами.

Большую часть на службу берутъ родственницъ служащихъ (незамужнихъ дочерей, вдовъ и очень рѣдко женъ служащихъ), дабы улучшить этимъ путемъ матеріальное положеніе служащихъ и въ видахъ экономіи, вслѣдствіе ограниченнаго размѣра вознагражденія, назначаемаго женщинамъ.

Примѣненіе женщинъ къ жел.-дорожной службѣ создаетъ однако и нѣкоторыя неудобства. Прежде всего необходимо отвести для нихъ отдѣльныя отъ мужчинъ служебныя помѣщенія; кромѣ того служба женщинъ, въ особенности замужнихъ, подвержена перерывамъ. Эти соображенія заставляютъ многія управленія ограничивать число женщинъ—служащихъ. На *прусскихъ* дорогахъ женщины занимаютъ должности переѣздныхъ сторожей и помощниковъ билетныхъ и багажныхъ экспедиторовъ; на *австрійскихъ* дорогахъ: переѣздныхъ и станціонныхъ сторожей; во *Франціи*: начальниковъ станцій и помощниковъ начальниковъ станцій, продавщицъ, прислуги при уборныхъ; въ *Бельгіи*: въ конторахъ управленій; въ *Италіи*: кассировъ и телеграфистовъ.

«На вопросъ о службѣ женщинъ», говорятъ Молтени, «мы подробно не останавливаемся. Ихъ способность къ занятію различныхъ должностей въ конторахъ управленій, по счетоводству, статистикѣ и т. п. никакъ не оспаривается, но, къ сожалѣнію, служба этихъ лицъ отличается еще большей неустойчивостью, чѣмъ служба мужчинъ, по причинамъ отъ службы независимымъ, вслѣдствіе того, что за малыми исключениями всѣ лица этой категоріи страдаютъ *неисправимымъ дилетантизмомъ* и вообще *отсутствіемъ профессиональнаго интереса къ службѣ*, значительно затрудняющимъ возможность предоставления имъ высшихъ должностей, занятіе которыхъ предполагаетъ способность саморазвитія, отсутствующую у большинства служащихъ — женщинъ, крайне склонныхъ къ механическому, бессознательному исполненію разъ усвоенныхъ служебныхъ обязанностей».

«Привлеченіе на службу женщинъ — родственницъ служащихъ, составляющихъ нераздѣльную семью этихъ служащихъ, заслуживаетъ, однако, серьезнаго вниманія, какъ одно изъ наиболѣе доступныхъ средствъ улучшенія экономическаго благосостоянія служащихъ. Къ сожалѣнію, распространеніе этой мѣры встрѣчаетъ серьезное препятствіе въ томъ отношеніи, что а) замужнія женщины далеко не всегда въ состояніи совмѣщать свои служебныя занятія съ домашними обязанностями и, наконецъ, могутъ быть рассматриваемы лишь какъ полурработники; б) что личный составъ активной жел.-дор. службы долженъ быть дисциплинированъ на подобіе военной корпорации и находится подъ строгого безпристрастнаго руководительства, что едва-ли возможно, когда корпорация состоитъ безразлично изъ лицъ того и другого пола (обязанности жел.-дор. служащихъ въ военное время и т. п.)».

Тожѣ самое говоритъ другой делегатъ: «Въ большихъ администраціяхъ необходимо поддерживать известную подвижность личнаго состава, какъ въ виду коммерческихъ, такъ стратегическихъ и военныхъ требованій. Необходимо, чтобы личный составъ могъ быть свободно переводимъ съ мѣста на мѣсто, что едва-ли возможно для женщинъ и совершенно невысказано при системѣ употребленія въ дѣло цѣльныхъ семействъ».

*Пригодность* желѣзнодорожныхъ исполнительныхъ должностей, говоритъ Веберъ, основывается вообще на трехъ элементахъ: на *способностяхъ къ данному ремеслу*, включая и физическую возможность справиться съ нимъ, на *нравственныхъ качествахъ* и на *дисциплинарной выработкѣ*.

1) *Способность желѣзнодорожнаго служащаго къ ремеслу*, обеспечивающая безопасность движенія, гораздо менѣе основывается на *знаніи*, нежели на *умѣннн*. По отношенію къ низшимъ должностямъ желѣзнодорожной службы нѣтъ надобности придавать особаго значенія общему образованію и спеціальнымъ теоретическимъ знаніямъ. Указавъ на все возрастающія требованія образованія общаго и спеціальнаго, для желѣзнодорожныхъ служащихъ, Веберъ отмѣчаетъ, что требованія эти до сихъ поръ (за исключеніемъ чисто техническихъ должностей) не прѣдѣляются лишь къ высшимъ руководителямъ на дорогахъ. Хотя авторъ не усматриваетъ необходимости для высшихъ желѣзнодорожныхъ распорядителей знать всѣ детали дѣла и проходить всѣ должности лично, но они должны настолько умѣть ориентироваться въ этихъ условіяхъ, чтобы имѣть возможность судить о достоинствахъ подчиненныхъ и ихъ дѣятельности. Почти во всѣхъ отрасляхъ службы (за исключеніемъ чисто техническихъ), дѣловая пригодность низшаго служащаго почти складывается изъ *знанія инструкцій* и *опытности* въ выполненіи своего служебнаго дѣла, доведенной до сноровки.

2) *Нравственныя качества*. Для безопасности движенія дѣловая пригодность низшаго служащаго имѣетъ меньшее значеніе, нежели его нравственные качества, такъ какъ послѣднія являются на сцену въ тотъ именно моментъ, когда правильный, сообразный съ инструкціей, порядокъ вещей прекращается, наступаетъ опасность и вмѣсто инструкціоннаго механизма дѣйствуетъ человекъ. При посредственномъ умѣннн и весьма небольшомъ знаніи можно еще быть сноснымъ желѣзнодорожнымъ исполнителемъ, но нельзя имъ ни въ какомъ случаѣ быть безъ мужества и присутствія духа. Однако этимъ еще не исчерпывается все, что обуславливаетъ нравственную пригодность желѣзнодорожнаго служащаго, — сюда же относятся прежде всего вѣрность долгу и правдивость. Это та-

кія качества безъ которыхъ невозможно ни правильно доискаться сути многихъ явленій, ни добиться истины, ни положить на правильность дѣйствій, которыя составляютъ одну изъ главныхъ основъ безопасности.

3. *Дисциплинарная выработка* желѣзнодорожнаго служащаго состоитъ въ исполнителности по отношенію къ требованіямъ службы, большей частью переименованнымъ въ инструкціяхъ, доведенной почти до самопроизвольности, и въ сознаніи своихъ правъ и обязанностей. Дисциплинарная пригодность высшаго служащаго основывается, по большей части, на собственномъ примѣрѣ и на неумолимомъ изгнаніи всякаго прислуживанья, всякой неправды, всякаго прикрашиванья и раболѣпія на словахъ и на дѣлѣ—этого разлагающаго яда для энергичной производительной дисциплины. Мужественное заступничество за упомянутыя права отъ перваго до послѣдняго, желѣзная строгость къ исполненію обязанностей, и прежде всего своихъ собственныхъ, воспитываетъ тотъ хорошій персоналъ, который составляетъ главную опору безопасности желѣзнодорожнаго движенія.

Г. *Заключеніе.* Изъ вышеизложеннаго видно, что заключающіяся въ проектѣ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ приведенныя выше положенія не вызываютъ особыхъ возраженій по требованію скорѣйшаго дополненія тѣми нормами, *обладаніе которыми составляетъ обязательное условіе занятія тѣхъ или другихъ должностей.* Очевидно, что установленіе такихъ нормъ находится въ тѣсной зависимости отъ рода и значенія отдѣльныхъ должностей, отъ числа и характера образовательныхъ средствъ, находящихся въ распоряженіи страны и, наконецъ, отъ степени привлекательности жел.-дорожной службы, въ числѣ которой главную роль играетъ размѣръ вознагражденія. Возможны-ли въ этомъ отношеніи какія либо улучшенія, составляетъ вопросъ, полное разрѣшеніе котораго выходитъ за предѣлы настоящаго изслѣдованія и достаточно здѣсь указать на связь этихъ вопросовъ и необходимость соответствующихъ постановленій. Что касается высшихъ должностей, для которыхъ установленіе соответствующихъ указаній возможно уже и нынѣ, то слѣдуетъ указать на существенную необходимость дать въ сферѣ админи-

*стративныхъ должностей то преобладающее значеніе юридическому образованію, которое съ одинаковымъ (но не большимъ) правомъ отведено въ техническихъ должностяхъ образованію техническому.* Стремленіе же къ исключительному преобладанію одного вида образованія надъ другимъ и къ слиянію этихъ двухъ сферъ дѣятельности представляется съ нашей точки зрѣнія важною практическою ошибкою.

Для занятія средних (не техническихъ) должностей *же-лательнѣе* требовать средняго, для низшихъ—низшаго образованія, если этотъ идеалъ осуществимъ въ силу существующихъ условій на всей сѣти или части оной. Во всякомъ случаѣ рядомъ съ ценомъ требуется и соответствующая квалифікація и въ составѣ этой послѣдней обязательный стажъ, продолжительность котораго можетъ быть сокращена для лицъ образованныхъ ценомъ. Наибольше практичными въ этомъ отношеніи представляются правила прусскихъ желѣзныхъ дорогъ, введенныя нами (съ нѣкоторыми измѣненіями) въ службу движенія Николаевской желѣзной дороги, еще въ началѣ восьмидесятыхъ годовъ.

О *спеціальному* образованіи мы поговоримъ болѣе подробно въ одной изъ послѣдующихъ главъ.

Что касается службы женщинъ, то къ сохраненію этого элемента среди должностей, не имѣющихъ руководящаго значенія и при томъ не соприкасающихся съ кругомъ лицъ, выполняющихъ тѣ или другія функции въ военное время, препятствій не встрѣчается и въ ограниченіи числа ихъ особымъ % (при соблюденіи прочихъ—вышеуказанныхъ условій) надобности не представляется.

Въ частности должно замѣтить:

§ 8. Что при правильной постановкѣ дѣла 50-лѣтній возрастъ поступленія долженъ быть признанъ слишкомъ высокимъ; въ этомъ не можетъ быть сомнѣнія и если въ этомъ отношеніи проектъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ отступилъ отъ § 8 правилъ технической эксплуатаціи 1898 г., то въ этомъ нельзя усмотрѣть ничего другаго, кромѣ ухудшенія положенія дѣла для казенныхъ дорогъ путемъ замѣны нормы болѣе льготной менѣе льготною—все равно какъ если бы казенныя дороги установили образовательный цензъ служа-

щих, уменьшили нормы рабочего времени и т. п. в сравнении с общими нормами, установленными для всех русских жел. дорог безразлично казенных и частных.

§ 12. Хотя упомянуты в этом § правила об испытании к нему не приложены, но из пояснительной записки к проекту видно, что управление Юго-Западных дорог занято их разработкою. Было бы лучше всего образовывать для этой цели особую комиссию при съездах представителей служб пути, подвижного состава и тяги, движения и телеграфа—общую для всей сѣти, или отдѣльную для казенных и частных дорог, (если бы послѣдніе пожелали выдѣляться въ особую группу въ виду нѣкоторых особенностей этихъ дорогъ—требование цѣна и квалификація кандидатов и т. п.).

#### Глава IV. Опредѣленіе на службу и увольненіе отъ оной.

А. Проектъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. § 15. Начальникъ дороги, его помощникъ и замѣститель назначаются Министромъ Путей Сообщенія, изъ числа инженеровъ, по представленію Начальника Управленія жел. дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія. Начальники службъ, пути, движенія, тяги, телеграфа и матеріальной, ихъ помощники, начальники службы сборовъ и коммерческой, главный бухгалтеръ, старшій врачъ, юрисконсультъ и его помощникъ (повѣренный по судебнымъ дѣламъ), начальники отдѣленій и участковъ тяги и пути, начальники отдѣленій и старшій ревизоръ службы движенія, начальники главныхъ мастерскихъ и всѣ лица, состоящіе на Государственной службѣ, опредѣляются на службу по представленіямъ Начальника дороги. Служащіе, получающіе содержаніе болѣе 600 рублей въ годъ, кромѣ лицъ, состоящихъ на Государственной службѣ, опредѣляются на службу Начальниками дорогъ, по представленіямъ Начальниковъ службъ и отдѣловъ. Всѣ остальные служащіе опредѣляются на службу начальниками службъ и частей. § 16. Лица, поступающіе на Государственную службу, обращаются съ прошеніями объ этомъ къ тому Начальству, отъ котораго зависитъ или опредѣленіе, или представленіе къ опредѣленію на ту или другую должность. Въ прошеніяхъ этихъ они, по возможности, точно указываютъ, какую именно должность желаютъ получить и могутъ исполнять, подданство, вѣроисповѣданіе, національность, возрастъ, образовательный цѣвъ, а

также сообщаютъ о прежней службѣ, если они на таковой состояли. *Примѣчаніе.* При опредѣленіи на службу на нѣзніи должности (сторожей, разсылныхъ, кочегаровъ, смазчиковъ, ремонтныхъ рабочихъ, мастеровыхъ и т. п.) подача прошенія не требуется. Въ такихъ случаяхъ достаточно словесной просьбы поступающаго о его желаніи быть принятымъ на службу. § 17. Лица, получившія извѣщенія о возможности предоставленія имъ той или иной должности, обязаны явиться къ назначенному сроку въ указанное мѣсто, и предъять законный и непросроченный нѣдъ на жительство. § 18. До опредѣленія на службу, поступающіе подвергаются медицинскому освидѣтельствуванію у врачей дорогъ для получена удостоверенія о неизмѣнн физическихъ недостатковъ, препятствующихъ несенію желѣзнодорожной службы, и обязаны исполнить всѣ установленныя на дорогахъ формальности по являемому освидѣтельствуванію и засвидѣтельствуванію письменныхъ видовъ на жительство. § 19. О всякомъ опредѣленіи на службу издается приказъ, на котораго опредѣляется поступающій, окладъ назначаемого ему содержанія и время опредѣленія на службу. *Примѣчаніе.* Объ опредѣленіи на службу ремонтныхъ рабочихъ и мастеровыхъ и рабочихъ въ мастерскихъ и депо приказы не выдаются. § 20. Служащіе на Юго-Западныхъ жел. дорогахъ могутъ быть перевѣщаемы съ одной должности на другую и съ одного мѣста служенія на другое или по распоряженію начальства, или по прошеніямъ. § 21. По распоряженію начальства, служащіе на дорогахъ могутъ быть перевѣщаемы: 1) или на должности съ большимъ кругомъ компетенціи и вышнимъ окладомъ содержанія; 2) или на должности, по служебному значенію и по содержанію равныя занимаемымъ ими; 3) или, наконецъ, на должности низшія и съ меньшимъ окладомъ содержанія, сравнительно съ занимаемыми ими, при чемъ во всѣхъ трехъ случаяхъ перевѣщеніе можетъ быть связано съ переводомъ въ другое мѣсто служенія. § 22. Перевѣщенія, указанныя въ п. 3 предыдущаго параграфа, могутъ имѣть мѣсто: 1) при обнаруженіи какихъ либо упущеній или проступковъ со стороны служащаго на дорогахъ и тогда производится на основаніи особаго дисциплинарнаго устава, и 2) въ случаяхъ измѣненія штатовъ и окладовъ содержанія. § 23. Перевѣщенія служащихъ по ихъ просьбамъ съ одной должности на другую или съ одного мѣста служенія на другое могутъ быть произведены только съ соблюденіемъ слѣдующихъ условій: 1) если ими представлены серьезные и вѣрные мотивы, побуждающіе просить о переводѣ; 2) если они удовлетворяютъ требованіямъ, установленнымъ для должности, перейти на которую желаютъ, и 3) если на переводъ послѣдуетъ согласіе какъ того начальника, въ вѣдѣніи котораго они состоятъ на службѣ, такъ и того, въ распоряженіе котораго желаютъ поступить. *Примѣ-*

чаніе 1. При переходѣ служащихъ Юго-Западныхъ жел. дорогъ на другія дороги или съ этихъ послѣднихъ на Юго-Западные требуется предварительное согласіе на это начальниковъ обѣихъ дорогъ. *Примѣчаніе 2.* Просьбы о переводѣ съ одной должности на другую или съ одного мѣста служенія на другое подаются служащими по начальству. § 24 Перебѣженіе каждаго служащаго на новую должность считается состоявшимся со дня, указанного въ приказѣ начальника дорогъ. § 60. Каждый служащій на Юго-Западныхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, при наличіи свободныхъ вакансій, можетъ рассчитывать на получеііе повышенія по службѣ, которое состоитъ въ назначеніи его на должности либо съ болѣе широкимъ кругомъ дѣятельности и распорядительной власти, либо съ высшимъ окладомъ содержанія, либо съ тѣмъ и другимъ одновременно. § 61. Повышенія по службѣ производится на основаніи особыхъ, составляемыхъ службами и частями, очередныхъ списковъ. § 62. При включеніи въ очередные списки отдается преимущество тѣмъ изъ служащихъ, которые: 1) отличаются лучшими способностями большимъ усердіемъ въ исполненіи своихъ обязанностей, 2) являются болѣе подготовленными къ занятію высшей должности въ смыслѣ обладанія необходимыми знаніями и 3) состоятъ на службѣ большее число лѣтъ. § 63. Повышеніе по службѣ производится по представленіямъ непосредственнаго начальства служащаго. § 238. Служба на дорогахъ прекращается: а) или по собственному желанію служащаго на дорогахъ, б) или по распоряженію начальства, в) или вслѣдствіе болѣзни, увѣчья и смерти служащаго. § 239. Оставляющіе службу по собственному желанію должны предупредить объ этомъ свое начальство по крайней мѣрѣ за 2 недѣли до ухода. § 240. Начальству служащаго предоставляется право уволить его отъ службы, если къ тому будутъ слѣдующіе поводы: 1) сокращеніе или измѣненіе штатовъ, 2) несоотвѣтствіе служащаго занимаемой имъ должности: а) вслѣдствіе болѣзни, увѣчья, дряхлости и вообще физическихъ недостатковъ, лишающихъ его возможности продолжать службу, б) вслѣдствіе лѣности, нерадѣнія и вообще неоправности служащаго, в) вслѣдствіе порочнаго и предосудительнаго поведенія его какъ на службѣ; такъ и въ ел, г) вслѣдствіе признанія служащаго судомъ несостоятельнымъ должникомъ, д) вслѣдствіе привлеченія его къ слѣдствію или суду по обвиненію въ преступленіи, влекущемъ за собою наказаніе не ниже заключенія въ тюрьму, е) вслѣдствіе поступленія въ управленіе дорогъ неполнѣтнльныхъ листовъ на взыскаііе со служащаго его частныхъ долговъ на сумму въ совокупности не ниже полугодоваго оклада его содержанія, ж) вслѣдствіе административныхъ соображеній и 3) совершенія служащимъ какаго-либо проступка или преступленія по службѣ. § 241. При увольненіи служащаго по распоряженію начальства не

за проступки, онъ долженъ быть предупреждаемъ объ этомъ по крайней мѣрѣ за 2 недѣли до увольненія. § 242. Увольненіе служащаго, оставляющаго службу какъ по собственному желанію, такъ и по распоряженію начальства, производится тѣмъ начальствующимъ, отъ котораго зависѣло опредѣленіе его на службу. § 243. Лицо, увольняющееся отъ службы по собственному желанію, заявляетъ о томъ, въ порядкѣ служебной подчиненности, просьбу съ указаніемъ въ ней причинъ оставленія службы. *Примѣчаніе.* Письменное прошеніе объ увольненіи отъ службы оплачивается гербовою маркою 80-копѣечнаго достоинства. § 244. Если служащій находится подъ уголовнымъ или дисциплинарнымъ слѣдствіемъ, или же если вообще безопасность службы и достоинство железнодорожнаго учрежденія требуютъ удаленія изъ него служащаго, то начальникъ, властью котораго послѣдній опредѣленъ на службу, а въ крайнихъ, не терпящихъ отлагательства, случаяхъ, и ближайшій начальникъ, вправѣ временно отстранить его отъ исполненія обязанностей съ тѣмъ, однако, чтобы въ послѣднемъ случаѣ было немедленно представлено мотивированное донесеніе по начальству. § 245. При увольненіи отъ должности, служащій обязанъ сдать ее установленнымъ порядкомъ поступающему на его мѣсто или кому отъ начальства указано будетъ и получить надлежащую расписку въ принятіи отъ него въ цѣлости имѣвшихся у него на рукахъ дѣлъ бумагъ и имущества (денегъ, обмундированія, инструментовъ, матеріаловъ и проч.). § 246. Увольняемые служащіе, проживающіе въ казенныхъ квартирахъ, обязаны очистить таковыя въ теченіе 8 дней со дня увольненія. Не очистившіе квартиры въ указанный срокъ, подвергаются установленному управленіемъ дорогъ вычету за занимаемое помѣщеніе за каждыя просроченныя сутки. Деньги эти удерживаются изъ всѣхъ причитающихся уволенному выдать. Исключенія допускаются по особому разрѣшенію начальника дорогъ, при наличіи лишь особо уважительныхъ причинъ. § 247. Служащимъ, состоящимъ на службѣ не менѣе 2-хъ лѣтъ и исполнившимъ служебныя обязанности съ усердіемъ, полнымъ знаніемъ дѣла и при безукоризненномъ поведеніи, предоставляется право получать при увольненіи аттестаты объ ихъ службѣ на дорогахъ, прочимъ же служащимъ, если они того пожелаютъ, выдаются удостовѣренія, въ коихъ отзывъ о службѣ не помѣщается. § 248. Служащіе, состоявшіе во время службы на дорогахъ участниками пенсійной кассы, при оставленіи службы, а въ случаѣ ихъ смерти—семейства ихъ (законныя жены и дѣти) получаютъ удостовѣреніе на основаніи правилъ, изложенныхъ въ уставѣ пенсійной кассы. § 249. Въ случаѣхъ увольненія отъ службы, по преклонности лѣтъ, по болѣзни, за сокращеніемъ или измѣненіемъ штатовъ и по административнымъ соображеніямъ, увольняемые имѣютъ право на полученіе пособія за свою службу, условія на-

значения и размеры которого определены в §§ 156—157 настоящего положения. § 250. Железнодорожные служащие, потерявшие способность снискивать себе средства к существованию трудом вследствие старости, расстроенного на службе здоровья, увечья, или по другим причинам, вызванным долголетием службою на железных дорогах, или несчастными на этих дорогах случаями, могут быть помещены, при наличии свободных вакансий, в инвалидный Императора Александра II домъ, если они удовлетворяют условиям, изложенным в уставѣ объ этомъ домѣ.

Б. Отношение проекта Юго-Западныхъ железныхъ дорогъ къ существующимъ нормамъ казенныхъ железныхъ дорогъ въ Россіи. Постановленія проекта не заключаютъ въ себѣ существенныхъ отступлений отъ дѣствующихъ нынѣ нормъ казенныхъ железныхъ дорогъ.

В. Современное положеніе вопроса заграничей. Определеніе на должность и увольненіе отъ оной, производится для старшихъ служащихъ или главою государства (на казенныхъ дорогахъ), или министромъ, главнымъ директоромъ и начальниками управленій жел. дорогъ; въ отношеніи же прочихъ служащихъ — начальствомъ среднихъ учреждений (начальниками, управляющими или директорами дорогъ и службъ); на частныхъ дорогахъ высшіе служащіе определяются правленіями обществъ или управляющими по полномочию правленій, въ исключительныхъ случаяхъ — черезъ посредство общихъ собраний.

М. А. Рейтлеръ, авторъ весьма замѣчательнаго изслѣдованія по вопросу объ организаціи личнаго состава на железныхъ дорогахъ говоритъ между прочимъ, слѣдующее:

«Въ большинствѣ случаевъ, железнодорожныя правила, устанавливая обязательность предупрежденія за три мѣсяца для *обѣихъ договаривающихся сторонъ* предоставляють тѣмъ самымъ служащему отказать отъ должности, предупредивъ о томъ Управленіе за три мѣсяца. Этимъ какъ бы мотивируется справедливость такого соглашенія. Въ оправданіе его приводится и то, что такого рода условія существуютъ повсюду между нанимателемъ и нанимаемымъ и что, наконецъ железнодорожное Управленіе есть такое коммерческое дѣло, какъ и всякое другое.

Сверхъ того, ссылаются на то, что нельзя обязывать Управленіе держать ва службѣ лицо, которое почему нибудь не нравится или оказывается неудобнымъ и что, наконецъ увольненіе вышнихъ служащихъ можетъ, вследствие некоторыхъ обстоятельствъ, между прочимъ при необходимости сокращенія штатовъ, оказаться необходимымъ. При этомъ приводятся также соображенія членовъколюбіи: предоставленіе чловѣку найти себѣ другую службу въ теченіе трехъ мѣсяцевъ можетъ иногда имѣть мѣсто изъ состраданія, чтобы не подвергать его лишенію должности вследствие дисциплинарнаго послѣдствія, что могло бы выйтъ для него болѣе тяжеля послѣдствія.

Прежде всего слѣдуетъ замѣтить, что «обоюдное предупрежденіе» хотя и предоставляетъ обѣимъ договаривающимся сторонамъ равныя права, но *эта равноправность только кажущаяся, вытекающая изъ буквального смысла соглашенія, но неподтверждающаяся въ существѣ дѣла.* Чтобы убѣдиться въ этомъ, достаточно взглянуть на практическія послѣдствія такой равноправности. Если служащій, воспользуясь предоставленнымъ ему правомъ, въ большинствѣ случаевъ, отъ такой убыли не бываетъ почти никакого ущерба; если же управленіе увольняетъ отъ должности служащаго, то для него это обстоятельство бываетъ почти всегда сопряжено съ самыми печальными, чтобы не сказать гибельными, послѣдствіями. Такимъ образомъ, осуществленіе этого права почти ничего не стоитъ одной изъ договаривающихся сторонъ — железнодорожному управленію, которое всегда должно разсчитывать на извѣстную убыль въ личномъ составѣ какъ временную, но болѣзненную, такъ и окончательную, вследствие увѣчій или смерти; между тѣмъ, другой сторонѣ примѣненіе этого права приноситъ почти всегда *горе, нужду и несчастье*. Такое противоположное значеніе этого права въ примѣненіи его къ договаривающимся сторонамъ ясно обнаруживаетъ несостоятельность его съ точки зрѣнія справедливости и дѣлаетъ пенужнымъ разборъ какихъ бы то ни было хитросплетеній, которыя могли бы быть приводимы въ его оправданіе.

Взглядъ на железную дорогу, какъ на большое торговое-промышленное предпріятіе, находить, къ сожалѣнію, многочисленныхъ сторонниковъ. Такой ошибочный взглядъ можетъ

исходить только от лиц, которые хотя и прикосновенны к желѣзно-дорожной администраціи, но не усвоили себѣ сущности желѣзнодорожной работы.

Да и существуетъ ли, спрашиваетъ авторъ, такая необходимость желѣзнодорожной администраціи въ правѣ увольненія служащихъ безъ объясненія причинъ и во всякое время? Чтобы убѣдиться въ отсутствіи подобной необходимости, достаточно изслѣдовать тѣ случаи, въ которыхъ управленію можетъ представиться желательнымъ или даже неизбѣжнымъ увольненіе служащаго.

Прежде всего рассмотримъ тѣ обстоятельства, гдѣ случайность такого рода можетъ быть вызвана по вину служащаго.

Ни одинъ здравомыслящій человѣкъ не можетъ обязывать администрацію терпѣть на своей службѣ людей недостойныхъ, не оправдавшихъ оказаннаго имъ довѣрія или совершившихъ грубые проступки при отправленіи служебныхъ обязанностей.

Во всѣхъ подобныхъ случаяхъ найдутся факты, которые должны быть выяснены и тщательно изслѣдованы. Поэтому не представляется никакой необходимости въ увольненіи безъ объясненія причинъ. Самое увольненіе, хотя и съ предупреденіемъ, составляя для служащаго только смягченную форму увольненія, можетъ быть оспариваемо, такъ какъ оно, въ лучшихъ случаяхъ, падаетъ виновныхъ въ ущербъ невиннымъ.

Въ этомъ направленіи на желѣзныхъ дорогахъ установилась, въ послѣдніе годы, чрезвычайно прискорбная практика.

Если служащій совершитъ важный служебный проступокъ или какимъ нибудь образомъ компрометируетъ себя на столько, что оставленіе его на службѣ сдѣлается невозможнымъ, то часто обходятъ дисциплинарное разслѣдованіе и, подъ предлогомъ снисхожденія, ограничиваются предупреденіемъ виновному, чтобы онъ въ теченіе трехъ мѣсяцевъ оставилъ службу.

Въ большинствѣ случаевъ, агентъ сознающій свою вину, принимаетъ, такой образъ дѣйствій безъ возраженія и, само собою разумѣется, даже очень доволенъ тѣмъ, что въ постановленіи о его увольненіи не приведены причины, такъ какъ это даетъ право на аттестатъ.

Но бываютъ случаи, что на вѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ, при неблагоприятныхъ обстоятельствахъ или застоѣ въ

движенія, такія же мѣры практикуются относительно агентовъ, ни въ чемъ не провинившихся, а только за излишествомъ ихъ или за сокращеніемъ штатовъ.

Какъ провинившіеся, такъ и безъ вины лишенные мѣстъ агенты обращаются за полученіемъ мѣстъ въ другія управленія; но начальствующіе въ нихъ знаютъ—иногда изъ личнаго опыта, —что и не безупречные агенты, въ силу приведеннаго выше обычая, могутъ предъявлять удовлетворительные аттестаты о предшествующей службѣ. Отсюда понятно, что уволенные изъ другихъ управленій принимаются съ одинаковымъ недоверіемъ; такимъ образомъ безвинно лишившіеся мѣста вслѣдствіе приведеннаго обычая, страдаютъ и при отысканіи себѣ новой службы, которая вообще нелегко дается, слѣдовательно страдаютъ вдвойнѣ.

По этому во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, гдѣ возникаетъ вопросъ о правѣ, также какъ и при взысканіи за проступки, нельзя не рекомендовать съ особенной настойчивостью тщательное разслѣдованіе обстоятельствъ дѣла, во избѣжаніе рѣшеній, справедливость которыхъ можетъ быть подвергаема сомнѣнію.

Если виновность доказана, то должно быть постановлено взысканіе какъ для искупленія совершеннаго правонарушенія, такъ и охраны важныхъ общественныхъ и частныхъ интересовъ; взысканіе можетъ быть, при извѣстныхъ обстоятельствахъ, смягчаемо, но во всякомъ случаѣ ему должно предшествовать разслѣдованіе и точное опредѣленіе обстоятельствъ дѣла.

Если желѣзнодорожные проступки, въ силу важности и отвѣтственности самой службы, преслѣдуются съ особенной строгостію, то тѣмъ болѣе тщательную провѣрку требуютъ они въ административномъ порядкѣ. Всякое увольненіе, которому не предшествовало дисциплинарное разслѣдованіе и признаніе виновности, есть въ большей или меньшей степени, самостоятельное правонарушеніе.

Бываютъ случаи гдѣ устраненіе виновнаго съ менѣе тяжкими послѣдствіями представляется согласнымъ съ справедливостію. Было бы, напримѣръ, несправедливо подвергать одинаковымъ послѣдствіямъ какъ человѣка, уличеннаго въ растрату

или обманахъ, такъ и того, кто оказывается негоднымъ по лѣности и небреженію.

Поэтому слѣдовало бы установить двойкій родъ увольненія, въ случаѣхъ признанной виновности: а) увольнение съ сохраненіемъ трехмѣсячнаго содержанія и съ возвратомъ произведенныхъ въ пенсіонную кассу взносовъ, для такихъ агентовъ, которые не совершили проступковъ, влекущихъ за собою потери гражданской чести, и б) увольнение съ потерю всякихъ правъ на содержаніе, пенсію и возвратъ пенсіонныхъ взносовъ, при совершеніи позорящихъ проступковъ.

Во всякомъ случаѣ слѣдовало бы неуклонно держаться слѣдующаго правила: если проступокъ служащаго дѣлаетъ его устраненіе необходимымъ, это должно совершаться строго формальнымъ порядкомъ и никакъ не въ смягченной формѣ предупрежденія о присканіи себѣ другого мѣста; въ тоже время и каждому подобному увольненію должно предшествовать категорическое постановленіе съ точнымъ и согласнымъ съ обстоятельствами дѣла изложеніемъ поводовъ къ отставкѣ.

Теперь рассмотримъ тѣ обстоятельства, при которыхъ обыкновенно считаютъ возможнымъ увольнять служащихъ, предупредивъ ихъ о томъ за три мѣсяца, именно при отсутствіи непосредственной виновности служащихъ:

- 1) когда служащій оказывается неспособнымъ и непригоднымъ для исполненія возложенныхъ на него обязанностей;
- 2) когда постоянное нездоровье препятствуетъ правильному исполненію имъ своихъ обязанностей;
- 3) когда онъ по какимъ нибудь причинамъ сталъ въ такія отношенія къ начальству, что оно считаетъ его неудобнымъ, и 4) когда должность его признается излишнею или сокращеніе личнаго состава приводитъ къ оставленію его за штатомъ.

Большинство изъ перечисленныхъ случайностей не могли бы вовсе имѣть мѣста, если бы окончательный приемъ служащихъ былъ обставленъ надлежащими гарантіями и производился съ должной предусмотрительностью. Если служащій до окончательнаго приема на службу, въ продолженіи вѣсколькихъ лѣтъ подвергался установленному испытанію и удовлетворительно исполнялъ возлагаемыя на него обязанности, то

его слѣдуетъ несомнѣнно признать обладающимъ надлежащими способностями для дальнѣйшаго отправленія своей службы; если же онъ въ послѣдствіи окажется всетаки непригоднымъ, то его въ томъ винить не слѣдуетъ и такая, въ теченіи службы его обнаружившаяся, неспособность, должна ставить его въ одинаковыя условія съ агентами потерявшими здоревье на службѣ. Если же само управленіе поступаетъ недостаточно осмотрительно при выборахъ служащихъ и допускаетъ къ окончательному приему личность завѣдомо неспособную, то на него прежде всего должна падать и отвѣтственность и оно должно быть за это подвергаемо уплатѣ годоваго содержанія увольняемому, при такихъ условіяхъ. Менѣе всего должны бы быть допускаемы такого рода случайности, чтобы агенты, достигшіе исполненія болѣе важныхъ обязанностей и оказавшіеся для нихъ непригодными, могли быть, во избѣжаніе дальнѣйшихъ неудобствъ, устраняемы втихомолку, путемъ предложенія прискати себѣ другую службу. Можетъ-ли человѣкъ быть отвѣтственнымъ за то, что безъ всякихъ съ его стороны преднамеренныхъ дѣйствій, способности его были оцѣнены ошибочно и онъ былъ слишкомъ высоко поставленъ? Можно-ли признать справедливымъ тотъ фактъ, что человѣкъ, вслѣдствіе недоразумѣній, объясняемаго единственно ошибкой начальства, долженъ потерять не только предоставленное ему высшее назначеніе, но и всю карьеру, отъ которой зависитъ его существованіе?

Что касается болѣзненнаго состоянія, обуславливающаго увольненіе агентовъ, то, при установленіи правильной системы предварительнаго испытанія, случаи подобнаго рода должны быть весьма рѣдки. Если же допущена неосмотрительность и болѣзненный субъектъ окончательно опредѣленъ на службу, то отвѣтственность за это должна опять таки падать на ошибочно принявшее его управленіе и въ той же мѣрѣ, какъ это было указано при случаяхъ обнаруженія неспособности окончательно принятыхъ агентовъ. Если же при соблюденіи надлежащей осмотрительности и послѣ установленнаго срока испытанія, обнаруживается болѣзненность служащаго, то она можетъ быть вызвана условіями самой службы его. Въ такомъ случаѣ съ нимъ должно быть поступлено какъ съ ли-

цомъ потерявшимъ здоровье на службѣ, и ему должны быть присвоены права на получение пенсіоннаго оклада до выслуги установленнаго срока, какъ это принято во всѣхъ желѣзнодорожныхъ учрежденіяхъ.

Обратимся теперь къ рассмотрѣнію того соображенія, что нельзя требовать отъ управленія, чтобы оно терпѣло на своей службѣ челоѵка ему неприятнаго или неудобнаго. Здѣсь, безъ сомнѣнія, можетъ быть рѣчь только о служебныхъ проступкахъ и недоразумѣніяхъ. Не можетъ быть и рѣчи о личныхъ антипатіяхъ и произвольныхъ воззрѣніяхъ, какъ поводахъ къ увольненію служащихъ; такого рода побужденій въ честныхъ людяхъ авторъ не допускаетъ, а такъ какъ всякіе служебные проступки подлежатъ расслѣдованію въ установленномъ дисциплинарномъ порядкѣ, то это соображеніе можетъ быть оставлено безъ дальнѣйшаго рассмотрѣнія.

Остается еще коснуться обстоятельства упомянутаго въ четвертомъ пунктѣ: когда должность упраздняется за излишествомъ или за сокращеніемъ личнаго состава. Ежедневный опытъ доказываетъ, что безусловно, необходимымъ, въ тѣсномъ смыслѣ слова, нельзя признать ни одного челоѵка въ желѣзнодорожной сферѣ, это равно относится и къ высшимъ и къ низшимъ агентамъ. Всякій служащій можетъ оказаться излишнимъ или въ виду необходимости устранить его, или даже вслѣдствіе простаго измѣненія въ организаціи службы. Нерѣдко бываютъ случаи, что управленія находятъ возможнымъ слить нѣсколько конторъ, даже соединить нѣкоторыя отдѣльныя службы, вслѣдствіе чего упраздняются должности начальствующихъ и другихъ служащихъ. Можно-ли признать согласнымъ съ справедливостью, чтобы такіе служащіе, ни въ чемъ неповинные, могли остаться безъ куска хлѣба, благодаря одной случайной, или даже временной мѣрѣ, которая можетъ черезъ нѣсколько времени привести снова къ совершенно иной перестановкѣ? Желаніе обходиться съ возможно меньшимъ персоналомъ весьма естественно, въ этомъ ничто не можетъ упрекнуть управленіе, обязанное всегда при какихъ бы то ни было благоприятныхъ финансовыхъ условіяхъ, соблюдать возможную бережливость. Но эти экономическія соображенія должны быть приняты въ расчетъ при опредѣ-

ленія штата служащихъ; управленія должны окончательно зачислять только тѣхъ изъ служащихъ, должности которыхъ не могутъ подлежать упраздненію, ради сокращенія издержекъ на содержаніе личнаго состава... Независимо отъ этого нельзя не признать, чтобы, даже при настоящемъ положеніи вещей, увольненія, вызываемыя исключительно стремленіемъ къ бережливости, могли быть допускаемы какъ во имя справедливости, такъ и въ интересахъ самаго дѣла. Какое дѣло служащему въ томъ, что управленіе, при самой организаціи работы, допустило несоразмѣрность въ опредѣленіи числа потребныхъ ему агентовъ? Каждый изъ нихъ имѣетъ полное право требовать, чтобы его тогда зачисляли въ штатъ, когда онъ, послѣ долговременнаго испытанія, окажется пригоднымъ во всѣхъ отрасляхъ избранной имъ специальности. Когда же онъ окажется удовлетворяющимъ всѣмъ возможнымъ требованіямъ службы и оправдывающимъ возложенныя на него ожиданія, то онъ въ то же время долженъ имѣть возможность рассчитывать на обезпеченное положеніе. Да и представляеть-ли вообще увольненіе полезныхъ агентовъ такія большія выгоды, чтобы можно было оправдать ими такое вредное явленіе? Здѣсь, само собою разумѣется, можетъ идти рѣчь только объ увольненіи дѣйствительно полезныхъ и дѣльныхъ агентовъ, такъ какъ лица неудовлетворительныя могутъ быть всегда съ достаточною опредѣленностью своевременно опфены и должны быть устраняемы независимо отъ какихъ бы то ни было бюджетныхъ соображеній. Управленіе, приведенное къ необходимости сокращенія своего личнаго состава, должно прежде всего удалять всѣхъ плохихъ агентовъ и если требуется еще дальнѣйшее сокращеніе, переходить къ временнымъ служащимъ принятымъ на испытаніе и потому не рассчитывающимъ на обезпеченное положеніе. При такой послѣдовательности оно придетъ къ такому составу, при которомъ дальнѣйшее сокращеніе, ради удовлетворенія текущихъ потребностей, окажется невозможнымъ и во всякомъ случаѣ дастъ лишь самыя ничтожныя сбереженія. Независимо отъ этого, во всякомъ болѣе или менѣе значительномъ предриятіи, постоянно происходитъ естественная убыль въ личномъ составѣ, при которой необходимъ извѣстный запасъ для пополненія ваканцій. Но если бы не было и этого,

тѣмъ не менѣ увольненіе полезныхъ агентовъ, по принципу, не должно быть допускаемо. При совершенно исключительныхъ обстоятельствахъ, когда требуется такое значительное сокращеніе личнаго состава, что для него недостаточно ни удаленія временныхъ агентовъ, ни естественной убыли, при такихъ обстоятельствахъ, бѣдствіе, грозящее всему дѣлу, должно быть раздѣляемо всѣми служащими по соразмѣрности, а не губить отдѣльныхъ лицъ. Бремя невыносимое для отдѣльныхъ лицъ, переносится гораздо легче, если оно распределяется между многими. Въ такомъ случаѣ опять таки должно имѣть мѣсто не увольненіе отдѣльныхъ искунительныхъ жертвъ, а общее сокращеніе окладовъ, причемъ на высшіе оклады должень, само собою разумѣется, падать и высшій процентъ сокращенія».

Г. Заключение. Приведенныя выше постановленія проекта Юго-Западныхъ жел. дорогъ заключаютъ въ себѣ двоякаго рода правила *формальнаго и матеріальнаго* значенія. Первые касаются опредѣленія тѣхъ должностныхъ лицъ, отъ которыхъ зависитъ опредѣленіе, перемѣщеніе или увольненіе служащихъ (независимо отъ условий, при которыхъ допускается то или другое), вторыя обнимаютъ собою эти послѣдніе.

Что касается *формальныхъ* опредѣленій проекта, то вопросъ сводится съ компетенціи соответствующихъ органовъ и проектъ Юго-Западныхъ жел. дор. не отступаетъ въ этомъ отношеніи существенно отъ нормъ заграничныхъ желѣзныхъ дорогъ. Но при этомъ необходимо замѣтить, что проводимая проектомъ идея *децентрализаціи* власти могла бы получать еще болѣе широкое примѣненіе собственно по отношенію къ *опредѣленію и повышенію* служащихъ, причемъ слѣдовало бы предоставить какъ можно больше простора инициативѣ Начальниковъ службъ и частей.

Но этотъ принципъ отнюдь не надлежитъ примѣнять къ вопросамъ *перемѣщенія служащихъ, когда таковое имѣетъ значеніе дисциплинарной мѣры и тѣмъ болѣе къ увольненію отъ должности и службы въ смыслѣ карательной мѣры*, такъ какъ въ этихъ случаяхъ интересы не только служащихъ, но и самой службы требуютъ наибольшей степени огражденія. А такъ какъ никакое улучшеніе дисциплинарной части

на дорогахъ не можетъ вполне устранить необходимости смѣщенія и увольненія служащихъ въ исключительныхъ случаяхъ по административнымъ соображеніямъ, то въ устраненіе всякаго проявленія субъективнаго начала необходимо расширить до возможныхъ предѣловъ принципъ *предварительнаго контроля подобныхъ распоряженій*, для каковой цѣли смѣщеніе и увольненіе служащихъ—во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда таковыя примѣняются внѣ порядка, опредѣляемаго дисциплинарнымъ уставомъ—должны быть предоставляемы не тому Начальству, отъ котораго зависитъ опредѣленіе па службу, а въ меньшей мѣрѣ стоящему надъ нимъ Начальнику. Такимъ образомъ, лица, опредѣляемыя властью Начальника дороги, опредѣляемые симъ послѣднимъ—уволены властью Начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ и т. д.

Въ *матеріальномъ* отношеніи обращаютъ на себя особое вниманіе нѣкоторыя постановленія § 233, 239 и 240 проекта. Наконецъ, пунктъ ж § 240 «въслѣдствіе административныхъ соображеній» по неопредѣленности своей, казалось бы, открываетъ столь широкое поле для проявленія личнаго произвола, что практически совершенно устраняетъ необходимость тѣхъ гарантій дисциплинарнаго производства, проведеніе которыхъ составляетъ лучшую часть всего проекта. Это тѣмъ болѣе достойно сожалѣнія, что въ § 240 ни однимъ словомъ не упомянуто о необходимости обращенія тѣхъ или другихъ дѣлъ къ порядку, указанному дисциплинарнымъ уставомъ, что вѣроятно представляется лишь результатомъ случайнаго умолчанія. *Все это показываетъ на сколько опасно было бы децентрализовать право смѣщенія и увольненія служащихъ отъ должности и службы.*

Къ этому вопросу мы еще вернемся при разсмотрѣннн вопроса объ отвѣтственности служащихъ и организаціи дисциплинарной части и, наконецъ, о порядкѣ огражденія содержания служащихъ отъ судебныхъ запрещеній.

## Глава V. Обязанности служащихъ.

А. Проектъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. § 25. Каждый желѣзнодорожный служащій долженъ безудовно точно, вполне безукоризненно, съ полнымъ рвеніемъ, усердіемъ и добросовѣст-

ностью исполнять обязанности, сопряженные съ занимаемую имъ должностью и указанныя въ относящихся къ ней правилахъ, положеніяхъ, инструкціяхъ, приказахъ, циркулярахъ и распоряженіяхъ начальства и не дозволить себѣ переходить за предѣлы власти, ему предоставленной. *Примѣчаніе 1.* При опредѣленіи на службу, каждому поступающему начальствомъ его вручаются подъ росписку все инструкціи, правила и положенія, относящіяся къ должности, на которую онъ назначается, и одинъ экземпляръ настоящаго положенія. *Примѣчаніе 2.* Неграмотнымъ служащимъ настоящее положеніе на руки не выдается. § 26. Служащій обязанъ исполнять свою должность лично и на указанномъ ему мѣстѣ служенія, отлучаться съ котораго въ часы занятій онъ можетъ только съ вѣдома и разрѣшенія подлежащаго начальства. Если болѣзнь или другія уважительныя причины лишаютъ служащаго возможности нести службу, то онъ обязанъ, своевременно испросивъ надлежащее разрѣшеніе, передать исполненіе ея своему замѣстителю, а при отсутствіи его, тому лицу, которое будетъ назначено начальствомъ, и только лишь въ экстренныхъ случаяхъ, при невозможности исполнить это послѣднее требованіе, служащій можетъ оставить свой постъ и вручить исполненіе занимаемой имъ должности другому лицу подъ свою отвѣтственность. *Примѣчаніе 1.* При продолжающейся болѣзни, лишавшей возможности отправлять служебныя обязанности, служащій долженъ донести объ этомъ своему ближайшему начальнику и представить надлежащее удостовѣреніе (бюллетень) врача. Непредоставившіе такихъ удостовѣреній считаются умышленно уклонившимися отъ службы. *Примѣчаніе 2.* Вызовъ въ судъ и арестъ железнодорожныхъ служащихъ, должности которыхъ означены въ особомъ расписаніи, составленномъ по взаимному соглашенію министерствъ путей сообщенія и юстиціи, производится судебными и полицейскими установленіями не иначе, какъ при участіи начальства этихъ служащихъ, которое обязано немедленно назначить другое лицо для исполненія должности вызываемаго или арестуемаго. § 27. Никто изъ служащихъ не имѣетъ права отлучаться изъ мѣста своего служенія безъ надлежащаго каждый разъ разрѣшенія начальства. § 28. При передачѣ своей должности другому лицу служащій обязанъ разъяснить принимающему ее все, касающееся исполненія передаваемыхъ обязанностей, сообщить все тѣ распоряженія и приказанія, какія имъ получены, но еще не исполнены, передать, въ установленномъ порядкѣ, дѣла, документы, суммы и имущество по передаваемой должности, находящееся въ вѣдѣніи его или на храненіи, и доложить о передачѣ подлежащему начальству. § 29. Служащіе обязаны нести службу столько времени, сколько указано въ установленныхъ нормахъ, но не могутъ отказываться, въ случаѣ надобности, отъ занятій и внѣ урочные часы. § 30. Служащіе на дорогахъ

должны охранять отъ утраты, поврежденія и расхищенія какъ вѣрное имущество по службѣ имущество казны, такъ и всякое другое имущество, находящееся въ вѣдѣніи дорогъ. § 31. Служащіе обязаны заботиться о бережливомъ и цѣлесообразномъ расходованіи предоставленныхъ въ ихъ распоряженіе матеріаловъ и денежныхъ суммъ, вести имъ въ установленномъ порядкѣ учетъ, изыскивать способы къ введенію улучшеній и усовершенствованій въ области железнодорожнаго дѣла и завѣсившими отъ нихъ мѣрами способствовать преуспѣванію дорогъ. § 32. Служащіе должны сохранять вѣрными имъ служебныя тайны, не выдавать безъ разрѣшенія начальства постороннимъ лицамъ и учрежденіямъ справки и удостовѣреній изъ книгъ, документовъ и дѣлъ и не передавать гласности свѣдѣній, не подлежащихъ оглашенію. § 33. Служащіе при сношеніяхъ съ посторонними лицами должны исполнять свои обязанности съ полнымъ безпристрастіемъ. § 34. При исполненіи служебныхъ обязанностей, служащіе, занимающіе должности, коимъ присвоена форменная одежда или извѣстные знаки, обязаны носить ихъ, соблюдая въ формѣ строгую точность и въ одеждѣ опрятность. Будучи въ формѣ, служащіе обязаны отдавать честь Особамъ Императорской Фамиліи, Министерству путей сообщенія, высокопоставленнымъ лицамъ и высшимъ по служебному положенію лицамъ, согласно существующимъ на сей предметъ правиламъ. § 35. Служащіе на дорогахъ обязательно участвуютъ въ пенсійной кассѣ, согласно уставу этой кассы. § 36. Начальствующіе обязаны разъяснить своимъ подчиненнымъ положенія, инструкціи и другія распоряженія, относящіяся до ихъ должности и слѣдить за точнымъ и неуклоннымъ исполненіемъ ихъ. § 37. Начальствующіе обязаны требовать отъ подчиненныхъ точнаго и безпрекословнаго исполненія данныхъ имъ порученій и приказаній, относящихся до железнодорожной службы вообще, но не должны принуждать ихъ оказывать услуги личнаго характера. § 38. Начальствующіе обязаны съ полнымъ безпристрастіемъ относиться къ своимъ подчиненнымъ и заботиться о возможности улучшенія ихъ быта. § 39. Подчиненные за всеми разъясненіями и указаніями по службѣ, со всеми просьбами, жалобами и претензіями должны обращаться къ своему непосредственному начальству и точно и безпрекословно исполнять все относящееся къ железнодорожной службѣ какъ письменная, такъ и словесныя приказанія сего начальства. О всехъ распоряженіяхъ, полученныхъ отъ высшихъ начальствующихъ лицъ соответствующей службы, помимо ближайшаго своего начальства, служащій долженъ донести этому послѣднему, указывая при этомъ и тѣ мѣры, которыя имъ по этому распоряженію предпринять. *Примѣчаніе.* Подача служащими жалобъ и просьбъ помимо непосредственнаго начальства считается нарушеніемъ служебной дисциплины и подвергаетъ виновныхъ уста-

повлевающимъ высказаніямъ. § 40. Если служащій получить какое либо распоряженіе, несогласное съ положеніями и инструкціями, или такое, которое будетъ имѣть явно вредныя послѣдствія, то онъ прежде исполненія обязанъ доложить объ этомъ начальнику, дающему приказаніе; если же и послѣ этого начальникъ потребуетъ исполненія своего распоряженія, то служащій долженъ не просить у него письменное подтвержденіе распоряженія и затѣмъ уже исполнить его. *Примѣчаніе.* Отъ исполненія распоряженій начальства, противныхъ общимъ законамъ Россійской Имперіи, служащій обязанъ во всякомъ случаѣ отказать и довести объ этомъ по начальству. § 41. Лица, состоящіа на желѣзнодорожной службѣ, могутъ занимать должности въ другихъ промышленныхъ и торговыхъ предпріятіяхъ только съ разрѣшенія начальника дорогъ. § 42. Воспрещается всякому служащему принимать на себя какиа-либо работы или подряды для управленія дорогъ и занимать какия бы то ни было должности въ такихъ товариществахъ, компаніяхъ и предпріятіяхъ, хозяйственные дѣла коихъ восходятъ въ это управленіе. § 43. Служащіе какъ при исполненіи своихъ обязанностей, такъ и внѣ службы должны вести себя съ достоинствомъ и съ отвѣтственностью съ занимаемымъ ими положеніемъ и при сношеніяхъ между собою и съ публикою должны быть безусловно учтивыми и предупредительными. Великіе поступки, ровняющіе достоинство учрежденія и поворяющіе доброе имя служащихъ, принимаются во вниманіе при служебной оцѣнкѣ ихъ и даже могутъ служить причиной увольненія отъ службы.

**Б.** Отношеніе проекта Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ къ существующимъ нормамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Постановленія проекта Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ не отличаются существенно отъ дѣствующихъ нынѣ нормъ.

**В.** Современное положеніе вопроса за границей. Обязанности служащихъ на казенныхъ дорогахъ и лицъ, состоящихъ на государственной службѣ, говоритъ Röll, вытекаютъ отчасти изъ общихъ правилъ гражданской службы, отчасти изъ специальныхъ законовъ, постановленій и инструкцій; для прочахъ же служащихъ — изъ опредѣленнаго договора о службѣ или изъ общихъ нормъ, регулирующихъ служебное положеніе личнаго состава. Подобныя нормы существуютъ, напр. для служащихъ *бельгійскихъ* казенныхъ дорогъ, *австрійскихъ* казенныхъ дорогъ и другихъ жел.-дорожныхъ управленій.

*Обязанности* службы различаются на *общія* и *частныя*, касающіяся отдѣльныхъ должностей.

Къ *общимъ служебнымъ обязанностямъ* относятся:

върноподданнической долгъ, послушаніе законамъ и распоряженіямъ начальства, добросовѣстное охраненіе интересовъ службы и служебной тайны, порядочный образъ жизни, нравственность, отсутствіе задолженности по легкомыслию, посвященіе службѣ всей интеллектуальной и физической силы. Вслѣдствіе сего воспрещается всякая дѣятельность, влекущая за собою упущенія по службѣ; участіе въ торговыхъ предпріятіяхъ и коммиссіонерство безъ особаго на то разрѣшенія Управленія и воспрещается произвольное оставленіе службы или прекращеніе оной, кромѣ случаевъ болѣзни, отпуска и отбытія воинской повинности.

По этому же вопросу (XXI) III сессія международного конгресса вынесла слѣдующую резолюцію: Участіе желѣзнодорожныхъ служащихъ, хотя бы въ качествѣ частныхъ лицъ и за особое получаемое отъ публики вознагражденіе, въ операціяхъ, лежащихъ на ихъ обязанности, по экспедиціи пассажировъ, багажа и грузовъ представляется серьезнымъ неудобствомъ. Тѣмъ не менѣе въ исключительныхъ случаяхъ, на станціяхъ малозначительныхъ, неудобства эти умалются въ значительной степени и такое участіе служащихъ можетъ быть выгодно какъ для публики, такъ и для эксплуатаціи.

Объемъ и характеръ *особыхъ* служебныхъ обязанностей вытекаетъ изъ занимаемой каждымъ служащимъ должности, а также изъ выданныхъ имъ инструкцій. Въ *Германіи* существуютъ многочисленныя инструкціи для среднихъ и низшихъ должностей; что касается высшихъ служащихъ, то обязанности ихъ опредѣляются организационными правилами, регулирующими устройство данной отрасли службы.

*Континентальная* система съ свойственной ей разработкой мельчайшихъ деталей служебныхъ подробностей находится въ прямой противоположности съ системою *англійскихъ* и *американскихъ* жел. дорогъ, исходящихъ изъ принципа отвѣтственности и полнаго довѣрія, даже къ низшимъ служащимъ, въ избѣжаніе стѣсненія личныхъ дарованій и свободы инициативы отдѣльныхъ служащихъ (Röll).

Если мы теперь бросимъ взглядъ на большинство инструкцій, предназначенныхъ для простолюдина, — говорить Веберъ, —

то увидимъ, до какой степени благодаря отсутствію здраваго смысла и практическаго инстинкта составители ихъ сдумѣли и слогомъ, и выборомъ словъ, и оборотомъ рѣчи и изложеніемъ сдѣлать инструкціи чуждыми пониманію, кругозору и способу выраженія неразвитыхъ людей, устроивъ ихъ измученному мозгу настоящія пытки, о которыхъ не можетъ составить себѣ представленія тотъ, кто не былъ среденъ всѣмъ слоямъ практической желѣзнодорожной службы, начиная съ низшихъ.

Если, стрѣлочники, сигналисты, барьерные сторожа и кондукторы, въ сущности, могутъ не знать ничего, кромѣ сказаннаго въ ихъ инструкціи, то послѣдняя должна быть, само собою разумѣется, имъ настолько основательно разъяснена, чтобы не оставалось и тѣни сомнѣнія, какъ они должны поступать при томъ или иномъ ходѣ дѣла. Долгъ ихъ предложить все стараніе, чтобы достигнуть отчетливаго пониманія, но въ гораздо большей степени долгъ управленія позаботиться о томъ, чтобы это пониманіе человѣку, едва привыкшему разсуждать, не доставалось слишкомъ трудно, а непонятливымъ не пришлось и совсѣмъ не подѣ силу.

М. А. Рейтлеръ въ вышеприведенномъ сочиненіи говорить между прочимъ.

Что касается практикуемыхъ въ настоящее время способовъ составленія и обнародованія правилъ о службѣ, то въ этомъ отношеніи можно представить очень много возраженій. Бёрне утверждалъ, что «будь у природы такая же масса законовъ, какъ въ государствѣ, самъ Господь не сдумѣлъ бы съ нею управиться!» Чтобы сказать этотъ писатель, еслибъ ему пришлось увидѣть, на крошечной станціи желѣзной дороги, безконечное множество примѣняемыхъ на ней инструкцій, приказовъ, положеній, тарифовъ и циркуляровъ, со всѣми послѣдующими къ нимъ дополненіями и измѣненіями, которыми съ годами набирается тысяча?

Въ этомъ отношеніи управленія оказали бы важную услугу какъ въ интересахъ самой службы, такъ и на пользу служащихъ, если бы употребляли энергическій починъ на то, чтобы изъ массы специальныхъ распоряженій и циркуляровъ истратить всѣ тѣ, которые не представляются необходимыми, и собрать остальные, составивъ имъ систематическій сводъ...

Когда служащимъ дано будетъ для руководства ограниченное число правилъ, изложенныхъ въ сжатой формѣ и систематическомъ порядкѣ, тогда только управленія получатъ полную возможность требовать точнаго исполненія существующихъ распоряженій и подвергать строгой ответственности за всякое упущеніе.

Въ то время, какъ на нѣмецкихъ желѣзныхъ дорогахъ, кромѣ правилъ эксплуатаціи и полицейскаго устава, техническихъ соглашеній и т. п. существуетъ чрезмѣрное количество специальныхъ инструкцій для каждой категоріи служащихъ и для каждой отрасли службы, англійскія дороги, кромѣ немногихъ общихъ предписаній, имѣютъ лишь изданныя каждымъ управленіемъ, значительно обобщенныя и совершенно кратко изложенныя, инструкціи для движенія, пассажирской и товарной службы. Такимъ образомъ Англія и Германія представляютъ собой двѣ крайности, и если принятая въ Англіи система не можетъ быть признана достойной безусловнаго подражанія и прусское министерство торговли стремится къ расширенію присвоенныхъ ему правъ надзора, то нельзя не сознаться, что господствующая на нѣмецкихъ дорогахъ система, регламентирующая службу во всѣхъ отрасляхъ специальными предписаніями до послѣднихъ мелочей, затрудняетъ нѣрѣдко веденіе службы, а тѣмъ болѣе ее индивидуализацію, въ особенности при исключительныхъ условіяхъ.

Попытки къ объединенію коммерческой регламентаціи мы видимъ въ Союзѣ германскихъ желѣзныхъ дорогъ (независимо отъ техническаго соглашенія) и, наконецъ, у насъ (общія соглашенія о прямомъ соглашеніи и пользованіи подвижнымъ составомъ).

Г. Заключение. Общія и особая обязанности служащихъ излагаются у насъ или въ общихъ, или въ частныхъ правилахъ.

Общія обязанности служащихъ по технической эксплуатаціи жел. дорогъ, изложены въ §§ 16, 17, 18, 19, 20, 21 тѣхъ же правилъ.

Особая обязанности служащихъ по технической эксплуатаціи изложены въ §§ 22-- 44 включительно тѣхъ же правилъ.

Особые правила для служащих по прочим отдѣламъ не подвергнуты у насъ общей обработкѣ и заключаются отчасти въ общемъ уставѣ Рос. ж. дор., въ общемъ соглашеніи о прямыхъ сообщеніяхъ и пользованіи подвижнымъ составомъ и въ другихъ положеніяхъ, правилахъ и инструкціяхъ, опредѣляющихъ тѣ или другія отрасли желѣзнодорожнаго дѣла и, наконецъ, въ инструкціяхъ отдѣльнымъ должностямъ, установленнымъ на той или другой дорогѣ.

Было бы въ высшей степени желательно установить общій порядокъ изданія такихъ инструкцій по примѣру того, какъ это сдѣлано въ §§ 10, 11, 12 и 13 правилъ технической эксплуатаціи и въ црк. б. Д ж. д. 1898 г. № 8352, къ сожалѣнію вслѣдъ затѣмъ отмѣненномъ въ существенныхъ чертахъ что отразилось уже неблагоприятнымъ образомъ на изданныхъ въ послѣднее время инструкціяхъ служащимъ по технической эксплуатаціи.

Кромѣ того крайне необходимо чтобы совѣщательные съѣзды по службамъ пути, тяги, движенія, телеграфа и коммерческой приступили къ кодификаціи правилъ содержанія пути, подвижнаго состава и движенія (техническаго и коммерческаго), въ подробное развитіе правилъ общаго устава и иныхъ техническихъ и коммерческихъ узаконеній, съ тѣмъ, чтобы составленные ими своды подвергались періодическому (не рѣже одного раза въ три года), пересмотру тѣхъ же органовъ на основаніяхъ указанныхъ въ письмѣ нашемъ на имя завѣдывающаго дѣлами совѣщательныхъ съѣздовъ лѣтомъ 1893 года.

Изъ вышеприведенныхъ соображеній видно, что соответствующія постановленія проекта Юго-Западныхъ ж. д. не вызываютъ особыхъ замѣчаній.

Единственное исключеніе составляетъ проектируемый § 39 порядка подачи жалобъ служащихъ (черезъ посредство ближайшаго начальства), который какъ было замѣчено на страницахъ одного изъ періодическихъ желѣзно-дорожныхъ изданій, заключаетъ въ себѣ не вполне удачное подражаніе порядкамъ умѣственнымъ въ военной службѣ, гдѣ въ силу крайней элементарности и однородности задачъ службы, законодательство нашло возможнымъ совершенно устранить элементъ усмотрѣнія изъ отношеній старшихъ къ младшимъ, а потому и обставило слу-

жебныя права даже низшихъ органовъ корпораціи такими гарантіями которыя совершенно отсутствуютъ въ стрѣй гражданской службѣ.

Кромѣ того къ общимъ обязанностямъ начальствующихъ лицъ долженъ быть отнесенъ надлежалый подборъ подчиненныхъ имъ служащихъ, правильное распределеніе между ними служебныхъ обязанностей, обученіе служащихъ и періодическая повѣрка ихъ знаній.

## Глава VI. Ответственность служащихъ и порядокъ дисциплинарнаго производства.

А. Проектъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. § 44. Каждой служакціи на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ несетъ ответственность за нарушение служебнаго долга и за преступленія по службѣ. § 45. Послѣдствіемъ неисполненія служебныхъ обязанностей являются взысканія и наказанія, которымъ служащій подвергается, смотря по роду вины, въ порядкѣ административномъ или судебномъ. § 46. Кромѣ личной ответственности, служащіе могутъ въ случаяхъ, указанныхъ въ § 55 настоящаго положенія, подвергаться еще ответственности денежной. § 47. За служебныя нарушенія и упущенія служащіе на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ могутъ быть подвергнуты властью начальства взысканіямъ, которыя бываютъ двухъ видовъ: а) предупредительныя и б) дисциплинарныя. § 48. Предупредительными взысканіями называются взысканія, налагаемыя за маловажные проступки по службѣ, безъ объявленія ихъ въ приказѣ по дорогамъ и безъ внесенія въ послужные списки виновныхъ. Сюда относятся: а) замѣчанія и б) выговоры. § 49. Дисциплинарными взысканіями называются наказанія, налагаемыя на служащихъ за болѣе серьезныя упущенія по службѣ и соединенныя съ объявленіемъ въ приказахъ по дорогамъ и съ внесеніемъ ихъ въ послужные списки. Къ этой категоріи относятся: а) замѣчанія и выговоры, объявляемые въ приказахъ по дорогамъ, б) одновременные денежные штрафы не свыше 25% мѣсячнаго оклада, в) временное пониженіе содержанія не свыше 25% мѣсячнаго оклада, г) смѣщеніе съ высшей должности на низшую, д) увольненіе отъ службы безъ прошенія и е) увольненіе отъ службы съ особымъ донесеніемъ управленію желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія, для опубликованія. § 50. Перечисленные въ пп. а—г) предыдущаго § взысканія могутъ сопровождаться предупрежденіемъ объ увольненіи отъ службы. § 51. Наложеніе на служащихъ предупредительныхъ взысканій производится по усмотрѣнію непосредствен-

наго начальства ихъ. Взысканія же дисциплинарныя могутъ быть налагаемы на служащихъ лишь на основаніи дисциплинарнаго устава. § 52. При совершеніи служащими на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, опредѣляемыми властью начальника дорогъ и начальниковъ службъ, преступленій и проступковъ, связанныхъ съ исполненіемъ служебныхъ обязанностей и караемыхъ въ порядкѣ уголовной отвѣтственности, начальникъ дорогъ возбуждаетъ противъ нихъ судебное преслѣдованіе. О проступкахъ и преступленіяхъ лицъ, опредѣленіе на службу коихъ начальнику дорогъ не предоставлено, онъ доноситъ начальнику управленія желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія. § 53. За преступленія и проступки, не связанные съ исполненіемъ служебныхъ обязанностей, служащіе несутъ отвѣтственность по общимъ законамъ. § 54. Служащіе на дорогахъ несутъ денежную отвѣтственность въ слѣдующихъ случаяхъ: а) за утерю или порчу ввереннаго имъ имущества, б) за неправомерность и несвоевременность составленія платежныхъ документовъ, в) за неправомерное веденіе кассъ и отчетности по нимъ и г) за неправомерное веденіе подотчетныхъ суммъ. § 55. За утерю и порчу ввереннаго служащимъ имущества (пунктъ а § 54), они несутъ денежную отвѣтственность, опредѣляемую въ административномъ порядкѣ. Въ остальныхъ же случаяхъ убытковъ и ущербовъ, причиненныхъ имъ дорогамъ, какъ перечисленныхъ въ § 54, такъ и не перечисленныхъ, денежная отвѣтственность служащихъ опредѣляется или въ административномъ порядкѣ, или въ порядкѣ судебномъ, если начальникъ дороги признаетъ нужнымъ обратиться къ суду.

Независимо отъ приведенныхъ выше §§ 44—55 проекта Управленія Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, послѣднимъ выработаннымъ особый *дисциплинарный уставъ* помѣщенный нами въ приложеніи къ настоящему очерку. Уставъ этотъ составляетъ наиболее существенную часть всего проекта и заслуживаетъ самаго серьезнаго вниманія, хотя и не отвѣчаетъ полностью нашимъ пожеланіямъ, что можетъ быть объяснено пѣкоторою сдержанностью его составителей въ виду новизны дѣла.

Б. Отношеніе проекта Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ къ существующимъ нормамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Какъ видно изъ объяснительной записки комиссіи графа Баранова къ общему уставу російскихъ жел. дорогъ, обнаружено, что нѣкоторыя управленія дорогъ придерживаются крайнихъ денежныхъ штрафовъ, назначая такія взысканія безъ всякихъ градаций. Такое нерациональное наложеніе на служа-

щихъ взысканій, особенно когда параллельно съ этими не практикуются различныя поощренія и награды, приносятъ болѣе вреда, нежели пользы дѣлу, развращая служащихъ. Это бываетъ еще и потому, что наложеніе такихъ взысканій не оставляетъ за собою никакого слѣда, вслѣдствіе чего ослабляется сила ихъ полезнаго дѣйствія и дается неправильная оцѣнка наказаніямъ, какъ со стороны налагающаго наказаніе, такъ и подвергающагося оному. Налагаемыя на желѣзно-дорожныхъ служащихъ взысканія бываютъ двойнаго рода: денежные вычеты изъ содержанія, производимые на пополненіе убытковъ, причиненныхъ дорогѣ поврежденіемъ или утратой ввереннаго служащему, для употребленія или подъ надзоръ имущества, принадлежащаго дорогѣ или находящагося на ея отвѣтственности въ качествѣ предметовъ перевозки, другія— дисциплинарныя, за нарушенія и проступки противъ правилъ службы. Едва ли можно говорить что-либо противъ права желѣзно-дорожныхъ управленій взыскивать со своихъ служащихъ причиненные дорогѣ убытки утратой или поврежденіемъ принадлежащаго имъ имущества, но только необходимо ограничить это право тѣмъ, чтобы взысканія подобнаго рода не дѣлались за тѣ поврежденія и утраты, которыя причинены будутъ явленіями, независимыми отъ служащихъ. Что же касается нарушеній и проступковъ желѣзнодорожныхъ служащихъ за которые они подвергаются дисциплинарнымъ взысканіямъ, то послѣдніе слѣдуетъ раздѣлить на двѣ категоріи:

а) нарушенія и проступки противъ правилъ установленныхъ правилъ горькаго службъ, не имѣющихъ въ виду обезпеченія безопасности движенія, и

б) нарушенія и проступки противъ правилъ обезпеченія безопасности движенія на дорогахъ.

По мнѣнію комиссіи, право желѣзнодорожной администраціи налагать дисциплинарныя взысканія должно касаться лишь проступковъ и нарушеній первой категоріи. Но и въ этомъ случаѣ, для того чтобы взысканія имѣли должную цѣну и благотворное, а не деморализующее вліяніе, необходима строгая справедливость. Въ виду послѣдняго обстоятельства комиссія считаетъ нужнымъ обязать желѣзнодорожныхъ начальниковъ руководствоваться при наложеніи на служащихъ

взысканій тѣмъ порядкомъ, который установленъ на сей случай въ проектѣ закона.

Что же касается нарушеній и проступковъ второй категории, то комиссия не можетъ признать ихъ на столько маловажными, чтобы признать заслуживающими лишь дисциплинарныхъ взысканій. По мнѣнію ея, всякое нарушеніе железнодорожными служащими правилъ, обеспечивающихъ безопасность движенія на желѣзныхъ дорогахъ, составляетъ преступленіе. Имѣя это въ виду и принимая въ соображеніе ходатайства желѣзныхъ дорогъ по сему предмету комиссия нашла необходимымъ всѣ нарушенія железнодорожными служащими правилъ, установленныхъ тѣмъ бы то ни было изъ начальствующихъ лицъ или учреждений, для обезпеченія безопасности движенія считать преступленіями наказуемыми, смотря по важности, на основаніи правилъ мирового устава или умоленія о наказаніяхъ.

На тотъ же случай, если въ означенныхъ уголовныхъ законѣхъ не будетъ значиться соответствующей дѣянію мѣры взысканія, комиссия включила въ проектъ специальное наказаніе за нарушеніе правилъ безопасности движенія на дорогахъ, не сопровождавшееся несчастными случаями.

«Необходимость опредѣленія дисциплинарныхъ правилъ для всѣхъ вообще вѣдомствъ», гласитъ пояснительная записка къ проекту положенія Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, «побудила Правительство въ настоящее время пополнить тотъ пробѣлъ, который существуетъ въ этомъ отношеніи въ нашемъ законодательствѣ: въ Государственномъ Совѣтѣ находится на разсмотрѣніи проектъ новаго дисциплинарнаго устава, выработаннаго въ 1896 г. комиссіей подъ предсѣдательствомъ статсъ-секретаря Э. В. Фриша. Этотъ проектъ находится въ тѣсной связи съ прусскимъ дисциплинарнымъ уставомъ для гражданскихъ чиновниковъ.

Прототипомъ проекта дисциплинарнаго устава Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, послужилъ, также означенный проектъ, причемъ проектированіе specialнаго желѣзно-дорожнаго дисциплинарнаго устава объясняется его составителями, во первыхъ тѣмъ, что значительное число лицъ, служащихъ на казенныхъ дорогахъ на Государственной службѣ не состоятъ и,

вѣроятно, и въ будущемъ состоятъ не будетъ и, во-вторыхъ, нѣкоторыми особенностями железнодорожной службы которыя требуютъ и смягченія тѣхъ нормъ, установленіе которыхъ, безъ сомнѣнія, весьма полезно для лицъ, состоящихъ на Государственной службѣ, въ виду политическаго характера ихъ функций. На русскихъ жел. дорогахъ дисциплинарный уставъ существуетъ нынѣ лишь на дорогахъ Закавказской и Харьковско-Николаевской. На тотъ, ни другой уставъ не удовлетворяютъ требованіямъ, положеннымъ въ основу проекта дисциплинарнаго устава Юго-Западныхъ жел. дорогъ.

Отличительная особенность всѣхъ заграничныхъ дисциплинарныхъ уставовъ и правилъ заключается въ установленіи коллегіальной дисциплинарной власти, которая одна лишь и пользуется дисциплинарнымъ правомъ въ полномъ объемѣ. Въ данномъ случаѣ примѣру заграничныхъ дисциплинарныхъ уставовъ слѣдуетъ и проектъ комиссіи статсъ-секретари Фриша. Тотъ же принципъ «коллегіальной» дисциплинарной власти положенъ и въ основаніи дисциплинарнаго устава Юго-Западныхъ жел. дорогъ. Безъ сомнѣнія, гласитъ пояснительная записка, болѣею частью совершаемые служащими проступки по службѣ такого рода, что для ихъ наказанія и для восстановленія нарушеннаго порядка достаточно единоличной власти ближайшаго или высшаго начальства. Бываютъ, однако, и болѣе тяжелые служебные проступки, могущіе требовать обязательнаго устраненія виновнаго отъ занимаемой имъ должности. Но такое важное право, какъ право исключенія служащаго со службы, только въ рѣдкихъ случаяхъ можетъ быть, съ пользой для службы, предоставлено власти единоличнаго начальства. Во всякомъ случаѣ коллегіальный судъ представляетъ болѣе гарантій, чѣмъ единоличная власть, что при рѣшеніи важнаго и сложнаго дѣла будутъ приняты въ расчетъ, по возможности, всѣ сопровождающія его обстоятельства. Наконецъ, единоличная дисциплинарная власть никогда не внушитъ служащимъ такого уваженія и довѣрія, какъ коллегіальный судъ.

Второй принципъ, легшій въ основаніе проекта дисциплинарнаго правительственнаго устава, заключается въ стремленіи дать, по возможности, исчерпывающій перечень всѣхъ видовъ дисциплинарныхъ проступковъ, съ опредѣленнымъ за каждый

проступокъ наказаніемъ. Предлагаемый проектъ дисциплинарнаго устава Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ въ данномъ случаѣ принципиально расходится съ проектомъ комиссіи Э. В. Фриша; онъ, подобно всѣмъ заграничнымъ уставамъ, совсѣмъ не даетъ подраздѣленій дисциплинарныхъ проступковъ и не назначаетъ за нихъ опредѣленныхъ нормъ взысканій, но предоставляетъ выборъ того или иного взысканія вполнѣ благоусмотрѣнію подлежащей дисциплинарной власти, въ зависимости отъ сопровождающихъ дѣло обстоятельствъ.

В. Современное положеніе вопроса за границей. Интересныя принципиальныя соображенія по этому предмету (и не въ отношеніи однихъ только желѣзныхъ дорогъ), заключаются въ статьѣ Бюлоу въ словарѣ государственнаго права Блунчли и Братера.

Прототипъ дисциплинарнаго строя авторъ усматриваетъ въ *школахъ*, гдѣ соответствующіе элементы имѣютъ цѣлью охраненіе тѣхъ нормъ и вліаній, которыми опредѣляются отношенія учениковъ къ учителямъ и воспитателямъ.

Въ дисциплинарномъ строѣ, говоритъ авторъ, заключается собственно *элементъ воспитательный*. Но и въ высшихъ учебныхъ заведеніяхъ, гдѣ вѣдательство въ воспитательную сферу ограничивается необходимымъ приученіемъ юношей къ самостоятельности, особыя условія, въ которыхъ находятся студенты къ университету, къ обществу и между собою, вызываютъ особыя попеченія, которыя проявляются въ дисциплинарномъ строѣ и имѣютъ цѣлью то смягченіе, то усугубленіе отвѣтственности юношества въ отношеніи тѣхъ дѣйствій, которыя въ гражданскомъ обществѣ представляются естественному теченію и собственнымъ послѣдствіямъ.

Хотя дисциплинарная организація должна руководствоваться идеею права и не должна вызывать чувства незаконнаго воздѣйствія, но характернымъ признакомъ ея служить то, что назначеніе ея заключается не въ осуществленіи идей правопорядка, а самой цѣли учрежденія и преслѣдуемой имъ воспитательной цѣли, а слѣдовательно и пользы заведенія и воспитанниковъ. Эта особенность требуетъ строгаго соображенія съ индивидуальными свойствами каждаго лица, подвергаемаго дисциплинарному воздѣйствію и съ многообразными

иными условіями, что обуславливаетъ собою отеческое попеченіе, не стѣсняемое непремѣннымъ соблюденіемъ особыхъ формъ и правилъ.

Эти основныя положенія школьной дисциплины, говоритъ тотъ же авторъ, примѣняются съ соответствующими видоизмѣненіями, обусловленными между прочимъ и гражданской правоспособностью причастныхъ лицъ, въ другихъ сферахъ челоувѣческой дѣятельности. Известная дисциплина необходима во всѣхъ случаяхъ, когда большое число лицъ преслѣдуютъ сообща однородныя цѣли, и подъ общимъ руководствомъ. Это имѣетъ мѣсто въ различныхъ корпораціяхъ и, наконецъ, въ *военной и гражданской службѣ*.

Чрезвычайно слабое развитіе дисциплинарнаго строя въ древніе и даже средніе вѣка объясняется періодическою смѣною назначенныхъ лишь на краткій срокъ служащихъ и частно-правового характера многихъ должностей въ средніе вѣка при крайне элементарномъ строѣ государственнаго механизма. Лишь по мѣрѣ расширенія дѣятельности государства различныя должности получаютъ все болѣе и болѣе публичный характеръ и рядомъ съ этимъ одерживаетъ верхъ ученіе, въ силу котораго лица, разъ назначенныя на должность, могутъ быть смѣняемы лишь въ силу судебного приговора и вслѣдствіе совершенія ими грубыхъ правонарушеній (проступковъ или преступленій). Такимъ образомъ система эта превращаетъ самую должность вновь въ своего рода объектъ частнаго права, отвѣтіе котораго возможно лишь за преступленіе, такъ какъ при дѣйствіи его нельзя удалить со службы даже лицо, явно неспособное къ данной должности, которая можетъ быть удерживаема имъ наперекоръ начальству. Съ другой стороны нельзя отрицать, что подъ охраною этой системы во второй половинѣ XVIII столѣтія, преимущественно въ *Пруссіи, Саксоніи и Ганноверѣ*, выработался тотъ слой гражданскихъ чиновниковъ, который отличается по преимуществу предъ всѣми другими своею честностью, преданностью дѣлу и самостоятельностью. Новыя перемѣны въ этомъ дѣлѣ были вызваны идеями, которыя имѣютъ своимъ источникомъ первую Французскую революцію. Требования, предъявляемыя къ служащимъ, возрася въ чрезвычайной степени, отвѣтственность

центральных установлений и в особенности министров достигла высшего развития в особенности под влиянием учения об ответственности министров, с которою нельзя было согласовать несмеляемость служащих. Но и в этом отношении громадную роль играет политический строй и национальный характер как показывает пример Франции, где непрерывная смена Министров почти не затрагивает личного состава бюрократии. Но и в монархических государствах прочность министерского положения, как показывает опыт, отлично уживается с полной необезпеченностью служащих, удаляемых с должности совершенно свободно, по исключительному усмотрению министров или по их полномочию. *Во общем идея обезпеченія служащих от произвола среднюю и высшую начальства прогрессировала вообще немного.*

В дисциплинарном строе, говорит тот же автор, огромное значение иметь процессуальная сторона, и хотя вопрос этот щекотливый и спорный, но одно все таки несомненно: служащий не должен быть подвергаем осуждению безъ заслушания его объяснений — ему должны быть предоставлена возможность защиты. Тѣм не менѣе применение судебного процесса здѣсь очень часто невозможно по той причинѣ, что болышею частью идетъ рѣчь не объ отдѣльных проступкахъ и преступленіяхъ, а даже не объ опредѣленныхъ дѣяніяхъ, или упущеніяхъ; по этому возможна только краткая суммарная процедура, неговора уже о трудности обезпечить необходимую безпристрастность суда. Подлежащее начальство формулируетъ обвиненіе противъ служащаго и оно же произноситъ приговоръ; если же и допускается апелляция, какъ это принято и необходимо въ случаяхъ болѣе серьезныхъ взысканій, то апелляция переносится къ старшимъ товарищамъ того же служебнаго присутствія, которые почти всегда солидарны съ лицами, образующими первую инстанцію. А между тѣмъ все это неизбежно, такъ какъ только соотвѣтствующее начальство, находящееся въ постоянныхъ служебныхъ отношеніяхъ съ обвиняемымъ, можетъ составить себѣ убѣжденіе въ необходимости принятія той или другой дисциплинарной мѣры; поддержка же подчиненнаго противъ его начальства

можетъ вызвать важныя неудобства; образованіе же особаго апелляціоннаго суда изъ ветерановъ высшей государственной службы создаетъ новую инстанцію въ государствѣ — сомнительной пользы. Всегда возможно, что между членами такого присутствія проявляется ревность къ ихъ преемникамъ въ активномъ управленіи государствомъ, которая побуждаетъ первыхъ ограничивать вторыхъ въ дисциплинарной ихъ власти, что тому изъ членовъ дисциплинарнаго присутствія, который обладаетъ наибольшей компетенціею въ данномъ вопросѣ, обвиняемый обязанъ свою карьерою; возможно также обратное явленіе. Во многихъ случаяхъ явится отсутствіе фактическаго матеріала для рѣшенія вопроса, кромѣ личныхъ наблюденій и выводовъ подлежащаго начальства и тогда вопросъ сведется къ степени довѣрія, которымъ оно пользуется среди членовъ апелляціонной инстанціи.

*Слишкомъ много довѣрія, повредитъ обвиняемому, слишкомъ мало довѣрія — его начальству и самой службѣ. Для смягченія этихъ недостатковъ по мнѣнію того же автора, необходимо строго ограничить предѣлы дисциплинарной власти различныхъ инстанцій, съ предоставленіемъ болѣе важныхъ мѣръ взысканія лишь высшимъ болѣе безпристрастнымъ инстанціямъ при возможности обжалованія рѣшенія. Въ случаѣ же необходимости увольненія отъ должности и службѣ должна быть дана возможность предарительнаго обращенія обвиняемаго въ высшую инстанцію; полное же увольненіе съ потерей чиновъ и пенсій должно быть допускаемо лишь по судебному приговору, такъ какъ подобные случаи должны быть вполнѣ доступны судебной процедурѣ. Все это по мнѣнію того же автора можетъ служить смягченіемъ существующихъ недостатковъ, но не полною гаранціею отъ произвола. Болѣе слѣдуетъ ожидать отъ личнаго убѣжденія руководящихъ органовъ правительства въ важности духа довѣрія, отъ сознанія собственнаго достоинства и самостоятельности подчиненныхъ органовъ, отъ контроля Главы государства и отъ свѣта гласности.*

Нарушеніе служебныхъ обязанностей, говоритъ Röhl, вслѣдствіе значительной опасности, сопряженной съ нимъ, влечетъ

за собою строгое наказаніе въ соответствии съ чѣмъ наибольшая строгость замѣчается на *англійскихъ* и *американскихъ* дорогахъ. Для этой цѣли во многихъ Управленіяхъ установлены особыя дисциплинарныя правила, опредѣляющія разѣ навсегда и предѣлы высканій, и порядокъ производства дисциплинарныхъ дѣлъ. На лицъ, состоящихъ на государственной службѣ, распространяются прежде всего дисциплинарныя правила устава о службѣ гражданской и уложенія о наказаніяхъ. Независимо отъ дисциплинарнаго преслѣдованія, разнаго рода правонарушенія вызываютъ, кромѣ того, преслѣдованіе въ гражданскомъ и уголовномъ порядкѣ.

Дисциплинарныя правила, говоритъ тотъ же авторъ, суть правила, регулирующія карательную власть, вытекающую изъ служебныхъ отношеній Государства и общества къ ихъ служащимъ. Цѣлью послѣдней служитъ возвращеніе служащихъ къ нарушенному ими служебному долгу или же исключеніе изъ служебнаго союза тѣхъ изъ нихъ, которые сдѣлались недостойными дальнѣйшаго въ немъ пребыванія.

*Служащіе на казенныхъ дорогахъ, состоящіе на государственной службѣ* подлежатъ дисциплинарной власти государства, при чѣмъ дисциплинарныя правила вытекаютъ изъ закона. *Прочіе служащіе казенныхъ дорогъ* и служащіе на частныхъ дорогахъ подчиняются дисциплинарной власти желѣзнодорожной администраціи лишь въ силу служебнаго ихъ договора. Во многихъ случаяхъ государство представляетъ собою, кромѣ того, дисциплинарную власть надъ служащими частныхъ дорогъ.

Уголовному суду во всѣхъ случаяхъ принадлежитъ преимущественно передъ дисциплинарнымъ. Поэтому возбужденіе дисциплинарнаго производства не можетъ имѣть мѣста въ отношеніи тѣхъ дѣяній, которыя составляютъ предметъ уголовного преслѣдованія и начатое дисциплинарное преслѣдованіе должно быть приостановлено въ случаѣ обнаруженія дѣяній, влекущихъ за собою преслѣдованіе въ уголовномъ порядкѣ. Но это не препятствуетъ возобновленію дисциплинарнаго преслѣдованія по окончаніи суда, безъ колебанія законно состоящагося приговора уголовного или гражданского суда. Если судебный приговоръ влечетъ за собою удаленіе виновнаго со

службы, то очевидно что всякое дальнѣйшее дисциплинарное производство становится излишнимъ.

1. *Служебные проступки.* Предметомъ дисциплинарнаго производства служатъ упущенія служащихъ, заключающія въ себѣ нарушеніе принятыхъ ими на себя обязанностей; обязанности эти уже указывались выше и раздѣляются на общія и особыя. Не всѣ нарушенія служебныхъ правилъ разсматриваются, какъ служебные проступки. При крайнемъ разнообразіи служебныхъ обязанностей, точная классификація проступковъ по ихъ признакамъ не возможна, вслѣдствіе чего рѣшеніе вопроса о томъ, существуютъ-ли въ данномъ случаѣ служебный проступокъ, представляется дисциплинарной власти. Къ числу служебныхъ проступковъ въ тѣсномъ смыслѣ не относятся тѣ нарушенія служебныхъ обязанностей, которыя не составляютъ нарушенія общаго закона, но тѣмъ не менѣе касаются области уголовной или гражданской репрессіи, вслѣдствіе того, что нарушеніе служебныхъ правилъ заключаетъ въ себѣ въ тоже время нарушеніе и общаго правапорядка. Сюда относятся въ особенности проступки, нарушающіе права третьихъ лицъ, если только содержаніе соответствующихъ служебныхъ проступковъ совпадаетъ съ составомъ преступленія или проступка по должности.

Равнымъ образомъ не могутъ быть разсматриваемы, какъ служебные проступки въ тѣсномъ смыслѣ, различные виды нарушенія служебныхъ правилъ, находящаеся въ связи съ общими преступленіями или проступками. Зато всѣ дѣянія служащихъ, караемыя общимъ закономъ (по не обнимающія собою нарушенія служебныхъ обязанностей въ тѣсномъ смыслѣ), разсматриваются какъ служебные проступки, т. е. какъ нарушеніе общихъ служебныхъ обязанностей.

По содержанію своему служебные проступки ограничиваются такимъ *нарушеніемъ служебнаго долга, которое совершается служащими во время дѣйствія служебнаго союза.* Нѣкоторые законодательства простираютъ дисциплинарную власть даже на дѣйствія, совершенныя до возникновенія или послѣ прекращенія этого союза.

Этимъ общимъ условіемъ отвѣчаютъ дисциплинарныя уставы *прусскихъ, баварскихъ, виртсбергскихъ, баденскихъ, ав-*

*стрийскихъ, швейцарскихъ и датскихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.*

II. *Дисциплинарныя взысканія* раздѣляются на взысканія *исправительныя и очистительныя*. Первые носятъ названіе *предупредительныхъ*, вторыя — *дисциплинарныхъ* въ тѣсномъ смыслѣ. Къ первымъ принадлежатъ *предостереженія, замѣчанія, выговоры, денежные штрафы* и на нѣкоторыхъ казенныхъ дорогахъ, въ отношеніи низшихъ служащихъ, также и *аресты*. Ко вторымъ принадлежатъ: *смѣщеніе и увольненіе отъ должности и службы* и вмѣстѣ съ тѣмъ но рѣдко матеріальныя взысканія (денежные штрафы). Служебныя взысканія заключаются или въ особомъ *уложеніи о наказаніяхъ*, или въ *общихъ служебныхъ правилахъ* или въ *уставѣ о службѣ*.

Въ этихъ правилахъ опредѣляется въ точности *дисциплинарная власть* различныхъ служебныхъ инстанцій, при чемъ удаленіе съ должности въ большей части случаевъ (по крайней мѣрѣ въ Германіи) *возможна лишь послѣ формальнаго дисциплинарнаго производства*.

III. *Дисциплинарное производство*. Порядокъ опредѣленія фактической стороны служебныхъ проступковъ, предшествующаго наложенію предупредительныхъ взысканій, какъ общее правило, не обуславливается особыми процессуальными формами и соблюдается при этомъ лишь принципъ представленія виновному возможности объясненія на предъявленное къ нему обвиненіе еще до наложенія взысканія.

Что же касается наложенія *дисциплинарныхъ взысканій*, то на казенныхъ дорогахъ и во всякомъ случаѣ по отношенію къ гражданскимъ чиновникамъ ему должно предшествовать *формальное дисциплинарное производство*. Что касается *Германіи*, то дисциплинарныя учрежденія, которымъ подсудны дѣла этой категоріи, раздѣляются на *руководящія* (*leitende*) и *разрѣшающія* (*entscheidende*). Отъ первыхъ (Министерства, Генеральной Дирекціи) исходятъ постановленія, необходимыя для *возбужденія дисциплинарнаго производства* и для *назначенія лицъ, на которыхъ возлагается производство предварительнаго дознанія* (комиссары). Это же учрежденіе, по рассмотрѣнію результатовъ,

предварительнаго слѣдствія, рѣшаетъ вопросъ о томъ — слѣдуетъ-ли прекратить дальнѣйшее производство, хотя бы при условіи наложенія предупредительныхъ взысканій или же дѣло необходимо передать дисциплинарному суду. Только послѣднему принадлежитъ право налагать соотвѣтствующія дисциплинарныя взысканія. Это же присутствіе можетъ ограничиться наложеніемъ предупредительнаго взысканія. Наконецъ, отъ него зависитъ оправданіе обвиняемаго.

Что касается судебной процедуры, то прежде всего она опредѣляется слѣдующими условіями: производится предварительное дознаніе съ цѣлью выясненія фактической стороны дѣла. По окончаніи предварительнаго дознанія дальнѣйшее производство либо прекращается, либо дѣло передается дисциплинарному суду, который послѣ словеснаго обсужденія дѣла, рѣшаетъ таковое по внутреннему своему убѣжденію. Въ *Пруссіи* служащій, не состоящій на государственной службѣ, можетъ быть подвергнутъ дисциплинарнымъ взысканіямъ, даже со стороны руководящихъ учрежденій. Нѣчто подобное существуетъ въ *Австріи* и *Венгріи*.

Болѣе всего разработано дисциплинарное производство въ *Пруссіи*, на подробностяхъ котораго необходимо остановиться въ виду особаго значенія, заключающихся въ немъ постановленій. Въ *Пруссіи, удаленіе должностныхъ лицъ, состоящихъ на службѣ не на условіяхъ пробнаго испытанія или обободнаго отказа отъ договора, можетъ быть произведено лишь послѣ формальнаго дисциплинарнаго производства*. Что касается всѣхъ прочихъ служащихъ, то увольненіе ихъ производится или тѣмъ же порядкомъ, или *непосредственнымъ административнымъ распоряженіемъ*. Дисциплинарныя правила не распространяются на вольнонаемныхъ служащихъ.

Дисциплинарное производство открывается лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда предварительное дознаніе доставило точныя основанія для возбужденія вопроса объ удаленіи виновныхъ съ должности и, слѣдовательно, во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда признается недостаточнымъ наложеніе предупредительнаго взысканія.

Формальное дисциплинарное производство заключается *въ производствѣ* особымъ комиссаромъ *предварительнаго письменнаго дознанія* и въ *словесномъ обсужденіи дѣла дисциплинарнымъ судомъ*.

Постановленіе о приступѣ къ формальному дисциплинарному производству, назначеніе слѣдственнаго комиссара и служащихъ, на которыхъ возлагаются обязанности прокурорскаго надзора въ отношеніи лицъ, утверждаемыхъ королемъ или министромъ публичныхъ работъ, принадлежатъ послѣднему—во всѣхъ же прочихъ случаяхъ оно исходитъ или отъ министра, или же отъ президента желѣзно-дорожной дирекціи. Какъ слѣдственный комиссаръ, такъ и служащій исполняющій обязанности прокурора *избираются изъ числа лицъ, получившихъ высшее юридическое образованіе*.

Во время производства предварительнаго дознанія *призывается обвиняемый* для предъявленія ему обвинительныхъ пунктовъ и въ случаѣ явки—онъ допрашивается; свидѣтели допрашиваются подъ присягою и кромѣ того собираются прочія свидѣтельства по дѣлу. Къ допросу обвиняемаго приглашается *присяжный протоколистъ*.

По окончаніи предварительнаго дознанія, но не иначе какъ по *предъявленіи обвиняемому обвинительнаго акта* и по *врученіи ему повѣстки о вызовѣ для словеснаго разъясненія дѣла*, министру принадлежитъ право указать дальнѣйшее направленіе дѣла, или же ограничиться наложеніемъ предупредительнаго взысканія. Въ случаѣ дальнѣйшаго направленія дѣла и по *врученіи обвиняемому копій съ обвинительнаго акта*, дѣло поступаетъ въ дисциплинарный судъ для словеснаго разбирательства.

Дисциплинарнымъ судомъ первой инстанціи для лицъ, утвержденныхъ въ должности королемъ или министромъ публичныхъ работъ, состоитъ дисциплинарное присутствіе въ—Берлинѣ изъ председателя и 10 членовъ, изъ которыхъ 4 члена судебныхъ палатъ. Лица эти утверждаются въ должности королемъ, срокомъ на три года.

Дисциплинарнымъ судомъ первой инстанціи для всѣхъ прочихъ желѣзно-дорожныхъ служащихъ состоитъ желѣзно-дорожная дирекція, въ вѣдѣніи которой состоитъ обвиняемый. Она

разрѣшаетъ дѣла въ засѣданіяхъ общихъ присутствій, въ которыхъ должны участвовать по крайней мѣрѣ три члена, имѣющіе право голоса. Тѣ же обязанности въ отношеніи желдор. полицейскихъ служащихъ частныхъ дорогъ, исполняютъ коронный желѣзно-дорожный комиссаріатъ (инспекція) въ Берлинѣ.

Во время словеснаго разбора дѣла въ закрытомъ (не публичномъ) засѣданіи и по прочтеніи обвинительнаго акта допрашивается обвиняемый, послѣ чего обсуждается заключеніе обвинителя. *Обвиняемому предоставляется послѣднее слово*. Если дисциплинарное присутствіе признаетъ необходимость новаго допроса свидѣтелей, черезъ посредство комиссара или словесно самими судьями, или же затребованія другихъ данныхъ для разъясненія дѣла, то составляется соотвѣствующее о томъ постановленіе и дѣло переносится въ другое засѣданіе. *Обвиняемый вправе пользоваться защитникомъ и замѣнить себя имъ, если судъ не потребуетъ личной явки*.

При рѣшеніи дѣла, дисциплинарное присутствіе не *связано положительными (формальными) доказательствами и разрѣшаетъ дѣло по внутреннему убѣжденію* на основаніи данныхъ бывшаго разслѣдованія и собранныхъ доказательствъ. *Приговоръ*, который можетъ быть ограничиваемъ также наложеніемъ предупредительныхъ взысканій, объявляется *съ изложеніемъ мотивовъ* или въ томъ же или въ одномъ изъ ближайшихъ засѣданій и сообщается въ *концѣ обвиняемому*. На приговоръ допускаются апеллія, какъ для обвинителя, такъ и для обвиняемаго съ заявленіемъ о томъ въ теченіе 4 недѣль и съ обязательствомъ *представить самую апеллію въ слѣдующіе за тѣмъ 14 дней*. Рѣшеніе второй инстанціи, если имъ постановлено исключеніе со службы лица, утвержденаго въ должности королемъ, требуетъ утвержденія послѣдняго.

Сходными съ предыдущими нормами, хотя далеко не въ такой степени охраняющими интересы обвиняемаго, являются законодательныя постановленія въ *Баваріи, Саксоніи, Виртембергѣ, Баденѣ, Австріи и Венгріи*. Ни въ *Швейцаріи*, ни во *Франціи* не существуютъ означенныхъ формъ дисциплинарнаго производства и лишь отчасти въ *Италіи*.

Останавливаться на подробностях послѣднего, послѣ всего сказаннаго, вѣдѣшно. Нѣчто подобное существовало нѣкогда въ Главномъ Обществѣ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ и существуютъ нынѣ на Харьковско-Николаевской желѣзной дорогѣ.

Статья American Engineer, февраль 1890 г., содержитъ въ себѣ любопытныя свѣдѣнія о новой системѣ дисциплинарныхъ мѣръ, принятыхъ нынѣ 53 желѣзно-дорожными обществами, которыя взаимѣн практиковали до сихъ поръ отрѣшенія служащихъ отъ должности (безъ сохранения содержанія) и перешли къ системѣ шшмевныхъ отгѣтокъ съ публиквашей этихъ отгѣтокъ и съ указаніемъ причинъ, вызвавшихъ ту или другую отгѣнку дѣйствій служащихъ.

При этой системѣ допускаются компенсаціи хорошихъ и дурныхъ отгѣтокъ, что приводитъ къ большей объективности при отгѣнкѣ заслугъ и проступковъ служащихъ и вообще система эта, какъ показавъ опытъ, дѣйствуетъ возвышающимъ и очищающимъ образомъ на моральные элементы службы.

Г. Заключеніе. Разсмотрѣніе этихъ данныхъ показывають, что несмотря на безспорность многихъ приведенныхъ выше соображеній г. Бюлоу, не говорящихъ въ пользу радикальнаго значенія дисциплинарной реформы. тѣмъ не менѣе на заграничныхъ дорогахъ сдѣлано весьма многое въ этомъ отношеніи и, въ особенности, въ Пруссіи, дисциплинарная организація которой заслуживаетъ особаго вниманія, вслѣдствіе строгаго проведенія слѣдующахъ началъ: *точное опредѣленіе компетенціи различныхъ дисциплинарныхъ присутствій, стгоое раздѣленіе частей слдствственной, обвинительной и судебной, точная предварительная формулировка обвиненія, врученіе обвинительнаго акта обвиняемому, равенство обвиненія и защиты, возможность апелляціи, независимость судебныхъ присутствій и суда.* Къ сожалѣнію, не всѣ эти начала одинаково рельефно и настойчиво проведены въ проектѣ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, *хотя трудно разсчитывать, чтобы и этотъ послѣдній не подвергался еще значительнымъ урѣзкамъ при окончательномъ утвержденіи проекта.* Кромѣ того слѣдуетъ замѣтить, что положеніе членовъ общаго присутствія въ Управленіи нашихъ казенныхъ дорогъ не представляетъ собою достаточной аналогіи съ подобными учреждениями въ Пруссіи, гдѣ отдѣльные

члены присутствія не подчинены начальнику дороги въ той мѣрѣ, какъ у насъ, а это въ значительной степени должно повліять и на степень ихъ самостоятельности. Все это оправдывало бы усугубленіе формальной стороны процессуальнаго строя дисциплинарныхъ судовъ, а отноше не умаленіе таковой. Кромѣ того, необходимо было бы отнестись къ вѣдѣнію дисциплинарныхъ судовъ исключительно только дѣла, влекущія за собою смѣщеніе на низшія должности и увольненіе отъ службы (какъ въ Пруссіи), причисляя всѣ другіе виды взыскацій къ предупредительнымъ (а не дисциплинарнымъ), полагаемымъ единоличною властью начальства.

Выражая, такимъ образомъ, рѣшительное сочувствіе проекту Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ въ части посвященной организаціи дисциплинарнаго суда, мы вмѣстѣ съ тѣмъ къ сожалѣнію *не можемъ признать своевременности и умѣстности введенія* проектируемаго тѣмъ же проектомъ *товарищескаго суда*, исключительно за отсутствіемъ въ составѣ желѣзнодорожной службы того корпоративнаго духа и тѣхъ исключительныхъ цѣлей, наличность которыхъ въ военной службѣ оправдываетъ подобное вторженіе въ область частной жизни служащихъ со стороны ихъ же товарищей. Если проступки служащихъ таковы, что несомнѣтмы съ оставленіемъ такихъ лицъ на службѣ, то подобныя дѣла лучше направлять общимъ порядкомъ къ дисциплинарному суду, но не прибѣгать къ организаціи самосуда (хотя бы съ утвержденія его резолюцій начальствомъ).

Въ частности по вопросу о денежной отвѣтственности служащихъ слѣдуетъ замѣтить по отношенію §§ 54 и 55 проекта положенія, что составители проекта Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ основательно полагаютъ необходимымъ ограничить права начальства служащихъ по опредѣленію размѣра денежной отвѣтственности въ случаяхъ причиненія ими убытковъ и ущербовъ казны. Нѣтъ сомнѣнія, что вопросы, касающіеся исключительно сферы гражданскаго права, лучше всего предоставлять рѣшенію суда, во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда не послѣдуетъ добровольнаго соглашенія между администраціей и отвѣтчиками. Отъ такой постановки дѣла одинаково выиграли бы какъ интересы казны, такъ и служа-

щихъ и самое достоинство администраціи, которой въ настоящее время приходится рѣшать подобныя дѣла исключительно съ фискальной точки зрѣнія, при полномъ сознаніи несправедливости, возложенія всего риска по веденію предпріятія на служащихъ (вмѣсто хозяевъ предпріятія).

## Глава II. Права служащихъ.

А. Проектъ Юго-Западныхъ жел. дорогъ § 56. Во время нахождения на службѣ служащій пользуется правами: 1) на поступленіе на Государственную службу, 2) на повышеніе по службѣ, 3) на вознагражденіе за трудъ и сопряженные съ нимъ издержки, 4) на пособіи отъ казны, 5) на суды въ счетъ жалованья, 6) на награды, 7) на отпуски, 8) на бесплатный и льготный проѣздъ и права на имущество, 9) на врачебную помощь за счетъ казны, 10) на льготное полученіе топлива, 11) на льготное пользованіе продуктами изъ станціонныхъ буфетовъ, 12) на пользованіе созданными для улучшенія быта служащихъ вспомогательными учрежденіями.

Б. Отношеніе проекта Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ къ существующимъ нормамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Относящіяся сюда данныя приведены въ своемъ мѣстѣ.

В. Современное положеніе вопроса заграницей. Что касается правъ служащихъ, говоритъ Roll, то таковыя либо *формальныя*, либо *матеріальныя* свойства.

Къ *формальнымъ* правамъ служащихъ принадлежатъ право на чинъ и званіе и сопряженный съ ними титулъ, на форму или служебные знаки и право требовать исполненія законныхъ распоряженій служащаго, какъ со стороны подчиненныхъ ему лицъ, такъ и со стороны публики. Для безпрепятственнаго исполненія служащимъ лежащихъ на немъ обязанностей законъ ограждаетъ его соответственными мѣрами.

*Матеріальныя* права служащихъ сводятся къ праву на вознагражденіе, которое складается изъ: 1) окладнаго содержанія, поденной и сдѣльной платы и квартирнаго довольствія, 2) неокладнаго содержанія, 3) премій и 4) иныхъ матеріальныхъ выгодъ, приобретаемыхъ службою, какъ-то: безплатнаго и льготнаго проѣзда на своей и чужимъ дорогамъ, врачебной помощи и т. п.

Г. Заключение. Откладывая выводы, относящіяся до отдельныхъ видовъ правъ жел. дор. служащихъ до разсмотрѣнія соответствующихъ статей настоящей главы, мы ограничиваемся въ данномъ мѣстѣ указаніемъ на *необходимость толкованія силъ правъ* въ смыслѣ *обязательныхъ нормъ*, но отнюдь не *льготъ* предоставленіе которыхъ зависитъ отъ *усмотрѣнія подлѣжащаго начальства*, такъ какъ такимъ опредѣленіямъ не можетъ быть мѣста въ отдѣлѣ *правъ* служащихъ коимъ соответствуютъ возлагаемая на нихъ опредѣленная *обязанности*.

### Статья 1. Право поступленія на Государственную службу.

Вслѣдствіе тѣсной связи съ вопросомъ о классификаціи служащихъ вопросъ этотъ разсмотрѣнъ нами въ главѣ II отдѣла II настоящаго послѣдованія.

### Статья 2. Право на повышеніе по службѣ, а равно и права приобретаемыя служащими и членами ихъ семействъ при увольненіи отъ службы.

Вслѣдствіе тѣсной связи съ вопросомъ о порядкѣ опредѣленія и увольненія служащихъ, вопросы эти разсмотрѣны нами въ главѣ II-й отдѣла IV, настоящаго изслѣдованія.

### Статья 3. Право на вознагражденіе за трудъ и сопряженные съ ними издержки.

А. Проектъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. I. Общинъ положеніи: § 64. Каждый служащій на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ получаетъ вознагражденіе въ опредѣленномъ размѣрѣ за свой трудъ и сопряженные съ нимъ издержки. § 65. Виды получаемого служащими вознагражденія слѣдующіе: а) окладное содержаніе, б) неокладное содержаніе, в) дополнительныя вознагражденія и г) выдачи въ возмѣщеніе особыхъ издержекъ.

II. Окладное содержание. § 66. Окладным содержанием называется денежное вознаграждение служащего, определяемое на каждый год сметными расходами и не подлежащее колебаниям от случайного или временного уменьшения или увеличения количества работы. § 67. Окладное содержание в соответствующих случаях состоит из жалованы, квартирных, развѣдочных, столовых, обмундировочных и лично присвоенных денег. § 68. Правом на получение окладного содержания в рамках и при условиях, указанных в последующих, параграфах, пользуются все служащие на дорогах, которые получают вознаграждение за свой труд по месячному расчету. *Примечание 1.* Поденные рабочие мастерских и депо за временное исполнение обязанностей, оплачиваемых по месячному расчету, именно: старших и ревизионных слесарей, машинистов подкачек и других постоянных машин, вагонных осмотровиков и смазчиков, кочегаров водоначек, сторожей депо и резервуаров и т. п., кроме должностей паровозных бригад, при сохранении своего места жительства, получают свою поденную плату без различия праздничных и будничных дней и еще половину низаго оклада, соответствующаго исполняемой должности. *Примечание 2.* Рабочие за временное исполнение должностей паровозных бригад, при сохранении их местожительства, получают вместо поденной платы полныи, низаго оклада, окладное и неокладное довольствие, присвоенныи должности, которую они исполняют. § 69. Право служащих на получение определенного им содержания начинается для лиц, определенных по службѣ приказами по дорогам, со дня назначения их на эти должности, указанного в приказах; для остальных же служащих—со дня фактического вступления их в исполнение служебных обязанностей. § 70. Размѣръ окладнаго содержания лица, поступающаго на службу, определяется, в пределах сметных назначений, его начальником и утверждается начальником дорог. § 71. Разъ назначенный приказом начальника дорог оклад содержания служащаго на дорогах по данной должности не может быть уменьшаемъ, за исключениемъ случаев, когда это уменьшение производится какъ наказаніе за какия либо служебныи нарушения и проступки в порядке, указанномъ в дисциплинарномъ уставѣ. *Примечание.* Исключение составляютъ случаи перевода служащих на должности, которым присвоено повертено вознаграждение. § 72. Служащие безпрерывно и безпорочно на одномъ окладѣ в течение 5 лѣтъ, приобретаютъ право на увеличение получаемаго ими содержания на 5%; каждые пять лѣтъ последующей безпорочной службы на томъ же окладѣ даютъ право на новую прибавку содержания в размѣрѣ 5% первоначальнаго оклада, при чемъ пятипроцентная прибавка за пятилѣтія сверхъ 25 лѣтъ не производится. Непрерывная и

безпорочная служба на желѣзныхъ дорогахъ в течение 25 лѣтъ, хотя бы в разныхъ должностях и на разныхъ окладахъ, даетъ право на увеличение содержания на 15% последняго получаемаго служащимъ оклада, при условіи, если таковой получался имъ не менѣе года. Указанное увеличение содержания служащаго производится независимо отъ того, получалъ ли онъ прибавки за пятилѣтнюю службу или нѣтъ. *Примечание 1.* Служба на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ, перешедшихъ в казну, засчитывается в общій срокъ службы. *Примечание 2.* При опредѣленіи размѣровъ, указанныхъ в § 72 процентныхъ прибавокъ, за службу, принимается в расчетъ все окладное содержание служащаго, за исключениемъ квартирныхъ, выдаваемыхъ взаменъ квартиръ в натурѣ. § 73. При временномъ исправленіи служащимъ высшей должности, оставшейся вакантною, онъ получаетъ либо содержание, присвоенное вакантной должности, не получая содержания по занимаемой имъ должности, либо дополнительно вознаграждение в размѣрѣ не свыше 50% оклада вакантной должности. При исправленіи же служащимъ вакантной должности, по окладу равной занимаемой имъ, если онъ продолжаетъ исполнять обязанности по своей должности, получаетъ дополнительное вознаграждение в размѣрѣ не свыше 50% оклада вакантной должности. § 74. Служащимъ, уволеннымъ в отпускъ на время до двухъ мѣсяцевъ, содержание выдается полностью на объемъ основаній. § 75. Въ случаѣ болѣзни служащихъ, получающихъ окладное содержание, лишавшей ихъ возможности отправитъ служебныи обязанности, имъ выдается содержание полностью в теченіи четырехъ мѣсяцевъ, по прошествіи которыхъ, они, если не выздоровѣютъ, увольняются отъ службы. *Примечание.* Болѣзь служащихъ должна быть удостоверена надлежащимъ образомъ. § 76. Означенные в предыдущемъ § служащие, заболѣвшіе умоногбительствомъ, сохраняютъ в теченіе перваго года своей болѣзни право на получение определенного имъ содержания, которое выдается членамъ ихъ семьи, находящимся на ихъ извѣщеніи независимо отъ того, льчтисъ ли самъ болной на средства казны в одномъ изъ заведеній для умалашенныхъ или нѣтъ. § 77. Лица, исполняющіи обязанности служащихъ, заболѣвшихъ умоногбительствомъ, в теченіе первыхъ четырехъ мѣсяцевъ не пользуются содержаниемъ, присвоеннымъ этимъ должностямъ; но если болѣзь продолжится долѣе этого срока и если исправляемая должность по окладу содержанія выше ихъ постоянной должности, то они получаютъ содержание, присвоенное должности, которую исправляютъ. § 78. Служащие на дорогахъ чины запаса и разрядки ополченій, занимающіе постоянныи мѣста и должности, сохраняютъ присвоенное имъ должностямъ содержание за время состояній ихъ въ войскахъ по случаю призыва въ отбѣтныи учебныхъ сборовъ. § 79. Служащие потерявшіе увѣчь при ис-

полнені служебныхъ обязанностей, получаютъ содержаніе въ теченіе четырехъ мѣсяцевъ распоряженіемъ начальниковъ службъ въ размѣрѣ послѣдняго ихъ оклада. Послѣ же 4-хъ мѣсяцевъ имъ выдается содержаніе въ томъ-же размѣрѣ, впродъ до начала выдачи пенсіи или одновременнаго вознагражденія, распоряженіемъ начальника дорогъ. § 80. При увольненіи служащихъ, зачисленныхъ на службу приказомъ, содержаніе выдается по день увольненія отъ службы, указанный въ приказѣ по дорогамъ; остальнымъ же служащимъ по день фактическаго оставленія службы. § 81. Въ случаѣ смерти служащаго, причитающееся ему по день смерти содержаніе подлежитъ выдачѣ въ теченіе 10-лѣтняго срока вдовѣ или сиротамъ, а за отсутствіемъ таковыхъ, лицамъ, жившимъ на его иждивеніи. § 82. Переборы содержанія, происшедшіе вслѣдствіе смерти или увольненія отъ службы служащаго на дорогахъ, оставляются безъ высканія и принимаются за счетъ казны. § 83. Вычеты изъ содержанія служащихъ могутъ быть произведены въ слѣдующихъ случаяхъ: а) въ пенсіонную и эмеритальную кассу на основаніи уставовъ ихъ; б) для возмѣщенія суды съ должниковъ или поручителей на основаніи §§ 186—187 настоящаго положенія; в) въ возмѣщеніе ущерба, причиненнаго казнѣ небрежностью или неправомерными дѣйствіями служащаго; порядкомъ указаннымъ въ § 55 сего положенія; г) въ случаяхъ наложенія штрафа за разнаго рода упущенія по службѣ; д) по требованію правительственныхъ мѣстъ и лицъ; е) для удовлетворенія частныхъ высканій, на основаніи Уст. Гражд. Суд.; ж) при пожалованіи орденами, согласно учрежденію объ орденахъ и другихъ знакахъ отличія; з) по разнымъ обязательствамъ передъ учрежденіями созданными для улучшенія быта служащихъ, согласно дѣйствующимъ для каждаго рода ихъ особымъ правиламъ; и) на возмѣщеніе выданныхъ служащимъ авансовъ; і) въ возвратъ излишне полученнаго служащимъ содержанія и к) по желанію самихъ служащихъ (добровольная пожертвованія). Кромѣ того съ лицъ, состоящихъ на государственной службѣ, производится вычеты на основаніи Устава о пошлинахъ. § 84. Содержаніе служащимъ выдается помѣсячно: служащимъ въ Управленіи дорогъ съ 20 числа каждаго мѣсяца, а линейнымъ служащимъ—въ первыхъ числахъ мѣсяца, слѣдующаго за тѣмъ, за который производится уплата. *А. Жалованье.* § 85. Жалованье составляетъ: или все содержаніе служащихъ, если имъ не полагается другихъ видовъ окладнаго довольствія, или известную часть его, если имъ эти довольствія полагаются. *Б. Квартирное довольствіе.* § 86. Служащіе на дорогахъ, которымъ по роду ихъ обязанностей необходимо постоянно находиться въ мѣстѣ ихъ службы, пользуются квартирами въ натурѣ; если-же таковыя не могутъ быть предоставлены, то взамѣнъ ихъ выдаются соотвѣтственными квартирныя деньги. § 87. При отводѣ квартиръ

въ натурѣ, согласно особаго положенія, преимущество отдается тѣмъ изъ служащихъ, присутствіе коихъ нужно во всякое время дня и ночи. § 88. Размѣръ отводимыхъ служащимъ жилыхъ помѣщеній опредѣляется соотвѣтственно получаемому или въ дѣйствительности содержанію, именно: а) для служащихъ, получающихъ до 300 руб. въ годъ включительно, онъ не долженъ превышать 4-хъ кв. саж.; б) отъ 301 до 400 руб. въ годъ—6 кв. саж.; в) отъ 401 до 2400 р. въ годъ—на каждые 100 руб. оклада свыше 400 р. слѣдуетъ прибавлять по 1 кв. саж.; г) отъ 2401 до 4000 руб. въ годъ на каждые 200 руб. оклада свыше 2400 руб. слѣдуетъ прибавлять по 1 кв. саж. къ 27 кв. саж. помѣщенія; 45 кв. саж. является предѣльной нормой для размѣра отводимаго служащимъ жилого помѣщенія, свыше которой служащій занимать не можетъ, какъ бы великъ ни былъ окладъ его жалованья; д) для живущихъ въ казармахъ слѣдуетъ опредѣлять отъ 1 до 1½ кв. саж. на человека. § 89. Распределеніе жилыхъ помѣщеній между служащими производится распоряженіемъ управленія дорогъ, которое можетъ допускать отступленія отъ указанныхъ въ § 88 нормъ, принимая во вниманіе составъ семьи служащаго, при чемъ отецъ, мать и другіе родственники, кромѣ жены, дѣтей и находящихся на пененіи служащаго незамужнихъ сестеръ и малолѣтнихъ братьевъ, въ расчетъ не принимаются; они могутъ пользоваться помѣщеніемъ только тогда, когда это возможно по размѣру квартиры, отводимой служащему. § 90. Переуступка служащимъ отведенной ему квартиры или части ея или обмытъ ея съ другимъ служащимъ и вообще какия бы то ни было помѣненія въ установленномъ управленіемъ распределеніи квартиръ безъ надлежащаго разрѣшенія не допускаются. § 91. Порядкомъ названнаго и условійъ пользованія казенными квартирами вложены въ особомъ положеніи о квартирномъ довольствіи. § 92. Квартирные деньги уплачиваются тѣмъ изъ служащихъ, пользующихся правомъ на квартирное довольствіе въ натурѣ, которымъ почему-либо не можетъ быть отведено квартиру въ натурѣ. *Примѣчаніе.* Служащему, отказавшемуся отъ занятія отведеннаго ему помѣщенія, квартирные деньги не выдаются. § 93. Квартирные деньги назначаются въ размѣрѣ ½ части дѣйствительно получимаго служащимъ содержанія, если ему не положено по смѣтному росписанію разлѣдное довольствіе, и 1/3 части остатка, получающагося за вычетомъ изъ содержанія разлѣдныхъ, если таковыя положены по росписанію. *Примѣчаніе.* Въ городахъ Кіевѣ и Одессѣ квартирные деньги назначаются въ размѣрѣ ¾ содержанія служащихъ. § 94. Служащимъ, пользующимся квартирою въ натурѣ или получающимъ взамѣнъ квартиру въ натурѣ квартирные деньги, производится безплатный отъемъ отопленія и освѣщенія за счетъ казны, согласно установленнымъ нормамъ. *В. Разлѣдное довольствіе.* § 95. Разлѣдные деньги составляютъ 1/3 части

всего содержания, получаемого служащими, присвоенными должностям, сопряженными с разводами, и выдаются тем лицам, которые занимают эти должности. § 96. В случаях увольнения служащих, получающих разведенный, в отпуске с сохранением содержания, они лишаются права на получение разведенных денег только в том случае, если деньги эти получают лицами, в действительности исполняющими обязанности уволенных в отпуске. § 97. При исполнении обязанностей по вакантной высшей или равной должности разведенный деньги, присвоенные ей, получает лицо, исправляющее таковую, независимо от разведенных, получаемых им по своей должности. *Г. Обмундировочное довольствие.* § 98. Некоторые служащие, которым по занимаемым или должностям полагается обмундирование, имеют право на получение либо обмундирования от казны натурою, либо денег на приобретение его. § 99. Должности, с занятием коих служащие получают право на обмундировочное довольствие, и порядок получения его подробно указаны в особом положении об обмундировании служащих. *Д. Лично присвоенное содержание.* § 100. К личному присвоенному содержанию относятся содержание, связанное с его должностью, а с данным лицом, ее занимающим, и потому не могущее перейти к другому лицу в случае назначения последнего на эту должность. Лично присвоенный деньги составляют часть окладного содержания. § 101. Лично присвоенное содержание назначается или в виде прибавки за долготную службу (см. § 72), или в случае понижения оклада содержания служащего вследствие изменения в сданных росписаниях, или за особые заслуги. § 102. Размер лично присвоенного содержания, как прибавки за долготную службу, определяется по правилам, изложенным в § 72 настоящего положения; в том же случае, когда оно назначено вследствие понижения оклада в сданных росписаниях, размер его равняется разнице между прежним и новым окладами содержания служащего. При определении этой разницы в окладах принимаются во внимание все виды довольствия денежного и натурального. § 103. Если служащий, пользующийся лично присвоенным содержанием, получает повышение по службе, связанное с увеличением содержания, то размер лично присвоенных соответственно понижается, и если это увеличение содержания равняется или превышает лично присвоенное содержание, то право служащего на последнее прекращается. *Примечание.* Лично присвоенный, назначенный за 25-летнюю службу или за особые заслуги, сохраняется за лицом, коему он назначен, в продолжение всей службы его.

III. Неокладное содержание. § 104. Неокладным содержанием называется вознаграждение служащего или рабочего за сопряженный с его обязанностями труд, ра-

считываемое по количеству действительно произведенной работы или употребленного на нее времени, а в некоторых случаях и сообразно с качеством работы. § 105. Неокладное содержание составляет: а) поденная и сдельная плата поденных мастеровых и рабочих и б) повременное и посуточное вознаграждение служащих, коим такое положено. *А. Поденная и сдельная плата мастеровых и рабочих.* § 106. Поденным вознаграждением называется плата за труд, рассчитываемая по количеству действительных рабочих дней. Сдельным вознаграждением называется плата за работу, рассчитываемая по единичным ценам. § 107. Право мастеровых и рабочих на получение поденной и сдельной платы начинается со дня допущения их к работам. § 108. Размер как поденной, так и сдельной платы устанавливается по соглашению уполномоченных управлением дорог на то лиц с рабочими и мастеровыми. § 109. Об уменьшении рабочей платы постоянные рабочие должны быть предупреждены за неделю. Цена же на сданную задельную работу, установленная по обоюдному согласию перед началом работы, не может быть изменена. § 110. Расчет с рабочими, нанятыми на неопределенный срок, производится не реже одного раза в месяц. § 111. Плата постоянному (а в мастеровых всякому) рабочему, исполнившему взятую им задельную работу удовлетворительно: но заработавшему на ней меньше своего поденного заработка, производится в размер его последнего. Равным образом, если рабочий исполнит неудовлетворительно порученную ему задельную работу, он получает лишь одну поденную плату. § 112. Если к сроку расчета задельная работа не будет вполне окончена, то весь заработок может быть выдан часть платы по поденному расчету, а остальная сумма переносится на следующую срок уплаты. § 113. В случае неписанной задельной мастерового, получающего вознаграждение по поденному расчету, или постоянного рабочего, они пользуются одинаковыми со всеми постоянными служащими правами на получение содержания в течение года (§ 76). § 114. Чины запаса и резерва ополчения, служащие по дорогам в качестве постоянных рабочих, получающих плату по поденному расчету, соотносятся с ними в правах их в войсках по случаю призыва к отбыванию учебных сборов, при чем содержание им уплачивается по расчету из среднего дневного заработка в предшествовавший призыву в учебный сбор месяц, считая месяц в 25 рабочих дней. § 115. Право рабочих на получение содержания прекращается со дня фактического оставления ими работы, при чем, если рабочий, работающий сдельно, увольняется до окончания данной ему работы, то уплата производится ему по расчету поденной платы за действительное число рабочих дней. При этом

рабочей сохранять за собою право на получение разницы между платой по поденному расчету и сдельной, если сдельная превышает первую. § 116. В случае смерти рабочего, заработанная им плата подлежит выдаче вдове или сиротамъ его, а за отсутствием таковых лиц, лицам жившим на его иждивении. *Б. Поверстное и суточное вознаграждение служащих.* § 117. Поверстной платой называется вознаграждение, уплачиваемое иждивателям, перечисленнымъ въ § 118, служащимъ пропорционально дѣлаемому ими пробѣгу съ поѣздами или паровозами. Суточной платой называется вознаграждение, уплачиваемое тѣмъ же служащимъ по числу сутокъ нахождения ихъ въ пути съ поѣздами, вагонами или паровозами. § 118. Правомъ на получение поверстного или суточного вознаграждения пользуются служащие занимающіе должности, указанные въ особыхъ правилахъ, и лица, временно исполняющіе ихъ должности. § 119. Нормы и порядки расчета и уплаты поверстного и суточного вознаграждения определяются особыми правилами. § 120. Все лица, коимъ полагается поверстное или суточное вознаграждение, при увольнении получаютъ вмѣстѣ съ расчетомъ и вышеуказанное заработанное ими вознаграждение. § 121. Служащие, въ содержание коихъ входитъ суточное или поверстное вознаграждение, во время болѣзни лишавшей ихъ возможности нести свои обязанности, могутъ получать съ разрѣшенія начальника дорогъ, до  $\frac{3}{4}$  ихъ среднего мѣсячнаго заработка. *Примѣчаніе.* На получение  $\frac{3}{4}$  среднего мѣсячнаго заработка служащие могутъ рассчитывать только въ томъ случаѣ, если болѣзнь ихъ продолжается болѣе 10 дней.

*IV. Дополнительное вознаграждение служащихъ.* § 122. Добавочное сверхъ окладнаго содержания вознаграждение выдается служащимъ въ слѣдующихъ случаяхъ: а) за вечерни, сверхурочныя занятія, вызванныя увеличеніемъ работъ; б) за исполненіе спѣшныхъ работъ и занятій или при особыхъ условіяхъ ихъ осуществленія; в) за занятія и работы по улучшенію и ускоренію дорогъ; г) за исполненіе работъ и занятій за счетъ постороннихъ учреждений и частныхъ лицъ; д) за веденіе судебныхъ дѣлъ; е) за обнаруженіе въ поѣздахъ безбилетныхъ или съ неправильными и несоответственными билетами пассажировъ; ж) за обнаруженіе неправильнаго указанія отправителями содержанія, веса или количества грузовъ, перевозимыхъ дорогами, и з) за береженія въ расходахъ и рациональное веденіе желѣзнодорожнаго хозяйства (премій или заинтересованій). § 123. Вознагражденіе за вечерни сверхурочныя занятія, вызванныя увеличеніемъ работы въ службахъ или отдѣлахъ, выдается съ разрѣшенія начальника дорогъ только служащимъ въ управленіи дорогъ, получающимъ содержаніе не свыше 1800 руб. въ годъ, въ размѣрѣ не свыше 50% мѣсячнаго оклада содержанія, получаемого ими. § 124. При исполненіи спѣшныхъ

работъ и занятій или при особыхъ условіяхъ ихъ осуществленія, все служащія (кроме начальниковъ службъ, ихъ помощниковъ и начальниковъ отдѣловъ) и рабочіе могутъ рассчитывать на получение, съ разрѣшенія начальника дорогъ, особыхъ дополнительныхъ вознагражденій въ размѣрѣ не свыше 25% годоваго содержанія на отдѣльное лицо въ теченіе года. *Примѣчаніе.* Начальникамъ службъ, ихъ помощникамъ и начальникамъ отдѣловъ, указанное въ § 124 вознагражденіе выдается съ разрѣшенія начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ, открытыя отъ общаго пользованія. § 125. При производствѣ работъ и занятій по улучшенію или ускоренію дорогъ, служащимъ, участвующимъ въ этихъ работахъ (за исключеніемъ начальниковъ службъ, отдѣловъ и ихъ помощниковъ и начальниковъ частей Управленія), съ разрѣшенія начальника дорогъ, можетъ быть выдаваемо дополнительное вознагражденіе въ размѣрѣ не свыше 50% получаемого ими постояннаго содержанія. *Примѣчаніе.* Начальникамъ службъ, отдѣловъ и ихъ помощникамъ и начальникамъ частей Управленія вознагражденіе за работы и занятія по улучшенію и ускоренію дорогъ выдается съ разрѣшенія начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ, открытыя для общаго пользованія. § 126. Дополнительное вознагражденіе за исполненіе работъ и занятія за счетъ постороннихъ учреждений и частныхъ лицъ служащія, принимающіе участіе въ этихъ работахъ, получаютъ въ размѣрахъ и при условіяхъ, точно указанныхъ въ особыхъ правилахъ. § 127. Повѣренные по судебнымъ дѣламъ и ихъ помощники имѣютъ право на получение преемстваго судебнымъ учреждениямъ въ пользу казны вознагражденія за веденіе судебныхъ дѣлъ, при чемъ суммы, составляющія это вознагражденіе, поступаютъ въ пользу повѣренныхъ и ихъ помощниковъ полностью и дѣлятся ими поровну, независимо отъ получаемого ими содержанія. § 128. Вознагражденія за обнаруженіе въ поѣздахъ безбилетныхъ или съ неправильными и несоответственными билетами пассажировъ и за обнаруженіе неправильнаго указанія отправителями содержанія, веса или количества грузовъ, перевозимыхъ дорогами, производится: въ первомъ случаѣ лицамъ поѣздныхъ бригадъ и контролирующимъ поезда, обнаружившимъ неправильность, изъ суммъ дополнительнаго сбора, взимаемаго съ пассажировъ, а во второмъ—стационарнымъ агентамъ, открывшимъ неправильность, изъ внесенной грузо-хозяйственн. пенн. Какъ въ томъ, такъ и въ другомъ случаѣ вознагражденіе поступаетъ въ пользу названныхъ выше служащихъ въ размѣрѣ, указанномъ въ примѣчаніи 2 въ 23 ст. Общ. Уст. Рос. жел. дор. § 129. Преміи называются отчисленія въ пользу служащихъ повѣстной доли изъ береженій противъ назначенныхъ нормъ расходовъ или же вознагражденіе изъ особо предвидѣнныхъ источниковъ за рациональное веденіе желѣзнодорожнаго хозяйства,

опредѣляемое также извѣстными нормами, разнѣнами и измѣрительными. Онѣ устанавливаются съ цѣлью достиженія экономнаго и рациональнаго веденія желѣзнодорожнаго хозяйства и производства работъ путемъ заинтересованія въ этомъ дѣлѣ служащихъ на дорогахъ. § 130. Порядокъ расчета и уплаты премій, а также удержаній изъ нихъ опредѣляются особыми правилами, утвержденными въ установленномъ порядкѣ. Тѣми же правилами опредѣляются и кругъ лицъ, участвующихъ въ указанныхъ вознагражденіяхъ, а также порядокъ опредѣленія нормъ, разнѣнокъ и измѣрителей.

У. Выдачи въ возмѣщеніе особыхъ издержекъ. А. Возмѣщеніе издержекъ при командировкахъ. § 131. Въ возмѣщеніе издержекъ при командировкахъ служащіе получаютъ слѣдующія выдачи: а) при командировкахъ за предѣлы Юго-Западныхъ жел. дорогъ: 1) стоимость билетовъ соответствующаго класса, въ случаѣ немѣны на лицо агентскихъ; 2) стоимость провоза багажа, до 3-хъ пудовъ; 3) суточные деньги; 4) прогонныя деньги или возмѣщеніе дѣйствительнаго расхода по передвиженію; б) при командировкахъ въ предѣлахъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ: 1) служащіе, не получающіе окладныхъ развѣздныхъ, получаютъ право на получение суточныхъ денегъ, при условіи, если такія командировки сопряжены съ выѣздомъ изъ постоянного мѣста служенія, и вромѣ того имъ возмѣщаются все расходы по найму лошадей; 2) получающимъ же окладныя развѣздныя деньги въ районахъ ихъ служебной дѣятельности выдача суточныхъ производится только въ томъ случаѣ, если имъ даются порученія, выходящія изъ круга ихъ обязанностей и, притомъ, сопряженные съ выѣздомъ изъ района ихъ дѣятельности. *Примычаніе.* Исключеніе изъ послѣдняго правила представляютъ врачи, фельдшера и повѣренные по судебнымъ дѣламъ, расходы коихъ по развѣздамъ за предѣлы полосы отчужденія по обязанностямъ службы подлежатъ возмѣщенію за счетъ казны по дѣйствительному развѣзду снхъ расходовъ и надлежаще удостовереннымъ счетамъ, независимо отъ получаемыхъ или окладныхъ развѣздныхъ. § 132. Размѣръ причитающихся служащему суточныхъ денегъ опредѣляется развѣздомъ получаемого имъ содержанія. § 133. Все служащее на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ по получаемому или содержанію (безъ квартирнаго и развѣзднаго довольствія) раздѣляется на восемь разрядовъ, изъ коихъ каждому соответствуетъ опредѣленный размѣръ суточныхъ, а именно:

Размѣръ содержанія.	Разрядъ.	Размѣръ суточныхъ при командировкахъ.	
		Изъ предѣловъ Юго-Западныхъ ж. дорогъ.	Изъ предѣлахъ Юго-Западныхъ ж. д., т. е. во всея пункты, расположенные по линіи дорогъ.
4801 р. и болѣе	I	15 р. -- в.	7 р. 50 к.
3001 » до 4800 р.	II	10 » 50 »	5 » 25 »
1501 » » 3000 »	III	7 » 50 »	3 » 75 »
1201 » » 1500 »	IV	6 » -- »	3 » -- »
901 » » 1200 »	V	4 » 50 »	2 » 25 »
601 » » 900 »	VI	3 » 75 »	1 » 90 »
391 » » 600 »	VII	3 » -- »	1 » 50 »
100 » » 300 »	VIII	1 » 50 »	-- » 75 »

*Примычаніе 1.* Пунктомъ, расположеннымъ по линіи дорогъ, считается населенное мѣсто, въ чертѣ котораго расположена желѣзнодорожная станція. *Примычаніе 2.* При побѣздахъ служащихъ въ г. Киевъ и Одессу выдаются суточные по расчету какъ за побѣздки за предѣлы дорогъ. *Примычаніе 3.* Рабочіе мастерскихъ и депо, въ случаѣ назначенія ихъ въ командировку для исполненія штатныхъ обязанностей, если командировка эта сопряжена съ временной перемѣной мѣста жительства, получаютъ сверхъ дозволеннаго, опредѣленнаго въ примычаніяхъ 2 и 3 къ § 68 настоящаго положенія, суточные рабочіе-мастеровые—въ размѣрѣ 25 коп., а чернорабочіе—въ размѣрѣ 15 коп. за каждый начавшійся день нахожденія въ командировкѣ. § 134. Суточные выдаются въ полномъ размѣрѣ за каждый день нахожденія въ пути или на мѣстѣ командировки, при чемъ часть сутокъ считается за цѣлый; начало сутокъ считается съ 12 час. вочи. § 135. Служащимъ, командированнымъ въ столичныя города или за границу по дѣламъ службы, суточные деньги уплачиваются за время дѣйствительнаго нахожденія въ столичныхъ городахъ или за границей въ полурномъ размѣрѣ противъ нормъ, установленныхъ для командировокъ за предѣлы Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. *Примычаніе.* Служащіе, командированные на иностранныя пограничныя передаточныя

станции, получают суточные в размырѣ, установленном для выѣздовъ въ предѣлахъ дорогъ. § 136. Перечисленные правила о выдачѣ суточныхъ не распространяются на выдачу таковыхъ паровознымъ бригадамъ при командированіи ихъ для временнаго исполненія разныхъ обязанностей по службѣ тяги на своей и на другихъ дорогахъ; выдача эта производится на основаніи особыхъ правилъ. § 137. Прогонныя деньги выдаются только въ случаяхъ необходимости проѣзда при командировкахъ на лошадей и при томъ въ пункты, отстоящіе отъ одной изъ стацийъ дорогъ на разстояніи болѣе 15 верстъ. *Примѣчаніе.* Расходы на наемъ лошадей при выѣздахъ до 15 верстъ отъ стаций оплачиваются по дѣйствительной стоимости ихъ. § 138. Размырѣ прогонныхъ денегъ устанавливается нижеслѣдующій: для служащихъ, принадлежащихъ къ I разряду, онѣ выдаются на 5 лошадей; къ II и III му—на 4 лошади; къ IV, V, VI и VII-му—на 3 лошади и къ VIII-му—на 2 лошади. § 139. Служащимъ, не получающимъ окладныхъ разѣздныхъ, при исполненіи служебныхъ порученій, не сопряженныхъ съ выѣздомъ изъ мѣста постоянного служенія, возмѣщаются дѣйствительно понесенныя ими издержки на мелочныя расходы при разѣздахъ по дѣламъ службы (наемъ посыльныхъ, извозчиковъ и т. п.). Б. *Путевыя пособія лицамъ, определяемымъ на службу и перемѣщаемымъ съ одною мѣста служенія на другое.* § 140. Въ томъ состояніи и не состояніи на государственной службѣ лицамъ, какъ отправляющимся на постройки казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и возвращающимся съ построекъ, такъ и определяющимся на должности по эксплуатациіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ мѣстныя управления или перемѣщаемымъ съ одного мѣста служенія на другое какъ съ одной казенной дороги на другую, такъ и въ районѣ одной дороги; выдаются, вазвѣтъ прогонныхъ денегъ, единовременныя пособія, называемыя путевыми. § 141. Путевыя пособія не выдаются: а) лицамъ, определяющимся на должности по постройки казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ мѣстныя ихъ управления и возвращающимся съ построекъ, если по штатамъ симъ лицамъ положены особыя суммы въ безотчетное распоряженіе; б) лицамъ, перемѣщаемымъ съ мѣста административнаго взысканія за проступки по службѣ; в) лицамъ, перемѣщаемымъ въ предѣлахъ одной казенной дороги съ увеличеніемъ содержанія, когда сумма увеличенія содержанія за 4 мѣсяца будетъ равняться или превышать для семейныхъ мѣсячный окладъ содержанія, для одинокихъ  $\frac{2}{3}$  сего оклада. *Примѣчаніе 1-е.* Лица, кои назначаются на службу въ районѣ ихъ постоянного жительства, путевое пособіе ни въ коемъ случаѣ не получаютъ. *Примѣчаніе 2-е.* При опредѣленіи на службу лицъ, живущихъ въ районѣхъ дорогъ, равно какъ и при перемѣщеніи служащихъ съ одной должности на другую по собственному желанію, путевыя пособія

выдаются въ особо исключительныхъ случаяхъ. § 142. Путевыя расходы вызываются: 1) при опредѣленіи на службу и при перемѣщеніи съ одного мѣста на другое въ размырѣ, не превышающемъ двухмѣсячнаго оклада содержанія, опредѣляемаго служащимъ, при чемъ лицамъ, опредѣляемымъ на постройку, пособіе выдается въ высшемъ размырѣ; 2) при перемѣщеніи въ случаѣ соединенія железнодорожной линіи подъ однимъ общимъ управленіемъ въ мѣстѣ нахожденія соединеннаго управленія въ размырѣ: а) семейнымъ съ  $2\frac{1}{2}$  мѣсячнаго оклада содержанія но не ниже 100 и не выше 350 руб., б) одинокимъ —  $1\frac{1}{2}$  мѣсячнаго оклада, но не ниже 50 и не выше 250 руб. и в) сторожамъ, разсыльнымъ и т. п. не выше 25 руб.; 3) при перемѣщеніяхъ въ предѣлахъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ: а) лицамъ, перемѣщаемымъ безъ увеличенія содержанія: семейнымъ не выше мѣсячнаго оклада содержанія и одинокимъ—не выше  $\frac{2}{3}$  этого оклада, б) лицамъ, перемѣщаемымъ съ увеличеніемъ содержанія, по расчету изъ мѣсячнаго оклада, присвоеннаго оставаемой должности: семейнымъ —  $\frac{1}{2}$ , одинокимъ —  $\frac{1}{3}$  сего оклада. § 143. Путевыя пособія лицамъ, опредѣляемымъ на службу подлежащихъ дорогъ и перемѣщаемымъ съ одного мѣста служенія на другое, разрѣшаетъ Начальникъ дороги, а лицамъ назначаемымъ Начальникомъ управленія жел. дорогъ, открытых для общаго пользованія,—этѣхъ послѣднихъ.

Б. Отношеніе проекта Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ къ существующимъ нормамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи.

§ 72. Не подлежитъ ни малѣйшему сомнѣнію, гласитъ поспешительная записка къ проекту, что усилѣ въ всякомъ предпріятіи вообще, а железнодорожнаго въ частности и особенно, основывается прежде всего на опытности ближайшихъ его исполнителей и что только обладающіе долгимъ опытомъ и практическимъ знаніемъ дѣла служащіе могутъ гарантировать исполнѣ осмысленное исполненіе возложенныхъ на нихъ обязанностей. Отсюда прямой выводъ: очень часто въ интересахъ службы администрація предпріятія выгодно составлять служащихъ на занимаемыхъ ими должностяхъ возможно долѣе и, такъ сказать, не двигая ихъ по служебной іерархической лѣстницѣ. Такое отношеніе къ служащимъ, безспорно полезное и выгодное для самаго предпріятія, не можетъ быть вмѣстѣ съ тѣмъ признано исполнѣ нормальнымъ и отнѣчающимся интересамъ служащихъ, безпорочная, усердная и продолжительная служба которыхъ требуетъ отъ администраціи поощренія, хотя-бы путемъ улучшенія ихъ матеріальнаго положенія. При такихъ условіяхъ самымъ лучшимъ способомъ удержи-

вать служащих на занимаемых ими мѣстах и въ то-же время постепенно улучшать их матеріальное положеніе, очевидно, была-бы система періодических прибавок къ получаемому ими содержанию. Этого способа и придерживаются нѣкоторые заграничныя дороги. Такъ, напр., на австрійскихъ правительственныхъ желѣзныхъ дорогахъ служащіе, какъ классныя, такъ и визшіе и служителя получаютъ періодически прибавки, размѣры которыхъ и періоды получения установлены для каждаго класса и категоріи служащихъ особымъ росписаніемъ. Періоды, по прослуженіи которыхъ дѣлаются прибавки, для разныхъ должностей различны: 2, 3, 4 и 5 лѣтъ; прибавки составляютъ 6—12% (въ одномъ случаѣ 20%) оклада за весь періодъ или 1½—3% (въ одномъ случаѣ 10%) оклада въ годъ (Dienstordnung, §§ 44 и 57). На прусскихъ правительственныхъ желѣзныхъ дорогахъ прибавки, какъ и оклады, установлены особыми штатами для каждой категоріи служащихъ, даются черезъ каждыя 2, 3, 4, 5, 7 лѣтъ и составляютъ 4—11% оклада за весь періодъ или 1—3% оклада въ годъ. Обѣ указанныя выше системы прибавокъ довольно сложны и въ настоящее время едва-ли применимы на русскихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ. Поэтому признаю болѣе цѣлесообразнымъ остановиться на системѣ, вложенной въ первой половинѣ § 72 проекта.

Перехода засимъ ко второй половинѣ § 72, нельзя не указать, что содержаніе ея не представляетъ нововведенія; по крайней мѣрѣ на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ обычай вознаграждать служащихъ за 25-лѣтнюю усердную службу существовалъ до перехода дорогъ въ казенную эксплоатацию.

§ 75. Настоящимъ §-мъ преимущества, предоставленныя лицамъ, состоящимъ на государственной службѣ, въ отношеніи выдачи имъ содержанія во время болѣзни, предполагается распространить на всѣхъ вольнонаемныхъ служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, прослужившихъ не менѣе 2-хъ лѣтъ, по слѣдующимъ основаніямъ, которыя уже были представлены начальникомъ дорогъ въ Управление казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Каждый служащій на желѣзной дорогѣ является однимъ изъ слабаемыхъ болѣе или менѣе значительной сумми агентовъ ея, представляющей собою организованное дѣло, занятое однимъ большимъ, сложнымъ, труднымъ и отвѣственнымъ дѣломъ. Каждый работаетъ по мѣрѣ силъ и способностей въ отвѣденной ему сферѣ дѣятельности, каждый несетъ одинаковую отвѣтственность за свои дѣйствія, трудъ каждаго является полезнымъ и необходимымъ для этого дѣла. Исходя изъ такой точки зрѣнія, представляется затруднительнымъ усмотрѣть какія-либо основанія для дѣленія служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ, при обсужденіи вопроса о тѣхъ или другихъ матеріальныхъ льготахъ, на привилегированныхъ—состоящихъ на государственной службѣ и непривилегированныхъ—вольнонаемныхъ, и если такое дѣленіе существуетъ въ дѣйствительности, то, казалось-бы, существованіе его идетъ въ разрѣзъ съ требованіями жизни и устраненіе такого дѣленія удовлетворяло-бы давно назрѣвшей потребности и было-бы актомъ простой справедливости. Поэтому представляется не подлежащей сомнѣнію желательность полного, а если ужъ это невозможно, то хотя бы частичнаго уравненія правъ вольнонаемныхъ служащихъ въ отношеніи разнаго рода матеріальныхъ льготъ съ правами и преимуществами лицъ, состоящихъ на государственной службѣ. Попытки въ этомъ направленіи уже имѣли мѣсто въ практикѣ Министерства Путей Сообщенія, какъ это явствуетъ, напримѣръ, изъ случая распространенія примѣненія 573 ст. III т. св. зак. о выдачѣ содержанія семействамъ душевно больныхъ чиновниковъ и на вольнонаемныхъ служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ—и рѣшеніе обсуждаемаго вопроса въ указавшемъ выше смыслѣ было бы только продолженіемъ этихъ удовлетворяющихъ насущной потребности и соответствующихъ требованіямъ справедливости попытокъ. Въ пользу такого рѣшенія говорятъ также исключительная трудность и громадная отвѣтственность желѣзнодорожнаго дѣла, требующаго отъ служащихъ неустаннаго напряженнаго труда, связаннаго съ большой тратой силъ и энергіи и въ виду этого влекущаго за собою быстрое изнашиваніе и ослабленіе жизнедѣятельности человѣческаго организма. И вотъ, когда этотъ ослабленный и потому наиболѣе воспримчивый ко вся-

каго рода заболѣваніямъ организмъ служащаго отказывается работать, вслѣдствіе постигшей его временной болѣзни, то, казалось бы, прямая обязанность учрежденія, для пользы котораго трудился заболѣвшій, обезпечить ему возможность возобновленія своихъ силъ и здоровья съ тѣмъ, чтобы, по выздоровленіи, онъ съ новой энергіей взялся за свой привычный и полезный трудъ. Сдѣлать это побуждаетъ не только долгъ справедливости и гуманности, но и простой коммерческой расчетъ, такъ какъ несомнѣнно для всякаго предпріятія выгодно обезпечить себѣ всѣми возможными мѣрами контингентъ опытныхъ и знающихъ свое дѣло работниковъ, и наоборотъ—убыточно удалять ихъ при первой несчастной случайности, каковой въ данномъ случаѣ является болѣзнь. Кромѣ того предоставленіе тѣхъ или иныхъ матеріальныхъ льготъ служащимъ всегда является однимъ изъ условий, гарантирующихъ поступленіе на службу лучшихъ и наиболее благонадежныхъ элементовъ, а равно способствуетъ образованію привязаннаго къ службѣ и преданнаго дѣлу личного состава.

Возраженіе противъ предлагаемаго уравненія правъ вольнонаемныхъ служащихъ и состоящихъ на государственной службѣ, основанное на томъ, что такое уравненіе сопряжено съ значительными расходами, не имѣетъ существеннаго значенія по слѣдующимъ причинамъ: 1) самый процентъ продолжительныхъ заболѣваній не такъ значителенъ; 2) многія должностныя имѣютъ постоянныхъ замѣстителей—помощниковъ или-же замѣщаются ближайшими по старшинству агентами и въ этихъ случаяхъ никакого расхода на замѣненіе не требуется; 3) согласно дѣйствующимъ на Юго-Западныхъ дорогахъ правиламъ, вольнонаемные служащіе пользуются правомъ полученія содержанія во время болѣзни: 1-й мѣсяць полностью, 2-й въ половинномъ размѣрѣ, 3-й въ размѣрѣ  $\frac{1}{2}$  мѣсячнаго оклада, 4-й лишается содержанія, но числится на службѣ.

Такимъ образомъ, осуществленіе проектируемаго порядка вещей увеличило-бы права служащихъ на полученіе содержанія во время болѣзни въ  $(1+1+1+1):(1+\frac{1}{2}+\frac{1}{2}+0) = 4:1\frac{1}{2} = 2\frac{2}{3}$  раза. Но, очевидно, что дѣйствительный расходъ, связанный съ такимъ увеличеніемъ правъ, только тогда возросъ-бы въ такой-же пропорціи, если бы мы предположили,

что продолжительность всѣхъ заболѣваній была бы не меньше 4-хъ мѣсяцевъ. Но такъ какъ такое предположеніе является совершенно невѣроятнымъ, и наоборотъ, дѣйствительность показываетъ, что наибольшій % даютъ кратковременныя, не выше 1 мѣсяца, заболѣванія, то представляется весьма близкимъ къ истинѣ предположеніе, что указанный расходъ увеличится не болѣе, а скорѣе даже менѣе, чѣмъ въ  $1\frac{1}{2}$  раза.

Дѣйствительный расходъ на замѣненіе больныхъ служащихъ на Юго-Западныхъ дорогахъ въ 1896 г. составлялъ приблизительно около 45.000 руб., слѣдовательно съ осуществленіемъ проектируемаго порядка расходъ этотъ увеличится до 67.500 руб. Если даже увеличить цифру 45.000 вдвое, то и тогда расходъ не представится значительнымъ, особенно если не упускать изъ виду приведенныхъ ранѣе соображеній. Этотъ относительно небольшой размѣръ расхода является лишнимъ доводомъ въ пользу проектируемаго порядка вещей.

§ 94. Въ настоящемъ § проектируется, между прочимъ, предоставить служащимъ, получающимъ взаменъ квартиръ въ натурѣ квартирные деньги, право на бесплатное полученіе отопленія и освѣщенія за счетъ казны, наравнѣ со служащими, пользующимися квартирами въ натурѣ. Такое отступленіе отъ нынѣ дѣйствующихъ правилъ вызвано желаніемъ уравнять положеніе указанныхъ выше двухъ категорій служащихъ, въ настоящее время находящихся, въ силу обстоятельствъ, отъ воли ихъ независимыхъ (недостатокъ или обиліе въ извѣстномъ пунктѣ казенныхъ квартиръ), въ далеко не одинаковыхъ условіяхъ.

§ 96. Разъѣздное довольствіе въ идеѣ безспорно составляетъ принадлежность прежде всего должности, а затѣмъ уже лица, ее занимающаго. Но на практикѣ, въ дѣйствительной жизни, лица, получающія окладныя разъѣзды, до того свыкаются съ ними, что зачастую считаютъ ихъ нераздѣльной составною частью своего содержанія. Поэтому для нихъ было бы большимъ лишеніемъ не получать части своего содержанія во время отпуска. Съ другой стороны нельзя требовать и отъ лицъ, въ дѣйствительности несущихъ обязанности уволенныхъ въ отпускъ, чтобы они въ извѣстныхъ случаяхъ отказались отъ полученія разъѣздныхъ, если дѣйстви-

тельно исполненіе обязанностей военного въ отпуск сопряжено съ разъездами. Примирить эти два вопліи законныхъ желаній и имѣть въ виду § 96, устанавливая правило, въ силу котораго служащій, уволенный въ отпускъ, лишается права на получение разъездныхъ денегъ только въ томъ случаѣ, если эти деньги получаются лицомъ, въ дѣйствительности исполняющимъ его обязанности.

§ 131. Хотя согласно нынѣ дѣйствующаго § 19 положенія о служащихъ на Харьковско-Николаевской желѣзной дорогѣ (приложеніе къ § 18 Временныхъ правилъ о порядкѣ поступленія доходовъ и производства расходовъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ), командиремымъ служащимъ возмѣщается вообще стоимость провоза багажа, безъ огрaнaчeнiя количества послѣдняго, тѣмъ не менѣе проектъ считаетъ правильнымъ въ отношеніи права на провозъ, при командировкахъ, за счетъ казны личного багажа сохранить норму, существовавшую на Юго-Западныхъ дорогахъ до отмены съ 1 января 1896 положенія о суточномъ довольствіи, а именно: принимать за счетъ казны стоимость провоза такого багажа въ количествѣ не свыше трехъ пудовъ. Въ этомъ смыслѣ и сдѣлано ограниченіе въ пунктѣ 2 первой половины § 13.

Далѣе расходы по найму лошадей при поѣздкахъ за предѣлы полосы отчужденія составляютъ величину весьма неопредѣленную, подвергающуюся сильнымъ колебаніямъ въ зависимости отъ степени развитія извознаго промысла въ каждой данной мѣстности, прилегающей къ той или другой станціи жел. дороги, степени совершенства путей сообщенія, времени года и проч. Практика показала, что очень часто, въ зависимости отъ этихъ условій, расходы по найму лошадей превышаютъ размѣръ отпускаемыхъ служащихъ въ затруднительное и весьма невыгодное положеніе. Въ виду этого, признано необходимымъ независимо отъ суточныхъ возмѣщать расходы по найму лошадей по дѣйствительной величинѣ ихъ, и въ этомъ смыслѣ редактировать пунктъ 1 второй половины 131-го параграфа. Наконецъ, сдѣланное въ примѣчаніи къ § 2 исключеніе для врачей признано желательнымъ распространить и на повѣренныхъ по судебнымъ дѣламъ. Исключеніе для вра-

чей сдѣлано, очевидно, съ тою цѣлью, что-бы предупредить возможность уклоненія ихъ отъ своевременной подачи помощи большимъ служащимъ, членамъ ихъ семействъ и прислугѣ изъ-за матеріальнаго расчета. Съ полнымъ основаніемъ можно примѣнить аналогичное соображеніе и по отношенію къ повѣреннымъ по судебнымъ дѣламъ, которымъ очень часто приходится совершать поѣздки за предѣлы полосы отчужденія для защиты интересовъ дороги и потому распространеніе указанного выше исключенія и на нихъ является вполне цѣлесообразнымъ.

§ 133. Согласно существующему порядку вещей, командировками въ предѣлахъ Юго-Западныхъ жел. дорогъ считаются служебныя поѣздки во все пункты, расположенныя по линіи дорогъ, а равно отстоящіе отъ одной изъ станцій на разстояніи не болѣе 15 верстъ. Въ зависимости отъ этого и суточные деньги при командировкахъ въ тѣ и другіе пункты выдаются въ одинаковомъ размѣрѣ. Такое положеніе вещей никакъ нельзя признать нормальнымъ, такъ какъ расходы при поѣздкахъ далѣе того населеннаго мѣста, въ чертѣ котораго расположена желѣзнодорожная станція, мало чѣмъ разнятся въ зависимости отъ того, будетъ-ли поѣздка на разстояніи до 15 верстъ или свыше 15 вер., если исключить, конечно, расходы по найму лошадей. Поэтому признано желательнымъ все служебныя поѣздки въ пункты, расположенныя далѣе того населеннаго мѣста, въ чертѣ котораго находится станція, считать командировками за предѣлы Юго-Западныхъ жел. дорогъ и соотвѣтственно этому производить выдачу суточныхъ въ двойномъ размѣрѣ. Въ такомъ смыслѣ внесены измѣненія въ § 171.

Второе измѣненіе существующихъ нынѣ правилъ, проектируемое настоящимъ §, состоитъ въ увеличеніи размѣра суточныхъ денегъ при командировкахъ вдвое, такъ какъ существующіе нынѣ размѣры суточныхъ должны быть признаны безусловно недостаточными.

§ 134. Этотъ § устанавливаетъ, какъ общее правило, полученіе служащимъ суточныхъ въ полномъ размѣрѣ за каждый день нахожденія въ пути или на мѣстѣ командировки и такимъ образомъ отмѣняетъ существующій нынѣ порядокъ уплаты суточныхъ служащему, командируемому внѣ мѣста

его жительства для временнаго исполненія должности другого служащаго, за первые 10 дней командировки въ полномъ размѣрѣ, за послѣдующее же время — въ половинномъ. Существующій нынѣ порядокъ удовлетворенія суточныхъ служащихъ, командруемыхъ на срокъ свыше 10 дней, признанъ безусловно несправедливымъ, такъ какъ трудно усмотрѣть основанія, почему служащій при командировкѣ, длящейся болѣе 10 дней, долженъ дѣлать вдвое меньше расходы, чѣмъ въ теченіе первыхъ 10 дней. Поэтому признано, что оставленіе въ силѣ существующаго правила можетъ грозить ощутительнымъ ущербомъ для служащихъ, что и въ интересахъ службы нѣкимъ образомъ не можетъ считаться целесообразнымъ.

*Примѣчаніе.* Въ § 66 проекта, въ числѣ составныхъ частей «жалованья» показаны, по принятому порядку «столовые». Между тѣмъ въ дѣйствительности предметъ не оказался полененія этого архаическаго понятія, которое пора бы устранить изъ нашего финансоваго права.

1. Вознагражденіе служащихъ имѣетъ огромное значеніе въ хозяйствѣ дорогъ; размѣръ его зависитъ отъ многочисленныхъ причинъ, отъ общаго экономическаго и политическаго строя, отъ предложенія и спроса, отъ уровня образованія служащихъ, и въ особенности отъ *прочности ихъ служебнаго положенія*, такъ какъ, очевидно, что лица, которыя могутъ быть во всякое время увольняемы отъ службы, должны оплачиваться лучше, чѣмъ служащіе, которые назначаются на службу пожизненно или при условіяхъ, существенно затрудняющихъ прекращеніе служебнаго союза. По этой причинѣ норма вознагражденія служащихъ на *казенныхъ* дорогахъ, на которыхъ служащіе пользуются болшею прочностью ихъ служебнаго положенія, ниже чѣмъ на частныхъ дорогахъ и на *частныхъ* дорогахъ съ пенсіонными кассами, ниже чѣмъ на таковыхъ же дорогахъ безъ подобныхъ кассъ. По этой причинѣ на англійскихъ и американскихъ дорогахъ, гдѣ подобныхъ учреждений не существуетъ вовсе, вознагражденіе служащихъ значительно выше, нежели на дорогахъ континентальной Европы.

Форма вознагражденія различна и въ общемъ возможно различить слѣдующіе виды: опредѣленіе вознагражденія въ зависимости отъ *продолжительности службы* (времени) и

отъ *продукта работы* и, наконецъ, смѣшанная форма вознагражденія, при которой часть вознагражденія *постоянная* и другая *переменная*. Первый видъ вознагражденія болѣе распространенный и примѣняемый въ отношеніи служащихъ высшихъ и среднихъ категорій, какъ на казенныхъ, такъ и на частныхъ дорогахъ. Второй видъ вознагражденія на дорогахъ европейскаго континента примѣняется лишь для низшихъ служащихъ, тогда какъ въ Америкѣ даже поѣздная прислуга вознаграждается исключительно въ зависимости отъ пробѣга поѣздовъ. При третьемъ видѣ вознагражденія администрація дороги стремится либо къ заинтересованію служащихъ въ прибыли производства, либо къ обезпеченію имъ вознагражденія за болшую (противъ нормальной) продуктивность работы. Участіе служащихъ въ чистой прибыли существуетъ лишь на весьма немногихъ дорогахъ (французскія — орлеанская и восточная, гессенская — Лудвига, швейцарская — сѣверо-восточная, голландскія).

Размѣръ содержанія значительно колеблется въ разныхъ государствахъ и на разныхъ дорогахъ для однородныхъ должностей и приведеніе соответствующихъ данныхъ завело бы насъ слишкомъ далеко.

Большая разница обнаруживается кромѣ того относительно постепеннаго повышенія содержанія служащихъ въ зависимости отъ продолжительности ихъ службы. На казенныхъ дорогахъ существуютъ болшею частью нормы, въ силу которыхъ служащіе получаютъ опредѣленные прибавки за каждое трехлѣтіе, пятилѣтіе и т. п., такъ, напр., въ *Австріи, Пруссіи, Баваріи и Баденѣ*. Нѣчто подобное въ *Бельгии и Голландіи*.

Право вознагражденія въ зависимости отъ срока служебнаго договора также весьма различно и бываетъ либо пожизненное, какъ для лицъ, состоящихъ на государственной службѣ, и можетъ быть прекращено только въ силу наступленія заранѣе указанныхъ и точно опредѣленныхъ условій, или же право это опредѣляется извѣстнымъ числомъ лѣтъ. Какъ общее правило на *казенныхъ* и *частныхъ* дорогахъ договоры о службѣ заключаются на *неопредѣленное время съ правомъ взаимнаго прекращенія договора*. Срокъ заявленія объ отказѣ колеблется между 14 днями и однимъ годомъ. Правомъ

этим стороны могут воспользоваться или в силу определенных заранѣе мотивовъ, или даже безъ объясненія причинъ. Въ случаѣ отказа со стороны администраціи, служащій obviously получаетъ определенную неустойку.

По вопросу о вознагражденіи жел.-дорожныхъ служащихъ интересныя соображенія заключаются также въ докладѣ Кавалера Молтени, сдѣланномъ во II сессіи Конгресса по вопросу XX.

Управленіе дороги, говоритъ этотъ докладчикъ, опредѣляетъ свой расходъ въ зависимости отъ дохода. Если личный составъ многочисленъ, то, очевидно, что изъ общей суммы расхода, внесеннаго въ бюджетъ дороги, каждый служащій получаетъ на свою долю меньшую часть чѣмъ при малочисленномъ составѣ.

Вотъ почему для того, чтобы имѣть возможность лучше вознаграждать служащихъ, число ихъ необходимо уменьшить, а для того, чтобы уменьшить число служащихъ необходимо упростить администрацію и очистить ее отъ того бюрократическаго духа, который составляетъ настоящій паразитъ всѣхъ бюджетовъ.

По наблюденію докладчика личный составъ тѣмъ лучше, чѣмъ меньше онъ подвергается различнымъ истязаніямъ со стороны органовъ бюрократіи, какъ, напр., въ Англии и Америкѣ; въ этихъ странахъ въ желѣзно-дорожныхъ предприятияхъ не имѣютъ понятія о бюрократіи. Каждый служащій исполняетъ свой долгъ съ меньшимъ числомъ формальностей и съ меньшимъ количествомъ переписки, чѣмъ, напр., въ Италіи; вотъ почему жел.-дорожная администрація была бы въ двойномъ выигрышѣ, уменьшивъ число служащихъ. Но когда служащіе отдають жел.-дорожной службѣ все свое время и работаютъ съ усердіемъ и самоотверженіемъ, то они имѣютъ право по меньшей мѣрѣ, на обладаніе тѣмъ, что необходимо для пропитанія, какъ ихъ самихъ, такъ и членовъ ихъ семействъ. *Служащіе, которые борятся съ нуждою, которые въ каждую минуту должны терзати свой умъ, чтобы найти средство для удовлетворенія несложныхъ нуждъ своихъ семействъ, такіе служащіе суть настоящій позоръ для своихъ хозяевъ, которые не вознаграждаютъ*

*ихъ въ должной степени и потому и не должны жаловаться на неудовлетворительность службы агентовъ. Служащіе должны быть немногочисленны, но достаточно вознаграждаемы.*

При обсужденіи этого же вопроса въ той же сессіи Конгресса, докладчикъ Курра (Courras) исходилъ изъ общаго положенія, что плата за трудъ на жел. дорогѣ должна регулироваться такимъ же образомъ, какъ въ другихъ отрасляхъ промышленности путемъ спроса и предложенія и что общія единообразная нормировка вознагражденія невозможна. Изъ этого слѣдуетъ, что при опредѣленіи предѣльныхъ размѣровъ сего вознагражденія, слѣдуетъ въ каждомъ случаѣ считаться съ конкурирующими условіями и предпріятіями. Соображенія эти, однако, относятся докладчикомъ преимущественно къ условіямъ вознагражденія служащихъ при первоначальномъ ихъ поступленіи на службу. Когда черезъ нѣсколько лѣтъ служащій обзаводится семьей и начинаетъ испытывать различныя затрудненія, то очень часто въ виду невозможности соответственнаго увеличенія его содержанія, управленіе дороги старается уменьшить лежащее на немъ хозяйственное бремя, путемъ привлеченія къ службѣ его жены и другихъ родственниковъ, составляющихъ нераздѣльную семью служащаго. Равнымъ образомъ и той же цѣли служатъ вспомогательныя учрежденія, организуемыя съ участіемъ самихъ служащихъ или безъ такого участія, о которыхъ намъ придется говорить ниже.

Что касается формы вознагражденія, то возможно различать слѣдующія три системы:

1. Классификацію содержанія по роду и значенію каждаго установленія (дистанціи и участку пути, тяги, станціи и т. п.).

2. Постепенное увеличеніе вознагражденія за выслугу извѣстнаго числа лѣтъ.

3. Нормировку содержанія въ зависимости отъ каждаго индивидуальнаго случая. Система эта осуществляется при первой комбинаціи, но съ условіемъ производства лично присвоеннаго содержанія.

Вообще же изъ сужденій сесіи видно, что служащіе постоянные должны быть вознаграждаемы постояннымъ же со-

держанием во всех случаях, когда работа их не поддается точному учету. Что же касается переменных видов вознаграждения, то они должны быть приурочены к тем специальным случаям, когда результаты индивидуального труда могут быть выделены без затруднения из общей суммы работы данного установления по группам рабочих и при том такая система вознаграждения не может вредить правильности и безопасности службы.

Общее собрание конгресса признало, что вопрос о вознаграждении жел.-дор. служащих не имеет специального характера, а подчиняется тем же условиям спроса и предложения, как и другие отрасли промышленности и торговли. Конгресс рекомендует вообще *улучшение содержания служащих низших, которое следует достигнуть сокращением числа служащих, упрощением службы, применением механических аппаратов и применением женского труда.*

Кроме того Конгресс признал в принципе пользу системы участия служащих в прибыли производства, придерживаясь в этих случаях принципа «а chacun selon ses oeuvres».

Вопрос о премиях подвергался самому подробному обсуждению в III Сессии Конгресса при участии наиболее выдающихся специалистов и был исчерпан полностью как в самом докладѣ г. Амбрововича, так и в прениях по этому (XX) вопросу программы.

Здесь достаточно воспроизвести резолюцию Конгресса. Собрание полагало, что кроме меры нравственных и материальных (вспом. учреждения и т. п.), которые способны поддерживать столь необходимую солидарность между железнодорожными предприятиями и их служащими, *премии за сбережение возбуждают личный интерес служащих к делу и суть одно из лучших средств для развития усилій служащих во видах улучшения результатов эксплуатации.*

Собрание это указывало, кроме того, на различие между наградами в тесном смысле, которые назначаются за исключительные заслуги, не поддающиеся точному учету, и между

*премиями, которые могут применяться к сбережениям в расходах поддающихся более или менее точному учету. Исходя из этого положения собрание отвергает решительно идею премий, основанных на увеличении валового сбора, в виду трудности определить в точности тех служащих, которые могут влиять на размер этого сбора и в особенности измерить степень их влияния.*

Что касается премий, имеющих основанием *увеличение чистого дохода эксплуатации* (после выделения расходов на погашение капитала и уплату процентов, на которое эксплуатационная служба не имеет влияния), то такие премии, по мнению конгресса, было бы легче установить; конгресс однако предпочел, в виду влияния валового сбора на чистый доход эксплуатации, применять в этом случае форму награды, общая сумма которой определяется центральной администрацией, но распределяется Начальником или Директором дороги между отдельными службами, а начальниками сих последних — между агентами, имевшими возможность содействовать увеличению чистого дохода.

Вообще же конгресс полагал, что расходы эксплуатации обнимают собою большее число элементов, способных на более или менее точное определение или непосредственно, или при посредстве достигнутых результатов в течение одного или нескольких лет и что для всех этих элементов может быть очень выгодно установить премию, основанную на экономии, достигнутой против нормы расходов. Нормы эти должны пересматриваться время от времени, дабы сообразоваться с достигнутыми результатами, причем *доля участия служащих в премиях должна уменьшаться по мере уменьшения норм.*

Собрание полагало, что премии, назначаемые слишком большим группам участников, нежелательны, в виду трудности взаимного надзора служащих при подобных условиях. Оно полагало, что премии должны быть прямыми и относиться насколько возможно до отдельных лиц или групп небольшого состава.

Оно полагало, в то же время что нормы, не должны быть ограничиваемы заранѣе определенным максимумом если

же въ послѣдствіи онѣ окажутся преувеличенными, то слѣдуетъ пересматривать основаніе нормъ. Собраніе присовокупило, что преміи для того, чтобы достигнуть ожидаемаго результата, должны быть выдаваемы участникамъ вслѣдъ за учетомъ операцій до коихъ онѣ относятся.

Наконецъ, собраніе полагало, что если въ эксплуатаціонныхъ службахъ встрѣчается значительное число элементовъ, подающихъ предварительной расцѣнкѣ и преміи, основанной на опредѣленныхъ нормахъ, то умѣстно избѣгать такихъ премій, которыя могли бы компрометировать безопасность и правильность движенія, прамѣтная премия лишь съ осторожностью при содержаніи пути, такъ какъ сбереженія въ этой области могутъ имѣть послѣдствіемъ нежелательные результаты.

Этой оговоркѣ Конгресса не слѣдуетъ однако придавать преувеличеннаго значенія, какъ видно между прочимъ изъ записки инженера Ф. И. Шмидта, помѣщенной въ № 1, тома XII за Январь 1898 г. Bulletin du Congrès, опредѣляющей результаты выдачи премій по содержанію пути на Харьковско-Николаевской жел. дорогѣ.

Особое вниманіе обращаетъ на себя сдѣланное на этомъ конгрессѣ остроумное, полное глубокаго смысла, заявленіе покойнаго А. П. Бородина, извѣстнаго сторонника широкаго примѣненія премій по всѣмъ отраслямъ желѣзно-дорожнаго хозяйства, усвоеннаго съ давнихъ поръ на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Г. Заключение. Приведенныя данныя показываютъ правильность постановки вопроса о вознагражденіи служащихъ по проекту Юго-Западныхъ жел. дор. Не можетъ быть сомнѣнія, что вознагражденіе должно быть полнымъ эквивалентомъ труда и полнымъ источникомъ возмѣщенія расходовъ, понесенныхъ служащими при исполненіи ими служебныхъ обязанностей. Въ тоже время общій размѣръ вознагражденія, будучи въ зависимости отъ финансоваго положенія каждой дороги, подверженъ значительнымъ колебаніямъ и для того, чтобы размѣръ вознагражденія отдѣльныхъ лицъ, при наиболѣе невыгодныхъ условіяхъ дѣла, не подвергался бы чрезмѣрнымъ сокращеніямъ, необходимо, чтобы организація службъ и слу-

жащихъ, находилась въ строгомъ соотвѣствіи съ индивидуальнымъ характеромъ дорогъ и ихъ дѣятельностью.

Вообще слѣдуетъ замѣтить, что ни по одному изъ вопросовъ желѣзнодорожнаго хозяйства не существуетъ столь важнаго разногласія между хозяевами и служащими, какъ по вопросу о возможности повышенія заработной платы. Въ то время какъ среди первыхъ преобладаетъ убѣжденіе что современный размѣръ вознагражденія служащихъ составляетъ, за рѣдкими исключеніями, почти непосильное бремя для эксплуатаціи вслѣдствіе чего устраняется возможность какого либо существеннаго возвышенія этого вознагражденія—среди вторыхъ господствуетъ навязное убѣжденіе что одного добраго желанія хозяевъ и поставленнаго ими начальства, было бы достаточно для немедленнаго урегулированія вопроса о размѣрѣ вознагражденія. То и другое мнѣніе одинаково ошибочно.

Любопытныя данныя о служащихъ на всѣхъ вообще русскихъ желѣзныхъ дорогахъ, какъ казенныхъ и частныхъ, помѣщенныя въ «Статистическомъ обзорѣ желѣзныхъ дорогъ и водныхъ путей Россіи» изданномъ отдѣломъ статистики и картографіи Мин. Пут. Сообщ. въ 1900 г. показываютъ что *общее число служащихъ и рабочихъ на 10 верстъ русской сѣти составляло въ 1895 г. — 63,7; въ 1896 г. — 65,0; въ 1897 г. — 65,4 а всего за трехлѣтіе — 64,7.* Въ тоже время *интенсивность пассажирскаго движенія въ Россіи слабае, чѣмъ въ Великобританіи съ Ирландіей на 76%, Франціи на 29% и Германіи на 26% и сильнѣе чѣмъ въ Австро-Венгріи на 27% и Сѣверо-Американскихъ Штатахъ на 328%.* Въ свою очередь *интенсивность товарнаго движенія въ Россіи слабае* только Великобританіи съ Ирландіей на 50%, а *сильнѣе чѣмъ* во Франціи на 97%, Австро-Венгріи на 68%, Сѣверо-Американскихъ Штатахъ на 60% и Германіи на 14%. При этомъ *пассажирское движеніе* (по расчету на пассажироверсту) во всѣхъ поименованныхъ Государствахъ приносить *убытокъ*, при чемъ наибольшій убытокъ по этому предмету доставляютъ желѣзныя дороги Австро-Венгріи, Сѣверо-Американскихъ Штатовъ и Германіи; меньшій убытокъ даютъ желѣзныя дороги Европейской Россіи, Франціи и особенно Велико-

Британія и Ирландіей, наконецъ *товарное движеніе* (по рас-  
сечу на пудо-версту наоборотъ во всѣхъ названныхъ Госу-  
дарствахъ даетъ *прибыль*; при этомъ наибольшую прибыль  
по этому движенію приносятъ желѣзныя дороги Германія, за-  
тѣмъ болѣе или менѣе значительную Австро-Венгрія, Франція,  
Россія и Великобританія съ Ирландією, а наименьшую при-  
быль Сѣверо-Американскихъ Штатовъ.

Къ крайнему сожалѣнію у насъ не оказалось подъ руками  
достоверныхъ свѣдѣній о числѣ служащихъ и рабочихъ на  
желѣзныхъ дорогахъ Австро-Венгрии, Германіи, Франціи, Ве-  
ликобританіи съ Ирландією и Сѣверо-Американскихъ Штатовъ  
за тоже трехлѣтіе \*) а потому нѣтъ возможности непосред-  
ственныхъ выводовъ о сравнительномъ числѣ служащихъ и  
рабочихъ на дорогахъ означенныхъ Государствъ и Россіи, но  
то обстоятельство, что *валовая выручка* въ 1897 г. до-  
стигла на версту дороги въ Россіи 12.781, въ Австро-Вен-  
грии 10.209, въ Германіи 17.850, во Франціи 14.491, въ  
Великобританіи съ Ирландіей 27.418 и въ Сѣверо-Амери-  
канскихъ Штатахъ 7.911 рублей при *коэффициентахъ эксплоа-  
тации* 59, 57, 56, 52, 57 и 67—показываетъ что при *ра-  
циональной организаціи службы* на нашихъ дорогахъ нѣтъ  
необходимости считать нормальными существующіе предѣлы  
вознагражденія многаяхъ низшихъ и среднихъ категорій слу-  
жащихъ, не встрѣчаемые на ближайшихъ къ намъ дорогахъ  
Западной Европы, имѣющихъ наибольшее сходство съ геогра-  
фическими условіями Россіи. Но для этого необходимо уве-  
личить *продуктивность труда служащихъ не только безъ  
новаго ея напряженія* но напротивъ при условіи ея *обле-  
гченія*, путемъ *техническихъ улучшеній* которые должны  
консультуясь главнымъ образомъ устройствомъ станцій, *сигнали-  
заціи и подвижного состава* при чемъ во всѣхъ случаяхъ  
цѣлью требуемыхъ улучшеній должно быть поставлено *сокраще-  
ніе операционной базы, концентрація помѣщеній и при-*

\*) *Примѣчаніе.* Въ 1888—1889 году данныя эти составляли: Россія 8,96,  
Германія 8,92, Франція 7,78 и Австро-Венгрія 6,97 служащихъ и рабочихъ  
на 1 километръ дороги при соответствующихъ цифрахъ валового дохода  
11,081 руб., 12,860 руб., 11,575 руб. и 7,596 руб.

*боровъ и различіиіе отдѣльныхъ направленій движенія*  
въ зависимости отъ интенсивности послѣдняго.

Вместѣ съ тѣмъ слѣдуетъ пересмотрѣть весь администра-  
тивный строй дорогъ въ видахъ *сокращенія крайне сложнаго  
дѣлопроизводства, счетоводства, статистики и контроля,*  
*обративъ наконецъ серьезное вниманіе на все, содѣланнаго  
по сему предмету заявленія,* равнодушіе къ каковому  
заявленіямъ объясняется, повидимому, главнымъ образомъ,  
простымъ невѣдѣніемъ того что дѣлается, въ этомъ отношеніи,  
за предѣлами нашей сѣти \*). Но рядомъ съ этимъ надле-  
житъ озаботиться болѣе *тщательнымъ подборомъ и лучшей  
тренировкою* служащихъ въ видахъ достиженія той *спеціа-  
лизаціи ремесла*, о которой мы говорили выше. При нали-  
чности этихъ условій найдутся средства для того чтобы  
самое ремесло сдѣлать болѣе *привлекательнымъ и въ  
матеріальномъ отношеніи.* При этомъ, устранится между  
прочимъ и чрезмѣрное различіе существующихъ предѣловъ  
вознагражденія присвоеннаго высшимъ, среднимъ и низшимъ  
категоріямъ служащихъ. Само собою разумѣется, что приведен-  
ныя выше общія соображенія по этому вопросу не должны  
служить *препятствіемъ* къ частичнымъ поправкамъ, возмож-  
нымъ нѣтъ.

Въ заключеніе нельзя не выразить пожеланія чтобы *Ста-  
тистической отдѣлъ М. П. С.* публикующій за послѣдніе  
годы, чрезвычайно интересныя (главныя) сравнительныя дан-  
ныя о результатахъ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ въ Рос-  
сін, Австро-Венгрии, Германіи, Франціи, Великобританіи съ  
Ирландією и Сѣверо-Американскихъ Штатахъ *пополнял та-  
ковыя свѣдѣніями о числѣ служащихъ и рабочихъ* (а если

[7] \*) *Примѣчаніе.* Какъ любопытный образчикъ вліянія системы счетовод-  
ства и контроля на количество личнаго состава приводимъ слѣдующій свѣ-  
дѣніи: *Число служащихъ по службѣ сборовъ на 4 казенныхъ дорогахъ* въ Россіи:  
съ одинаковою системою учета, повѣрки и переѣрки составило по свѣдѣн-  
іямъ 1900 г. 1245 лицъ, не считая особаго отдѣла доходнаго Контроля (Государствен-  
наго) при общемъ протяженіи 7098 верстъ, 450 станціяхъ и 127.738,407 руб.  
валового дохода. Въ тоже время на *Средиземныхъ дорогахъ во Франціи* 350  
лицъ, при общемъ протяженіи 9429 километровъ, 1530 станціяхъ и 150.499.134 р.  
валового дохода. Въ первомъ случаѣ прибывала система *хронологической и  
суммой*, во второмъ случаѣ *систематической и месячной* отчетности.

возможно то и о стоимости содержания их) на версту дороги и на 10.000 осе-верств пробны вагоновъ.

Рядомъ съ этимъ совершенно необходимо изслѣдовать бюджеты служащихъ разныхъ категорій на разныхъ частяхъ сѣти, принимая при томъ во вниманіе семейное положеніе этихъ служащихъ.

Обращаясь затѣмъ къ вопросу о нормировкѣ содержания служащихъ различныхъ категорій слѣдуетъ замѣтить что, въ виду крайняго различія условій отдѣльныхъ дорогъ, таковая можетъ быть осуществлена лишь въ видѣ предѣльныхъ назначеній (высшихъ и низшихъ), что однако важно лишь въ формальномъ отношеніи, такъ какъ *одноименнымъ должностямъ*, соответствующимъ сплошь и рядомъ *разнороднымъ*, въ количественномъ и качественномъ отношеніяхъ, *обязанностямъ*, не говоря уже о различныхъ комбинаціяхъ при совмѣщеніи тѣхъ или другихъ обязанностей.

Въ частности по поводу соответствующихъ §§ проекта Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ въ періодической печати были высказаны цѣлый рядъ критическихъ замѣчаній, которыя вкратцѣ сводятся къ слѣдующему:

1. Предвидѣнная проектомъ (лично присвоенная) прибавка за выслугу опредѣленнаго числа лѣтъ не достаточна и должна быть повышена.

2. Вопросъ о правѣ на квартирное довольствіе не получилъ въ проектѣ достаточнаго развитія, ибо не вполне рельефно выдѣляются тѣ категоріи служащихъ, которымъ должны быть предоставлены преимущественныя, въ этомъ отношеніи, права.

3. Тоже самое относительно права на полученіе платья натурою или деньгами.

4. Излишнее ограниченіе категорій лицъ (до 1800 руб. въ годъ), имѣющихъ право на полученіе вознагражденія за сверхурочную работу.

5. Излишнее дѣленіе служащихъ на категоріи въ отношеніи права полученія прогонныхъ денегъ на то или другое число лошадей при командировкахъ въ предѣлахъ желѣзныхъ дорогъ.

Относительно этихъ замѣчаній мы позволяемъ себѣ высказать слѣдующія соображенія:

1) Принципъ прибавки за выслугу лѣтъ составляетъ конечно весьма важное усовершенствованіе дѣла въ виду множества служащихъ, которые по свойствамъ занимаемыхъ ими должностей (сигналисты, составители поѣздовъ и т. п.) не могутъ разсчитывать на постепенный переходъ на высшія должности съ большимъ содержаніемъ, неговоря уже о тѣхъ случаяхъ, когда удержаніе ихъ въ занимаемыхъ должностяхъ обусловлено непосредственно пользою службы. При такихъ условіяхъ очевидно, что размѣръ лично присвоенной прибавки за выслугу опредѣленнаго числа лѣтъ долженъ составить реальный эквивалентъ утраченныхъ ими правъ на повышеніе. Приведенныя выше статистическія данныя какъ бы подтверждають мысль г. критика о недостаточности проектируемыхъ нормъ.

2) Въ виду индивидуальныхъ условій дорогъ, отъ которыхъ зависитъ число служащихъ и стени раздѣленія и соединенія труда и обязанностей, номенклатура должностей подвержена существеннымъ колебаніямъ на различныхъ дорогахъ. Поэтому въ проектѣ могутъ быть выражены лишь общіе признаки, по которымъ тѣмъ или другимъ служащимъ отдается преимущественное право на отводъ квартиръ натурою или выдачу квартирныхъ денегъ. Къ такимъ признакамъ, безъ сомнѣнія относится «*тактическій*» характеръ соответствующихъ категорій служащихъ (см. выше стр. 33). Ненормальность современной постановки этого вопроса на дорогахъ находится въ связи, главнымъ образомъ, съ общимъ недостаткомъ квартиръ, а послѣднее обстоятельство, помимо всего другого, съ излишнимъ числомъ служащихъ. Это послѣднее, въ свою очередь, зависитъ отъ крайняго бюрократизма, царствующаго на дорогахъ, порожденнаго въ значительной степени и поддерживаемаго недостатками въ устройствѣ и оборудованіи дорогъ.

3) Вопросъ о формѣ находится также въ зависимости отъ условій, которыми обусловливается разрѣшеніе вопроса 2.

4) Въ принципѣ трудно не согласиться съ критикою, такъ какъ всякій трудъ долженъ быть вознаграждаемъ полностью независимо отъ служебнаго положенія лица, исполняющаго ту или другую работу. Но дѣло заключается въ томъ, что основныя обязанности лицъ, получающихъ не болѣе 1800 рублей

въ годъ, болѣе или менѣе нормированы и, слѣдовательно, легче рѣшать, гдѣ начинается ихъ сверхурочный трудъ — нежели для служащихъ, получающихъ большее вознагражденіе. Быть можетъ возбужденный вопросъ можетъ быть разрѣшенъ въ томъ смыслѣ, что всякому назначенію сверхурочнаго вознагражденія должнъ предшествовать, утверждаемая начальникомъ дороги, нормировка основныхъ (урочныхъ) обязанностей каждаго служащаго?

б) Дѣленіе служащихъ на разряды въ отношеніи правъ на полученіе прогонныхъ денегъ и опредѣленіе въ зависимости отъ этого числа лошадей, въ зависимости отъ которыхъ — рассчитывается сумма вознагражденія, дѣйствительно звучитъ нѣкоторымъ анахронизмомъ — впрочемъ только для желѣзнодорожныхъ служащихъ. Можно было бы, конечно, замѣнить это указаніе переложеніемъ нормы на деньги по поверстному расчету непосредственно, уменьшивъ при этомъ число градаціи для служащихъ разнаго ранга.

#### Статья 4. Право на пособія отъ казны.

А. Проектъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. I. Общее положеніе § 144. Пособіемъ называется денежная выдача, производимая служащему на дорогахъ или его семейству въ случаяхъ, вызывающихъ особые непредвидѣнные расходы или влѣдствіе постигшаго несчастія. § 145. Пособія бываютъ двухъ видовъ: обыкновенныя и особыя. Последнія выдаются служащимъ, получившимъ увѣчья или поврежденія въ здоровьѣ, ихъ вдовамъ и дѣтямъ. § 146. Пособія могутъ быть назначаемы всѣмъ служащимъ на дорогахъ, а также ближайшимъ ихъ родственникамъ: женѣ, дѣтямъ, родителямъ, сестрамъ и братьямъ. *Примѣчаніе.* Родители, сестры и братья могутъ получить пособіе лишь въ томъ случаѣ, если они находились на иждивеніи служащаго. § 147. Обыкновенныя пособія назначаются: а) самимъ служащимъ: 1) по случаю болѣзни самого служащаго, его жены или дѣтей, 2) по случаю пожара или наводненія, истребившихъ движимое имущество служащаго, 3) въ случаѣ уничтоженія движимаго имущества служащаго по распоряженію Управленія дорогъ для предупрежденія распространенія заразы; б) родителямъ, сестрамъ и братьямъ: 4) по случаю смерти жены, дѣтей или родителей, 5) на крещеніе дѣтей, 6) при увольненіи отъ службы по болѣзни, старости или дряхлости, 7) при увольненіи по административнымъ соображеніямъ и 8) при сокращеніи или измѣненіи штатовъ, если

въ послѣднемъ случаѣ служащій откажется отъ полученія лично присвоенныхъ (§ 102). б) Семьямъ служащихъ: 1) въ случаѣ душевнаго заболѣванія служащаго и 2) по случаю смерти служащаго. § 148. Пособія назначаются совѣтомъ управленія дорогъ всѣмъ служащимъ и ихъ семействамъ, за исключеніемъ начальниковъ службъ, пособія коимъ могутъ быть назначены лишь управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія. § 149. Размѣръ пособій, въ предѣлахъ нижеуказанныхъ, опредѣляется по усмотрѣнію совѣта управленія, но вообще онъ ни въ какомъ случаѣ не можетъ быть больше годоваго оклада содержанія служащаго. § 150. Пособія, назначаемыя совѣтомъ управленія (§ 149) служащимъ въ случаяхъ увольненія отъ службы и семействамъ ихъ по случаю смерти служащаго, выдаются въ полномъ размѣрѣ независимо пенсій и единовременныхъ выплатъ, причитающихся имъ по уставу пенсійной кассы.

II. Обыкновенныя пособія назначаемыя служащимъ получающимъ окладное содержаніе. § 151. На дѣленіе болѣзни самого служащаго пособіе назначается въ размѣрѣ до 4-хъ мѣсячнаго, на дѣленіе жены — до мѣсячнаго оклада; на дѣленіе дѣтей — до  $\frac{3}{4}$  мѣсячнаго оклада на каждаго больнаго ребенка. § 152. Въ случаѣ душевнаго заболѣванія служащаго, семья его сверхъ выдачи содержанія (§ 76), можетъ быть назначено пособіе въ размѣрѣ, не превышающемъ 4-хъ мѣсячнаго оклада. § 153. По случаю пожара или наводненія, истребившаго движимое имущество служащаго, а также въ случаѣ уничтоженія по распоряженію Управленія дорогъ этого имущества, пособіе назначается въ размѣрѣ до 6 мѣсячнаго оклада. § 154. На похороны жены или родителей пособіе назначается въ размѣрѣ  $\frac{1}{2}$  мѣсячнаго оклада, а на похороны дѣтей въ размѣрѣ  $\frac{1}{4}$  мѣсячнаго оклада. *Примѣчаніе.* Если, при начисленіи сего пособія, оно окажется меньше назначаемого въ такихъ же случаяхъ поденно-рабочимъ и мастеровымъ, то на похороны жены назначается 20 руб., а ребенка 8 руб. § 155. На крещеніе ребенка выдается пособіе въ размѣрѣ 10 руб., но такое же назначается лишь служащимъ, получающимъ не выше 480 руб. содержанія. § 156. При увольненіи служащаго по причинамъ, поменовааннымъ въ п. 6 § 147, пособіе назначается въ зависимости отъ числа дѣтей службы, серьезности болѣзни и степени потери трудоспособности влѣдствіе болѣзни или дряхлости, но оно не можетъ превышать мѣсячнаго оклада за годъ службы, при переплатѣмъ соблюденія требованій § 149. *Примѣчаніе.* При увольненіи служащаго по административнымъ соображеніямъ по п. 7 § 147, пособіе можетъ быть назначено лишь при отсутствіи какой либо вины или проступка со стороны увольняемаго и въ размѣрѣ указанномъ въ п. 156. § 157. При увольненіи служащаго влѣдствіе сокращенія или измѣненія штата,

пособие назначается на основании правил, Высочайше утвержденных в день 24 апреля 1892 года, § 158. На похороны служащего выдается семь или лицам, его похоронившим, пособие в размырь мѣсячного оклада содержания, при чемъ оно не подлежит вычету изъ пособия, назначаемого семь по случаю смерти. *Примечание 1-е.* Если, при перечисленіи сего пособия, оно окажется меньше назначаемого въ подобномъ случаѣ рабочему или мастеру: оному, то на погребеніе служащаго выдается 25 руб. *Примечание 2-е.* Если похороны произведены постороннимъ лицомъ или родственникомъ, не имѣющимъ права на пособие, то выдается лишь пособие, равное дѣйствительно произведеннымъ расходамъ, но не свыше мѣсячнаго оклада, § 159. Семья (§ 146) умершаго служащаго получаетъ пособие въ размырь, указанномъ въ § 149. Пособіе выдается одинъ разъ и въ такомъ порядкѣ: вдовѣ, дѣтямъ, родителямъ, сестрамъ и братьямъ, § 160. При опредѣленіи мѣсячнаго оклада для назначенія пособия принимается въ расчетъ все содержаніе, кромѣ квартирныхъ денегъ, выдаваемыхъ взаимнѣ квартиры натурой. При опредѣленіи времени службы 6 мѣ. и болѣе принимаются за годъ, а меньше 6 мѣсяцевъ въ расчетъ не принимается. *Примечаніе:* При назначеніи пособія служащимъ, получающимъ повестное вознагражденіе и премии за сбереженіе топлива и смазки, — этотъ видъ вознагражденія принимается въ расчетъ по среднему выводу за 3 послѣднихъ года.

III. Обыкновенныя пособія, назначаемыя по-денно - рабочимъ и мастеровымъ, § 161. Пособіе по случаю болѣзни мастерового или рабочаго, называемымъ больничными деньгами, считается его заработная плата. За болѣзнь не свыше 4 дней это пособие не выдается; при болѣзни же, продолжающейся болѣе 4-хъ дней, пособие выдается съ зачетомъ этихъ 4-хъ дней, за исключеніемъ праздниковъ, въ слѣдующемъ размырь: 1) половина подневной платы для рабочихъ, проработавшихъ на дорогахъ непрерывно не менѣе полугода, если при этомъ они пользовались лѣченіемъ у себя на дому и 2) четверть подневной платы: а) семейнымъ рабочимъ, проработавшимъ непрерывно на дорогахъ не менѣе полугода и пользующимся лѣченіемъ въ больницахъ за счетъ дорогъ и б) рабочимъ, проработавшимъ на дорогахъ менѣе полугода, если пользовались лѣченіемъ у себя на дому; при пользованіи же въ больницѣ за счетъ дорогъ, они больничныхъ денегъ не получаютъ. § 162. Указанный въ предыдущемъ параграфѣ больничныя деньги, въ случаѣ непрерывно продолжающейся болѣзни, не должны превышать: а) 30 руб. — для рабочихъ, проработавшихъ на дорогахъ непрерывно не менѣе полугода и болѣющихъ въ теченіе не болѣе трехъ мѣсяцевъ и б) 20 руб. — для рабочихъ, проработавшихъ непрерывно менѣе полугода и болѣющихъ не болѣе шести недѣль. § 163. Кромѣ больничныхъ денегъ, рабочій, отказавшійся по-

ступитъ въ больницу по требованію врача дорогъ, получаетъ деньги на лѣченіе по нормамъ, назначеннымъ для пользующихся въ больницахъ за счетъ дорогъ, но не болѣе 2-хъ мѣсяцевъ. § 164. При болѣзни жены рабочаго, продолжающейся болѣе одного мѣсяца и дѣлающей ее неспособной исполнить домашнія работы, выдается пособие въ размырь  $\frac{1}{3}$  части подневной платы рабочаго за проработанные изъ днй, при чемъ, однако, всего не болѣе 30 руб. за все время болѣзни. Учетъ времени болѣзни (больничныхъ дней) жены рабочаго дѣлается по свидѣтельствамъ врача дорогъ, при чемъ въ расчетъ не принимается первый мѣсяцъ болѣзни. *Примечаніе.* Если рабочій или кто-либо изъ членовъ семьи его заболѣетъ инфекціонною (заразною) болѣзью, дѣлающей пребываніе рабочаго среди другихъ рабочихъ опаснымъ въ смыслѣ распространенія заразы, — то такому рабочему, удаленному изъ среды другихъ рабочихъ по распоряженію железнодорожнаго врача, выдается въ теченіе всего времени устраненія его отъ должности пособие въ размырь  $\frac{1}{4}$  подневной платы, если онъ или члены его семейства пользуются лѣченіемъ въ больницѣ дорогъ, или  $\frac{1}{2}$  подневной платы, если указанныя лица лѣчатся на дому. § 165. При потерѣ движимаго имущества рабочаго, наводненія или по распоряженію управленія дорогъ, рабочему выдается пособие въ размырь отъ 10 до 50 руб. въ зависимость отъ обстоятельствъ каждаго отдѣльнаго случая. § 166. На погребеніе пособие выдается, по представленіи подлежащихъ документовъ: а) самого рабочаго — 25 р. б) жены рабочаго — 20 р. и в) ребенка не старше 15 лѣтъ, не состоящаго при томъ рабочимъ, — 8 р. § 167. При рожденіи дѣтей, по представленіи документовъ, удостоверяющихъ фактъ рожденія, рабочимъ выдается пособие въ размырь 10 руб. на каждаго родившагося ребенка. § 168. При увольненіи отъ службы по причинамъ, поименованнымъ въ п.п. 6 и 8 § 147, рабочіе, прослужившіе 10 лѣтъ и болѣе, получаютъ пособие на основаніи § 155, при чемъ ихъ мѣсячнымъ заработкомъ считается подневная плата, ваятая 24 раза; рабочіе же, прослужившіе менѣе 10 лѣтъ, могутъ получить пособие не свыше 12 дневной заработной платы за каждый годъ службы. § 169. Поженно-рабочіе и мастеровые, въ случаѣ душевнаго заблужденія, пользуются правами прочихъ служащихъ (§ 151) въ отношеніи лѣченія и выдачи семьямъ ихъ пособія. § 170. Въ случаѣ смерти рабочаго или мастерового семьѣ его, сверхъ пособія на похороны (§ 165), назначается пособие въ размыряхъ и на основаніяхъ, указанныхъ въ § 167.

IV. Особыя пособія, выдаваемыя служащимъ, получившимъ увѣрье на дорогахъ, ихъ вдовамъ и семействамъ. § 171. Если служащій или поженно-рабочій участникъ пенсіонной кассы получитъ увѣрье при пенсіоннѣй служебныхъ обязанностей, то онъ, а въ случаѣ его смерти семья, получаетъ пенсію на основаніи устава пенсіонной кассы. § 172. Если же служащій

или поденно-рабочий, не участвующий в пенсионной кассе, получить увечье или повреждение в здоровье, хотя и по собственной неосторожности, но при исполнении служебных обязанностей, то он получает пособие в следующем размере: 1) в случае полной потери трудоспособности—или ежегодное пособие, выдаваемое ежемесячно, равное половине его годового содержания или заработка, или же одновременное вознаграждение в размере 10-ти летней сложности половинны годового заработка или содержания, при чем тот или другой вид пособия предоставляется выбору пострадавшего и 2) в случае не полной утраты трудоспособности, а лишь ее ограничения, пострадавший может получить или ежегодное пособие, выдаваемое ежемесячно, равное  $\frac{1}{4}$  годового заработка или содержания, или одновременное вознаграждение, равное 10-ти летней сложности  $\frac{1}{4}$  годового содержания или заработка. § 173. Семья (§ 146) в участника пенсионной кассы, умершего вследствие увечья, полученного хотя по собственной неосторожности, но при исполнении служебных обязанностей, получает пособие в том же размере, как и сам пострадавший (§ 172) в случае полной потери трудоспособности. § 174. Если служащий потерял увечье по вине администрации дорог, то: а) самому пострадавшему назначается ежегодное пособие в размере не свыше полного годового его заработка, смотря по предполагаемой виновности администрации дорог и самого пострадавшего (смысланная вина) и степени потери им трудоспособности; б) семейству его, в случае смерти пострадавшего, если он не получил пособия по п. а, ежегодное пособие в размере не свыше  $\frac{2}{3}$  годового заработка, и в) как самому пострадавшему, так и его семейству, может быть выдано, смотря по желанию потерпевшей стороны, взамен ежегодного пособия, одновременное вознаграждение в размере не свыше 10 летней сложности определенного, сообразно с обстоятельствами, ежегодного пособия. *Примечание.* Получение пособия по § 174 лишает служащего права на получение каких бы то ни было выданных из пенсионной кассы Юго-Зап. ж. дор. § 175. Ежегодные пособия за увечья выдаются служащим до смерти, семействам их—до приобретения или получения других средств из существовавшего или, в противном случае, родителям убитого, если потерпевший содержать их собственными трудами, до их смерти, вдовы—до вступления в другое супружество, сыновьям—до совершеннолетия, а дочерям—до вступления в брак. § 176. Упомянуты в §§ 172, 173 и 174 пособия выдаются лишь тем лицам, которые обратились за ними непосредственно в управление дорог; претензии же лиц, обратившихся первоначально в суд и получивших его стороны его отказ в иске, остаются без удовлетворения.

Б. Отношение проекта Юго-Западных желѣзных дорог къ существующим нормам казенных желѣзных дорог въ Россіи. §§ 144—176. Вся глава проекта о пособиях служащим и членам их семействъ, гласитъ пояснительная записка, представляетъ изъ себя переработку въ желательномъ, стѣжающемъ требованіямъ жизни, направленіи *нынѣ дѣйствующихъ на казенныхъ жел. дорогахъ* правилъ о пособияхъ.

В. Современное положеніе вопроса заграницей. Вслѣдствіе крайняго разнообразія примѣняемыхъ нормъ и отсутствія достаточно обработаннаго свода таковыхъ, соответствующія свѣдѣнія не могли быть включены въ настоящій очеркъ.

Къ вопросу о пособияхъ относится также извѣстная обработка Вебера о «виновности» пострадавшихъ служащихъ.

По мнѣнію Вебера въ желѣзнодорожной службѣ отвѣтственность и личная опасность по самому существу дѣла, распределяются неравномерно между высшими, лучше оплачиваемыми служащими, дѣятельность которыхъ сравнительно покойна и безопасна и между тѣми, которые имѣя за собой дисциплинарныя взысканія, нужду и уголовный кодексъ, должны ежедневно въ потѣ лица бороться подъ открытымъ небомъ, ночью, въ свѣгъ и стужу, въ лѣтнюю жару и непогоду, взъ за насущнаго хлѣба.

Поэтому долгъ гуманнаго начальника смягчать по мѣрѣ силъ несправедливость этого распределенія своимъ образомъ дѣйствій и отношеніемъ къ дѣлу.

Поняте о виновности и невиновности вообще обрисовывается крайне неопредѣленно, между тѣмъ, недостаточно проникнутые сущностью практики желѣзнодорожнаго дѣла статистики полагаютъ его въ основаніи классификаціи большинства несчастныхъ случаевъ, а вспомогательныя кассы и суды, при искахъ и уголовныхъ случаяхъ, на основаніи его дѣлаютъ свои постановленія и приговоры. Поняте это, будучи довольно ясно опредѣлено по отношенію къ несчастнымъ случаямъ съ пассажирами, совершенно ускользаетъ въ рукъ, еслибы захотѣли примѣнять его къ тѣмъ случаямъ, которые постигаютъ желѣзнодорожныхъ служащихъ. При каждомъ несчастномъ случаѣ, если только онъ не произошелъ вслѣдствіе какого либо матеріальнаго поврежденія, виновность почти всегда бываетъ

по крайней мѣрѣ тройкая: во первыхъ того лица, которое непосредственно сдѣлало ошибку; во вторыхъ, начальника данной отрасли службы, и наконецъ, управленія, которое организовало или завело тѣ орудія или аппараты, которые повели къ несчастію. Случается, положимъ, сигнальная ошибка, повлекшая за собой несчастіе. — Управление спѣшитъ разыскать съ виновнаго сигналиста. Несчастный стрѣлочникъ, который отъ утомленія задремалъ и вдругъ, очнувшись отъ внезапнаго появленія ослѣпляющихъ огней, свистковъ и криковъ, необдуманно ставитъ вѣтренный ему стрѣлочный рычагъ въ неправильное положеніе — причиняетъ сходъ съ рельсовъ; путевой сторожъ, вскочивъ впросянкахъ, услышавъ лишь половину или невѣрно сосчитавъ протяжные удары и интервалы сигнального колокола, даетъ двумъ поездамъ налетѣть другъ на друга — оба стоятъ передъ судомъ и общественное мнѣніе осыпаетъ ихъ бранью. И будетъ еще счастьемъ, если мужественному подчиненному не придется платиться за малодушіе и неспособность его начальника, умѣющаго свалить съ себя отвѣтственность на него или на несообразное устройство обязательное существованіемъ какой-нибудь «*persona gratissima*». Но развѣ начальникъ службы менѣе виновенъ, если онъ утомилъ сигналиста нецѣлесообразнымъ распределеніемъ часовъ службы и отдыха, если онъ назначилъ сигналисту такого субъекта, который не въ состояніи понять своей инструкціи, или который по физическому своему сложенію не способенъ къ напряженіямъ, требующимся отъ него для выполнения службы? Развѣ менѣе виновно то управленіе, которое приняло, не долго думая, сигнальную инструкцію для своихъ служащихъ, набранныхъ, быть можетъ, въ какихъ нибудь полудицивилованныхъ странахъ, и только на томъ основаніи, что инструкція эта понятна для сигналистовъ въ Лейпцигѣ или Вѣнѣ? Или если оно создало такіе сигналы, которые даютъ поводъ къ недоразумѣніямъ? Положимъ, что стрѣлочнику поручено нѣсколько стрѣлокъ, которыми онъ можетъ дѣйствовать, не иначе, какъ перебѣгалъ черезъ пути. По инструкціи, онъ должесть это дѣлать не иначе, какъ убѣдившись въ томъ, что по пути ничто не двигается, но служба не терпитъ; вѣдь она совсѣмъ станетъ, если все поминутно будетъ останавли-

ваться и выжидать, пока стрѣлочникъ будетъ переходить черезъ пути; онъ рѣшается! ночь, буря, туманъ, мятель — онъ не видитъ приближенія поѣзда, не слышитъ шума катящихся вагоновъ: гололедина — онъ поскользнулся и раздавленъ на смерть. Виновность — нарушеніе инструкціи! Кто же виноваты? Тотъ ли несчастный, который для службы нѣсколько рисковнулъ, или же тѣ устройства и служебные порядки, которые заставляютъ рисковать, чтобы дѣло не шло плохо, или вовсе не остановилось? Положимъ, теперь, что кондукторъ падаетъ во время контроля билетовъ, руки у него ооченьбли, вагонныя ступеньки покрыты льдомъ и снѣгомъ, погода бурная. Опять виновность, — но разумеется, только того устройства службы, которое ведетъ къ подобнымъ случайностямъ. Положимъ, что машинистъ, посмотрѣвъ на раскаленную до бѣла топку паровоза, стоитъ нѣсколько минутъ совершенно ослѣпленный, или оглушенный продолжительнымъ, пронзительнымъ свисткомъ и проглядѣвъ слабо мерцающій сигнальный огонекъ, или же не слыша глупого звона, покрытаго снѣгомъ сигнального колокола или вѣтромъ отнесеннаго звука рожка, — виновность! но чья? Машиниста или сигнального аппарата?

Можно было бы до безконечности приводить подобные примѣры, выхваченные изъ службы и зная, изъ неумолимой нужды и служебной опасности, которые даже во снѣ не сняты очень многими правителямъ желѣзнодорожнаго дѣла, которые судятъ о немъ, большей частью, по своей покойной, хорошо оплачиваемой и никакого риска не требующей служебной дѣятельности...

Г. Заключение. Вся постановка вопроса о пособіяхъ въ проектѣ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дор. отличается широкою гуманностью и отдѣльными положеніями его разработаны съ достаточною полнотою. Но вопросъ о порядкѣ осуществленія со- отвѣтствующихъ правъ служащихъ сводится, въ концѣ-концовъ, къ размѣру тѣхъ финансовыхъ средствъ, которыя представлены для этой цѣли въ распоряженіе отдѣльныхъ управленій желѣзныхъ дорогъ по ихъ смѣтамъ, если только пособія не выдаются изъ особаихъ (пенсіонныхъ и вспомо- гательныхъ) кассъ, о которыхъ будетъ сказано ниже.

Современная практика желѣзныхъ дорогъ не позволяетъ предаваться излишнему оптимизму въ этомъ отношеніи.

### Статья 5. Право на суды въ счетъ жалованья.

**А. Проектъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. § 177.** Судую называются единовременная денежная выдача, производимая служащимъ въ счетъ окладного жалованья, за установленные проценты при наличіи условий, указанныхъ въ послѣдующихъ параграфахъ положенія. § 178. На получение суды имѣютъ право все служащія на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, кромѣ погонныхъ и временныхъ рабочихъ. § 179. Суды въ счетъ жалованья выдаются по ходатайствамъ начальниковъ службъ и отдѣловъ съ разрѣшенія Начальника дорогъ. § 180. Служащій, желающій получить суду въ счетъ жалованья, долженъ прослужить на дорогахъ не менѣе 1 года и не состоять должникомъ по судамъ въ счетъ жалованья. § 181. Суды выдаются за установленные совѣтомъ управленія годовые проценты, которые удерживаются при выдачѣ и поступаютъ въ пользу пенсіонной кассы. § 182. Суду не можетъ превышать размѣра трехмѣсячнаго оклада жалованья, получаемого служащимъ, и не можетъ быть выдана одному и тому же лицу болѣе двухъ разъ въ годъ. § 183. Выдача суду производится не иначе, какъ съ представленіемъ поручительства не менѣе двухъ и не болѣе трехъ служащихъ на дорогахъ въ томъ, что, въ случаѣ неплаты самимъ должникомъ выданной ему суды, они принимаютъ на себя уплату сего долга. § 184. Такія поручительства могутъ быть выдаваемы исключительно постоянными служащими на дорогахъ: а) получающими не менѣе того жалованья, которое присвоено получающему суду; б) несостоящими въ долгу по судамъ, в) не поручившимися за другихъ на полное свое 3-мѣсячное жалованье и г) состоящими въ той службѣ или отдѣлѣ, въ которомъ служатъ получающій суду. § 185. Поручитель, если получаетъ жалованье одинаковое съ должникомъ, лишается права на получение суды впродъ до полного погашенія первой суды; если же онъ получаетъ большее сравнительно съ получившимъ суду жалованье, то можетъ воспользоваться судую только въ размѣрѣ разницы между жалованьемъ, получаемымъ имъ, и тѣмъ служащимъ, за котораго онъ поручился. § 186. Суду выдается съ разсрочкой погашенія до десяти мѣсяцевъ. Вычеты на погашеніе суды производятся ежемѣсячно изъ жалованья служащаго равными частями, до полного погашенія суды, при чемъ служащему предоставляется право, съ согласія поручителя, ходатайствовать о производствѣ вычетовъ передъ праздниками Рожд. Хр. и Св. Пасхи. § 187. Если служащій по какому бы то ни было причинамъ

оставитъ службу, не погасивъ сполна суды, то изъ причитающейся ему при окончательномъ расчетѣ суммы прежде всего удерживаются казенные вычеты, которые могутъ на немъ оказаться, и затѣмъ только пополняется выданная ему суду. *Примѣчаніе.* Погашеніе суды причитающимися увольняющемуся служащему пенсіонными взносами относить не допускается. § 188. Поручители за выданную суду отвѣтствуютъ своимъ жалованьемъ и другими причитающимися имъ отъ казны суммами, если суду, по какому бы то ни было причинамъ, не будетъ погашена въ срокъ. При увольненіи поручители отъ службы на дорогахъ, часть непополненной суды, падающая на его долю, удерживается изъ причитающагося ему жалованья для обезпеченія суды, если онъ не будетъ замѣненъ другимъ соответствующимъ лицомъ; удержанную сумму поручитель имѣетъ право получить лишь послѣ погашенія заемщикомъ выданной ему суды. § 189. Заявленіе служащаго о выдачѣ суды должно быть удостовѣрено начальникомъ той службы или отдѣла, въ которой онъ служитъ, о немѣдинъ съ его стороны препятствій къ выдачѣ суды. Подпись поручителя признается дѣйствительною лишь по надлежащемъ засвидѣствованіи ея. Въ заявленіи должны быть указаны должности испрашивающаго суду и его поручителей, а равно размѣры получаемого или жалованья.

**Б. Отношеніе проекта Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ къ существующимъ нормамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. §§ 177—189.** Содержащіяся въ этихъ §§ правила выдачи суды въ общемъ не представляютъ нововведенія—онѣ существуютъ почти на всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогахъ.

**В. Современное положеніе вопроса заграницей.** Какъ обнаружилось на одномъ изъ послѣднихъ желѣзнодорожныхъ конгрессовъ, институтъ судныхъ кассъ, съ давнихъ поръ дѣйствующихъ на всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогахъ, составляетъ явленіе почти неизвѣстное на заграничныхъ дорогахъ, представители которыхъ высказали даже нѣкоторые сомнѣнія въ безопасности такихъ кассъ. Само собою разумѣется, что опасенія эти, какъ показываетъ практика русскихъ желѣзныхъ дорогъ, лишены всякаго основанія.

Резолюція конгресса по вопросу XXI, III сессія: «Вниманіе собранія было обращено на существованіе, довольно распространенныхъ въ Россіи, исключительныхъ въ другихъ странахъ, специальныхъ кассъ, организованныхъ обществами и предназначенныхъ для выдачи нуждающимся служащимъ денежныхъ суды съ цѣлью охранять ихъ отъ ростовщиковъ.

Собрание не считало возможным рекомендовать для всех стран мѣру, которая должна подавать поводъ ко многимъ злоупотребленіямъ (?), если капиталы кассы велики, а оказывать недостаточныя услуги, если она малы. Впрочемъ, конгрессъ призналъ, что это вопросъ возрѣній и опыта, и постановилъ собрать свѣдѣнія по сему предмету, которыя должны быть доложены будущей сессіи вмѣстѣ съ данными о вспомогательныхъ и пенсіонныхъ кассахъ (III сессіи, вопросъ XXI).

Г. Заключение. Проектируемыя постановленія о ссудахъ требовали бы существеннаго упрощенія и измѣненія въ отношеніи всѣхъ служащихъ на казенныхъ дорогахъ, на личныхъ счетахъ коихъ по пенсіоннымъ или вспомогательнымъ кассамъ числятся суммы, принадлежащія этимъ служащимъ. Неговоря уже о томъ, что обращеніе ссудъ на эти источники расширило бы въ значительной степени возможность кредитоваться для служащихъ — участниковъ кассъ, самое требованіе поручительства должно быть вовсе отбѣнено, какъ совершенно излишнее, крайне стѣснительное для служащихъ и для многихъ изъ нихъ вовсе не осуществимое условіе полученія ссудъ. Наконецъ, самая процедура должна быть упрощена въ томъ смыслѣ, что бы требованія и разрѣшенія къ выдачѣ ссуды были выдаваемы безотлагательно, а не по прошествіи многихъ мѣсяцевъ, какъ въ настоящее время, пока нуждающіеся служащіе, въ ожиданіи выдачи принадлежащихъ имъ же денегъ, становятся жертвами ростовщиковъ и разоренія, благодаря неправильной постановкѣ дѣла и излишнему бюрократическому отношенію къ дѣлу лицъ, не свободныхъ отъ неумѣстнаго стремленія къ вмѣшательству въ личныя дѣла служащихъ.

Рядомъ съ ссудными кассами и на тѣхъ же основаніяхъ, но съ полнымъ устраненіемъ всякой формальности и задержки, слѣдовало бы организовать особые мелкіе кредиты на еще болѣе обезпеченныхъ условіяхъ для низшихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ.

## Статья 6. Право на награды.

А. Проектъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. § 190. За выдающіеся отличія по службѣ и ревностное и безукоризненное исполненіе своихъ обязанностей, служащіе на казенныхъ же-

лѣзныхъ дорогахъ могутъ рассчитывать: 1) на представленіе къ Высочайшей наградѣ, 2) на полученіе денежныхъ наградъ и 3) на полученіе особыхъ благодарностей и похвальныхъ отзывовъ въ приказахъ.

І. Высочайшія награды. § 191. Желѣзнодорожные служащіе, которые продолжительное и отличною службою на желѣзныхъ дорогахъ оказали имъ существенную пользу, или же особенно находчивостью и распорядительностью, иногда подвергал даже собственную жизнь опасности, устранили столкновеніе или крушеніе поѣздовъ и вообще предотвратили несчастные случаи съ людьми, могутъ быть представляемы къ Высочайшимъ наградамъ. § 192. Условія полученія Высочайшихъ наградъ и порядокъ ихъ изодатайствованія точно указаны въ «правилахъ объ испрошеніи Высочайшихъ наградъ» распубликованныхъ въ собр. узак. и расп. Правительства за 1898 г. № 97.

II. Награды денежные. § 193. Денежною наградою называется единовременная денежная выдача сверхъ опредѣленнаго содержанія, производимая служащему на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ за службу и заслуги, указанные въ послѣдующихъ параграфахъ. § 194. Денежныя награды раздѣляются: а) на исключительныя, выдаваемыя за особыя отличія и заслуги по службѣ, и б) на награды за результаты эксплуатаціи. § 195. Денежныя награды при наличіи условій, указанныхъ въ §§ 196 и 197 настоящаго положенія, могутъ быть назначаемы каждому служащему на дорогахъ, получающему окладное содержаніе. *Примѣчаніе.* Исключительныя награды могутъ быть выдаваемы и поденнымъ рабочимъ-мастеровымъ. § 196. Заслугами, за которыя выдаются исключительныя награды, считаются: 1) подвигъ самоотверженія, благодаря которому предупреждено несчастіе съ поѣздомъ или съ людьми, 2) особое вниманіе, находчивость и предусмотрительность, влѣдствіе которыхъ устраненъ или уменьшенъ какой-либо имущественный вредъ для дорогъ и предупреждено какое либо несчастіе, и 3) составленіе какихъ либо, не входящихъ въ кругъ обязанностей служащаго, проектовъ положеній, инструкцій, правилъ, или устройствъ, которыми или упорядочивается всякая либо отрасль желѣзнодорожной службы, или сокращаются трудъ служащихъ и расходы казны, или достигаются большія удобства при перевозкѣ пассажировъ и грузовъ, при условіи, что проекты эти признаны целесообразными и приняты къ руководству. § 197. Награды за результаты эксплуатаціи выдаются служащимъ, исправно и безпорочно прослужившимъ не менѣе 2-хъ лѣтъ, считая отъ 1 января, и состоящимъ на службѣ ко времени выдачи награды.

Поэтому лишается права на полученіе наградъ: а) поступившіе на службу послѣ 1 января того года, за который выдаются на-

грады, б) недослужившие полного года и оставившие службу по собственному желанию или по распоряжению начальства, и в) смещенные на низшие должности и совершившие такие проступки, которые имбли влияние на безопасность движения или которыми был нанесен имущественный вред казны. § 198. Размеры исключительных наград точно не устанавливаются и определение их зависит: а) для наград за дѣянія, указанные въ пунктахъ 1 и 2 § 196—отъ характера самого дѣянія и обстоятельствъ, при которыхъ оно было совершено, б) для наградъ, указанныхъ въ п. 3 того же §, какъ отъ количества труда, времени, средствъ и знаній, употребленныхъ на исполненіе работы, такъ и отъ значенія достигнутыхъ ею для дорогъ результатовъ. § 199. Размеры наградъ, выдаваемыхъ за результаты эксплуатаціи, находятся въ зависимости отъ суммы, ассигнованной управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія, но во всякомъ случаѣ награды эти не могутъ быть болѣе двухмѣсячнаго оклада содержанія служащаго, за исключеніемъ членовъ общаго присутствія, которымъ эта норма можетъ быть замѣнена министерствомъ. § 200. Награды исключительныя назначаются: а) начальникомъ дорогъ по представленіямъ начальниковъ службъ и отдѣловъ или по его собственной инициативѣ,—въ размѣрѣ до 500 руб. на одно лицо, въ зависимости отъ получаемого награждаемымъ лицомъ оклада содержанія и въ зависимости лишь отъ степеня важности оказанной заслуги или проявленнаго усердія; б) совѣтомъ управленія—въ размѣрѣ отъ 500 руб. до 1000 руб. на одно лицо и в) управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія—въ размѣрѣ свыше 1000 руб. § 201. Награды за результаты эксплуатаціи назначаются на основаніи слѣдующихъ правилъ: 1) членамъ общаго присутствія мѣстнаго управленія награды назначаются Министерствомъ Путей Сообщенія, по представленію управленія желѣзныхъ дорогъ; 2) служащимъ на дорогахъ, получающимъ содержанія въ годъ болѣе 1500 руб. при казенной квартирѣ или болѣе 1900 руб. безъ нея, назначаются по постановленію общаго присутствія управленія и 3) остальнымъ служащимъ награды выдаются по усмотрѣнію начальника дорогъ. § 202. При распредѣленіи наградъ за результаты эксплуатаціи служащіе дѣлятся на 3 категоріи: 1) въ первую категорію включаются всѣ питательные служащіе, удовлетворяющіе требованіямъ § 197, за исключеніемъ лицъ: а) получившихъ за тотъ годъ, за который выдаются награды, премій за сбереженіе расходовъ, и вознагражденія за новыя работы,—въ общей сложности до 15% годового оклада содержанія (безъ квартирнаго довольствія), получаемого служащимъ къ 31 декабря того года, за который выдается награда; б) получившихъ въ томъ же году прибавку содержанія свыше 20% и г) подвергавшихся взысканіямъ за особо важныя упущенія по службѣ; 2) вторую кате-

горію составляютъ служащіе, получающіе за тотъ годъ, за который выдается награда, выдачи, поименованныя выше, въ размѣрѣ, въ общей сложности до 15% годового оклада содержанія и 3) въ третью категорію включаются тѣ изъ служащихъ, получившихъ выдачи, поименованныя въ п. а настоящего §; въ размѣрѣ болѣе 15% содержанія или подвергшихся взысканіямъ, о выдачѣ наградъ которымъ начальникъ службъ и отдѣловъ найдутъ возможнымъ ходатайствовать. § 203. Примѣнительно къ размѣру ассигнованной на награды суммы служащимъ первой категоріи выдается не болѣе двухмѣсячнаго оклада содержанія (безъ квартирнаго довольствія), служащимъ же второй и третьей категорій, удостоиваемымъ награды,—не болѣе мѣсячнаго оклада содержанія. *Примѣчаніе.* Количество прослуженныхъ лѣтъ не вліяетъ на размѣръ получаемой награды. § 204. Полученныя служащими исключительныя награды не служатъ препятствіемъ къ полученію или эксплуатаціонной награды за исправную годичную службу.

III. Почетныя награды. § 205. За отличія, указанные въ § 196, въ некоторыхъ случаяхъ, въ зависимости отъ сопровождавшихъ ихъ обстоятельствъ, служащимъ могутъ быть объявляемы въ приказѣ особыя благодарности и похвальные отзывы начальствующихъ лицъ. § 206. Выданныя награды, исключительныя денежные и неденежныя вносятся въ послужные списки служащихъ.

Б. Отношеніе проекта Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ къ существующимъ нормамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. §§ 193 — 206. Вся глава о денежныхъ и почетныхъ наградахъ служащихъ желѣзныхъ дорогъ, гласитъ пояснительная записка, представляется коренною переработкою дѣйствующихъ нынѣ правилъ.

В. Современное положеніе вопроса заграницей. Вслѣдствіе крайняго разнообразія примѣняемыхъ нормъ и отсутствія достаточно обработаннаго свода таковыхъ, соответствующія свѣдѣнія не могли быть включены въ настоящей очеркъ за исключеніемъ нѣкоторыхъ частныхъ указаній, помѣщенныхъ въ своемъ мѣстѣ.

Г. Заключеніе. Относительно наградъ мы можемъ повторить лишь то же самое, что сказано нами относительно пособій. Въ формальномъ отношеніи постановка проекта совершенно достаточна, но степень осуществимости этихъ постановленій находится, конечно, за предѣлами проекта.

## Статья 7. Право на отпуск.

**А. Проект Юго-Западных желѣзныхъ дорогъ. § 207.** Отпускомъ называется освобождение служащаго на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ отъ исполненія обязанностей, соединенныхъ съ занимаемою имъ должностю съ сохраненіемъ всѣхъ, или нѣкоторыхъ присвоенныхъ ей правъ, разрѣшаемое ему начальствомъ на срокъ и при условіяхъ, указанныхъ въ настоящемъ положеніи. § 208. На полученіе отпуска имѣетъ право каждый служащій на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, занимающій постоянную должность или мѣсто. § 209. Служащему на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ можетъ быть разрѣшенъ отпускъ лишь при слѣдующихъ условіяхъ: а) если онъ прослужилъ на дорогахъ не менѣе года, и б) если увольненіе въ отпускъ служащаго въ данное время не будетъ признано начальствомъ невозможнымъ по условіямъ службы. *Примѣчаніе 1.* Кратковременные отпуска по случаю смерти жены, родителей, дѣтей и т. п. разрѣшаются служащимъ и не прослужившимъ года. *Примѣчаніе 2.* Неисполненіе служащимъ своихъ обязанностей по случаю болѣзни, не дающей возможности исполнить служебныя обязанности, не считается отпускомъ. § 210. Служащіе на казенныхъ дорогахъ имѣютъ право на полученіе въ теченіе года отпуска съ сохраненіемъ содержанія на срокъ до 28 дней, при чемъ если они въ теченіе 2-хъ лѣтъ не пользовались отпускомъ, то срокъ такого можетъ быть повышенъ до 2-хъ мѣсяцевъ. Отпуска на срокъ свыше 28 дней и до 4-хъ мѣсяцевъ могутъ быть разрѣшаемы лишь въ слѣдующихъ случаяхъ: а) если служащій нуждается въ продолжительномъ леченіи болѣзни или поправленіи разстроеннаго здоровья и б) если въ продолжительному отпуску служащаго побуждаютъ какія-нибудь исключительныя обстоятельства. *Примѣчаніе.* Мастеровые и рабочіе во время отпуска содержанія не получаютъ. § 211. Независимо указанныхъ выше долгосрочныхъ отпусковъ, служаніе всѣхъ категорій (кромѣ поденныхъ и мастеровыхъ), имѣютъ право на *односуточный сплошной отдыхъ* черезъ каждыя 2 недѣли своей службы. Порядокъ пользования такимъ отдыхомъ устанавливается приказами начальника дорогъ. § 212. Увольненіе въ отпускъ во всѣхъ мѣстахъ Россійской Имперіи разрѣшается: I. Министерствомъ Путей Сообщенія, по представленіямъ начальника управленія желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія: всѣмъ вообще лицамъ, состоящимъ на государственной службѣ, а равно и несостоящимъ на государственной службѣ, но занимающимъ должности начальниковъ службъ пути и зданій, движенія, тяги, телеграфа, коммерческой и матеріальной — на срокъ свыше двухъ недѣль. II. Начальникомъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, по

представленію начальника дорогъ: главному бухгалтеру, старшему врачу и юрисконсульту на срокъ свыше двухъ недѣль. III. Начальникомъ дорогъ: а) всѣмъ вообще лицамъ, состоящимъ на государственной службѣ, но опредѣляемымъ или утверждаемымъ въ должности Министерствомъ Путей Сообщенія, — на срокъ до двухъ недѣль и б) остальнымъ служащимъ на линіи, въ мастерскихъ и въ управленіи дорогъ, получающимъ содержаніе 1200 руб. въ годъ и болѣе — на срокъ свыше двухъ недѣль, получающимъ содержаніе до 1200 руб. на срокъ свыше 28 дней, и лицамъ поѣздной и паровозной службъ, получающимъ поверстныя деньги, — на срокъ свыше полутора мѣсяца. IV. Начальниками службъ и отдѣльныхъ частей Управленія: а) служащимъ, ваходящимся въ ихъ вѣдѣніи, получающимъ содержанія 1200 руб. въ годъ и болѣе, — на срокъ не свыше двухъ недѣль; б) служащимъ, получающимъ содержаніе до 1200 руб. въ годъ, — на срокъ не свыше 28 дней и в) лицамъ поѣздной и паровозной службъ, получающимъ поверстныя деньги, — на срокъ до полутора мѣсяца. V. Начальниками отдѣлений службъ пути, службы движенія, контролерами телеграфа, участковыми врачами и начальниками участковъ тяги: подвѣдомственнымъ имъ служащимъ, получающимъ содержаніе отъ 360 руб. до 1200 руб. въ годъ — на срокъ не болѣе 2 сутокъ, а получающимъ содержаніе менѣе 360 руб. въ годъ — на срокъ не болѣе одной недѣли. VI. Начальниками станцій, участковъ пути, депо и завѣдывающими складами матеріальной службы: подвѣдомственнымъ имъ служащимъ, получающимъ содержаніе до 360 руб. въ годъ, — на срокъ не болѣе двухъ сутокъ. VII. Начальниками мастерскихъ: служащимъ въ мастерскихъ, получающимъ содержаніе до 1200 руб. въ годъ, — на срокъ не свыше одной недѣли. § 213. Выдача содержанія лицамъ, уволеннымъ въ отпускъ, производится въ порядкѣ, указанномъ въ §§ 74 и 96 настоящаго положенія. § 214. Служащій, желающій воспользоваться отпускомъ, обращается съ ходатайствомъ объ этомъ къ своему непосредственному начальству. *Примѣчаніе 1.* Назіе служаніе могутъ быть уволены въ отпускъ и безъ подачи письменныхъ прошеній — по одному словесному заявленію своему непосредственному начальнику. *Примѣчаніе 2.* Письменныя прошенія объ увольненіи въ отпускъ должны быть оплачены одною гербовою маркою 80-ти коп. достоинства. § 215. При испрашиваніи отпуска для излеченія болѣзни должно быть представлено установленное медицинское свидѣтельство. § 216. Непосредственный начальникъ просителя, найдя ходатайство объ увольненіи въ отпускъ заслуживающимъ удовлетворенія, или самъ разрѣшаетъ отпускъ, или представляетъ на разсмотрѣніе высшаго начальства, въ порядкѣ § 212 настоящаго Положенія. § 217. Начальствующія лица, при разрѣшеніи отпусковъ, должны

наблюдать за тѣмъ, чтобы всегда оставалось достаточное число лицъ для безостановочнаго веденія дѣлъ и вообще интересы службы не страдали отъ увольненія въ отпускъ подвѣдомственныхъ имъ служащихъ. § 218. При одновременной подачѣ въсѣлыми служащими просьбъ объ отпускахъ, разрѣшающій долженъ соблюдать, по возможности, очередь въ ихъ разрѣшеніи: а) отпуска, указанные въ примѣчаніи къ § 209, даются вѣвъ очереди и б) отпускъ дается прежде всего тѣмъ служащимъ, которые болѣе нуждаются въ немъ. § 219. Представленіе ближайшаго начальства объ увольненіи въ отпускъ пишется на установленномъ бланкѣ съ вписаніемъ въ него обстоятельныхъ отвѣтовъ на вѣсь поставленные въ бланкѣ вопросы. § 220. Служащій можетъ воспользоваться разрѣшеннымъ ему отпускомъ только по сдачѣ въ исправности своей должности и вѣвѣренныхъ ему суммъ, имущества и документовъ другому лицу, по указанію начальства, но не ранѣе полученія разрѣшенія отправиться въ отпускъ. § 221. Увольненіе въ заграничный отпускъ вѣсѣхъ лицъ, состоящихъ на государственной службѣ, а равно и не состоящихъ на государственной службѣ, но опредѣляемыхъ въ должности приказами Министра Путей Сообщенія, разрѣшается Министромъ Путей Сообщенія по представленіямъ начальника управленія желѣзныхъ дорогъ; вѣсѣхъ же остальныхъ служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ—начальникомъ дорогъ. § 222. Служащій, уволенный въ отпускъ и не могущій явиться изъ него въ срокъ, на который ему разрѣшенъ отпускъ, обязанъ заблаговременно просить объ отсрочкѣ. § 223. Не явившійся изъ отпуска въ срокъ и не представившій законныхъ оснований просрочки, подвергается: 1) вычету содержанія за все просроченное имъ время или 2) строгому взысканію, смотря по числу просроченныхъ дней и другимъ обстоятельствамъ. Просрочившій безъ уважительныхъ причинъ болѣе 15 дней, увольняется отъ службы. *Примѣчаніе.* Время просрочки считается со дня истеченія отпускаго срока. § 224. Законными причинами просрочки могутъ служить: 1) болѣзнь, 2) арестъ, 3) несчастіе влѣдствіе пожара или наводненія, 4) смерть родителей, жены, дѣтей и 5) другія чрезвычайныя обстоятельства, которое начальство признаетъ уважительными.

Б. Отношеніе проекта Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ къ существующимъ нормамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Содержащіяся въ этомъ § правила не отличаются существенно отъ прамѣняемыхъ нынѣ нормъ.

В. Современное положеніе вопроса заграничій. Подъ отпускомъ подразумѣвается временное освобожденіе служащаго отъ исполненія служебныхъ обязанностей, съ цѣлью предоставленія ему необходимаго отдыха или по другимъ причинамъ.

Разрѣшеніе отпуска всегда обусловливается сохраненіемъ непрерывности службы. Если же отпускъ требуетъ назначенія особаго замѣстителя, то администрація обязана своевременно озаботиться о такомъ назначеніи. Обусловленные этимъ расходы въ теченіе извѣстнаго времени, администрація принимаетъ на счетъ дороги и въ теченіе этого времени служащій пользуется своимъ содержаніемъ. По истеченіи назначеннаго срока производится соответствующее сокращеніе а, за тѣмъ, и полное прекращеніе содержанія. Самовольная отлучка и несвоевременное возвращеніе изъ отпуска влекутъ за собою, кромѣ дисциплинарныхъ взысканій, очень часто удержаніе содержанія (Röll).

Г. Заключение. Постановка проекта въ общемъ дѣлесообразна и остается только сказать тоже самое, что было высказано выше относительно пособій и наградъ.

Въ одномъ изъ періодическихъ журналовъ проектируемая правила были названы фиктивными, какъ не осуществимыя во многихъ случаяхъ. Нѣтъ сомнѣнія, что для многихъ служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ право на отпускъ въ настоящее время далеко не всегда можетъ быть реализуемо. Но это также находится въ связи съ крайне устарѣвшею системою организаціи многихъ работъ (контроль сборовъ и расходовъ, статистика, система разрѣшенія претензій, организація станціонной службы технической и коммерческой, система повѣрки, перевѣрки и переписки, практикуемой государственнымъ контролемъ и мн. др.), порождающей и поддерживающей непрерывный рабочий кризисъ.

## Статья 8. Право на бесплатный проѣздъ и провозъ имущества.

А. Проектъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. § 225. Служащіе на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ и члены ихъ семействъ имѣютъ право на бесплатный проѣздъ и провозъ имущества на основаніяхъ, изданныхъ Министерствомъ Путей Сообщенія во исполненіе Высочайше утвержденныхъ въ 19-й день Января 1893 года мнѣнія Государственнаго Совета, правилъ.

**Б.** Отношение проекта Юго-Западных желѣзныхъ дорогъ къ существующимъ нормамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Содержащаяся въ этомъ § правила не отличаются въ чемъ либо отъ принятыхъ нынѣ нормъ.

**В.** Современное положеніе вопроса заграницей. Соответствующія положенія въ виду сложности ихъ не включены въ настоящій очеркъ.

**Г.** Заключение. Постановленія проекта не вызываютъ особыхъ замѣчаній, хотя самыя правила о бесплатномъ и льготномъ проѣздѣ, по прежнему, не свободны отъ нѣкоторыхъ недостатковъ. Достаточно сказать, что при несомнѣнной сложности процедуры разрѣшенія выдачи билетовъ, при строгой регламентаціи и стѣсненіяхъ, испытываемыхъ служащими и ихъ семействами, правила эти ограждаютъ интересы казны лишь въ слабой степени. Совершенно не нормальнымъ и не соответствующимъ нашимъ общественнымъ условіямъ, слѣдуетъ признать также выдачу билетовъ служащимъ и членамъ ихъ семействъ при проѣздѣ по чужимъ дорогамъ классомъ ниже того на который они имѣютъ право по своей дорогѣ — учащимся же во всѣхъ случаяхъ — даже въ одномъ лишь III классѣ.

## Статья 9. Право на врачебную помощь за счетъ казны.

**А.** Проектъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. § 226. Врачебная помощь служащимъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ составляетъ особый видъ пособій и производится за счетъ казны, на основаніи «Правилъ врачебно-санитарной службы на жел. дорогахъ, открытыхъ для общаго пользованія» либо врачебнымъ персоналомъ дорогъ имѣющимъ въ его распоряженіи средствами, либо путемъ помѣщенія больныхъ служащихъ въ особый лечебный заведеніи. § 227. Врачебною помощью имѣютъ право пользоваться: *А. Въ видѣ первоначальной помощи и дальнѣйшаго леченія:* всѣ желѣзнодорожные служащіе, мастеровые, рабочіе постоянные и временные, а также живущіе при этихъ лицахъ семейства и прислуга. *Примѣчаніе.* Подъ семействомъ подразумѣваются: жена и дѣти, а также родители, братья, сестры и другіе члены семьи, живущіе на иждивеніи служащаго. *Б. Въ видѣ леченія въ больницахъ:* всѣ желѣзнодорожные служащіе, мастеровые, рабочіе постоянные и временные, а также живущіе при нихъ члены семейства. *В. Въ формѣ ухода на дому:* тѣ изъ

перечисленныхъ выше лицъ, кои по причинѣ трудной болѣзни не могутъ явиться въ приемный покой. *Г. Въ видѣ бесплатнаго отпуска мѣрствъ, перевязочныхъ и другихъ средствъ:* всѣ указанные выше лица. § 228. Для полученія совѣта и дѣварства отъ желѣзнодорожнаго врачебнаго персонала (врачей, фельдшеровъ и акушерокъ) необходимы билеты, выдаваемые начальствующими лицами. Поэтому, желающіе пользоваться бесплатнымъ леченіемъ болѣзни, по случаю каждаго новаго заболѣванія испрашиваютъ себѣ новые билеты. § 229. Въ случаѣ продолжительной и тяжелой болѣзни указанныя въ § 227 лица имѣютъ право пользоваться леченіемъ за счетъ казны въ желѣзнодорожныхъ больницахъ не выше 2-хъ мѣсяцевъ и лишь въ исключительныхъ случаяхъ, съ разрѣшенія начальника дорогъ, срокъ леченія можетъ быть продленъ. *Примѣчаніе.* Страдающіе хроническими непѣриходимыми болѣзнями, могутъ быть принимаемы для леченія въ желѣзнодорожныхъ больницахъ лишь въ исключительныхъ случаяхъ, съ разрѣшеніемъ старшаго врача дорогъ. Служащимъ на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ, находящимся въ командировкахъ по дѣламъ службы внѣ предѣловъ своихъ линій, въ случаѣ ихъ заболѣванія, предоставляется пользованіе примѣнительно къ существующимъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ правиламъ, совѣтами врачебнаго персонала и медикаментами тѣхъ дорогъ, въ предѣлахъ которыхъ они заболѣютъ.

**Б.** Отношеніе проекта Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ къ существующимъ нормамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Постановленія проекта заключаютъ въ себѣ существенное расширеніе круга лицъ, пользующихся врачебною помощью за счетъ казны. Относительно необходимыхъ измѣненій дѣйствующихъ правилъ, смотри также обширный докладъ незабвеннаго А. А. Вырубова по вопросу II Перваго совѣщательнаго сѣзда желѣзнодорожныхъ врачей русск. жел. дорогъ 1898 г., а также интересныя доклады I и II совѣщательнымъ сѣздамъ врачей Б. В. Бѣлозерскаго о распространеніи на служащихъ въ центральныхъ учрежденіяхъ и на членовъ ихъ семействъ, права на бесплатное пользованіе врачебною помощью, Д. М. Успенскаго о призваніи душевно-больныхъ на жел. дорогахъ, А. И. Губовича объ опредѣленіи нормъ квартирнаго довольствія и служебныхъ помѣщеній, Ф. Сливкаго о необходимости устройства кухонъ и купаленъ для служащихъ и М. Н. Надѣина объ устройствѣ отхожихъ мѣстъ. Къ сожалѣнію не достатокъ мѣста помѣшалъ намъ войти въ должную оцѣнку

выдающихся трудов наших ж. дорожных врачей по разсматриваемому вопросу.

В. Современное положение вопроса за границей. Действующія на заграничныхъ дорогахъ нормы не отличаются существенно отъ принятыхъ въ Россіи.

Г. Заключение. Постановленія проекта не вызываютъ особыхъ замѣчаній.

### Статья 10. Право на льготное полученіе топлива.

А. Проектъ Юго-Западныхъ жел. дорогъ. § 231. Служащіе на дорогахъ и постоянные рабочіе, не пользующіеся казенными квартирами, могутъ приобретать топливо за наличныя деньги, по пониженной, сравнительно съ рыночной, цѣнѣ изъ складовъ дорогъ. § 232. Количество топлива, которое можетъ приобрести каждый служащій рабочій, и условия полученія его подробно изложены въ особомъ положеніи.

Б. Отношеніе проекта Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ къ существующимъ нормамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Постановленія проекта не отличаются существенно отъ действующихъ нынѣ нормъ.

В. Современное положеніе вопроса за границей. Действующія на заграничныхъ дорогахъ нормы не отличаются существенно отъ принятыхъ въ Россіи.

Г. Заключение. Постановленія проекта не вызываютъ особыхъ замѣчаній.

### Статья 11. Право на льготное пользованіе продуктами изъ станціонныхъ буфетовъ.

А. Проектъ Юго-Западныхъ жел. дорогъ. § 233. Служащіе на дорогахъ имѣютъ право на полученіе кушаній и горячихъ напитковъ въ станціонныхъ буфетахъ со скидкой извѣстнаго процента съ утвержденного Начальникомъ дороги преіскуранта.

Б. Отношеніе проекта Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ къ существующимъ нормамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Постановленія проекта не отличаются существенно отъ действующихъ нынѣ нормъ.

В. Современное положеніе вопроса за границей. Действующія на заграничныхъ дорогахъ нормы не отличаются существенно отъ принятыхъ въ Россіи.

Г. Заключение. Постановленія проекта не вызываютъ особыхъ замѣчаній, но слѣдовало бы обязать содержателей буфетовъ, по требованію администрацій дороги, организовать дешевыя столовыя для служащихъ на условияхъ, ближайшее опредѣленіе которыхъ составляетъ задачу самихъ администрацій.

### Статья 12. Право на огражденіе содержанія отъ судебныхъ запрещеній.

А. Проектъ Юго-Западныхъ жел. дорогъ не содержитъ въ себѣ соответствующихъ указаній.

Б. Отношеніе проекта Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ къ существующимъ нормамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Правительствующій Сенатъ въ засѣданіи Гражданскаго Кассационнаго Департамента 7 апрѣля 1893 года по дѣлу Гачковскаго (№ 84—1893 г.) разъяснилъ, что къ случаямъ обращенія взыскапія на жалованье и другіе оклады, получаемые служащими по частному найму надлежитъ примѣнять правила 1086 ст. Уст. Гр. Суд., опредѣляющія размѣръ вычетовъ изъ окладовъ состоящихъ на Государственной службѣ чиновниковъ.

В. Современное положеніе вопроса за границей. Въ видахъ огражденія социальнаго положенія служащихъ, говоритъ Röll, извѣстный размѣръ содержанія ихъ не можетъ быть подвергнутъ запрещенію. Этотъ минимумъ составляетъ въ *Германіи* 1500 марокъ, во *Франціи* 1400 фр., въ *Бельгіи* это завѣсить отъ общаго размѣра содержанія (1000 фр.  $\frac{1}{2}$ , 1000 — 6000 ф. —  $\frac{1}{4}$ , свыше 6000 фр. —  $\frac{1}{3}$ ).

Въ этомъ отношеніи однако весьма рѣзко расходится практика на разныхъ дорогахъ. Въ то время какъ на одной дорогѣ безусловно увольняютъ служащихъ, на которыхъ поступаютъ взыскапія, на другихъ дорогахъ предоставляютъ служащимъ извѣстный срокъ для окончанія такихъ претензій.

Въ защиту ограниченія права наложенія подобныхъ запрещеній, по мнѣнію одного автора, говоритъ то общепри-

званное на правительственной службѣ положеніе, что служащіе въ силу *служебнаго ихъ положенія лишены частю той свободы дѣйствій, которая предоставлена въ хозяйственной области всемъ прочимъ гражданамъ*, вслѣдствіе чего подобная привилегія должна быть разсматриваема, какъ эквивалентъ испытываемаго служащими ограниченія ихъ хозяйственныхъ правъ. Другой авторъ, напротивъ, смотритъ на подобную мѣру *какъ на нежелательное для самихъ служащихъ ограниченіе ихъ кредитоспособности и возмаетъ противъ этой мѣры по соображеніямъ политическимъ и социальнымъ*.

Г. Заключение. Какъ бы то ни было, но подобное правило находится въ непримиримомъ разногласіи съ пун. е, § 240 проекта Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, а зто послѣдній не находить себѣ оправданія ни въ уставѣ о службѣ гражданской, ни въ иныхъ указахъ положительнаго нашего законодательства. Вообще задолженность желѣзнодорожныхъ служащихъ, составляющая весьма своеобразное явленіе, свойственное, за самыми рѣдкими исключениями, только однимъ категоріямъ служащихъ и совершенно неизвѣстное другимъ категоріямъ, составляетъ явленіе, требующее болѣе серьезнаго и вдумчиваго отношенія. Какъ бы нежелателенъ не былъ самъ по себѣ фактъ задолженности служащихъ, но онъ не только не можетъ быть устраненъ мѣрами, подобными указаннымъ въ § 240 проекта, который заключаетъ въ себѣ простое воспроизведеніе правилъ, позаимствованныхъ изъ совершенно другой области права и социальныхъ отношеній, но напротивъ, возможность примѣненія подобныхъ мѣръ, какъ показываетъ ежедневный опытъ, составляетъ главную причину окончательнаго и непоправимаго экономическаго разстройства многихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ, *которые готовы входить съ кредиторами въ самыя убыточныя для нихъ сдѣлки, лишь бы устранить возможность поступленія взысканія*. Мы твердо разсчитываемъ, что это постановленіе, вслѣдствіе своей нецѣлесообразности, будетъ устранено изъ проекта при окончательномъ его разсмотрѣніи и утвержденіи.

Мало того, мы не можемъ не присоединиться полностью къ заявленію, сдѣланному на одномъ изъ конгрессовъ, что

слѣдовало бы обязать управленія пенсіонныхъ и вспомогательныхъ кассъ и кооперативныя товарищества, гдѣ таковыя существуютъ, *принимать на себя по требованію служащихъ—участниковъ этихъ товариществъ или кассъ, посредничество между служащими и ихъ кредиторами, въ видахъ ликвидаціи долговъ ихъ сочленовъ*.

### Глава VIII. Вспомогательныя учрежденія.

А. Проектъ Юго-Западныхъ жел. дорогъ. § 234. На Юго-Западныхъ жел. дорогахъ существуютъ слѣдующія учрежденія, созданныя съ цѣлью улучшенія быта служащихъ: 1) пенсіонныя кассы, 2) бібліотеки и читальни, 3) школы и техническія училища, 4) спеціальныя вечерніе курсы для служащихъ, 5) общежитія при школахъ и училищахъ, 6) пріюты для призрѣнія сиротъ, 7) общество потребителей, 8) льготное страхование жизни, 9) похоронныя кассы для рабочихъ, 10) столовыя и чайныя на станціяхъ, 11) санаторія, 12) бани и т. д. § 248. Служащіе, состоящіе во время службы на дорогахъ участниками пенсіонной кассы, при оставленіи службы, а въ случаѣ смерти—семействъ ихъ (законная жена и дѣти) получаютъ удовлетвореніе на основаніяхъ правилъ, изложенныхъ въ уставѣ пенсіонной кассы. § 250. Желѣзнодорожные служащіе, потерявшіе способность списывать себѣ средства къ существованію трудомъ, вслѣдствіе старости, разстроенаго на службѣ здоровья, увѣчья или по другимъ причинамъ, вызваннымъ долголѣтнею службою на жел. дорогѣ, или несчастными на этихъ дорогахъ случаями, могутъ быть помѣщаемы, при явличіи свободныхъ вакансій, въ инвалидннй Императора Александра II домъ, если они удовлетворяютъ условіямъ, изложеннымъ въ уставѣ объ этомъ домѣ.

Б. Отношеніе проекта Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ къ существующимъ нормамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Вспомогательныя учрежденія, примѣрное перечисленіе которыхъ содержится въ вышеприведенныхъ постановленіяхъ проекта Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ, встрѣчаются также на другихъ казенныхъ и частныхъ дорогахъ и по относительной своей важности или распространенности сводятся къ организаціи: 1. *Кассъ* (пенсіонныхъ, вспомогательныхъ, страховыхъ и ссудныхъ), 2. *Домовъ для служащихъ и рабочихъ*, 3. *Общежитій*, 4. *Магазиновъ, столовыхъ и*

чайных, учреждаемых и содержимых Управлениями желѣзныхъ дорогъ, 5 *Потребительныхъ товариществъ*, 6. *Инцидентныхъ домовъ, приютовъ, больницъ и санаторій*, 7. *Учебныхъ заведеній*, 8. *Безплатныхъ справочныхъ и периодическихъ изданій*. Большинство этихъ учреждений (кроме пенсіонныхъ, вспомогательныхъ и страховыхъ каскъ, инвалидныхъ домовъ и нѣкоторыхъ учебныхъ заведеній) находится въ зачаточномъ состояніи и нуждается въ существенномъ объединеніи и развитіи ихъ дѣятельности что обуславливается конечно, прежде всего, отпускомъ потребныхъ финансовыхъ средствъ. Указанія, касающіяся всѣхъ означенныхъ вспомогательныхъ учреждений, содержатся между прочимъ въ главахъ I и III, отдѣла IV, тома II Очерка сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ, изданнаго VIII отдѣломъ И. Р. Т. О. въ 1896 году изъ котораго мы заимствуемъ слѣдующія данныя:

I. Пенсіонныя, вспомогательно-сберегательныя, эмеритальныя и страховыя каски. Съ одной стороны, полное отсутствіе необходимыхъ для правильныхъ расчетовъ каскъ свѣдѣній о порядкѣ прохожденія службы на желѣзныхъ дорогахъ (т. е. число выходившихъ въ отставку лицъ извѣснаго возраста, оклада содержанія, семейнаго положенія) и невозможность полученія такихъ свѣдѣній въ виду неустойчиваго положенія служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ, а съ другой стороны,—разстроеное положеніе эмеритальныхъ на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ каскъ, основанныхъ безъ достаточно строгихъ расчетовъ, вытекаетъ изъ увеличившагося дѣла въ каскахъ трехъ упомянутыхъ обществъ (Юго-западныхъ, Владикавказской и Нвангородо-домбровской), устроившихъ ихъ на началахъ строго страховыхъ, побудило Министерство путей сообщенія остановиться съ особеннымъ вниманіемъ на каскахъ сего типа.

По тщательномъ изученіи этого вопроса, Министерствомъ путей сообщенія было выработано, и засимъ, по разсмотрѣніи въ Государственномъ Совѣтѣ, удостоилось 30 мая 1888 г. Высочайшаго утвержденія «*Общее положеніе о пенсіонныхъ каскахъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ*». Вытекаетъ изъ этого положенія, утверждено также «*Положеніе о сберегательно-вспомогательныхъ каскахъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ*».

Учрежденіе пенсіонныхъ каскъ признаво предпочтительнымъ передъ устройствомъ вспомогательно-сберегательныхъ,—въ виду болѣе прочнаго обезпеченія, особенно относительно пеній служащихъ, положенія ихъ уплатой пожизненной ренты, чѣмъ единовременной выдачей капитала; устройство сберегательно-вспомога-

тельныхъ каскъ допущено для обществъ, кои не имѣютъ возможности учредить пенсіонную каску (напр., въ виду малочисленности служащихъ, близкаго перехода дороги въ вазну, и т. д.).

Учрежденіе или пенсіонной, или вспомогательно-сберегательной каскъ—обязательно для желѣзнодорожныхъ обществъ; обязательно для нихъ также анвидировать каски, дѣйствующія на началахъ, несогласныхъ съ Общимъ положеніемъ.

Какъ контингентъ участниковъ, такъ и источникъ доходовъ каскъ—одни и тѣже для каскъ вспомогательно-сберегательныхъ и пенсіонныхъ: всѣ служащіе на желѣзныхъ дорогахъ, въ томъ числѣ и постоянные рабочіе, обязательно участвуютъ въ каскѣ. Съ участниковъ производится слѣдующія вычеты: ежемесячно—6% ихъ содержанія; при вступленіи—въ размѣрахъ, указываемыхъ отдельными уставами; при повышеніи жалованья—устроенная мѣсячная прибавка его; при выдачѣ награжденных—10%. Засимъ въ каску вносятся частнымъ обществомъ ежегодно сумма, въ размѣрѣ не свыше полонныхъ обязательныхъ ежемѣсячныхъ вычетовъ съ самихъ участниковъ; кроме того, въ ресурсы каски обращаются нѣкоторыя случайныя поступленія: штрафы, неостребованные въ теченіе 10 лѣтъ жалованья и платежи по купонамъ и дивиденднымъ свидѣтельствамъ, и т. д.

Въ *сберегательно-вспомогательныхъ каскахъ* образуются три фонда: сберегательный, въ который поступаютъ вычеты со служащихъ, проценты и прибыли по сему фонду, общій вспомогательный, въ который поступаютъ приплаты общества, проценты и прибыли по фонду и выручка отъ продажи неостребованныхъ багажа и грузовъ; суммы, поступающія въ указанныя фонды, распределяются по лицевымъ счетамъ участниковъ, причемъ суммы втораго фонда поступаютъ за сіи счеты пропорціонально размѣру обязательнаго вычета съ участника; въ третій фондъ,—особый вспомогательный,—поступаютъ всѣ случайные доходы каски, на кои она имѣетъ право; этотъ фондъ по лицевымъ счетамъ не разнится.

При выходѣ въ отставку способнымъ къ труду, участникъ получаетъ: до выслуги 10 лѣтъ на дорогѣ—стояція на его лицевомъ счету суммы по сберегательному фонду; за выслугу 10 лѣтъ—кромѣ того 50% суммы, стоящей на его счету по общему вспомогательному фонду; за каждый дальнѣйшій годъ службы сумма увеличивается на 5%; для поѣздной же и паровозной прислуги, равно для сценниковъ, составителей поѣздовъ и смазчиковъ, назначено—за 8 лѣтъ—51% суммы, стоящей на счету по общему вспомогательному фонду, съ увеличеніемъ за каждый дальнѣйшій годъ службы на 7%.

Личу, оставшемуся на службѣ по неспособности къ труду, сумма,

стоящая на счету по общему вспомогательному фонду, выдается полностью, независимо от числа лет службы.

В случае смерти участника на службе—стоищая на лицевом его счету сумма по сберегательному фонду выдается или указанному имъ лицу или законнымъ наследникамъ; стоищая же по общему вспомогательному фонду сумма—выдается вдовѣ или дѣтямъ его.

Дѣтямъ умершаго участника, до 18 лѣтняго возраста, могутъ быть назначаемы единовременныя или ежегодныя пособія за счетъ особаго вспомогательнаго фонда—въ размѣрахъ, зависящихъ отъ состоянія сего фонда и указываемыхъ уставомъ кассы.

*Пенсіонныя кассы* проектированы уже воплѣнъ на началахъ взаимнаго страхования. По общему положенію, поступившія въ кассу суммы распределяются по счетамъ слѣдующимъ образомъ: вычеты съ участниковъ записываются на собственные ихъ лицевые счета и на счета ихъ женъ—въ отношеніи, указываемомъ отдѣльными уставами; большая часть случайныхъ поступленій причисляется въ сиротскій фондъ; приплаты общества и остальная часть случайныхъ поступленій распределяется опять по лицевымъ счетамъ участниковъ и ихъ женъ, въ указанныхъ уставомъ отношеніяхъ, при чемъ наблюдается, чтобы паровозная и повзвая прислуга, смазчики, слѣзники и составители поѣздовъ получали несколько большія, сравнительно со служащими прочихъ категорій, отчисленія.

Пенсіи выдаются полныя, усиленныя, обыкновенныя и для увѣчныхъ. Полныя пенсіи выдаются по выслугѣ 30 лѣтъ и по достиженіи предѣльнаго возраста 55 лѣтъ (а для названныхъ выше исключительныхъ категорій служащихъ—50 лѣтъ). Пенсіи въ этомъ случаѣ назначаются, хотя бы участникъ и остался на службѣ. Усиленныя пенсіи выдаются не менѣе какъ за 10 лѣтъ службы лицамъ, утратившимъ способность къ труду по причинѣ тяжелой и неизлечимой болѣзни, лишающей возможности обходиться безъ посторонней помощи; размѣръ ей, по отношенію къ полной пенсіи, опредѣляется уставами кассы.

Обыкновенныя пенсіи выдаются участникамъ, при оставленіи ими службы, но по выслугѣ не менѣе 15 лѣтъ. Кромѣ того, сін пенсіи назначаются и лицамъ, остающимся на службѣ, по достиженіи ими 60-ти лѣтняго возраста и по выслугѣ не менѣе 10 лѣтъ.

Лицамъ, оставляющимъ службу до выслуги пенсіи, возвращаются ихъ собственные взносы; за болѣе же продолжительную службу (болѣе 10 лѣтъ, хотя менѣе 15) имъ выдается и часть приплатъ общества.

Пенсіи увѣчнымъ назначаются уставомъ кассы независимо отъ числа лѣтъ службы, но въ вѣкоторомъ отношеніи къ содержанию увѣчнаго по службѣ общество дополняетъ кассѣ разность между

стоимостью назначенной увѣчному пенсіи и той, которую онъ имѣетъ право получить изъ кассы за выслугу лѣтъ.

Пенсіи вдовамъ выдаются не менѣе какъ за 5 лѣтъ службы мужа.

Для опредѣленія размѣровъ пенсіи принимаются во вниманіе: суммы, поступившія на лицевой счетъ участника (или его жены) за каждый годъ его службы, возрастъ при поступленіи и число лѣтъ службы, нормальный ростъ на капиталъ, таблицы смертности и неспособности къ труду.

Пенсіи сиротамъ назначаются въ размѣрахъ, опредѣляемыхъ уставами, въ зависимости отъ состоянія суммъ сиротскаго фонда. Въ случаѣ обнаружившейся недостаточности его, дефицитъ покрывается приплатами общества, подлежащими распределенію по лицевымъ счетамъ служащихъ.

Изъ прибылей кассы образуется запасный капиталъ.

Техническій отчетъ и балансы кассы составляются ежегодно; ежегодно же покрывается и дефицитъ кассы, если таковой обнаруживается по отчету; касса управляется комитетомъ, половина членова котораго назначается правленіемъ общества, а другая половина—собирается участниками.

Общій надзоръ за всеми кассами возложенъ на Министерство путей сообщенія.

На этихъ же основаніяхъ организованы пенсіонныя кассы казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

*Экспериментальная касса инженеровъ путей сообщенія.* Существующая въ вѣдомствѣ Министерства путей сообщенія экспериментальная касса инженеровъ путей сообщенія касается личнаго состава желѣзныхъ дорогъ только тѣмъ, что служащие на желѣзныхъ дорогахъ инженеры путей сообщенія, какъ состоящие на государственной службѣ, такъ и числящиеся по спискамъ Министерства и уволенные къ занятіямъ въ железнодорожныхъ обществахъ, подвергаются опредѣленнымъ вавосамъ въ эту кассу.

Касса эта существуетъ съ 1-го сентября 1860 года.

Въ новѣйшее время кромѣ того введено *страхованіе жизни* железнодорожныхъ служащихъ на льготныхъ условіяхъ.

II. Потребительныя товарищества. Къ числу мѣтропріятій, имѣющихъ цѣлью улучшить матеріальное положеніе русскихъ железнодорожныхъ служащихъ, относится также иніциатива потребительныхъ товариществъ, возникшихъ, болѣею частью, по иніциативѣ самихъ служащихъ и лишь въ сравнительно недавнее время. Самое старое изъ нихъ—учрежденное на Рыбинско-бологовской дорогѣ въ 1880 г.

Уставъ Общества Рыбинско-козловской дороги, воспроизведенный съ незначительными отступленіями на дорогахъ Привислян-

ской (1887), Варшаво-вѣнской и Варшаво-бромбергской (1887), Тамбоно-саратовской (1888), С.-Петербургско-ларшавской (1890), Елатерининской (1890), Варшаво-тереспольской (1892) и другихъ, заключаются вращать въ слѣдующемъ: I. *Цѣль и дѣйствія общества.*

§ 1. Общество потребителей служащихъ Рязанско-козловской желѣзной дороги имѣетъ цѣлю: 1) доставить своимъ членамъ необходимые предметы потребления хорошаго качества, по возможно дешевой цѣнѣ, и 2) дать имъ средства изъ прибылей по операциямъ общества дѣлать сбереженія. § 2. Съ этою цѣлю общество: а) устраиваетъ, съ соблюденіемъ установленныхъ правилъ, въ г. Козловѣ, а если признаетъ нужнымъ, то и въ другихъ пунктахъ линіи Рязанско-козловской желѣзной дороги склады необходимыхъ предметовъ потребления, собственныхъ заведеній для приготовления продуктовъ, какъ то, пекарни и т. п. или арендуетъ таковыя; б) можетъ разсылать продукты по всей линіи Рязанско-козловской желѣзной дороги для снабженія ими тѣхъ изъ своихъ членовъ, которые не имѣютъ возможности лично забирать продукты изъ складовъ общества; в) входитъ въ соглашенія съ торговцами, промышленниками и комиссіонерами о поставкѣ ими для общества разныхъ товаровъ и припасовъ, и г) съ увеличеніемъ своихъ средствъ, можетъ приобретать въ собственность, на общихъ основаніяхъ, недвижимыя имущества, необходимыя для цѣлей общества.

*Примѣчаніе 1.* При открытіи своихъ операций общество обязано снабдить себя установленными торговыми документами. *Примѣчаніе 2.* По усмотрѣнію общаго собранія, можетъ быть допущена продажа продуктовъ изъ складовъ общества частнымъ лицамъ на одѣнъ наличныя деньги, безъ начисленія дивиденда; расписка же продуктовъ допускается только членамъ общества. § 3. Отсутствіе предметовъ потребления членамъ производится на наличныя деньги или въ кредитъ. Допущеніе кредита и опредѣленіе его условій завѣняютъ отъ общаго собранія членовъ. II. *Средства общества.*

§ 4. Средства общества составляютъ капиталы оборотный и запасный и инвентарь. § 5. Оборотный капиталъ образуется изъ членскихъ взносовъ и служитъ для торговыхъ операций и текущихъ расходовъ общества. § 6. Запасный капиталъ образуется: а) изъ вступныхъ взносовъ тѣхъ членовъ, которые поступаютъ въ общество вторично и въ послѣдующіе разы; б) изъ 5% отчисленій изъ членскихъ взносовъ; в) изъ годовыхъ отчисленій отъ прибылей по торговлѣ (§ 50); г) изъ дробей копѣекъ при распределеніи прибылей (§ 50), и д) изъ случайныхъ поступленій. § 7. Запасный капиталъ предназначается: а) на пополненіе убытковъ, могущихъ произойти отъ непредвиденныхъ обременительствъ по торговымъ и промышленнымъ предпріятіямъ общества, возмѣщаемыхъ при первой возможности изъ прибылей общества; б) на приобретение имущества, необходимаго для цѣлей общества, и в) на увеличеніе, въ

видѣ займа, оборотнаго капитала, въ случаѣ представляющихъ особахъ по торговлѣ выгоды отъ покупки товаровъ или иныхъ промышленныхъ предпріятій. § 8. Инвентарь приобретаетъ на суммы запаснаго капитала и можетъ состоять изъ движимаго и недвижимаго имущества. Стоимость движимости погашается изъ прибылей общества ежегодными отчисленіями въ размѣрѣ, опредѣляемомъ по усмотрѣнію общаго собранія членовъ. § 9. Запасный капиталъ и инвентарь составляютъ собственность всего общества потребителей. На запасный капиталъ и инвентарь не могутъ быть обращены взысканія по долговымъ обязательствамъ участвующихъ въ обществѣ членовъ. Выбывающіе члены не сохраняютъ права ни на какую часть запаснаго капитала или инвентаря § 10. Запасный капиталъ хранится въ государственномъ кредитномъ учрежденіи въ наличныхъ деньгахъ или государственномъ или гарантпрованныхъ правительствомъ процентныхъ бумагахъ, приобретаемыхъ по постановленію общаго собранія. III. *Состав общества, права и обязанности членовъ.* § 11. Къ участію въ обществѣ въ качествѣ членовъ допускаются: а) служащіе на Рязанско-козловской желѣзной дорогѣ, штатные и постоянные изъ нештатныхъ, и б) пожизненные пенсионеры и пенсионеры общества Рязанско-козловской желѣзной дороги. *Примѣчаніе.* Не совершеннолѣтніе служащіе дороги могутъ быть принимаемы въ число членовъ общества. На нихъ распространяются все права и обязанности членовъ, но они также какъ и женщины, не пользуются правомъ голоса въ общихъ собраніяхъ и не могутъ быть избираемы въ члены правленія и ревизионной комиссіи. § 12. Каждый членъ общества, для образованія оборотнаго и запаснаго капиталовъ, обязанъ вносить ежемесячно не менѣе 5% съ получаемаго имъ жалованья или пенсій до того времени, пока принадлежащая ему доля оборотнаго капитала не достигаетъ до размѣра полумилліоннаго оклада его жалованья или пенсій. § 13. Изъ членскихъ взносовъ отчисляется въ запасный капиталъ 5%, а въ оборотный 95%. § 14. Каждый членъ пользуется дивидендомъ, соответственнымъ суммѣ сдѣланныхъ имъ взносовъ въ оборотный капиталъ и суммѣ сдѣланныхъ имъ въ теченіи года покупокъ, причѣмъ дивиденды этотъ членамъ не выдается на руки, а причитывается ежегодно къ ихъ взносамъ. Въ случаѣ же убытковъ, члены отвѣтствуютъ въ той же пропорціи, своими взносами въ оборотный капиталъ. § 15. Порядокъ учета членскихъ взносовъ и суммъ сдѣланныхъ членомъ закупки утверждается общимъ собраніемъ, по представленію правленія. § 16. Членъ, оставившій службу на Рязанско-козловской желѣзной дорогѣ, считается выбывшимъ изъ общества, если онъ одновременно съ увольненіемъ отъ службы не дѣлается пенсионеромъ общества Рязанско-козловской желѣзной дороги. § 17. Членъ, неисправный во взносахъ причитающихся съ

него в кассу общества платежей, или же упорно нарушающий устав общества или обязательные правила, утвержденные для членом общим собранием, может быть исключен из числа членом, по постановлению не менее  $\frac{2}{3}$  голосом наличных членом общего собрания. § 18. Исключенный из числа членом может быть вновь принят в число членом, но не иначе, как по постановлению не менее  $\frac{2}{3}$  голосом наличных членом общего собрания, причем таковой член должен внести вступную плату в размер, определенном общим собранием. § 19. Член, добровольно прекративший участие в обществе, может быть вновь принят в число членом, но не иначе, как со взносом вступной платы, размер которой определяется общим собранием. § 20. Член общества, уволившийся от службы на Рязанско-козловской желѣзной дорогѣ и оставивший вѣдѣние того общества, при вторичном поступленіи на службу, может вновь вступить в число членом общества на одинаковыхъ съ лицами вступающими в первый разъ въ общество, основаніяхъ. § 21. Член, желающій прекратить участие въ обществе, письменно заявляет о своемъ желаніи правленію. Такие участники получаютъ принадлежаніе имъ взносы лишь по окончаніи того года, въ теченіи котораго они оставили общество. § 22. Членъ, прекратившій участие въ обществе вѣдѣние оставленія службы на Рязанско-козловской желѣзной дорогѣ, получаетъ сдѣланные взносы въ оборотный капиталъ тотчасъ по предьявленіи правленію удостовѣренія начальства объ увольненіи отъ службы. § 23. Время выдачи исключенному изъ числа членом сдѣланныхъ имъ взносовъ въ оборотный капиталъ определяется общимъ собраниемъ, причемъ взносы должны быть возвращены не позже перваго не праздничнаго дня сѣдующаго года. § 24. При возвращеніи выбывающему члену сдѣланныхъ имъ взносовъ въ оборотный капиталъ, съ нимъ производится полный расчетъ и удерживаются все его долги обществу. § 25. Въ случаѣ смерти члена, все принадлежаніе ему взносы и причитающіеся на его долю дивиденды выдаются, на основаніи общихъ узаконеній о правахъ наследства, его законнымъ наследникамъ на тѣхъ же условіяхъ, какъ и исключеннымъ и добровольно выбывающимъ членамъ. § 26. Выбывшіе члены получаютъ причитающіеся имъ дивиденды по окончаніи отчетнаго года. Но общее собраніе можетъ разрѣшить предварительную выдачу дивиденда, одновременно съ выдачею взносовъ въ оборотный капиталъ, членамъ, выбывшимъ вѣдѣние оставленія службы на дорогѣ, и наследникамъ умершихъ членом. IV. *Управленія дѣлами общества.* § 27. Дѣлами общества заведываютъ: а) общее собраніе членом общества и б) правленіе общества. *Примечаніе.* Число членом правленія и ревизионной комиссіи и кандидатовъ къ нимъ определяется общимъ собраниемъ,

причемъ въ составѣ правленія и ревизионной комиссіи должно быть не менее трехъ членом. Къ вѣдѣнію общаго собранія принадлежатъ: а) опредѣленіе числа членом правленія и кандидатовъ къ нимъ, избраніе ихъ и смѣна въ случаѣ злоупотребленій, упущеній или небрежности въ веденіи дѣла; б) опредѣленіе числа членом ревизионной комиссіи и избраніе ихъ; в) разрѣшеніе вопросовъ о порядкѣ веденія дѣла общества; г) назначеніе вознагражденія членамъ правленія; д) разсмотрѣніе и утвержденіе годовыхъ отчетомъ; е) расходование запаснаго капитала; ж) разсмотрѣніе предположеній объ измѣненіи устава общества; з) опредѣленіе предметовъ и размера торговыхъ и промышленныхъ предпріятій общества; и) разрѣшеніе продажи продуктомъ постороннимъ лицамъ; і) разрѣшеніе продажи продуктомъ членамъ въ кредитъ и установленіе нормъ открываемаго членамъ кредита; к) опредѣленіе размера ежегодныхъ отчетеній изъ прибылей общества на погашеніе стоимости инвентаря; л) установленіе цѣны для продажи членамъ устава и расчетныхъ книгъ; м) разрѣшеніе вопроса о предварительной выдачѣ дивиденда членамъ, выбывающимъ изъ общества вѣдѣние оставленія службы на дорогѣ и наследникамъ умершихъ членом; н) постановленія объ исключеніи членом и пріемъ въ общество исключенныхъ членом, и о) постановленіе о ликвидационіи дѣла общества. Къ обязанностямъ правленія принадлежатъ: а) ближайшее заведѣваніе текущими дѣлами общества; б) заключеніе контрактовъ и договоровъ о поставкѣ товаровъ для общества; в) заготовленіе и закупка товаровъ и вывозеніе за ихъ цѣлостью; г) наемъ для общества служащихъ; д) исполненіе постановленій общаго собранія; е) назначеніе продажныхъ цѣнъ товарамъ и составленіе прейсъ-курантовъ; ж) страхованіе товаровъ и имущества общества; з) пріемъ, храненіе и выдача суммъ общества. За цѣлостъ этихъ суммъ правленіе отвѣтствуетъ на основаніи законовъ; и) веденіе отчетности, ежемѣсячныхъ балансовъ и расхода суммъ общества, составленіе ежемѣсячныхъ балансовъ и годоваго отчета общества; і) пріемъ членом въ общество; к) созывъ общихъ собраній, и л) переписка по дѣламъ общества. V. *Распределеніе прибылей и прекращеніе дѣла общества.* § 50. Распределеніе прибылей производится правленіемъ по составленіи годоваго отчета. Изъ чистой прибыли вычитаются: а) предварительный дивидендъ, выданный бывшимъ, вѣдѣние увольненія отъ службы, членамъ общества и наследникамъ умершихъ членом; б) вознагражденіе членамъ правленія, если оно опредѣлено въ видѣ % чистой прибыли; в) награды нанятымъ служащимъ общества, если таковыя назначены общимъ собраниемъ. Изъ остатка отчисляется 10% въ запасной капиталъ, 45% назначается въ дивидендъ членамъ, пропорционально принадлежанію имъ взносовъ въ оборотномъ капиталѣ, и 45% имъ же въ дивидендъ, пропор-

ционально произведеннымъ въ теченіи года закупкамъ въ складахъ общества. Дивидендъ начисляется только на полные рубли. Дроби копѣекъ при распредѣленіи дивиденда между отдѣльными членами откидываются и причисляются къ запасному капиталу. *Примѣчаніе.* Дивидендъ на неустребованные и хранившіеся въ кассѣ общества взносы въ оборотный капиталъ выбывшихъ или умершихъ членовъ не начисляется. § 51. Дивидендъ не выдается на руки члену, а приписывается ежегодно къ его взносамъ. § 52. Дивидендъ на взносы выбывшихъ и умершихъ членовъ, неустребованный ими въ теченіи года со дня утвержденія отчета общимъ собраніемъ, причисляется къ запасному капиталу общества. § 53. Если, по сведеніи счетовъ, влѣдствіе какихъ либо непредвиденныхъ обстоятельствъ окажется убытокъ, то таковой пополняется позанимованиемъ изъ запаснаго капитала. Въ случаѣ недостатка запаснаго капитала—изъ оборотнаго капитала пропорціонально взносамъ, принадлежащимъ отдѣльнымъ членамъ. § 54. Дѣйствія общества могутъ быть прекращены по постановленію  $\frac{2}{3}$  голосовъ наличныхъ членовъ общаго собранія, въ двухъ послѣдовательныхъ чрезвычайныхъ засѣданіяхъ общаго собранія, если предъ вторичнымъ засѣданіемъ поводы къ закрытію общества не будутъ устранены. О закрытіи общества печатается въ «Правительственномъ Вѣстникѣ» и доводится до свѣдѣнія Министерства внутреннихъ дѣлъ, чрезъ посредство тамбовскаго губернатора. Взносы членовъ въ оборотный капиталъ, съ причитающимся дивидендомъ или съ вычетомъ могущихъ быть убытковъ, возвращаются членамъ. Запасный капиталъ и инвентаръ поступаютъ въ пользу пенсіонной кассы служащихъ общества Рязанско-козловской желѣзной дороги или въ какое либо другое учрежденіе, по приговору общаго собранія членовъ, одобренному губернскимъ начальствомъ. § 55. Дѣйствія общества могутъ быть прекращены и по распоряженію губернатора, въ силу предоставленнаго ему по закону (ст. 547 т. II св. зак. общ. губ. учр. изд. 1876 г.) права закрывать общества при обнаруженіи въ нихъ чего либо противнаго государственному порядку, общественной безопасности и нравственности.

III. Инвалидный для желѣзнодорожныхъ служащихъ домъ Императора Александра II. *Происхождение и уставъ.* На X Общемъ съѣздѣ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ 1878 году и затѣмъ на XI Общемъ съѣздѣ ихъ въ 1879 году, въ ознаменованіе предстоящаго 19 февраля 1880 года празднества *двадцатилѣтнія* славнаго царствованія Императора Александра II, возникла мысль увѣковѣчить этотъ день учрежденіемъ особаго инвалиднаго капитала, для призрѣнія желѣзнодорожныхъ служащихъ, потерявшихъ здоровье и получившихъ увѣчья при исполненіи тяжелыхъ и сопряженныхъ съ опасностями жизни обязанностей на желѣзныхъ дорогахъ. Мысль

эта, горячо поддержанная и разработанная послѣдующими Общими съѣздами всѣхъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, получила, 1 октября 1882 года, Высочайшее утвержденіе въ уставѣ Инвалиднаго для желѣзнодорожныхъ служащихъ дома Императора Александра II.

Въ уставѣ этомъ, между прочимъ, изложено:

1) Въ память совершившагося 19 февраля 1880 года двадцатилѣтнія царствованія Императора Александра II, учреждаются убожища для желѣзнодорожныхъ служащихъ, подъ именемъ: «Инвалиднаго для желѣзнодорожныхъ служащихъ дома Императора Александра II».

2) Инвалидный желѣзнодорожный капиталъ составляетъ: а) изъ ежегодныхъ, начиная съ 1880 года, отчисленій отъ валовыхъ доходовъ всѣхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, какъ открытыхъ, такъ и вновь имѣющихъ быть открытыми, не только частныхъ, но и правительственныхъ, въ размѣрѣ пяти рублей съ версты каждой колеи главнаго рельсоваго пути желѣзныхъ дорогъ; б) изъ особыхъ на сей предметъ пожертвованій и в) изъ процентовъ на эти суммы.

3) Инвалидные убожища устраниваются въ нѣсколькихъ пунктахъ желѣзнодорожной сѣти Имперіи и носятъ наименованія: «такое-то Отдѣленіе Инвалиднаго для желѣзнодорожныхъ служащихъ дома Императора Александра II».

4) Для каждаго изъ отдѣленій пріобрѣтаются земельные участки и устраниваются для семейныхъ особъ, а для одиночныхъ—общіе пріюты и для каждаго пріюта отводится мѣста подъ огороды и садикъ, предоставляемые въ пользованіе инвалидовъ.

5) Правомъ помѣщенія въ Инвалидный домъ желѣзнодорожныхъ служащихъ пользуется правленіи всѣхъ желѣзныхъ дорогъ.

6) Изъ числа желѣзнодорожныхъ служащихъ, имѣющихъ право на призрѣніе въ Инвалидномъ домѣ, отдается преимущество *получившимъ увѣчья* при исполненіи служебныхъ обязанностей; затѣмъ *разстроившимъ на службу здоровье* и наконецъ *дряхлымъ*.

7) Только по замѣненіи всѣхъ инвалидовъ первой категоріи, т. е. получившихъ увѣчья при исполненіи служебныхъ обязанностей, могутъ быть предоставлены свободныя мѣста инвалидамъ второй категоріи; а по замѣненіи послѣднихъ—инвалидамъ третьей категоріи.

8) Инвалидный для желѣзнодорожныхъ служащихъ домъ Императора Александра II состоитъ въ вѣдѣніи Министерства путей сообщенія.

9) Ближайшее завѣдываніе дѣлами сего дома возлагается на особый Комитетъ, образуемый изъ уполномоченныхъ семи желѣзнодорожныхъ правленій, избранныхъ для сего Общимъ съѣздомъ представителей желѣзнодорожныхъ предпріятій. Каждое изъ этихъ

правлений назначаетъ отъ себя по одному уполномоченному въ этотъ Комитетъ, на срокъ не менѣе одного года.

10) Инвалиды принимаются въ отдѣленіи на полное содержаніе и во все время нахождения своего въ инвалидномъ пріютѣ подчиняются правиламъ, которыя устанавливаются заведывающимъ Инвалиднымъ домоу Комитетомъ.

11) Комитетъ, въ предѣлахъ предоставленной ему власти, совершаетъ всѣ акты на пріобрѣтеніе движимыхъ и недвижимыхъ имуществъ на имя Инвалиднаго дома и заключаетъ контракты, условія и обязательства.

12) Отчеты и балансы Комитета ежегодно разматриваются Ревизіонною коммисіею изъ 3 или 5 членовъ, изъ состава правлений, не участвующихъ въ управленіи дѣлами Комитета. Сверхъ сего, Министерства финансовъ и путей сообщенія, по соглашенію съ Государственнымъ контролемъ, могутъ и отъ себя назначить ревнито всѣхъ оборотовъ и дѣлствій Комитета.

IV Учебная часть. А. Высшая техническая учебная заведенія. Институтъ инженеровъ путей сообщенія. Институтъ Императора Александра I-го, основанный въ 1823 году, имѣвший первымъ своимъ инспекторомъ знаменитаго Бетанкура, воспиталъ въ своихъ стѣнахъ нѣсколько поколѣній инженеровъ, между которыми не мало именъ, извѣстныхъ не только въ Россіи, но и на Западѣ. Лучшія и капиталѣйшія сооруженія на нашихъ путяхъ сообщенія служатъ живыми и прасорбчивыми памятниками глубокихъ знаній, энергіи и творческихъ способностей этихъ знаменитыхъ инженеровъ.

До постройки Николаевской желѣзной дороги Институтъ Императора Александра I-го готовилъ преимущественно специалистовъ шоссеиныхъ и водныхъ сообщеній, но съ такой научно-технической подготовкой, что питомцамъ этого учрежденія не трудно было освоиться съ основаніями и желѣзнодорожной техникой.

Преобразование Института сообразно новымъ требованіямъ, съ исполненіемъ его курсовъ предметами и отдѣлами желѣзнодорожной специальности, началось съ первой половины шестидесятыхъ годовъ. Достоинно замѣчана, что въ 1861 году курсъ о желѣзныхъ дорогахъ составлялъ, по объему, не болѣе 16-ти страницъ настоящаго «Очерка»; съ вышнѣшняго же года въ Институтѣ будутъ три каедръ для лекцій о желѣзныхъ дорогахъ и полный курсъ о нихъ, надо полагать, превзойдетъ объемъ «Очерка» раза въ полтора или въ два.

О другихъ подробностяхъ этого высшаго заведенія, хорошо извѣстнаго и загранично здѣсь нѣтъ надобности говорить. Желаніе ознакомиться съ нимъ ближе могутъ обратиться къ изданному въ 1883 году «Очерку развитія Института инженеровъ путей сообщенія», а за программой курсовъ и въ самый Институтъ.

*С.-Петербургскій Практическій Технологическій Институтъ.* Мысль объ основаніи въ С.-Петербургѣ Технологическаго Института принадлежитъ Министру финансовъ, графу Канкрину, въ первые годы царствованія Императора Николая I. 28-го ноября 1828 года воспоелъдовало Высочайшее утвержденіе основнаго положенія объ этомъ Институтѣ.

Въ то время и идеи о желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи еще не было, а потому въ статьѣ 1-й означеннаго положенія говорится лишь, что «цѣль Практическаго Технологическаго Института есть та, чтобы приготовить людей, имѣющихъ достаточныя теоретическія и практическія познанія, для управленія фабриками или отдѣльными частями оныхъ».

Торжественное открытіе этого Института произошло 11 октября 1831 года. Въ первые годы своего существованія, Институтъ готовилъ своихъ питомцевъ исключительно къ заводской и фабричной дѣятельности, а отчасти и къ горноводской, въ качествѣ и со званіями мастеровъ, ученыхъ мастеровъ и горныхъ кондукторовъ I и II классовъ.

Когда, въ сороковыхъ годахъ, новый способъ сообщенія, въ видѣ паровыхъ желѣзныхъ дорогъ, проникъ и въ Россію и началось сооруженіе С.-Петербургско-Московской желѣзной дороги, нѣмъ Николаевской, питомцы Технологическаго Института получили возможность пріимать добытыя ими познанія и въ этой новой сферѣ технической дѣятельности. и 1845 годѣ слѣдуетъ считать эпою прямаго и непосредственнаго отношенія С.-Петербургскаго Практическаго Технологическаго Института къ желѣзнымъ дорогамъ.

Развивавшееся изъ-года-въ-годъ преподаваніе специальныхъ предметовъ въ Институтѣ, соответственно современнымъ требованіямъ промышленности и техники въ широкомъ смыслѣ слова, привело къ новому, Высочайше утвержденному положенію объ Институтѣ, введенному въ дѣйствіе съ 1-го августа 1862 года; въ немъ опредѣлялось, что С.-Петербургскій Практическій Техническій Институтъ есть специальное высшаго разряда учебное заведеніе, имѣющее цѣлью образованіе искусныхъ и свѣдущихъ людей по технической части для устройствъ фабрикъ, заводовъ и вообще промышленныхъ предпріятій и для управленія оными. Оканчивающимъ курсъ наукъ въ Институтѣ присвоивалось званіе, смотря по успѣхамъ, технолога 1-го или 2-го разряда, а по защитѣ особой диссертациі—званіе инженеръ-технолога. Вслѣдствіе была учреждена при Институтѣ особая ученая степень магистра технолога (механической или химической), но сю воспользовались весьма не многія лица, такъ какъ практическая дѣятельность технологовъ, всецѣло поглощающая все время, лишала возможности заниматься разработкою научныхъ вопросовъ.

По положенію отъ 31 мая 1872 года, Институтъ былъ вновь

преобразованъ, причемъ учрежденъ былъ пятилѣтній курсъ, съ прибавленіемъ трехъ специальныхъ кафедръ.

Введеніе курса паровозовъ, въ связи со специализаціей занятій по составленію проектовъ на подвижномъ, пятомъ курсѣ Института, — т. е. когда отъ лицъ, желавшихъ себя поставить службѣ на желѣзныхъ дорогахъ, требовалось составленіе детальнаго проекта паровоза, удовлетворяющаго извѣстнымъ условіямъ или заданіямъ, — а также въ связи съ практическими занятіями слушателей Института по отдѣлу подвижнаго состава и тяги на желѣзныхъ дорогахъ, давало оканчивающимъ курсъ такую солидную подготовку по этой части, что они сразу получили отвѣтственные техническія должности на желѣзныхъ дорогахъ, какъ то, начальниковъ малыхъ (оборотныхъ) депо, помощниковъ начальниковъ большихъ (основныхъ) депо, мастеровъ различныхъ цеховъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ и т. п.

Имѣвъ съ развитіемъ и возвышеніемъ учебной части въ Институтѣ, состоялось 2 ноября 1876 года Высочайше утвержденное мнѣніе Государственнаго Совета о дарованіи большихъ правъ оканчивающимъ въ Институтѣ курсъ, а именно, взаимѣ прежнихъ званій технолога I и II разрядовъ, разрѣшено присвоивать лицамъ, окончившимъ полный курсъ наукъ, сообразно успѣхамъ ихъ, степень инженеръ-технолога или званіе технолога; равнымъ образомъ лицъ, прошедшихъ пяти-лѣтній курсъ наукъ въ Институтѣ и получившихъ званіе технолога I разряда, разрѣшено переименовать въ инженеръ-технолога. Въ отношеніи правъ Государственной службы, окончившіе курсъ въ Институтѣ были приравнены къ кандидатамъ и дѣйствительнымъ студентамъ Императорскихъ Россійскихъ Университетовъ.

По воспомысловашему 16 мая 1876 г. Высочайше утвержденному мнѣнію Государственнаго Совета, окончившимъ въ Институтѣ полный курсъ наукъ дано право возводить фабричныя и заводскія зданія съ ихъ принадлежностями и жилия помѣщенія, въ непосредственной связи съ ними находящіяся, а также производить строительныя работы, состоящія въ видѣнн и подъ надзоромъ Министерства путей сообщенія, и занимать по сему Министерству должности, съ коими соединено производство строительныхъ работъ.

*Харьковскій Практическій Технологическій Институтъ* открытъ лишь въ 1885 году. Имѣвъ уставъ, тождественный съ уставомъ С.-Петербургскаго Технологическаго Института.

*Императорское Московское техническое училище.* Московское Императорское техническое училище преобразовано въ высшее техническое учебное заведеніе изъ бывшаго «Ремесленнаго училища вѣдомства IV отдѣленія Собственной Его Императорскаго Величества Капеллярнн. Этимъ преобразованіемъ учи-

лище главнымъ образомъ обязано инициативѣ и трудамъ бывшаго его директора, извѣстнаго ученаго и дѣятеля по профессиональному образованію В. К. Делла-Воса.

Въ 1889 г., училище перешло въ министерство народнаго просвѣщенія.

Учебный курсъ этого училища, по объему, соответствуетъ курсу С.-Петербургскаго Технологическаго Института, съ небольшими отличіями въ частностяхъ, и подраздѣляется на специальности механико-строительную и химико-техническую. Сообразно съ этимъ, окончившіе полный курсъ училища получаютъ аттестаты на званіе инженеръ-механиковъ и инженеръ-технологовъ.

По представленіи и одобреніи Советомъ училища научнаго сочиненія, относящагося къ области техники, окончившіе курсъ инженерами могутъ получить званіе ученаго инженеръ-механика или инженеръ-технолога.

До 1889 года училище выпускало также и, такъ называемыхъ, учебныхъ мастеровъ, прослушавшихъ лишь практическіе курсы и усвоившихъ основательно какое либо мастерство.

Очень важною особенностью Императорскаго Московскаго технического училища было значительное развитіе практическихъ занятій учащихся. Учащіяся по механическому отдѣленію серьезно изучаютъ мастерства столярное и токарное по дереву, слесарное и токарное по металлу, кузнечное, модельное и литейное.

Программы мастерства, практикуемыя въ училищѣ и обратившія на себя всеобщее вниманіе на всемирныхъ выставкахъ Филадельфійской 1876 г. и Парижской 1878 г., разработаны и установлены по мысли и подъ руководствомъ В. К. Делла-Воса.

При училищѣ и въ тѣсной связи съ нимъ существуетъ механической заводъ съ паровымъ двигателемъ, хорошо оборудованный и исполняющій многочисленныя частныя заказы. На этомъ заводѣ, ученики старшихъ классовъ, прошедшіе учебныя программы мастерства, работаютъ подъ руководствомъ своихъ профессоровъ и подъ ближайшимъ наблюденіемъ механика завода.

*Рижское Политехническое училище.* Открыто въ 1866 году и содержится на средства Рижскаго биржеваго комитета. Имѣтъ 4-хъ лѣтній курсъ наукъ. Организовано по образцу высшихъ техническихъ школъ въ Германіи и имѣетъ нѣсколько отдѣленій, по специальностямъ, изъ которыхъ инженерное и инженеръ-механическое даютъ, по преимуществу, техникумъ для желѣзныхъ дорогъ Прибалтійскаго и Привислянскаго районовъ.

*Другія высшія учебныя заведенія.* Вышеприведенныя краткія разсужденія о высшихъ техническихъ заведеніяхъ, дающихъ въ совокупности до 100 высшихъ техникумовъ и инженеровъ въ годъ, способныхъ къ знанію соответственныхъ должностей на желѣ-

нихъ дорогахъ, достаточно убѣждаютъ въ обезпеченности нашей желѣзнодорожной сѣти высшими техниками.

Кромѣ означенныхъ заведеній, доставляютъ кандидатовъ на техническія и административныя должности по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ также Николаевская инженерная академія, Институтъ гражданскихъ инженеровъ и, въ незначительномъ числѣ, Горный Институтъ. Университеты также даютъ нашимъ желѣзнымъ дорогамъ довольно большое число высшихъ служащихъ, а именно, по службѣ движенія, въ желѣзнодорожныхъ управленіяхъ и на должностяхъ юрисконсультовъ.

*Примѣчаніе.* Въ сочѣтѣ шимъ повелѣніемъ 28 февраля 1892 года, Министру путей сообщенія предоставлено право присвоивать званіе инженера путей сообщенія состоящимъ на службѣ по вѣдомству Министерства путей сообщенія техникамъ, окончившимъ курсъ въ высшихъ учебныхъ заведеніяхъ и пріобрѣтшихъ право производства строительныхъ работъ.

Въ послѣднее время, кромѣ того, основаны *Политехническая (высшая) учебная заведенія въ Варшавѣ и Кіевѣ и Технологическій институтъ въ Томскѣ.*

*Б. Среднія техническія учебныя заведенія.* Наши высшія техническія учебныя заведенія готовятъ въ настоящее время достаточное число инженеровъ комм. замѣщаются высшія техническія должности какъ при постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, такъ и при ихъ эксплуатациіи. Техническія желѣзнодорожныя училища съ каждымъ годомъ увеличиваютъ число второстепенныхъ техниковъ-мастеровъ по различнымъ специальностямъ желѣзнодорожнаго дѣла, и можно надѣяться, что въ очень недалекомъ будущемъ всѣ должности низшихъ техниковъ желѣзнодорожной службы можно уже будетъ замѣщать окончившими курсъ въ этихъ учебныхъ заведеніяхъ. Но означенными двумя категоріями желѣзнодорожныхъ техниковъ еще не исчерпываются всѣ виды необходимыхъ для желѣзныхъ дорогъ работниковъ. Знанія и умѣнія инженера слѣшкомъ отличаются отъ знаній и умѣній нашего техника, разстояніе между ихъ положеніями на службѣ и на постройкѣ слѣшкомъ значительно. Хотя наиболѣе способные изъ питомцевъ техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ въ настоящее время и занимаютъ мѣста начальниковъ депо, ихъ помощниковъ, помощниковъ начальниковъ дистанцій, а равно при сооруженіи желѣзныхъ дорогъ, но, очевидно, что образованіе и подготовка этихъ лицъ не вполне соответствуетъ такому служебному положенію. Правда, на мѣста ближайшихъ помощниковъ строителей, начальниковъ оборотныхъ депо, помощниковъ начальниковъ коренныхъ депо и т. д. охотно идутъ молодые инженеры, но эти послѣдніе еще не

имѣютъ достаточной опытности, смотрятъ на такое служебное положеніе, какъ на переходную ступень къ высшимъ, болѣе самостоятельнымъ должностямъ и остаются на нихъ недолго. А между тѣмъ, именно отъ этихъ помощниковъ инженеровъ, непосредственныхъ производителей строительныхъ работъ, ближайшихъ завѣдывающихъ и механизмами, и сооружениями на дорогѣ, необходимо требовать опытности, знанія дѣла и привычки къ нему.

Въ виду этого въ Министерствѣ путей сообщенія въ концѣ восьмидесятихъ годовъ былъ поднятъ вопросъ объ учрежденіи особаго института техниковъ путей сообщенія, которымъ было бы предоставлено и право производства строительныхъ работъ на путяхъ сообщенія.

Такиа лица, не имѣя ни правъ, ни данныхъ для быстрого и значительнаго повышенія по службѣ, представить прочный и надежный элементъ на мѣстахъ ближайшихъ помощниковъ инженеровъ и своимъ знаніемъ дѣла, привычкой къ нему и опытностью вносить въ строительную и эксплуатационную технику, именно то, чего теперь недостаетъ у насъ.

8 февраля 1888 года состоялось утвержденіе въ законодательномъ порядкѣ положенія о такихъ техникахъ.

На основаніи этого положенія, въ званіи техника путей сообщенія утверждаются лица, выдержавшія особо установленный экзаменъ въ званіи строительной техники—при Институтѣ Императора Александра I, или при правленіи одного изъ округовъ путей сообщенія.

Къ экзамену на званіе техника допускаются лица, окончившіе полный курсъ гимназій, реальнаго училища или иного среднего учебнаго заведенія и представившіе удостовѣреніе отъ инженера, что они не менѣе одного года занимались строительною практикою, съемою и нивелировкой.

Испытаніе производится по слѣдующимъ предметамъ: а) черченію инженерному, архитектурному и ситуационному, б) нижней геодезіи и производству изысканій, в) элементарной механикѣ, г) архитектурѣ и строительному искусству, д) элементарнымъ свѣдѣніямъ изъ практической и строительной механики и е) составленію смѣтъ и техническихъ отчетовъ по правиламъ, принятымъ въ Министерствѣ путей сообщенія. Программы испытаній составляются Институтомъ инженеровъ путей сообщенія и утверждаются Министромъ.

*В. Низшія техническія учебныя заведенія—желѣзнодорожныя училища.* Техническія желѣзнодорожныя училища суть учебныя заведенія совершенно новаго, своеобразнаго типа, существующаго только у насъ въ Россіи. Возникновеніе этого рода училищъ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ объясняется обстоятельствами, имѣющими близкое отношеніе къ исторіи развитія нашей желѣзнодорожной сѣти.

В эпоху наиболее успешной постройки новых железнодорожных путей, открывавшаяся для общественного пользования русская желѣзная дорога чувствовала сильный недостаток въ опытныхъ и знающихъ свое дѣло машинистахъ, дорожныхъ мастерахъ и другихъ второстепенныхъ техникахъ железнодорожной службы. Въ Россіи до того времени не было никакихъ училищъ и никакихъ вообще учреждений, въ которыхъ бы могли подготовляться такіе техники. По этому перваго обращались къ иностраннымъ техникамъ, незнакомымъ ни съ нашею жизнью, ни съ нашимъ языкомъ, а иногда и съ климатомъ, и неудобнымъ для насъ во многихъ отношеніяхъ. Да и такіе техники шли къ намъ неохотно. Чаще-же приходилось брать еле-грамотныхъ русскихъ ремесленниковъ, немѣющихся никакого понятія ни о паровой машинѣ, ни о железнодорожныхъ сооруженияхъ, и изъ этихъ лицъ подготавливать технику железнодорожной службы низшихъ ранговъ. А между тѣмъ отъ способности, умѣнья и знанія такихъ лицъ, отъ ихъ бдительности и заботливости, главнымъ образомъ, зависитъ какъ исправное состояніе пути и сооружений, подвижного состава и тяги, такъ и правильность и безопасность передвиженія грузовъ и пассажировъ по рельсовымъ путямъ.

Въ виду этого, естественно, должна была явиться мысль о созданіи какихъ либо учреждений, въ которыхъ могли бы подготавливаться техники, способные заполнить столь значительный недостатокъ въ железнодорожной администраціи. Такая мысль и была высказана въ 1868 году на торжествѣ, открытіи Орловско-Витебской желѣзной дороги, инженеромъ, генералъ-лейтенантомъ барономъ А. И. Дельвигомъ о желательности учрежденія специальныхъ училищъ для подготовленія низшихъ техникувъ железнодорожной службы, недостатокъ которыхъ составляетъ одинъ изъ наиболее сильныхъ тормазовъ къ правильному устройству этой службы на нашихъ дорогахъ.

Заслуга перваго осуществленія этой мысли всецѣло принадлежитъ извѣстному строителю желѣзныхъ дорогъ С. С. Полликову, который въ 1869 году, на свои средства, устроилъ при Елецкихъ мастерскихъ Орловско-Грязской желѣзной дороги первое такое училище, подъ названіемъ: «Александровскаго ремесленнаго училища».

Всего съ 1869 по 1899 г. открыто было 38 техническихъ железнодорожныхъ училищъ, изъ коихъ, по недостатку средствъ, въ разное время закрыто 6 училищъ (Нижегородское, Мало-Витерское, С.-Петербургское, Александровско-заповедное, Либавское и Козловское). Училища же Ольвиопольское (Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ) и Люблинское переведены—первое въ Кіевъ, а второе въ Холмъ.

Въ настоящее время (1899 г.) техническихъ железнодорожныхъ училищъ на нашей сѣти выдѣется всего 32 съ 2490 учениками.

Вѣтъ техническія железнодорожныя училища, на основаніи закона 1869 г., опредѣляющаго общій порядокъ открытія техническихъ и ремесленныхъ училищъ на желѣзныхъ дорогахъ, подчинены вѣдомству Министерства путей сообщенія, которому предложено и утвержденіе уставовъ этихъ учебныхъ заведеній.

*Училищный фондъ.* Въ ноябрѣ 1869 года отъ правленія общества Волго-донской желѣзной дороги поступило къ Министерству путей сообщенія ходатайство о дозволѣніи открыть при желѣзной дорогѣ училище на счетъ эксплуатационнаго дохода, вмѣсто случайнаго пожертвованія, а вѣздъ зачѣмъ—такое же ходатайство отъ общества Курско-харьково-азовской желѣзной дороги, но съ указаніемъ и вида, и разбѣра расхода на училище, именно, ежегоднаго отчисленія изъ эксплуатационныхъ доходовъ по 15 руб. съ каждой версты протяженія дороги.

Эти ходатайства, преимущественно послѣднее, подали неправлѣнному должностъ Министра путей сообщенія, графу Вюринскому 2-му, мысль обобщить учрежденіе железнодорожныхъ училищъ на счетъ эксплуатационныхъ средствъ дорогъ. Съ этою мыслью онъ вошелъ въ согласіе съ Министромъ финансовъ (въ 1870 году), о предоставленіи права вѣздъ железнодорожнымъ обществамъ, пользующимся правительственною гарантіею, отчислять ежегодно изъ валоваго дохода по 15 рублей съ версты протяженія эксплуатируемыхъ путей, прежде опредѣленія чистой прибыли отъ эксплуатации, для устройства и развитія техническихъ железнодорожныхъ училищъ.

На основаніи такого согласія, неправлѣнной должностъ Министра путей сообщенія обратился ко вѣздъ правленіемъ железнодорожныхъ обществъ съ приглашеніемъ воспользоваться такими разрѣшеніемъ.

Изъ вѣздъ, существовавшихъ тогда железнодорожныхъ обществъ только четыре не воспользовались этимъ предложеніемъ, именно—общества желѣзныхъ дорогъ Риги-динабургской, Динабург-витебской, Риги-больдераской и Бресто-гравеской. Остальные выразили согласіе на упомянутое отчисленіе въ формѣ постановленій общихъ собраній акціонеровъ, а нѣкоторые приступили и къ производству самыхъ отчисленій. Несогласіе названныхъ четырехъ обществъ можетъ быть объяснено существованіемъ, уже въ то время, Рижскаго Политехническаго училища, о которомъ сказано выше.

Съ этого времени было принято за правило, при утвержденіи новыхъ уставовъ железнодорожныхъ обществъ или измѣненій существующихъ, включать въ уставъ обязательство отчисленія

15 рублей поверстного сбора на технических железнодорожных училищах.

Въ 1871 году Министръ финансовъ изъявилъ согласіе на провозводство такого же сбора съ правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Такимъ образомъ созданъ опредѣленный и вполне надежный источникъ для развитія и упроченія техническихъ железнодорожныхъ училищъ.

7-го апрѣля 1886 года удостоилось Высочайшаго одобренія мнѣніе Государственного Совѣта:

- а) о передачѣ въ непосредственное вѣдѣніе Министерства путей сообщенія всѣхъ техническихъ железнодорожныхъ училищъ, устроенныхъ и содержимыхъ на средства 15-ти р. поверстного сбора железнодорожными обществами, кои пользовались правительственною гарантіею;
- б) о передачѣ всего имущества училищъ означенныхъ обществъ, неразходованныхъ остатковъ 15-ти р. сбора съ эксплуатируемыхъ ими желѣзныхъ дорогъ, а равно и всѣхъ текущихъ и будущихъ поступленій этого сбора—въ училищный фондъ, составляющій спеціальныя средства Министерства путей сообщенія.

Вмѣстѣ съ этимъ удостоилось Высочайшаго утвержденія Положеніе и штатъ техническихъ железнодорожныхъ училищъ и штаты учебнаго отдѣла и инспекціи.

Согласно новому положенію о техническихъ железнодорожныхъ училищахъ:

- а) назначеніе училищъ осталось тоже, какое и было, именно: подготовка второстепенныхъ техникумовъ железнодорожной службы, преимущественно изъ дѣтей железнодорожныхъ служащихъ;
- б) прѣимный возрастъ: отъ 14 до 18 лѣтъ, а образовательный цензъ—окончаніе полнаго курса уѣздныхъ, городскихъ 2-хъ и 3-хъ классовыхъ училищъ Министерства Народнаго Просвѣщенія, 2-хъ классовыхъ сельскихъ и церковно-приходскихъ школъ; прѣемъ допускается только въ 1 классъ;
- в) курсъ ученія 5-ти-лѣтній, изъ нихъ 3 года класснаго ученія въ училищѣ, а остальные 2 на железнодорожной практикѣ;
- г) предметы преподаванія: Законъ Божій, первоначальная математика съ основаніями практическаго счетоводства и съ землемѣріемъ, общія понятія физики и практическія свѣдѣнія изъ телеграфіи, краткій курсъ общей и прикладной механики, краткій курсъ обработки металловъ и дерева, начальныя практическія свѣдѣнія по строительному искусству, практика железнодорожнаго дѣла, черченіе начальное и спеціальное, отъ руки и помощію инструментовъ, а также чи-

стоисаніе; ремесла: слесарное, кузнечное и столярное; гимнастика и пѣніе;

- д) по окончаніи курса класснаго ученія, ученики получаютъ установленныя о томъ свидѣтельства, а окончившимъ 2-лѣтнюю практику и получившимъ удовлетворительные отзывы железнодорожнаго начальства, взаимѣ свидѣтельствъ, выдаются аттестаты;
- е) попеченіе о благоустройствѣ училищъ въ хозяйственномъ отношеніи возложено на попечителя, избираемаго правленіемъ железнодорожныхъ обществъ и утверждаемаго на 3 года Министромъ путей сообщенія; на попечителя же возложена забота объ оканчивающихъ курсъ практикантахъ: о распредѣленіи ихъ на мѣста и занятія железнодорожной службы и наблюденіи за ихъ занятіями попечителю представлено входить съ представленіями въ Учебный Отдѣлъ по вопросамъ, касающимся училищъ;
- ж) непосредственное управленіе училищами ввѣрено начальникамъ, которымъ предоставлено и избраніе преподавателей и другихъ служащихъ (утверждаемыхъ въ должностяхъ Министромъ путей сообщенія);
- з) при каждомъ училищѣ имѣются педагогическое совѣщаніе для завѣдыванія учебно-воспитательною частію и хозяйственный комитетъ для управленія хозяйствомъ училища.

Педагогическое совѣщаніе состоитъ подъ предѣлательствомъ начальника изъ преподавателей, а хозяйственный комитетъ—подъ предѣлательствомъ попечителя изъ начальника, его помощника (инспектора) и 2-хъ членовъ изъ состава преподавателей.

Всѣ техническія железнодорожныя училища, не исключая и находящихся въ завѣдываніи попечительныхъ совѣтовъ и железнодорожныхъ обществъ, подраздѣлены на два округа: сѣверо-восточный и юго-западный, изъ коихъ каждый ввѣренъ особому окружному инспектору.

Окружный инспекторъ, имѣя непосредственный, личный надзоръ за всѣми училищами ввѣреннаго ему округа наблюдаетъ за точнымъ исполненіемъ закона и всѣхъ относящихся къ училищамъ распоряженій Министерства Путей Сообщенія; онъ руководитъ подчиненными ему начальниками и направляетъ дѣятельность училищъ къ предназначенной цѣли, согласно существующимъ по сему предмету постановленіямъ Министерства Путей Сообщенія.

Общее руководство училищами вѣдомства путей сообщенія возложено на Учебный Отдѣлъ, въ которомъ сосредоточено все дѣлопроизводство по означеннымъ учрежденіямъ и которому подчинены окружные инспекторы.

При Учебномъ Отдѣлѣ состоитъ Учебный комитетъ для обуче-

дения общих вопросов, касающихся технических училищ ведомства путей сообщения.

Таким образом, законом 1886 года создана система управления училищами, сосредоточившая распорядительную власть, равно как и средства училищного фонда, в непосредственном ведении Министерства путей сообщения и его органов.

Учебный план, характер и направление преподавания подвержены при этом существенным изменениям.

Курсъ учения значительно сокращен и упрощен въ отдѣлѣ теоретическаго преподаванія, но за то расширенъ въ отдѣлѣ практическихъ упражненій и работъ.

Общее число часовъ, назначенныхъ на классныя занятія, уравновѣшено съ числомъ часовъ, определенныхъ на практическя занятія и работы въ мастерскихъ.

Учебному курсу приданъ характеръ исключительно спеціальнаго, причемъ изъ общеобразовательныхъ предметовъ оставлены только Законъ Божій; алгебра и тригонометрія (преподававшіяся въ нѣкоторыхъ училищахъ) исключены изъ состава курса; арифметика преподается въ формѣ искусства вычисленій; геометрія—въ практическомъ изложеніи и упражненіяхъ въ рѣшеніи задачъ; физика, общія и прикладная механика проходятся только въ главнѣйшихъ началахъ и въ формѣ описательной и наглядной; технология замѣнена краткими свѣдѣніями объ обработкѣ металловъ и дерева, а строительное искусство проходится въ видѣ краткаго курса практическихъ свѣдѣній по этому предмету; желѣзнодорожное дѣло, паровозная механика и черчение преподаются въ училищахъ съ наибольшею обстоятельностью, но также въ формѣ наглядно описательной и безъ теоретическихъ выкладокъ и доказательствъ.

Главное вниманіе въ преподаваніи спеціальныхъ предметовъ обращено на то, чтобы ученики ясно представляли себѣ изучаемые механизмы и сооруженія и приобретали знаніе приемовъ обращенія съ ними, ухода за ними, управленія ими; съ этою цѣлію училищамъ дава была возможность обзавестись необходимыми наглядными пособиями: моделями, чертежами, стѣнными рисунками и таблицами. Благодаря участію желѣзнодорожной администраціи къ училищамъ, послѣднимъ предоставлено въ пользованіе по полному набору главнѣйшихъ частей паровозной машины (изъ запасныхъ).

По всемъ предметамъ класснаго преподаванія изданы подробныя программы и приняты мѣры къ составленію и изданію учебниковъ по спеціальнымъ предметамъ. До востанова времени уже изданы Министерствомъ печатныя учебныя руководствя по механикѣ общей, прикладной и паровозной; по стропильному искусству и желѣзнодорожному дѣлу и по обработкѣ дерева.

Въ видѣ наилучшей постановки преподаванія мастерства,

училищныя мастерскія были приспособлены и оборудованы, а гдѣ оказалось необходимымъ, перестроены и расширены.

Для общаго руководства дѣломъ преподаванія мастерствъ въ желѣзнодорожныхъ училищахъ приглашены особые инструкторы, практически знакомыя съ дѣломъ и обладающія опытностію въ преподаваніи ремесла.

Установлены учебныя программы преподаванія мастерствъ, по которымъ учащіеся на упражненіяхъ въ обработкѣ кусковъ дерева и металла, при постепенно усложняющихся условіяхъ работы и требованіяхъ точности и чистоты отдѣлки, знакомятся съ употребленіемъ инструментовъ и всеми важнѣйшими приемами работы.

Обученіе столярному и кузнечному мастерствамъ ограничивается этой учебной программой; по слесарному же мастерству ученики (III-го класса) занимаются слесарно-сборочными работами, на которыхъ знакомятся съ приемами расчерчиванія, пригонки, притирки и сборки частей паровозной машины и другихъ механизмовъ.

Уроки по предметамъ класснаго учения распределяются между штатными преподавателями, а преподаваніе мастерствъ возложено на завѣдывающаго учебными мастерскими и его помощника. Преподаватели избираются изъ инженеровъ или лицъ получившихъ высшее техническое или математическое образованіе. Во всякомъ училищѣ имѣется, по крайней мѣрѣ, одинъ преподаватель инженеръ, которому и поручается преподаваніе техническихъ предметовъ. Завѣдывающій мастерскими и его помощникъ избираются изъ лицъ высшаго или средняго техническаго образованія, хорошо практически изучившихъ мастерства и знакомыхъ съ установленною учебною программой этого предмета.

Воспитательное направленіе учениковъ поставлено въ соответствии съ требованіями той службы, которую придется нести на желѣзныхъ дорогахъ пилотамъ училищъ.

Ученики сами убираютъ классныя комнаты и мастерскія, принимаютъ участіе въ работахъ по уборкѣ и содержанію въ чистотѣ двора, и насколько позволяетъ время и въ ремонтѣ помѣщеній и инвентаря; ихъ стараются приучить не бояться никакого труда, даже чернаго и пачкотливаго. Особенное вниманіе обращается на приученіе учащихся къ дисциплинѣ, которая въ желѣзнодорожныхъ училищахъ поставлена также сильно и строго, какъ въ военно-учебныхъ заведеніяхъ. Для учениковъ установлена форменная одежда военного покроя, а къ ближайшему надзору за учениками привлечены военные офицеры (изъ отставныхъ или запасныхъ), обучающіе строю и гимнастикѣ.

При многихъ техническихъ желѣзнодорожныхъ училищахъ имѣются общежитія, въ которыхъ пользуются содержаніемъ и помѣще-

нием около 500 воспитанников. Общежитія эти содержатся управлениями желѣзных дорогъ или частными попечительствами.

*Г. Школы общеобразовательныя.* Для общаго образования дѣтей желѣзнодорожныхъ служащихъ на нашей сѣти существуютъ при станціяхъ училища, содержимыя на средства дорогъ, состоящія въ вѣдомствѣ Министерства народнаго просвѣщенія и именные *привокзальными*.

Почти все эти школы устроены по типамъ, установленнымъ для одноклассныхъ и двухклассныхъ сельскихъ училищъ Министерства народнаго просвѣщенія, и подчинены надзору мѣстной учебной инспекціи.

Есть однако же между этими училищами и церковно-приходскія, подчиненныя духовному началу.

Во всѣхъ этихъ училищахъ подготавливается значительный и наиболее желательный контингентъ учащихся въ техническихъ желѣзнодорожныхъ училищахъ.

Къ этому разряду школъ слѣдуетъ отнести имѣющіеся при нѣкоторыхъ желѣзнодорожныхъ училищахъ приготовительные классы для дѣтей желѣзнодорожныхъ служащихъ, устроенные на средства частныхъ попечительствъ. Другъ изъ такихъ попечительствъ выдаются пособія, на содержаніе ихъ классовъ, изъ свободныхъ остатковъ училищнаго фонда.

Вообще число привокзальныхъ школъ на желѣзныхъ дорогахъ еще только приводится въ извѣстность.

**Б. Современное положеніе вопроса заграничей.** Вспомогательныя учрежденія обнимаютъ собою, какъ пенсіонныя и вспомогательныя кассы, такъ и другія учрежденія организованнаго средства улучшенія матеріальнаго и нравственнаго положенія служащихъ (работіе дома, магазины, потребительныя товарищества, учебныя заведенія и т. п.).

**Г. Пенсіонныя и вспомогательныя кассы** существуютъ во всѣхъ странахъ, не только на казенныхъ, но и на частныхъ дорогахъ, причемъ служащіе казенныхъ дорогъ, состояще на государственной службѣ, суть участники государственныхъ пенсіонныхъ кассъ на общемъ основаніи для всѣхъ гражданскихъ чиновниковъ, напримѣръ: въ *Пруссіи, Бадени, Баваріи, Саксоніи, Бельгіи* и др.

Пенсіонныя кассы учреждаются лишь въ болѣе исключительныхъ случаяхъ посредствомъ взносов однихъ только служащихъ, болѣе же частью самыя Управленія дѣлаютъ постоянныя взносы въ опредѣленномъ размѣрѣ и во всякомъ случаѣ

оказываютъ этимъ кассамъ вспомошествованіе въ видѣ гарантіи на случай недостаточности ихъ собственныхъ доходовъ.

Финансовое участіе жел. дор. администрацій въ пенсіонныхъ кассахъ, говоритъ Röhl, не можетъ быть рассматриваемо исключительно съ точки зрѣнія благотворительности. Оно вытекаетъ изъ моральной (а иногда и формальной) обязанности жел. дор. предпріятій обезпечивать будущность лицъ, посвятившихъ свою жизнь жел. дор. дѣлу, а затѣмъ и изъ интереса самихъ предпринимателей вслѣдствіе того, что подобныя учрежденія возвышаютъ *сознаніе солидарности служащихъ и хозяевъ, ограничиваютъ коичевой элементъ жел. дорожной службы и даютъ администраціи возможность увольнять служащихъ съ пенсіей, независимо отъ неспособности ихъ къ труду и измѣщенія, но и по другимъ служебнымъ соображеніямъ.*

Въ связи съ финансовымъ участіемъ жел. дор. предпринимателей въ пенсіонныхъ кассахъ, администрація этихъ дорогъ сохраняетъ за собою значительное вліяніе на администраціи кассъ. Въ тоже время пенсіонныя кассы являются самостоятельными субъектами права, приобретающими права и входящими въ обязательства отъ собственного имени.

Операциі пенсіонныхъ кассъ жел. дорогъ отличаются существенно отъ обыкновенныхъ видовъ страхованія участниковъ отъ неспособности къ труду и отъ старости.

Въ то время, какъ при послѣднихъ страхованіе зависитъ отъ возраста поступленія на службу и отъ размѣра взносовъ и слѣдовательно, отъ возраста, съ котораго должно начаться получение ренты—пенсіонныя кассы жел. дорогъ общають выдачу пенсій независимо отъ возраста поступленія участниковъ на службу, въ зависимости лишь отъ числа лѣтъ службы и отъ жалованья или заработной платы, которую участники получали ко времени наступленія неспособности къ труду.

Пенсіонныя кассы уплачиваютъ опредѣленныя, такимъ образомъ, пенсіи лицамъ не утратившимъ еще способности къ труду въ случаѣ увольненія ихъ по административному распоряженію и въ отличіе отъ общихъ пенсіонныхъ кассъ, выплачиваютъ пенсіи вдовамъ и сиротамъ, безъ соотвѣствующихъ взносовъ участниковъ специально по этому предмету.

Въ виду этихъ повышенныхъ обязательствъ жел. дорожныхъ пенсіонныхъ кассъ, существующіе взносы участникамъ, установленные безъ достаточныхъ статистическихъ данныхъ, оказываются почти вездѣ — недостаточными.

Недостатки существующихъ пенсіонныхъ кассъ обратили на себя серьезное вниманіе специалистовъ лишь въ 60-тыхъ годахъ и только въ 1868 году союзъ германскихъ жел. дор. управленій организовалъ необходимыя статистическія изслѣдованія, которыя продолжаются до сихъ поръ и послужили образцомъ и для статистики личнаго состава, организованной управленіемъ дѣлами пенсіонныхъ кассъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Когда сознаніе недостаточности обезпеченія существующихъ пенсіонныхъ кассъ проникло въ сферы, руководящія существующими кассами, то нѣкоторыя управленія приняли къ сознанію въ необходимости значительнаго увеличенія существующихъ взносовъ участниковъ, такъ напр., французская *Средиземная дорога* съ 10 до 14% содержанія служащихъ. То же самое произошло въ *Австріи* и *Швейцаріи*.

На математическихъ основахъ организации уже нынѣ многія пенсіонныя кассы, такъ напр. на *французскихъ Западной и Сѣверной дорогахъ*. Размѣры пенсій зависятъ отъ размѣра взносовъ и различны въ зависимости отъ того переходятъ ли капиталъ къ наследникамъ или нѣтъ (*capital reserve ou aliéné*). Нѣчто подобное существуетъ на *Орланской дорогѣ*. Этотъ же самый принципъ положенъ въ основаніе организаціи *русскихъ пенсіонныхъ кассъ*.

Жоржъ де-Лавелэ, въ докладѣ представленномъ имъ IV сесіи Конгресса, говоритъ по этому вопросу слѣдующее:

*«Учрежденіе пенсіонныхъ кассъ составляетъ для администраціи нравственную обязанность и средство вознагражденія добрыхъ и лояльныхъ услугъ, оказанныхъ ей служащими.»*

Обязанность эта не идетъ далѣе заботы обезпечить служащимъ, въ моментъ оставленія ими службы, пожизненную пенсію, отчасти переносимую на ихъ вдовъ и сиротъ.

*Нравственная обязанность администраціи заключается въ себѣ такимъ образомъ, обязательство уплачивать, что бы*

*ни случилось, обещанную пожизненную ренту, а стсюда необходимо заключить, что сравнительно неважно, насколько великъ взносъ самого служащаго. Необходимо лишь, чтобы служащій участвовалъ ежегодными взносами въ томъ, что сдѣлано въ его пользу и въ то же время, участвуя въ извѣстныхъ предѣлахъ въ управленіи кассою, онъ отдавалъ себѣ отчетъ въ жертвахъ, вызываемыхъ обязательствами пенсіонныхъ кассъ.*

Такъ какъ *пенсія* имѣетъ главнымъ образомъ цѣлью *вознаградить полученные услуги, то по мнѣнію докладчика нѣтъ никакой надобности, чтобы существовало определенное соотношеніе между размѣромъ пенсій и суммами, внесенными служащими въ кассу за время ихъ службы.*

Однимъ словомъ *организация пенсіонныхъ кассъ не имѣетъ ничего общаго съ комбинаціями страховыхъ обществъ и сферическихъ кассъ*. Определенная, такимъ образомъ, пенсіонныя кассы суть учрежденія прямого *патронажа*.

Г. Оляпъ (Olin), излагая соображенія отсутствующаго г. Де-Лавелэ, указавъ, прежде всего, на опасенія, которыя вызываются дефицитностью существующихъ пенсіонныхъ кассъ. Эти опасенія уже вызвали въ нѣкоторыхъ администраціяхъ значительное увеличеніе ежегодныхъ взносовъ въ пенсіонныя кассы и система, которую нынѣ желаютъ осуществить, приближается какъ разъ весьма чувствительно, къ системѣ страхованія капиталовъ. Какъ примѣръ, онъ привелъ правила національной сберегательной и пенсіонной кассы Бельгіи, которая комбинируетъ обѣ системы, ибо предоставляетъ служащимъ пожизненную ренту, а ихъ наследникамъ капиталъ.

Г. Леонъ Сэ (Say), поддерживая соображенія де-Лавелэ и возражая докладчику, заявилъ себя *противникомъ всякихъ кассъ вообще*; онъ предвидитъ колоссальное скопленіе капиталовъ, употребленіе которыхъ въ дѣло представитъ затрудненіе, а потому *предлагаетъ не образовывать никакого резерва, но разсматривать пенсію и пособія, какъ бремя*

эксплоатации. Это заявление подтверждалось г.г. Карлье (Carlier) и Ноблэромъ (Noblemaire). Г. Гверейра (Guariga) желалъ бы отдѣленія пенсіонныхъ кассъ, отъ вспомогательныхъ кассъ, признавая участие въ первыхъ обязательнымъ, а во вторыхъ — факультативнымъ. К. И. Рудницкій находилъ, что вопросъ объ ответственности администраціи входить въ область гражданского права, а потому не долженъ быть предрѣшаемъ Конгрессомъ. Наконецъ, г. Барабанъ (Barabant) рекомендовалъ осторожность въ редакціи резолюціи Конгресса, дабы не возбуждать тревоги среди желѣзнодорожныхъ служащихъ.

Въ заключеніе Конгрессъ принялъ слѣдующую резолюцію: «Изъ дебатовъ видно, что признается нравственная обязанность администраціи желѣзныхъ дорогъ обезпечить, въ предѣлахъ возможности, судьбу своихъ бывшихъ служащихъ и послѣ ихъ смерти — семействъ служащихъ.

Эта цѣль можетъ быть достигнута различными путями:

1. Или, какъ это дѣлается чаще всего, посредствомъ учрежденія пенсіонныхъ и вспомогательныхъ кассъ, въ которыхъ накаплиются капиталы, необходимые для выполненія принятыхъ обязательствъ,

2. Или путемъ различныхъ комбинацій страхованія, въ которомъ участвуютъ стороннія учрежденія, получающія взносы служащихъ и администраціи въ видѣ личныхъ вкладовъ по счетамъ участниковъ, при чемъ страховая премія можетъ быть дополнена щедротами администраціи подъ разными формами,

3. Или иными путями.

Эта послѣдняя тенденція (2) подтверждаемая новѣйшими фактами, повидимому, принимается благосклоннѣе заинтересованными сторонами и составляетъ предметъ будущихъ изысканій.

Наконецъ, Конгрессъ выражаетъ пожеланіе, чтобы управленіями дорогъ были собраны къ слѣдующей сессіи статистическія данныя, касающіяся движенія служащихъ (прибыли, убыты, смертности) въ разныхъ странахъ».

II. Рабочіе дома. Ограничиваемся резолюціей Конгресса по вопросу XXI—III сессіи и III плана: «Собраніе, признавая интересъ для общества и администраціи желѣзныхъ до-

рогъ, чтобы помѣщеніе служащихъ отвѣчало требованіямъ гигиены и дешевизны, однако не рекомендуетъ системы покупокъ служащими въ разсрочку домовъ, построенныхъ обществами, или при ихъ содѣйствіи, такъ какъ многіе представители дорогъ полагаютъ, что система эта, хотя полезная съ общей точки зрѣнія, затруднительна для желѣзнодорожной промышленности, въ виду необходимости перемѣненія агентовъ по мѣрѣ надобности».

*Примѣчаніе.* Довольно тѣсную связь съ этимъ вопросомъ имѣетъ идея Н. С. Островскаго утилизовать пенсіонный капиталъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ на постройку зданій съ квартирами и отдавать послѣднія служащимъ и рабочимъ по такой цѣвѣ, чтобы затраченный капиталъ принесъ чистаго дохода 5%, прибавивъ къ этому заветный процентъ на ремонтъ и погашеніе капитала. См. Записку А. А. Радига «Улучшеніе быта желѣзнодорожныхъ служащихъ и рабочихъ безъ расходовъ со стороны казны» (1898 г.) нашедшую крайне одностороннюю оцѣнку въ одномъ періодическомъ изданіи, поставившемъ себя цѣлью выискиванія и огражденіе интересовъ служащихъ.

III. Магазины. Резолюція Конгресса по III сессіи, вопросъ XXI т. III: «Собраніе признало важность учрежденія ж. дор. обществами магазиновъ, предлагающихъ служащимъ предметы потребленія, одежду и т. п. по оптовымъ цѣнамъ.

Собраніе думаетъ однако, что эти учрежденія по самому своему свойству не могутъ продавать товары иначе какъ по цѣнамъ заготовленія, а потому неспособны осуществить прибыль, наподобіе потребительныхъ товариществъ, которыя могутъ служить также цѣлямъ предусмотрительности.

Собраніе присовокупляетъ, что потребительныя товарищества, даже въ тѣхъ случаяхъ, когда они не могутъ доставлять своимъ членамъ товары по низкимъ цѣнамъ магазиновъ, все таки пріучали бы служащихъ расчитывать, по возможности, больше на самихъ себя, возбуждая, въ собственныхъ ихъ интересахъ, ихъ личную инициативу».

IV. Потребительныя товарищества. Резолюція Конгресса по вопросу XXI—III сессіи т. III: «Собраніе полагаетъ, что въ интересахъ общества и администраціи способствовать учрежденію и развитію потребительныхъ обществъ. Съ цѣлью пропагандированія идей бережливости и предусмотрительности слѣдуетъ поощрять потребительныя товарищества къ

продажѣ своимъ членамъ продуктовъ по цѣнамъ высшимъ собственнаго заготовленія, въ видахъ образованія прибыли въ пользу каждаго участника и при условіи обращенія этой прибыли на дѣла предусмотрительности: сберегательныя и пен-сионныя кассы, страхованіе жизни и пр.

Конгрессъ допускаетъ, что въ тѣхъ случаяхъ, когда индивидуальная инициатива не можетъ почему либо проявляться свободно, магазины и другія подобныя учрежденія должны быть рекомендуемы подъ тѣмъ условіемъ, чтобы участіе въ нихъ ни для кого не было обязательно и чтобы всѣ мѣры направились къ тому, чтобы устранить опеку и всякое прямое вмѣшательство въ дѣла служащихъ со стороны администраціи желѣзныхъ дорогъ.

Наконецъ докладчикъ по вопросу XXXV—VI Сессіи международнаго конгресса *Лембергъ*, по вопросу о магазинахъ и потребительныхъ товариществахъ, пришелъ къ слѣдующимъ выводамъ:

1. Магазины и потребительныя товарищества суть учрежденія прямого патроната которыя не должны быть разсматриваемы какъ коммерческія предпріятія, потому что путемъ оптовой покупки и розничной продажи продуктовъ они не преслѣдуютъ и не реализуютъ никакой прибыли.

2. Та и другая система способна дать на практикѣ одинаковыя выгоды служащимъ въ зависимости отъ условій времени и мѣста, протяженія и конфигураціи сѣти, законодательства и обычаевъ страны. Но съ точки зрѣнія социальнаго прогресса магазины и потребительныя товарищества, которыя распределяютъ ежегодную прибыль деньгами, должны пользоваться преимущественнымъ покровительствомъ, гдѣ это только возможно, такъ какъ они способствуютъ распространенію и развитію идей бережливости.

3. Всѣ мѣры, принятія нынѣ администраціями желѣзныхъ дорогъ въ видахъ поощренія образованія и дѣйствія магазиновъ и потребительныхъ товариществъ, воплѣтъ законы и нѣтъ основанія къ ихъ ограниченію такъ какъ прямыя или косвенныя пособія которыя могутъ быть имъ оказываемы дорогами суть ничто иное какъ награды или дополнительныя вознагражденія производимыя хозяевами служащимъ.

4. Въ высшей степени желательно чтобы магазины и потребительныя товарищества, сохранили свой характеръ вспомогательныхъ учреждений, умножались и развивались въ интересахъ желѣзныхъ дорогъ и ихъ служащихъ, столь достойныхъ заботливости и поощренія со стороны начальствующихъ лицъ.

V. Учебныя заведенія. «Желѣзнодорожныя учебныя заведенія, говоритъ Röll, служатъ какъ для подготовкы кандидатовъ до поступленія ихъ на службу, такъ и для дальнѣйшаго развитія этихъ лицъ, послѣ поступленія на службу.

Постоянный ростъ желѣзнодорожнаго дѣла обуславливаетъ собою все большую и большую строгость предъявляемыхъ къ желѣзнодорожнымъ служащимъ требованій, которыя могутъ быть удовлетворены полностью лишь путемъ спеціальной научной подготовкы. Само собою разумѣется, что и путемъ эмпирическаго изученія дѣла, на практикѣ, могутъ быть достигнуты прекрасныя результаты. Тѣмъ не менѣе достоверно, что приобретаемая этимъ путемъ познанія недостаточны, въ особенности для занятія высшихъ должностей, и что полное усвоеніе задачъ желѣзнодорожнаго дѣла, безъ соответствующихъ теоретическихъ свѣдѣній, немислимо.

Сознаніе это по отношенію къ желѣзнодорожной *техникѣ* вызвало еще въ болѣе раннемъ фазисѣ развитія желѣзнодорожнаго дѣла учрежденіе *высшихъ техническихъ учебныхъ заведеній*; этимъ, казалось бы, сдѣлано было все необходимое для чисто технической стороны дѣла, какъ въ отношеніи сооруженій, такъ и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, по той причинѣ что сумма требуемыхъ свѣдѣній, по господствующему до сихъ поръ мнѣнію, исчерпывается *физико-математическими науками*. Тѣмъ болѣею проблемъ должно быть признано отсутствіе соответствующихъ научныхъ свѣдѣній и данныхъ по *административной* части желѣзнодорожнаго дѣла, обнимающей собою *хозяйственныя, юридическія и политическія* элементы соответствующихъ доктринъ. Сюда относятся желѣзнодорожная *экономія* и *политика*; желѣзнодорожная *географія*, *исторія* и *статистика*, *тарифовыдннне*, *желѣзнодорожное право* и т. п. Равнымъ образомъ отсутствуютъ способы усвоенія административными служащими тѣхъ техническихъ свѣдѣній, знакомство съ кото-

рыми, въ виду тѣсной связи техники и администраціи въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, столь же необходимо для административныхъ служащихъ, какъ и знакомство съ главными элементами администраціи—для техническихъ.

Проявившіяся въ этомъ отношеніи стремленія специалистовъ, направленные къ систематическому и методическому разбѣренію соответствующихъ вопросовъ, до сихъ поръ не привели къ вполнѣ удовлетворительному рѣшенію и недостигнуто даже соглашеніе относительно основныхъ положеній. Въ то время, какъ одни стоятъ за учрежденіе *самостоятельныхъ желѣзнодорожныхъ академій*, другіе предлагаютъ учрежденіе, при существующихъ университетахъ и высшихъ техническихъ учебныхъ заведеніяхъ, *особыхъ курсовъ желѣзнодорожно дѣла*. Особенности организаціи желѣзнодорожныхъ академій и курсовъ зависятъ, конечно, главнымъ образомъ, отъ того, для какого рода слушателей они предназначаются (людей уже знакомыхъ съ практикой желѣзнодорожнаго дѣла, или незнакомыхъ), а также отъ возраста и общаго образованія этихъ лицъ.

Что касается общаго образовательнаго ценза, необходимаго для посѣщенія желѣзнодорожныхъ академій и курсовъ, то онъ опредѣляется по меньшей мѣрѣ аттестатомъ зрѣлости какъ и для слушателей лекцій въ университетахъ. Также вѣдь сомнѣнія, что для полнаго усвоенія программы соответствующихъ лекцій весьма желательно предварительное практическое (въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ) знакомство съ желѣзнодорожнымъ дѣломъ.

Желѣзнодорожныя академіи существуютъ въ *Австріи* и *Венгріи*, курсы при университетахъ въ *Пруссіи*, *Америкѣ*, *Швейцаріи* и *Франціи* (при Ecole polytechnique), желѣзнодорожныя училища въ *Австріи*, *Венгріи*, *Россіи* и *Италіи*. Чрезвычайно интересное и несомнѣнно важное практическое значеніе имѣютъ такъ называемыя Instruktionsstunden, для среднихъ и низшихъ служащихъ въ *Австріи* и *Пруссіи*, цѣль которыхъ заключается въ періодическомъ словесномъ разъясненіи соответствующимъ служащимъ всѣхъ вновь издаваемыхъ положеній, правилъ и инструкцій, ихъ ближайшимъ начальствомъ.

Для подготовки на высшія техническія и административ-

ныя должности въ *Пруссіи* читаются особыя лекціи по желѣзнодорожному праву, политической экономіи, тарифовѣдѣнію, эксплуатаціи и администраціи жел. дорогъ, въ Берлинѣ, Бреславлѣ, Боннѣ, Кельнѣ, Эльберфельдѣ; подобныя лекціи читаются также въ Вѣнѣ въ училищахъ для желѣзнодорожныхъ служащихъ».

Желѣзнодорожныя курсы, для *среднихъ* и *нишихъ* служащихъ, существуютъ также на нѣкоторыхъ *русскихъ* жел. дорогахъ, напр. на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ, Рязанско-Уральской, Полѣвскихъ и быть можетъ другихъ; свѣдѣнія объ устройствѣ такихъ курсовъ, ихъ программы и достигнутые ими результаты, къ сожалѣнію, крайне рѣдко проливаются въ печать.

Къ желѣзнодорожнымъ учебнымъ заведеніямъ принадлежатъ также *учебныя мастерскія*, т. е. школы, учреждаемыя при паровозныхъ и вагонныхъ мастерскихъ, въ видахъ подготовки мастеровыхъ подъ руководствомъ опытныхъ мастеровъ. Такія учебныя заведенія существуютъ въ *Пруссіи*, *Виртембергѣ*, *Америкѣ*, *Франціи*, *Англійи* и *Италіи*.

Въ №№ 4 и 11 за апрѣль и ноябрь 1887 г. Bulletin du congrès заключаются въ высшей степени интересныя соображенія по вопросу объ общемъ и профессиональномъ образованіи желѣзнодорожныхъ служащихъ, сущность которыхъ сводится къ слѣдующему.

Какъ во всякомъ другомъ дѣлѣ, въ желѣзнодорожномъ должно отличать три главныхъ разряда профессіи: высшій, средній и низшій. I. *Высшій классъ*, наиболѣе образованный, направляетъ и распоряжается среднимъ классомъ; II. *средній классъ* наблюдаетъ за работами и выполняетъ многочисленные детали, относящіяся къ этому предмету; наконецъ, III. *низшій классъ* выполняетъ механическій и ручной трудъ. Первый классъ представляетъ собою мыслителей и людей опыта, организаторовъ въ управляющихъ, второй классъ надсмотрщиковъ, контролеровъ и искусныхъ ремесленниковъ, наконецъ, третій классъ обыкновенныхъ (неквалифицированныхъ) рабочихъ.

Въ связи съ такой специализированной работой желѣзнодорожной службы необходимо установить нижеслѣдующія положенія:

1. Слѣдуетъ точно отдѣлять высшій классъ агентовъ отъ средняго и низшаго и имѣть для каждаго изъ этихъ классовъ систему подготовки, опредѣленную и самостоятельную.

2. Для *высшаго* класса, изъ котораго должны выбираться директора, специалисты и начальники службъ, необходимо образовывать при существующихъ университетахъ особые железнодорожные факультеты и добавлять общіе курсы железнодорожнаго дѣла къ существующимъ программамъ техническихъ факультетовъ университетовъ.

3. Служащіе на желѣзныхъ дорогахъ *средняго* класса, состоящіе изъ молодыхъ людей, начинающихъ только службу въ подчиненныхъ должностяхъ всякаго рода, въ которыхъ многіе должны занять впоследствии посты, облеченные довѣріемъ, должны бы, по окончаніи общихъ (нормальныхъ) училищъ получать краткое специальное обученіе, соответствующее роду службы, на которую они поступаютъ. Это специальное образованіе съ наибольшимъ успѣхомъ можетъ быть дано въ профессиональныхъ школахъ, устроенныхъ преимущественно въ крупныхъ железнодорожныхъ центрахъ. Программы этихъ школъ должны обнимать собою годовой нормальный курсъ, организованный соответственно каждому роду службы. Кроме того, долженъ существовать высшій годовой же курсъ, для служащихъ, желающихъ идти дальше и обладающихъ необходимыми для сего средствами и способностями.

Большая трудность заключается въ отысканіи требуемыхъ преподавателей, по крайней мѣрѣ въ настоящее время, когда нѣтъ высшихъ железнодорожныхъ курсовъ, которые, впрочемъ, едва ли могутъ вдаваться въ детали отдѣльныхъ отраслей железнодорожной службы.

Самая главная задача этихъ учебныхъ заведеній заключается въ томъ, чтобы возбуждать профессиональный интересъ и культивировать моральные элементы духа самопожертвованія, чувства долга, уваженія къ правамъ кліентовъ жел. дорогъ и къ достоинству профессіи.

Наконецъ, приводимъ резолюцію Конгресса по вопросу XXI, III сессіи. «Возобновляя пожеланія, высказанныя II сессіей, собраніе полагаетъ, что умѣстно *рекомендовать устройство специальныхъ школъ при управленіяхъ жел. дорогъ и*

*учебныхъ мастерскихъ, за исключеніемъ тѣхъ случаевъ, когда профессиональное обученіе молодыхъ людей обезпечено иными путемъ.*

Наконецъ, вопросъ о профессиональномъ образованіи железнодорожныхъ служащихъ составляетъ также предметъ вопроса XXXIV программы предстоящей VI сессіи международнаго железнодорожнаго конгресса, докладъ по которому для Франціи и Бельгіи (г. Журда) помѣщенъ въ № 2 тома XIV за февраль 1900 г. Въ этомъ докладѣ содержится нижеслѣдующій общій выводъ по слѣдующимъ тремъ главнымъ рубрикамъ. I. *Предварительное (общее) образованіе кандидатовъ для занятія железнодорожныхъ должностей.* Железнодорожныя управленія заинтересованы въ томъ, чтобы подборъ ихъ служащихъ произволился не только среди кандидатовъ настолько молодыхъ, сколько позволяетъ подлежащая занятію должность, каковыя кандидаты должны представлять собою всѣ гарантіи здоровья, поведенія и нравственности. Кандидаты эти, еще до утвержденія ихъ въ должностяхъ, должны представить удостовѣреніе въ полученіи ими общаго и профессиональнаго образованія, соответствующихъ предлагаемой должности, каковое образованіе должно быть специально расширено для агентовъ, надзирающихъ или руководящихъ мѣстною службою, причемъ общее образованіе можетъ быть удостовѣрено экзаменомъ (при отсутствіи свидѣтельств), а профессиональное, главнымъ образомъ, посредствомъ продолженія въ соответствующихъ должностяхъ (стажъ). II. *Профессиональная подготовка лицъ, состоящихъ на службѣ. Средства для поправки этой подготовки. Повышеніе по службѣ.* Железнодорожныя управленія заинтересованы въ непрерывности процесса профессиональнаго образованія служащихъ, которое должно быть приобрѣтено прохожденіемъ железнодорожной службы; удостовѣреніе въ успѣхахъ профессиональной подготовки для агентовъ, надзирающихъ за службою, должно быть установлено путемъ бесѣдъ (конференціи) съ ихъ непосредственнымъ начальствомъ, а для служащихъ въ должностяхъ, сопрягающихся съ безопасностью движенія, путемъ частныхъ разспросовъ. Повышеніе въ должностяхъ, которое составляетъ санкцію достигнутыхъ успѣховъ,

должно производиться по *выбору* (конкуренция) и по *старшинству*, причем выбор должен получать преобладающее значение для высших должностей; что касается повышения низших служащих, то такое производится лучше всего посредством особых списков (в которых старшинство — при отсутствии неблагоприятных отяготок — играет первенствующую роль). III. *Образовательный ценз служащих и рабочих.* Начальныя и профессиональныя школы. Мѣропріятія, имѣющія цѣлью обезпечить начальное и среднее образование дѣтей служащих, *если и не представляются совершенно необходимыми въ странахъ съ сильно развитымъ народнымъ образованіемъ*, заключаютъ въ себѣ доказательство доброжелательства администраціи по отношенію къ служащимъ и должны оказывать благотворное вліяніе на подборъ служащихъ. Въ то же время правильная организація обучения рабочихъ, въ особу устроенныхъ учебныхъ мастерскихъ, должна содѣйствовать профессиональной подготовкѣ служащихъ, утилизація которыхъ желательна въ должностяхъ, требующихъ специальныхъ познаній.

Къ тѣмъ же, приблизительно, выводамъ приходятъ и другіе докладчики по тому же вопросу, заявленія которыхъ представлены VI сессіи Конгресса не исключая и представителя русскихъ жел. дорогъ Н. А. Сытенко, докладъ котораго мы получили уже во время печатанія настоящаго очерка, что дало намъ возможность воспользоваться некоторыми фактическими его указаніями. Всѣ означенные труды содержатъ въ себѣ подробное описаніе означенныхъ профессиональныхъ школъ, изъ которыхъ многія могли бы служить готовыми образцами для русской желѣзнодорожной сѣти.

Заключение. Принятая на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ организація *пенсіонныхъ, сберегательныхъ и страховыхъ кассъ* представляется, повидимому, рациональною, каковымъ выводомъ, конечно, не предѣляется вопросъ о достаточности обезпеченія тѣхъ или другихъ служащихъ, составляющаго все-таки конечную цѣль этихъ институтовъ. Въ этомъ отношеніи серьезное вниманіе обращаетъ на себя бѣдственное положеніе всѣхъ старыхъ служащихъ, *трудодами которыхъ создавалось наше желѣзнодорожное дѣло.* Покойный А. А. Вы-

рубовъ, имя котораго займетъ одну изъ наиболѣе почетныхъ страницъ въ той части нашей желѣзнодорожной исторіи, которая посвящена пощеніямъ о благосостояніи служащихъ, въ докладѣ, представленномъ первому совѣтательному съѣзду русскихъ желѣзнодорожныхъ врачей, говорить по этому поводу слѣдующее:

*Казенная пенсіонная касса жел. дор. служащихъ, для лицъ, которыя сдѣлались ея участниками со дня основанія и прослужать на казенныхъ жел. дор. 20—25 лѣтъ, явится большимъ благодѣіемъ, такъ какъ пенсія ихъ увеличится какъ на счетъ ихъ личныхъ взносов, такъ и возростаніи капиталовъ кассы. Но для лицъ, поступившихъ на жел. дор. службу задолго до учрежденія казенной пенсіонной кассы и служившихъ на дорогахъ, гдѣ никакихъ кассъ не существовало, или послѣднія были учреждены недавно, казенная пенсіонная касса принесетъ немного пользы, такъ какъ собственныя поступленія на личный счетъ и казенными приплатами, производившіяся въ теченіе небольшого числа лѣтъ, составятъ ко дню оставленія службы или смерти служащаго такія ничтожныя суммы, которыя никоимъ образомъ не могутъ обезпечить существованіе служащему, потерявшему трудоспособность и обремененному семействомъ. Нужно упомянуть еще объ одномъ невыгодномъ для старыхъ служащихъ положеніи Устава о пенсіонной кассѣ жел. дор. а именно наступленіе шестидесятилѣтняго возраста; лишеніе съ этого возраста служащаго права быть участникомъ кассы, несмотрѣ на продолженіе службы (п. 24) является препятствіемъ для старыхъ служащихъ къ увеличенію суммъ на личномъ счетѣ его. Такимъ образомъ, ни выдача единовременныхъ пособій при увольненіи отъ службы въ связи съ старости и утраты трудоспособности, ни пенсія изъ казенной пенсіонной кассы жел. дорожныхъ служащихъ, не могутъ обезпечить судьбы старыхъ желѣзнодорожныхъ служащихъ.*

Учрежденное съ настоящаго года по закону 3 мая 1899 г. страхованіе жел. дор. служащихъ въ пенсіонной кассѣ жел. дор. будетъ значительнымъ коррективомъ къ тому печальному положенію, которое является результатомъ *ничтожности пенсій жел. дор. служащихъ, бывшихъ слишкомъ малое время участниками кассы.* Пенсіонная касса жел. дор. по силѣ закона 3 мая 1899 г. является въ настоящее время прочнымъ и вѣрнымъ страховымъ учрежденіемъ, расчеты котораго произведены тщательно съ точнымъ соблюденіемъ тѣхъ правилъ осторожности, которыя предписываются указаніями оп ста страхового дѣла. Обратившись къ жел. дор. страховому учрежденію предлагается возможнымъ жел. дор. служащимъ «материально обезпечить свое будущее или будущее ихъ семействъ». Благодаря большой дешевизнѣ тарифа пенсіонной кассы

(на 10—15% в среднем), большим удобствам по внесению страховых премий и некоторым льготам по полисным условиям, страхование в пенсиейной кассе жел. дор. служащих представляется для последних большим преимуществом, которые впрочем, выпадают преимущественно на долю молодых, платящих страховые премии по сравнительно низким тарифам.

Хотя тарифы страхования жизни взяты пенсиейной кассой жел. дор. служащих наименьшие, какие только может вынести страховое учреждение без ущерба для дела, но и при таких пониженных тарифах, страхование капиталов для старых служащих представляется весьма затруднительным, так как слишком значительно повышаются тарифы с увеличением возраста. Но, в виду того, что для старых служащих, отдавших железнодорожной деятельности десятки лет, а бывших участниками пенсиейных касс, благодаря недавнему учреждению их, лишь не долгое время, страхование является единственным средством для обеспечения судьбы как их самих, так и их семейств, приходится и должно прибегать к этой мере, хотя бы путем сильных ежегодных сокращений хозяйственного бюджета.

Здесь невольно возникает вопрос, кто именно виноват в несвоевременном учреждении пенсиейных и вспомогательных касс — хозяева или служащие? Ответ слишком ясен: чтобы требовать формулировки. В виду такого положения вещей по волеизъявлению думать, что будут приняты какие либо исключительные меры к обеспечению лиц — старослужащих, число которых, как показывает статистика, к тому же невелико. Самым естественным выходом являлся бы взнос хозяевами дорог, причитающихся с них взносов по пенсиейным и вспомогательным кассам, за все прослуженное время, лицами состоящими ныне на службе этих дорог.

**Потребительныя Товарищества** на русских желѣз. дорогах, на сколько известно, не набѣгли полностью недостатков, свойственных подобным же товариществам не исключительно желѣзнодорожным, главным образом вследствие пассивнаго отношенія къ дѣйствіямъ ихъ распорядительныхъ органовъ, большинства членовъ этихъ товариществъ, составленныхъ изъ низшихъ служащихъ, неспособныхъ имѣть должное наблюденіе за хозяйственною дѣятельностью избранной ими администраціи. По мнѣнію Л. Я. Бернера, высказаннаго имъ въ докладѣ Обществу для распространенія коммер-

ческихъ знаній въ 1897—1898 г., организациа этихъ товариществъ вызываетъ необходимость слѣдующихъ поправокъ:

Общества потребителей вызваны къ жизни противными нормальнаго коммерческаго дѣятельности принципами, пригнѣваемыми къ розничной торговлѣ и слишкомъ дорогимъ вознагражденіемъ за услуги посредниковъ трудомъ и капиталомъ ихъ.

Задача обществъ потребителей улучшить отпускъ продуктовъ качествомъ и количествомъ, т. е. мѣрою, вѣсомъ и т. п. и быть регуляторомъ розничной торговли.

Общества потребителей не должны преслѣдовать коммерческихъ цѣлей въ отношеніе своихъ членовъ, поэтому всѣ члены должны быть равноправны и состоять исключительно изъ потребителей.

Каждое лицо, желающее участвовать въ обществѣ, должно внести впередъ сумму, необходимую для покупки на его долю продуктовъ, тогда явится возможность изгнать изъ практики обществъ потребительныхъ кредитъ, какъ при покупкѣ, такъ и при отпускѣ продуктовъ.

Прибыли изъ отпуска продуктовъ желательны, но при распределеніи ихъ не принимается во вниманіе взносъ въ оборотный капиталъ и распределение производится исключительно только пропорціонально суммѣ забранныхъ членами продуктовъ.

Прибыль не выдается на руки членамъ, но вносится на ихъ счетъ въ сеудо-сберегательное товарищество. Поэтому каждый участникъ потребительнаго общества долженъ быть обязательно участникомъ сеудо-сберегательнаго товарищества, но участники последнихъ могутъ не состоять участниками потребительнаго общества.

Сеудо-сберегательныя товарищества снабжаютъ средствами лицъ, желающихъ участвовать въ обществахъ потребителей.

Сеуда должна носить временный характеръ и въ этомъ заключается ея отличие отъ потребительнаго кредита.

На привлеченіе взносовъ въ сеудо-сберегательныя товарищества за незначительный % больше шансовъ, чѣмъ въ обществѣ потребителей, напр. при нормальномъ уставѣ, ограничившимъ выдачу на пан не болѣе 6%, если принять во вниманіе рискъ отъ торговыхъ операцій.

Для успѣховъ обществъ техническо-коммерческаго функціи должны быть ввѣрены обязательно наемнымъ специалистамъ коммерсантамъ.

Учрежденіе обществъ потребителей возможно только въ тѣсно сплоченной, службою или другого рода занятіемъ, средѣ.

Учрежденіе обществъ потребителей въ совершенной формѣ и при наличіи всѣхъ данныхъ для успѣха, въ мѣстахъ же удаленныхъ отъ крупныхъ рынковъ, даже съ некоторыми уклоненіями отъ совершенства, въ виду громадннхъ удобствъ доставляемыхъ потребителямъ.

**Учебныя заведенія.** Профессиональное образованіе желѣзнодорожныхъ служащихъ въ Россіи, исключительно техни-

ческое (въ отличие отъ административнаго) и предѣляется существующими типами учебныхъ заведеній высшихъ, среднихъ и низшихъ.

Высшими техническими учебными заведениями, отвѣчающими въ той или другой степени потребностямъ желѣзнодорожной техники, какъ сказано выше, являются Институтъ Императорскихъ Путей Сообщенія Императора Александра I, С.-Петербургскій, Харьковскій и Томскій Технологическіе Институты, Императорское Московское техническое училище, Рижское, Варшавское и Кіевское политехническія училища и другія техническія учебныя заведения, подготовляющія инженеровъ. Всѣ эти учебныя заведения обеспечиваютъ полностью существующій спросъ на кандидатовъ для занятія высшихъ техническихъ должностей по желѣзнодорожной части.

Среднія техническія учебныя заведения, у насъ еще не существуютъ. Суррогатамъ такихъ учебныхъ заведеній является утвержденное 8 февраля 1888 г. положеніе о техникахъ путей сообщенія, званіе которыхъ достигается сдачею особыхъ экзаменовъ въ знаніи строительной техники при Институтѣ Императора Александра I. Къ экзамену на званіе техника допускаются лица, окончившія полный курсъ гимназій, реальнаго училища или иного средне-учебнаго заведения и представившія удостовѣреніе отъ инженера, что они не менѣ одного года занимались строительной практикой, съемками и нивеллированіемъ. Первоначальный опытъ примѣненія означенныхъ правилъ оказался неудачнымъ, вѣроятно, вслѣдствіе требованія слишкомъ высокаго образовательнаго ценза и, по всей вѣроятности, техниками этой категоріи наши пути сообщенія могутъ быть обеспечены только тогда, когда будетъ открыто соответствующее специальное учебное заведеніе. (Очеркъ сѣти русс. ж. дорогъ томъ II отдѣлъ IV, глава I и III).

Низшія техническія учебныя заведения представляютъ желѣзнодорожныя техническія училища, способныя поставить достаточный контингентъ низшихъ техническихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ. Но, къ сожалѣнію, значительное число лицъ, окончившихъ курсъ означенныхъ учебныхъ заведеній, вовсе не поступаютъ на желѣзнодорожную службу, вслѣдствіе малой ея

привлекательности, предпочитая ей болѣе выгодныя въ материальномъ отношеніи постороннія занятія. Современное состояніе нашей желѣзнодорожной статистики не позволяетъ пока опредѣлить, какое число мѣстъ, той или другой категоріи должностей, занято въ настоящее время бывшими питомцами техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ.

По даннымъ, приведеннымъ въ докладѣ Н. А. Сытенко VI Сессіи конгресса, общее число воспитанниковъ техническихъ жел. дор. училищъ за время съ ихъ основанія до 1899 г.—7862; изъ этого числа на жел. дорогахъ состоитъ на службѣ пути—1126, по службѣ подвижнаго состава у тяги—2957, по службѣ движенія и телеграфа—852 и по прочимъ отдѣламъ Управленія—269, всего 4709 лицъ.

Если затѣмъ мы обратимся къ вопросу о подготовкѣ желѣзнодорожныхъ служащихъ къ занятію административныхъ должностей, то должны замѣтить, что таковыя находятся либо въ рукахъ лицъ съ высшимъ техническимъ образованіемъ, либо съ однимъ лишь общимъ образованіемъ, или же лицъ безъ всякаго научнаго ценза, причемъ во всѣхъ указанныхъ случаяхъ пріобрѣтеніе необходимыхъ на практикѣ знаній, обусловлено большою случайностью и сводится къ прохожденію тѣхъ или другихъ административныхъ должностей, изученіе же различныхъ административныхъ отраслей желѣзнодорожной службы, производится сплошь и рядомъ безъ всякаго научнаго обоснованія и безъ всякой критической оцѣнки, трудность которой обусловлена къ тому же крайней скудостью соответствующей специальной литературы на русскомъ языкѣ.

Въ виду всего вышеизложеннаго, по нашему мнѣнію, существенно необходимо расширеніе программы курса желѣзнодорожной эксплуатаціи при существующихъ у насъ университетахъ и высшихъ техническихъ учебныхъ заведеній а также организаціи профессиональныхъ училищъ средняго и низшаго типа, быть можетъ съ преобразованиемъ существующихъ у насъ желѣзнодорожныхъ техническихъ училищъ, главнымъ образомъ въ виду потребностей службы эксплуатаціи и, наконецъ, подготовка лицъ, уже занимающихъ административныя должности, путемъ систематическаго (подъ руководствомъ и наблю-

денієм опытныхъ спеціалистовъ) прохожденія тѣхъ или другихъ должностей (стажа) при непремѣнномъ требованіи отъ лицъ, вновь поступающихъ, общеобразовательнаго ценза. Серьезнымъ пособіемъ въ этомъ смыслѣ можетъ быть учрежденіе управленіями ж. дорогъ особыхъ курсовъ, если служащимъ будетъ предоставлено посѣщеніе такихъ безъ прерыванія производства имъ содержанія или уменьшенія такового. Такіе курсы могли бы быть организованы даже въ видѣ амбулаторныхъ. Само собой разумѣется, что все это осуществимо лишь при условіи устраненія существующей нынѣ неустойчивости и малой привлекательности желѣзно-дорожной службы.

Сюда же относится вопросъ о *научныхъ пособіяхъ* и *справочныхъ изданіяхъ*. Въ этомъ отношеніи важную роль могли бы играть *совѣщательные связи* по техническимъ и прочимъ службамъ, при надлежащемъ руководствѣ и матеріальной поддержкѣ со стороны центральной администраціи и даже отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогъ. Кое что, въ этомъ отношеніи, сдѣлано уже нынѣ.

## ЧАСТЬ IV.

### Заключеніе.

Мы закончили обширный разборъ весьма сложнаго вопроса о личномъ составѣ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, составляющій предметъ настоящаго изслѣдованія и можемъ перейти къ формулировкѣ окончательныхъ нашихъ выводовъ.

Придерживаясь принятой нами аналогіи желѣзно-дорожной корпораціи съ большимъ организмомъ и пользуясь для нашего діагноза интересными, хотя къ сожалѣнію еще не полными, статистическими данными, собранными Управленіемъ дѣлами пенсіонной кассы казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, мы установили прежде всего *патологическіе* признаки болѣзни, указавъ на полную *неустойчивость* организма, которая опредѣляется значительнымъ процентомъ ежегодной убыли служащихъ какъ по собственному желанію, такъ и по административному распоряженію и крайнѣ сокращеннымъ періодомъ служебной ихъ дѣятельности — каковыя признаки, къ сожалѣнію, могли быть опредѣлены лишь для всего состава служащихъ на казенныхъ жел. дорогахъ безъ раздѣленія ихъ на отдѣльныя категоріи должностей, а тѣмъ болѣе по отдѣльнымъ дорогамъ.

Понятіе о *неустойчивости* личнаго состава, какъ цѣлой корпораціи, мы не ограничили одними *матеріальными* признаками ежегодной убыли наличнаго состава, но указали также на важное значеніе нѣкоторыхъ *моральныхъ* элементовъ душевной статки служащихъ, ослабленной свойствами

исполняемых ими *стратегических* и *тактических* задач (по принятой нами аналогии железнодорожного дѣла съ военнымъ) при осложненіи патологическаго процесса—моментами опасности и отсутствіемъ должнаго попеченія о личности и службѣ железнодорожныхъ служащихъ.

Выясняя причину указанной *неустойчивости* железнодорожной корпорации, мы допустили слѣдующія два объясненія: 1) *недостаточную специализацію ремесла* вѣншимъ признакомъ которой служить отсутствіе конкретныхъ требованій, опредѣляющихъ цензъ и квалификацію, требуемые отъ лицъ, поступающихъ на железнодорожную службу или переимѣняемыхъ на ту или другую должность и 2) *малую привлекательность службы*, зависящую отъ ряда моральныхъ и материальныхъ причинъ. Къ первымъ мы отнесли недостаточное обезпеченіе личности и службы служащихъ, что касается главнымъ образомъ, порядка наложенія дисциплинарныхъ взысканій и привлеченія ихъ къ уголовной и гражданской ответственности. Къ вторымъ мы отнесли размѣръ получаемаго содержания, опредѣленнаго нами помощью нѣкоторыхъ статистическихъ данныхъ для 25 отдѣльныхъ категорій служащихъ, причемъ доказали явную недостаточность вознагражденія, получаемаго многими служащими низшихъ и среднихъ разрядовъ, въ томъ числѣ важнѣйшихъ, техническихъ, должностей.

Неблагопріятный характеръ патологическихъ признаковъ для обширной корпорации железнодорожныхъ служащихъ вызвалъ въ свою очередь постановку *прогностики*, которая приводитъ непосредственно къ слѣдующей дилеммѣ: или существующее положеніе железнодорожныхъ служащихъ нормально и въ такомъ случаѣ постепенное и окончательное распаденіе пораженнаго организма, или по меньшей мѣрѣ, все большее и большее пониженіе его жизнеспособности, очевидно и неизбежно, или же положеніе это ненормально, и въ такомъ случаѣ требуетъ немедленнаго врачеванія больного организма, что въ свою очередь приводитъ насъ къ *терапии*, т. е. къ изысканію и опредѣленію соотвѣствующаго метода лѣченія. Считая правильнымъ только второе допущеніе, мы перешли къ необходимому изслѣдованію, останавливаясь прежде всего на наиболѣе существенныхъ, общихъ соображеніяхъ, касающихся

организации железнодорожныхъ управленій. Въ этой части изслѣдованія мы указали на необходимость должнаго разграниченія сферъ распорядительной и контрольной, необходимость возстановленія равновѣсія въ составѣ распорядительнаго управленія, между частями технической и административною и усиленія самостоятельности службъ при возможномъ ограниченіи принципа централизаціи и рѣшительномъ изгнаніи всякаго бюрократизма. Приведенныя въ этомъ отдѣлѣ нашего изслѣдованія соображенія находятся въ тѣсной связи съ упорядоченіемъ положенія самихъ служащихъ, такъ какъ ими опредѣляется обстановка, среди которой совершается служба. Это тѣмъ болѣе необходимо, что существенное улучшеніе матеріальнаго положенія служащихъ возможно лишь при условіи лучшей утилизаціи личнаго состава, которая немисляма при архаическомъ строѣ нѣкоторыхъ сторонъ нашей железнодорожной администраціи. Переходя затѣмъ къ вопросамъ, касающимся организациі личнаго состава, мы произвели параллельный обзоръ современнаго положенія этого вопроса въ Россіи и заграничѣй, причемъ подвергли подробному разсмотрѣнію проектъ положенія о служащихъ, выработанный Управленіемъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ и исполненный съ большою добросовѣстностью и знаніемъ дѣла, заслуживающими полнаго сочувствія и дѣятельной поддержки, съ нѣкоторыми, быть можетъ, поправками необходимостью которыхъ указана подробно въ своемъ мѣстѣ. И хотя проектъ этого положенія составляетъ лишь вспомогательное орудіе, при помощи котораго мы завершили предпринятый нами разборъ вопроса о личномъ составѣ железнодорожной службы, но въ дѣйствительности вся практическая цѣль, поставленная нами въ основаніе изслѣдованія, тѣсно связана съ осуществленіемъ проекта Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ для всѣхъ вообще казенныхъ (и по возможности, въ извѣстныхъ предѣлахъ, также частныхъ) дорогъ—или же всякаго другаго однороднаго проекта, не уступающаго по своимъ достоинствамъ проекту Юго-Западныхъ жел. дорогъ.

Подчеркивая прежде всего важность принципа неприкосновенности *блинпробрѣтённыхъ правъ*, недостаточно твердо установленнаго проектомъ положенія, мы остановились вслѣдъ

за тѣмъ на вопросѣ о *классификаціи служащихъ* отмѣчая необходимость предоставленія всѣмъ вообще лицамъ состоящимъ на Государственной службѣ, въ техническихъ или административныхъ должностяхъ, полностью всѣхъ правъ, связанныхъ съ уставомъ о службѣ гражданской, а также облегченія всѣхъ прочихъ лицъ, занимающихъ техническія (въ смыслѣ § 8 правилъ технической эксплуатаціи) должности, правами желѣзнодорожной полиціи, какъ это проектировалось еще комиссіею графа Баранова. Обращаясь къ вопросамъ *ценза и кваликаціи* мы настаивали на разграниченіи технического элемента отъ юридическаго, на необходимости установленія общаго и специальнаго образовательнаго ценза, на важности подбора, тренировки и надзора за служащими. По вопросу о *порядкѣ опредѣленія и увольненія* служащихъ мы отстаивали принципъ децентрализаціи въ первомъ и централизаціи во второмъ случаѣ въ видахъ осуществленія начала предварительнаго контроля распоряженій, касающихся смѣненія и увольненія служащихъ въ видѣ дисциплинарной мѣры, и на необходимости ограниченія случаевъ увольненія служащихъ по административнымъ соображеніямъ — путемъ строгой регламентаціи сихъ случаевъ. Перехода къ *обязанностямъ служащихъ* мы указали на необходимость кодификаціи ихъ общихъ и особыхъ обязанностей по примѣру того какъ это сдѣлано въ правилахъ технической эксплуатаціи, въ отношеніи должностей техническихъ, при возможномъ объединеніи соотвѣтствующихъ правилъ, на сколько это возможно безъ ущерба индивидуализаціи отдѣльныхъ дорогъ. Останавливались съ особою подробностью на вопросѣ объ *ответственности служащихъ* мы подчеркивали важное значеніе устраненія тѣхъ процессуальныхъ дефектовъ жел.-дорожнаго дисциплинарнаго производства, къ устраненію которыхъ направлень дисциплинарный уставъ проекта. При этомъ мы къ сожалѣнію не могли признать своевременности введенія, проектируемаго положеніемъ, товарищескаго суда. Наконецъ въ важнѣйшемъ изъ всѣхъ отдѣловъ проекта о *правахъ служащихъ*, мы указали на необходимость разсмотрѣнія таковыхъ въ смыслѣ обязательныхъ для сторонъ нормъ, а отнюдь не льготъ, осуществленіе которыхъ предоставлено на усмотрѣніе одной изъ сторонъ. Не

останавливаясь на правахъ *служащихъ на поступленіе на государственную службу*, на правѣ на *повышеніе* и на правахъ *приобрѣтаемыхъ служащими и членами ихъ семействъ при увольненіи служащихъ отъ службы*, какъ разсмотрѣнныхъ уже раньше, мы перешли къ подробному обзору правъ на *вознагражденіе за трудъ и сопряженныя съ нимъ издержки*. Приведенныя нами въ этомъ отдѣлѣ соображенія сводятся съ одной стороны къ признанію недостаточности существующаго размѣра вознагражденія многихъ высшихъ и среднихъ категорій должностей, а съ другой стороны къ невозможности существеннаго улучшенія этой стороны дѣла впредь до рѣшенія вопроса о соразмѣрности современнаго численнаго состава служащихъ, въ виду отсутствія достаточно разработанныхъ сравнительныхъ статистическихъ данныхъ о числѣ служащихъ и ихъ содержаніи въ важнѣйшихъ государствахъ Западной Европы и Сѣверной Америки. Необходимость такихъ данныхъ, какъ извѣстно была признана также на одномъ изъ международныхъ жел.-дорожныхъ конгрессовъ. Только при наличности этихъ данныхъ возможно будетъ рѣшить вопросъ о продуктивности труда служащихъ которая обусловлена въ свою очередь устройствомъ и оборудованіемъ дорогъ (въ особенности станцій, сигнализаціи и подвижнаго состава) нуждающихся въ коренныхъ улучшеніяхъ. Въ тоже время мы указали на необходимость пересмотра всей административной части нашего жел.-дорожнаго дѣла въ видахъ возможнаго устраненія излишней централизаціи и чрезмѣрной бюрократіи, что позволитъ упростить наше крайне сложное административное, счетное и контрольное дѣлопроизводство, слѣдуя вполнѣ испытаннымъ образцамъ лучшихъ заграничныхъ дорогъ, и само собою разумѣется, сообразуясь съ нашими реальными, (но не воображаемыми) особенностями. Соображенія эти, болѣе подробно развитыя въ своемъ мѣстѣ, мы считаемъ необходимымъ дополнить здѣсь еще немногими общими соображеніями.

Источникомъ (фондомъ) заработной платы на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ, какъ казенныхъ такъ и частныхъ, гарантированныхъ правительствомъ и обремененныхъ большими строительными капиталами и дефицитами перваго періода ихъ эксплуатаціи,

служать въ значительной степени податныя силы населенія, дальнѣйшее напряженіе которыхъ справедливо лишь въ отнѣшеніи расходовъ, воплѣніи производительныхъ, каковыми нельзя признавать содержаніе личнаго состава въ такомъ численномъ составѣ который, по опыту лучшихъ иностранныхъ дорогъ, не соответствуетъ дѣйствительной потребности и въ свою очередь является однимъ изъ существенныхъ факторовъ понижающихъ заработную плату. Малая привлекательность службы, обусловленная, помимо другихъ причинъ, низкимъ уровнемъ этой платы, въ свою очередь тѣсно связана съ недостаточною специализаціею ремесла. Въ то же время размѣръ заработной платы представляетъ величину условную, ибо зависитъ отъ уровня потребностей и отъ стоимости жизни для уясненія которыхъ было бы важно изслѣдовать бюджеты различныхъ категорій жел.-дорожныхъ служащихъ.

Не отъ служащихъ конечно зависитъ устраненіе недостатковъ технической организаціи нашихъ дорогъ, дефектовъ административнаго ихъ строя или сложности ихъ дѣлопроизводства, настоятельно нуждающихся въ полномъ (а не частичномъ) пересмотрѣ. Въ то же время вопросъ о степени продуктивности труда этихъ служащихъ отнюдь не долженъ быть понижаемъ въ смыслѣ сокращенія числа служащихъ при сохраненіи существующаго строя и возложенія на нихъ новыхъ обязанностей и при томъ безъ дополнительнаго вознагражденія. Единственная цѣль этихъ указаній заключается въ подчеркиваніи тѣсной взаимной связи всѣхъ указанныхъ элементовъ производства.

По вопросу изслѣдованія продуктивности труда (кромя единичныхъ усилий отдѣльныхъ изслѣдователей) у насъ сдѣлано не особенно много. Сюда относится прежде всего раздѣленіе бюджетныхъ кредитовъ на независящія и на зависящія отъ движенія при чемъ, для нѣкоторыхъ изъ кредитовъ послѣдней категоріи, установлены соответствующіе измѣрители. Но вообще идея сдѣльнаго учета и сдѣльной организаціи работъ (за нѣкоторыми исключеніями) не пользуется у насъ большимъ сочувствіемъ, а поэтому и форма нашего вознагражденія отнюдь не служитъ мѣриломъ продуктивности труда, изслѣдованіе которой требовало бы организаціи специальной стати-

стики, приуроченной къ кругу дѣятельности небольшихъ группъ служащихъ съ однородными обязанностями. Само собою разумѣется, необходимо, чтобы подобныя изслѣдованія не были обращаемы въ орудіе мелочнаго контроля надъ служащими и тѣмъ болѣе въ эксперименты сокращенія тѣхъ или другихъ штатовъ, безъ существеннаго измѣненія современной организаціи работъ.

Очевидно что всѣ эти соображенія касаются радикальнаго улучшенія положенія служащихъ, а потому ни въ какомъ случаѣ не должны быть разсматриваемы какъ доводы противъ частичныхъ поправокъ во всѣхъ тѣхъ случаяхъ когда это возможно уже нынѣ въ зависимости отъ финансовыхъ ресурсовъ той или другой дороги. Едва ли есть основаніе сомнѣваться, что это дѣлается и въ настоящее время при представившейся возможности.

Что касается вопроса о правѣ служащихъ на *пособія* отъ казны, на *суды*, на *награды*, на *отпускъ* съ сохраненіемъ содержанія, на *бесплатный провозъ и провозъ имущества*, на *врачебную помощь*, на *полученіе топлива*, на льготное пользованіе *продуктами изъ жел.-дорожныхъ буфетовъ* и права на *огражденіе содержанія служащихъ отъ судебныхъ запрещеній*—то все относящееся къ этимъ предметамъ сказано въ своемъ мѣстѣ и въ дальнѣйшихъ обобщеніяхъ или подтвержденіяхъ не нуждается. Что же касается реальнаго осуществленія правъ означенной категоріи то почти всѣ эти виды матеріальныхъ правъ въ концѣ концовъ являются составными частями заработной платы и регулируются тѣми же законами отъ которыхъ зависитъ и предѣлъ этой платы.

Особое мѣсто въ нашемъ изслѣдованіи занимаютъ *вспомогательныя учрежденія*, развитіе которыхъ осуществляется въ извѣстной степени при участіи самихъ служащихъ и находитъ такимъ образомъ въ значительной степени въ зависимости отъ средствъ которыя могутъ быть удѣляемы служащими изъ ихъ заработка. Эти средства къ сожалѣнію весьма ограничены а потому и сумма выгодъ доставляемыхъ подобными учрежденіями, не смотря на поддержку таковыхъ правительствомъ и обществами, еще далека отъ желаемаго предѣла

Тѣмъ болѣе необходимо чтобы не сдѣланные, до времени образованія существующихъ пенсионныхъ и вспомогательныхъ кассъ, взносы самихъ хозяевъ въ пользу состоящихъ нынѣ на службѣ лицъ, были сдѣланы ими, по возможности безотлагательно, что явится актомъ простой справедливости по отношенію къ этимъ служащимъ и ихъ семействамъ. Къ вспомогательнымъ учреждениямъ лишь косвенно относится учебная часть, нуждающаяся въ широкомъ развитіи на нашихъ дорогахъ.

Послѣ этихъ предварительныхъ замѣчаній мы обращаемся исключительно къ общимъ выводамъ проекта положенія Юго-Западныхъ жел. дорогъ.

Изъ пояснительной записки къ проекту, видно, что при составленіи его имѣлось въ виду слѣдующее:

1. Свести воедино разбросанныя въ отдѣльныхъ циркулярахъ, предписаніяхъ, правилахъ и т. д. нормы, опредѣляющія условія и порядокъ поступленія на желѣзнодорожную службу, обязанности, отвѣтственность и права служащихъ, условія и порядокъ ихъ увольненія, внеся въ нихъ тѣ измѣненія, необходимость которыхъ вызывается требованіями самой жизни.

2. Дополнить составленный такимъ образомъ сводъ, буде это окажется нужнымъ, новыми нормами, опредѣляющими тѣ стороны службы, которыхъ дѣйствующіе циркуляры и правила не коснулись, пользуясь для этого опытомъ русскихъ и заграничныхъ жел. дорогъ и

3. Систематизировать полученные такимъ образомъ матеріалы, причѣмъ за исходную точку принять три момента службы—поступленіе на службу, прохожденіе ея и увольненіе отъ службы.

Здѣсь необходимо указать и тотъ основной принципъ, который по указанію главнаго инициатора и вдохновителя проекта долженъ былъ лечь въ основаніе и красной нитью пройти черезъ проектъ положенія. Принципъ этотъ — «возможно полное обезпеченіе личности и службы служащихъ на дорогахъ, которое могло бы сдѣлать желѣзнодорожную службу привлекательною и тѣмъ дало бы возможность администратіи дорогъ подобрать вполне надежный личный составъ служащихъ,—эту основу порядка и благоустройства

на дорогахъ, безопасности и правильности совершаемаго по нимъ движенія».

Результатомъ этихъ мѣръ несомнѣнно явится возвращеніе и укрѣпленіе въ желѣзнодорожной службѣ того элемента *устойчивости*, которымъ служба эта никогда не обладала въ достаточной степени, въ настоящее же время совершенно утратила. Этотъ прискорбный фактъ имѣетъ между прочимъ известную, хотя и косвенную связь, съ переходомъ въ казну, нѣкоторыхъ дорогъ, бывшіе хозяева которыхъ, хорошо знавшіе своихъ служащихъ не только старшихъ, но въ значительной степени даже среднихъ, а иногда и младшихъ, уступили мѣсто безличному началу съ свойственнымъ ему нѣрѣдко схематическимъ разрѣшеніемъ многихъ вопросовъ, и въ особенности хозяйственныхъ—передъ которымъ ступенькаются все болѣе и болѣе тѣ индивидуальныя условія службы и служащихъ, безъ которыхъ не мыслимо никакое творчество и никакая преданность дѣлу. Хотя при переходѣ дорогъ въ казну сдѣлано все зависящее отъ Министерства Путей Сообщенія для огражденія матеріальныхъ правъ, приобретенныхъ служащими прежней ихъ службой, но это осуществлено все-таки не полностью, а для огражденія прочихъ правъ служащихъ, ихъ моральнаго и бытового строя, къ сожалѣнію пока не сдѣлано почти ничего за исключеніемъ одной лишь широкой возможности обжалованія служащими распоряженій ихъ непосредственнаго начальства, признаваемыхъ ими, почему либо неправильными.

При такихъ условіяхъ и при крайнемъ консерватизмѣ многихъ дорогъ, вытекающемъ изъ принципа *централизаціи* и *бюрократіи*, попытка Управленія Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ къ восполненію этихъ существенныхъ пробѣловъ неизбежно должна будетъ встрѣтиться съ указаніемъ, что *проектъ положенія во многомъ несогласенъ съ существующими правилами и общими законоположеніями, а именно:* (упуская всѣ частности) онъ требуетъ измѣненія и отступленія отъ 1) свода законовъ т. I, II, III, X и XV, 2) общихъ счетныхъ уставовъ, 3) указовъ Правительствующаго Сената, 4) правилъ, циркуляровъ и журнальныхъ постановленій, изданныхъ Министерствомъ Путей Сообщенія и Управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, 5) временныхъ правилъ контроля

надъ оборотами эксплуатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и 6) временной инструкціи Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ 22 мая 1898 г.

Нисколько не отрицая правильность этихъ указаній, съ полнымъ основаніемъ можно на это замѣтить, (какъ это и дѣлаетъ Управление Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ въ пояснительной запискѣ къ проекту положенія):

1. Проектъ положенія о желѣзнодорожныхъ служащихъ долженъ представлять изъ себя не сводъ примѣняющихся нынѣ къ служащимъ на дорогахъ статей законовъ и разновремен-но и по разнымъ причинамъ изданныхъ Министерствомъ Путей Сообщенія правилъ, инструкцій и циркуляровъ, а переработку ихъ въ цѣльное, проникнутое единствомъ направленія, положеніе.

2. Въ зависимости отъ поставленной задачи при разсмотрѣніи проекта, въ него надлежитъ внести всѣ тѣ измѣненія и дополненія нынѣ дѣствующихъ правилъ и положеній, касающихся отдѣльныхъ сторонъ желѣзнодорожной службы, которыя вызываются жизнью.

3. Вслѣдствіе внесенія въ проектъ существенныхъ и важныхъ отступленій отъ указанныхъ выше правъ и положеній, необходимо такыя мотивировать надлежащимъ порядкомъ.

*Настоящее изслѣдованіе представляетъ собою попытку такой мотивировки и, следовательно имѣетъ, въ известномъ смыслѣ, значеніе болѣе подробной пояснительной записки къ проекту, составленной однако авторомъ исключительно по личной его инициативѣ.*

На все это можно возразить, что распространеніе проектируемыхъ для казенныхъ желѣзныхъ дорогъ нормъ на всѣхъ вообще лицъ, служащихъ казнѣ, на условіяхъ устава о службѣ гражданской, представляло бы, вслѣдствіе значительныхъ финансовыхъ жертвъ, предпріятіе, вѣроятно, неосуществимое, хотя можетъ быть и желательное. Но условія желѣзнодорожной службы существеннымъ образомъ отличаются отъ того общаго типа гражданской службы, который легъ въ основаніе тома III Свода Законовъ, отдѣльныя постановленія котораго восходятъ вервѣдо къ началу XVIII столѣтія, и что Правительство, не стѣсняясь существованіемъ этой общей схе-

мы для различныхъ категорій лицъ гражданской службы, допускало тѣ или другія особенности и льготы въ зависимости отъ особыхъ свойствъ каждаго рода службы, а потому нѣтъ основанія *мирился со всеми послѣдствіями дѣйствующаго режима.* Возможно ли подобное отношеніе къ казенному желѣзнодорожному хозяйству съ одной, и возможенъ ли самый фактъ эксплуатаціи рельсовой колеи при подобныхъ условіяхъ, съ другой стороны, объ этомъ отчасти говорятъ данныя и выводы, отнесенные нами къ области желѣзнодорожной *патологии.* Какыя данныя и выводы должны быть дополнены статистикой желѣзнодорожныхъ происшествій и неправильности движенія, а также случаями и условіями привлеченія желѣзнодорожныхъ администрацій и ихъ служащихъ къ уголовной и гражданской ответственности, въ случаяхъ смерти и увѣчья людей и животныхъ, поврежденія, порчи и утраты грузовъ при эксплуатаціи рельсовыхъ путей и наконецъ статистикой смертности и заболѣваемости желѣзнодорожныхъ служащихъ и рабочихъ.

*И. Рихтеръ.*

Проектъ дисциплинарнаго устава для служащихъ на Юго-Западныхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

І отдѣлъ.

Объемъ дѣйствія дисциплинарнаго устава и общія опредѣленія служебныхъ проступковъ и налагаемыхъ за нихъ наказаній. § 1. Дѣйствию настоящаго дисциплинарнаго устава подлежатъ всѣ назначаемые на должность властью начальника дорогъ и начальниковъ службъ, какъ постоянные, такъ (за точно указанными въ дальнѣйшихъ параграфахъ ограниченіями) и временные, но занимающіе постоянныя должности, служащіе на Юго-Западныхъ ж. дор. *Примѣчаніе.* По отношенію къ служащимъ, состоящимъ на государственной службѣ, правила настоящаго дисциплинарнаго устава могутъ быть примѣняемы по столько, по сколько они не противорѣчатъ дисциплинарнымъ правиламъ общихъ российскихъ законовъ. § 2. Указаннымъ въ настоящемъ уставѣ взыскапіямъ, налагаемымъ въ административномъ порядкѣ (Полож. о службѣ на Юго-Западн. ж. д. § 47), подлежатъ желѣзнодорожные служащіе: 1) за служебныя проступки, т. е. за дѣянія или упущенія, составляющія нарушение какъ общихъ служебныхъ обязанностей, такъ и обязанностей по занимаемой служащими должности и 2) за вѣдлужебное поведеніе, не совмѣстимое съ достоинствомъ званія служащаго. § 3. Взысканія, налагаемыя властью начальства въ административномъ порядкѣ, бываютъ двухъ родовъ: а) предупредительныя и б) дисциплинарныя въ тѣсномъ смыслѣ (Положеніе о службѣ § 47). § 4. Предупредительными взыскапіями называются взыскапія, налагаемыя за маловажныя проступки по службѣ, безъ объявленія ихъ въ приказѣ по дорогамъ и безъ внесенія въ послужные списки виновныхъ. Сюда относятся: а) замѣчанія и б) выговоры. § 5. Замѣчаніе можетъ быть сдѣлано только устно, выговоръ можетъ быть данъ только въ письменной формѣ. § 6. Дисциплинарными взыскапіями называются наказанія, налагаемыя на служащихъ за болѣе серьезныя упущенія по службѣ и соеди-

ненныя съ объявленіемъ въ приказаахъ по дорогамъ и съ внесе-  
ніемъ ихъ въ послужные списки. Къ этой категоріи относятся:  
а) замѣчанія и выговоры, объявляемые въ приказаахъ по дорогамъ,  
б) единовременные денежные штрафы, в) временное пониженіе со-  
держанія, г) смѣщеніе съ высшей должности на низшую, д) уволь-  
неніе отъ службы безъ прошенія и е) увольненіе отъ службы съ  
особымъ донесеніемъ Управленію жел. дорогъ, открытыя для  
общаго пользованія, для опубликованія (Положеніе о службѣ § 49).  
§ 7. Единовременные денежные штрафы назначаются не свыше  
25% мѣсячнаго содержанія, причѣмъ общая сумма годовыхъ выче-  
товъ въ видѣ штрафа не можетъ превышать 10% годового содержанія.  
*Примѣчаніе.* При вычисленіи указаннаго въ § 7 процента для  
служащихъ, получающихъ вознагражденіе по мѣсячному расчету,  
берется все окладное содержаніе, а для поденно-рабочихъ и ма-  
стеровыхъ—поденная плата, ваятая 24 раза. § 8. Временное по-  
ниженіе содержанія не должно превышать 25% мѣсячнаго оклада.  
§ 9. Дисциплинарное перемѣщеніе по службѣ состоитъ въ перемѣ-  
щеніи служащаго на другую низшую должность съ перемѣной  
или безъ перемѣны мѣста служенія и съ пониженнымъ окладомъ  
содержанія. *Примѣчаніе.* При штрафномъ перемѣщеніи служащій  
теряетъ право на полученіе путевого пособия. § 10. Увольненіе  
отъ службы можетъ быть соединено съ запрещеніемъ вновь по-  
ступать на службу на дорогахъ на опредѣленный срокъ или на-  
всегда. *Примѣчаніе.* Всѣ вообще лица, уволенные отъ службы за  
какіе бы то ни было проступки, могутъ быть вновь опредѣлены  
на службу лишь съ особаго каждаго раза разрѣшенія Начальника  
дорогъ.

## II О т д ѣ л ь.

Правила наложенія взысканій за служебныя про-  
ступки. § 11. Выборъ того или иного допускаемаго дисциплинар-  
нымъ уставомъ взысканія зависитъ въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ  
отъ усмотрѣнія дисциплинарной единоличной или коллегіальной власти,  
въ предѣлахъ ихъ компетенціи, причѣмъ должны быть принимаемы  
въ расчетъ обстоятельства, уменьшающія или увеличивающія  
вину совершившаго служебный проступокъ. *Примѣчаніе.* Дисци-  
плинарныя взысканія за проступки машинистовъ и ихъ помощ-  
никовъ налагаются на основаніи специальныхъ нормъ взысканій.  
§ 12. Обстоятельствами, уменьшающими вину совершившаго слу-  
жебный проступокъ, признаются: недостаточное знаніе правилъ  
при неграмотности, неразвитость, недостатокъ опытности при  
кратковременной службѣ, искреннее сознаніе, рѣдкость проступка  
и дурное пониманіе русскаго языка. § 13. При наличности умень-  
шающихъ вину обстоятельствъ взысканія могутъ быть уменьшаемы  
въ слѣдующей постепенности: вмѣсто увольненія отъ службы—

смѣщеніе на низшую должность; вмѣсто смѣщенія на низшую  
должность—временное пониженіе содержанія; вмѣсто временнаго  
пониженія содержанія—единовременный денежный штрафъ; вмѣсто  
денежнаго штрафа—выговоръ; вмѣсто выговора—замѣчаніе.  
§ 14. Обстоятельствами, увеличивающими виновность, признаются:  
нетрезвость, запирательство, ложность показанія, ложное обвиненіе  
другихъ, частота проступковъ, степень злого умысла, совокупность  
проступковъ, прежнее предосудительное поведеніе на службѣ.  
§ 15. Наибольше строгая отвѣтственность подлежатъ проступки про-  
тивъ правильности и безопасности движенія, хотя бы они и не сопро-  
вождались несчастными случаями. § 16. За одну и ту же вину не  
можетъ быть назначено наказаніе назначается за болѣе важный, при  
томъ совокупность считается обстоятельствомъ, усилвающимъ  
вину. § 18. Если служащій совершилъ нѣсколько проступковъ,  
такъ что наказаніе за предыдущій, послѣдствіе недоученія доне-  
сенія, еще не наложено, когда совершено уже послѣдующій про-  
ступокъ, то въ такомъ случаѣ, по усмотрѣнію лица и присутствія,  
рѣшающаго вопросъ о наказаніи, взысканіе можетъ быть нало-  
жено за совокупность этихъ проступковъ, считая по самому важ-  
ному изъ нихъ, но въ успѣнномъ размѣрѣ. § 19. Служащій, учи-  
нившій проступокъ по службѣ послѣ объявленія ему рѣшенія  
дисциплинарнаго присутствія или постановленія начальства о на-  
ложеніи на него взысканія, но до приведенія его въ исполненіе,  
подлежитъ отвѣтственности на общихъ основаніяхъ, а не за сово-  
купность проступковъ. § 20. При совершеніи нѣсколькихъ проступ-  
ковъ, за которые полагается денежный штрафъ, этотъ штрафъ  
можетъ быть назначенъ въ увеличенномъ размѣрѣ, но не выше  
опредѣленныхъ въ уставѣ предѣловъ для денежныхъ взысканій.  
Если же при сложеніи сумма штрафа превыситъ установленныя  
въ уставѣ предѣлы, то вмѣсто денежнаго штрафа можетъ быть  
назначено или смѣщеніе на низшую должность, или временное по-  
ниженіе содержанія. § 21. Учинившій служебный проступокъ въ  
теченіе одного года послѣ понесеннаго имъ дисциплинарнаго взы-  
сканія болѣе строгаго, чѣмъ замѣчаніе, или послѣ стѣбтія нака-  
занія, наложеннаго общими судебными учрежденіями за преступное  
дѣяніе по службѣ, можетъ быть подвергнутъ вмѣсто выговора или  
замѣчанія—денежному штрафу, вмѣсто денежнаго штрафа—смѣ-  
щенію на низшую должность, а вмѣсто послѣдняго наказанія—  
увольненію отъ должности. § 22. Если служащій совершаетъ такіе  
служебные проступки, которые не влекутъ большой отвѣтствен-  
ности, но повторяются имъ многократно или постоянно (напр.  
бездѣйствіе отъ службѣ, бездѣйствіе власти и т. п.), то вмѣсто  
предупредительныхъ взысканій, если будетъ признано, что такое  
многократное учиненіе проступковъ свидѣтельствуетъ о несозвѣт-

ствін служащаго занимаемому имъ по службѣ положенію, онъ можетъ быть смѣщенъ на низшую должность или совсѣмъ уволенъ отъ службы. § 23. При объявленіи въ приказѣ по дорогамъ о наложеніи на служащаго взысканія, должны быть указаны обстоятельства, повлекшія къ такому взысканію. § 24. Устные замѣчанія или выговоры не должны быть дѣлаемы въ присутствіи другихъ служащихъ или посторонней публики. § 25. Назначенная единолично властью начальника или дисциплинарнымъ присутствіемъ взысканія должны быть немедленно приведены въ исполненіе, если къ тому не встрѣчается особыхъ препятствій. § 26. Дисциплинарное взысканіе, налагаемое ближайшимъ начальствомъ служащаго, имъ же приводится и въ исполненіе. При этомъ распоряженіе о денежномъ штрафѣ должно быть утверждено Начальникомъ дорогъ. § 27. Если дисциплинарное взысканіе назначено высшимъ начальствомъ, то отъ усмотрѣнія его зависитъ самому сдѣлать распоряженіе о приведеніи его въ исполненіе, или же поручить это ближайшему начальству виновнаго. § 28. Если дисциплинарное взысканіе наложено дисциплинарнымъ присутствіемъ, то оно же дѣлаетъ распоряженіе и о приведеніи его въ исполненіе.

### Ш О Т Д Ъ Л ь .

Дисциплинарныя власти и ихъ компетенція. § 29. Предупредительныя и дисциплинарныя, въ тѣсномъ смыслѣ, взысканія могутъ быть налагаемы на служащихъ: а) единолично властью ихъ начальниковъ и б) дисциплинарной коллегіальной властью. § 30. Служащіе по отношенію къ налагаемымъ на нихъ наказаніямъ раздѣляются на слѣдующія категории: 1) лица, состоящіа на государственной службѣ, 2) лица, не состоящіа на государственной службѣ, но назначеніе которыхъ на должность не зависитъ отъ начальника дорогъ и которые перечислены въ § 15 положеніи о службѣ на Юго-Западныхъ жел. дорогахъ, и 3) лица, не состоящіа на государственной службѣ и назначаемыя на должность властью начальника дорогъ или начальниковъ службъ и частей: а) постоянныя и б) временныя. § 31. При наложеніи дисциплинарныхъ взысканій на лицъ 1-й категоріи (т. е. состоящихъ на государственной службѣ) должно руководствоваться временно правилами, установленными въ примѣчаніи къ § 69 дѣйствующаго Ул. о Нак., а затѣмъ правилами имѣющаго быть изданнымъ новаго дисциплинарнаго закона для чиновъ гражданскаго вѣдомства. *Примѣчаніе* къ ст. 69 Улож. о Нак. Изъ наказаній и взысканій за преступленія и проступки по службѣ, замѣчанія и выговоры безъ внесенія въ послужной списокъ могутъ быть опредѣляемы не только по суду, но и распоряженіемъ непосредственнаго начальства; вычеты изъ жалованья, перемѣщеніе съ высшей должности

на низшую, удаленіе отъ должности и арестъ до 7-ми дней опредѣляются по распоряженію того начальства, отъ котораго зависитъ назначеніе на должность, занимаемую виновнымъ; всѣ прочія наказанія и взысканія налагаются не иначе какъ по суду. § 32. На лицъ 2-й категоріи (т. е. состоящихъ на государственной службѣ, но опредѣленіе на должность коихъ не зависитъ отъ начальника дорогъ) начальникомъ дорогъ могутъ быть налагаемы только предупредительныя взысканія. § 33. О наложеніи взысканій, превышающихъ власть начальника дорогъ, сей послѣдній представляетъ начальнику управленія желѣзныхъ дорогъ съ подробнымъ указаніемъ повода къ наложенію взысканія. Въ случаѣ особой неисправности должностнаго лица, увольненіе котораго начальнику дорогъ не предоставлено, начальникъ дорогъ имѣетъ право временно устранить его отъ должности съ исчисленнымъ досроченіемъ о семь Начальнику управленія желѣзныхъ дорогъ. § 34. Коллегіальную дисциплинарную власть представляетъ общее присутствіе подъ предсѣдательствомъ начальника дорогъ или его замѣстителя. При дисциплинарномъ разбирательствѣ въ общемъ присутствіи обязательно долженъ находиться лично начальникъ той службы или части, гдѣ служить виновный. § 35. Общему присутствію принадлежитъ право налагать всѣ допускаемыя настоящимъ уставомъ взысканія, съ соблюденіемъ правилъ §§ 31 и 32. § 36. Право наложенія дисциплинарныхъ взысканій принадлежитъ тѣмъ только начальникамъ, въ вѣдѣніи коихъ виновные состоятъ, или которымъ они подчинены по порядку службы, хотя и временно. § 37. Власть въ наложеніи дисциплинарныхъ взысканій, присвоенная низшему начальству, принадлежитъ всегда и начальству вышнему. § 38. Высшій начальникъ не въ правѣ отменить опредѣленнаго низшимъ начальникомъ дисциплинарнаго взысканія, единственно потому, что взысканіе наложено имъ слишкомъ строго, если только послѣдній не выходилъ изъ предѣловъ предоставленной ему власти и не нарушилъ правилъ дисциплинарнаго устава. Однако, высшій начальникъ можетъ уменьшить мѣру наказанія, назначеннаго низшимъ начальникомъ. § 39. Степень дисциплинарной власти начальствующихъ лицъ по отношенію къ постояннымъ служащимъ, назначаемымъ на должность властью начальника дорогъ (или начальниковъ службъ и частей), опредѣляется слѣдующими правилами:

#### Начальствующія лица.

##### I. Начальникъ дорогъ.

#### Объемъ дисциплинарной власти.

Смѣщеніе на высшую должность, временное пониженіе окладнаго содержанія до 25% желѣзнодорожнаго оклада, единовременен-

II. Начальники служб и отделных частей Управления (пути, тяги, движения, коммерческой, материальной, и врачебной, главный бухгалтер, заведывающий пенсионной кассой, юрисконсульт, заведывающий отдѣл. происшествій и училищнымъ, иривитель канцелярии.

III. Начальники отделений службы пути, движения, контролеры телеграфа, участковые врачи, начальники участковъ тяги и начальники мастерскихъ.

IV. Начальники станцій, участковъ пути, депо и заведывающие складами материальной службы.

*Примѣчаніе.* Временное отрѣшеніе отъ должности, не являясь само по себѣ дисциплинарнымъ взысканіемъ, зависитъ отъ власти опредѣляющаго на должность начальства. § 40. По отношенію къ временнымъ служащимъ имѣютъ силу правила, изложенныя въ § 39. Но кромѣ того каждый временный служащій можетъ быть уволенъ и смѣщенъ на низшую должность властью того начальника, отъ котораго зависитъ его опредѣленіе на должность.

#### IV отдѣл.

Порядокъ производства дѣлъ о служебныхъ проступкахъ. § 41. Непосредственному начальству должны быть направляемы донесенія, сообщенія, объявленія и жалобы объ учиненномъ служащимъ проступкѣ. Непосредственный начальникъ, на основаніи устава, долженъ рѣшить, кто компетентенъ въ разрѣшеніи дѣла: онъ или другая единоличная или коллегіальная дисциплинарная власть. Въ первомъ случаѣ непосредственный начальникъ присту-

паетъ къ оцѣнкѣ по существу проступка и требуетъ отъ провинившагося объясненій; во второмъ случаѣ, когда взводимое на служащаго обвиненіе соответствуетъ служебному проступку, за который можетъ быть назначена мѣра взысканія, превышающая предѣлы власти непосредственнаго начальства, послѣднее обязано поступившія къ нему жалобы, объявленія, донесенія или сообщенія представить тому начальству, отъ котораго зависитъ назначеніе служащаго на занимаемую имъ должность съ присвокупленіемъ своихъ заключеній. § 42. Опредѣляющее въ должность начальство, получивъ отъ начальства непосредственнаго жалобу, объявленіе, донесеніе или сообщеніе, входитъ въ ихъ разсмотрѣніе и требуетъ по нимъ объясненій отъ обвиняемаго на основаніи которыхъ и постановляетъ рѣшеніе, или находитъ себя некомпетентнымъ для такого рѣшенія, передаетъ дѣло, съ согласія начальника дороги, на рѣшеніе общаго присутствія, какъ дисциплинарнаго суда.

Временное пониженіе окладнаго содержанія на сумму до 15% мѣсячнаго содержанія. Единовременный штрафъ до 15%. Выговоръ. Письменное замѣчаніе.

Единовременный штрафъ до 10% мѣсячнаго содержанія, выговоръ и замѣчаніе.

Единовременный штрафъ до 5% мѣсячнаго оклада, выговоръ, замѣчаніе. Каждый непосредственный начальникъ имѣетъ право дѣлать замѣчанія своимъ подчиненнымъ.

паетъ къ оцѣнкѣ по существу проступка и требуетъ отъ провинившагося объясненій; во второмъ случаѣ, когда взводимое на служащаго обвиненіе соответствуетъ служебному проступку, за который можетъ быть назначена мѣра взысканія, превышающая предѣлы власти непосредственнаго начальства, послѣднее обязано поступившія къ нему жалобы, объявленія, донесенія или сообщенія представить тому начальству, отъ котораго зависитъ назначеніе служащаго на занимаемую имъ должность съ присвокупленіемъ своихъ заключеній. § 42. Опредѣляющее въ должность начальство, получивъ отъ начальства непосредственнаго жалобу, объявленіе, донесеніе или сообщеніе, входитъ въ ихъ разсмотрѣніе и требуетъ по нимъ объясненій отъ обвиняемаго на основаніи которыхъ и постановляетъ рѣшеніе, или находитъ себя некомпетентнымъ для такого рѣшенія, передаетъ дѣло, съ согласія начальника дороги, на рѣшеніе общаго присутствія, какъ дисциплинарнаго суда. § 43. Начальству, отъ котораго зависитъ опредѣленіе провинившагося на должность, предоставляется право выѣхать передачи дѣла на разсмотрѣніе дисциплинарнаго присутствія, предложить служащему самому подать просьбу объ увольненіи, причѣмъ, если совершившій проступокъ по службѣ самъ подастъ просьбу объ увольненіи, то противъ него не можетъ быть возбуждено дисциплинарное производство. § 44. При совершеніи служащими на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, опредѣляемыми властью начальника дороги и начальниковъ службъ, преступленій и проступковъ, связанныхъ съ исполненіемъ служебныхъ обязанностей и караемыхъ въ порядкѣ уголовной отвѣтственности, начальникъ дорогъ возбуждаетъ противъ нихъ судебное преслѣдованіе. О проступкахъ и преступленіяхъ лицъ, опредѣленіе на службу коихъ начальнику дорогъ не предоставлено, онъ доноситъ Начальнику управленія желѣзныхъ дорогъ, открытыя для общаго пользованія. § 45. Если служащій привлеченъ къ отвѣтственности за преступленіе или проступки, связанные съ исполненіемъ служебныхъ обязанностей и караемыхъ въ порядкѣ уголовной отвѣтственности, то до окончанія слѣдствія и суда обвиняемый не можетъ быть по тѣмъ же самымъ дѣламъ привлеченъ и къ дисциплинарной отвѣтственности. § 46. Если въ теченіе дисциплинарнаго производства противъ обвиняемаго будетъ возбуждено судебное уголовное слѣдствіе, то дисциплинарное производство должно быть приостановлено до окончанія уголовного суда. § 47. Если за преступленія и проступки, связанные съ исполненіемъ служебныхъ обязанностей и караемые въ порядкѣ уголовной отвѣтственности, уголовное судъ оправдалъ виновнаго, то онъ можетъ быть привлеченъ къ дисциплинарной отвѣтственности только за проступки, составляющіе нарушеніе служебныхъ обязанностей. § 48. Если служащій за совершеніе какихъ либо преступленій или проступковъ, совершенныхъ на службѣ, уголовнымъ судомъ под-

вергнуть наказанію, не влекущему за собою исключенія со службы, то отъ его начальства зависитъ, привлечь или не привлечь его сверхъ того къ дисциплинарному взысканію. § 49. Если уголовный судъ вынесетъ подсудимому приговоръ не ниже заключенія въ тюрьму, то такой служащій вмѣстѣ съ тѣмъ увольняется отъ службы. § 50. Будетъ ли рѣшеніе постановлено самимъ назначающимъ на должность начальствомъ, или передано на рѣшеніе дисциплинарнаго суда, въ обоихъ случаяхъ начальству предоставляется право проавести предварительное слѣдствіе лично или черезъ подвѣдомственныхъ ему служащихъ. § 51. Если назначающее на должность начальство находитъ неудобнымъ оставлять въ должности служащаго до окончанія слѣдствія или дисциплинарнаго суда, то оно можетъ временно устранить такого служащаго отъ должности. То же право предварительнаго отрѣшенія отъ должности принадлежитъ и дисциплинарному присутствію. § 52. Если въ преступкѣ усматривается участіе агентовъ, принадлежащихъ къ разнымъ службамъ или отдѣльнымъ частямъ, то разслѣдованіе въ менѣе важныхъ случаяхъ производится, по согласію подлежащихъ начальниковъ службъ и частей, черезъ мѣстныхъ старшихъ агентовъ этихъ службъ, въ случаяхъ же болѣе важныхъ, по распоряженію и усмотрѣнію начальника дороги или особымъ лицомъ, не принадлежащимъ къ составу службъ, агенты причастны къ дѣлу, или особой комиссіей, состоящей изъ старшихъ агентовъ разныхъ службъ, въ томъ числѣ и заинтересованныхъ. Въ первомъ случаѣ лицо, которое ведетъ разслѣдованіе, производитъ допросъ виновныхъ агентовъ въ присутствіи ближайшихъ начальниковъ послѣднихъ, которые имѣютъ право представить производящему дознаніе свои поясненія и соображенія для приложенія къ производству дознанія. § 53. Лицо или особая комиссія, при производствѣ разслѣдованія, по мѣрѣ возможности, собираютъ свидѣнія лично на мѣстѣ, не отрывая служащихъ отъ ихъ служебныхъ обязанностей. Въ случаѣ же невозможности исполненія сего, они требуютъ черезъ подлежащее начальство высылки на указанный пунктъ тѣхъ служащихъ, обвиненія которыхъ представляются необходимыми. При этомъ должно быть отобрано и объясненіе обвиняемыхъ лицъ. § 54. Сообразуясь съ данными предварительнаго разслѣдованія, начальникъ дорогъ можетъ или передать дѣло на рѣшеніе общаго присутствія, или приостановить производствомъ, назначивъ виновному взысканіе въ предѣлахъ своей компетенціи. § 55. Общее присутствіе, въ случаѣ необходимости, можетъ пополнять дѣло нужными справками и распорядиться производствомъ предварительнаго разслѣдованія, согласно §§ 52 и 53, распорядиться также, предварительное назначенія дѣла къ слушанію, потребованіемъ объясненія отъ обвиняемаго, если оно представлено не было, или если представленное объясненіе признается присутствіемъ недостаточнымъ. § 56. Одинъ изъ чле-

новъ присутствія, по назначенію начальника дорогъ, принимаетъ на себя обязанность докладчика по дѣлу; особыхъ формъ и обрядовъ процесса дисциплинарнаго производствѣ въ общемъ присутствіи не полагается. § 57. Самое разбирательство въ общемъ присутствіи должно состоять въ устномъ производствѣ. § 58. Обвиняемому предоставляется право присутствовать при разборѣ дѣла, но безъ обязательства при томъ явки его къ разбирательству. § 59. Защита при разборѣ дисциплинарныхъ проступковъ не допускается. § 60. Обвиняемому должно быть предоставлено послѣднее слово. § 61. Рѣшеніе въ общемъ присутствіи постановляется по простому большинству голосовъ. При равномъ числѣ голосовъ, отдается предпочтеніе мнѣнію, принятому председателемъ. § 62. Рѣшенія должны сопровождаться немедленной и полной ихъ мотивировкой, для составленія которой объявленіе рѣшенія можетъ быть отложено, но не болѣе какъ на 3 дня. § 63. При поступленіи дѣла въ управленіе желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія, запрещается представлять дополнителныя къ рѣшенію объясненія. § 64. Рѣшеніе съ полной мотивировкой объявляется налицному обвиняемому, и, по его желанію, ему должна быть выдана копія рѣшенія. § 65. Рѣшенія общаго присутствія приводятся въ исполненіе распоряженіями начальника дорогъ. § 66. Въ случаѣ несогласія начальника дорогъ съ постановленіемъ большинства общаго присутствія, начальникъ дорогъ приостанавливаетъ исполненіе рѣшенія, представивъ дѣло на разсмотрѣніе управленія желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія. Если же начальникъ дорогъ находитъ дѣло не терпящимъ отлагательства, то онъ можетъ поступить, подя лично своею отвѣтственностью, по своему усмотрѣнію, донесъ о селъ немедленно начальнику управленія желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія, съ представленіемъ управленію всѣхъ данныхъ, относящихся до дѣла, и съ подробнымъ объясненіемъ причинъ, вызывающихъ неотлагательное распоряженіе. § 67. Служащему, на котораго наложено взысканіе единолично дисциплинарною властью, предоставляется право или представить черезъ ближайшаго начальника въ теченіе 3-хъ дней, со дня полученія о томъ объявленія, тѣ оправдательныя объясненія, которыя, по его мнѣнію, не имѣлись въ виду при наложеніи взысканія, или обжаловать въ пестанціонномъ порядкѣ состоявшееся рѣшеніе. § 68. Дисциплинарное взысканіе, наложенное на служащаго, не приостанавливается въ исполненіи подачею обжалованія, доколѣ объ отмѣнѣ взысканія не послѣдуетъ распоряженія.

#### У о т д ѣ л ѣ .

Особые случаи увольненія служащихъ, не подходящіе подя понятіе дисциплинарнаго

зысканія, и товарищескіе суды. § 69. Случаи, не подходящіе подъ понятіе служебныхъ проступковъ, но могущіе служить поводомъ къ увольненію служащихъ отъ службы, перечислены въ пунктахъ 1 и 2 § 240 Положенія о службѣ на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ. § 70. Когда служащими учинены на службѣ или ваѣ ей такіе противоправные или предосудительные проступки, которые хотя и не связаны съ нарушеніемъ служебныхъ обязанностей, но, будучи несовмѣстными съ служебнымъ достоинствомъ и, получивъ огласку, лишаютъ совершившаго ихъ необходимыхъ для служащаго довѣрія и уваженія, то разслѣдованіе такихъ дѣлъ, по постановленію начальника дорогъ, ведется товарищескимъ судомъ, а рѣшеніе по нимъ постановляется начальникомъ дорогъ или общимъ присутствіемъ. *Примчаніе I.* Товарищескому суду предоставляется также разборъ случаевъ спора между служащими соръ по службѣ. *Примчаніе II.* Проступки служащихъ, соединенные съ нарушеніемъ обязанностей службы, товарищескому суду не подлежатъ. § 71. Товарищескій судъ составляется въ числѣ не менѣе 3-хъ членовъ изъ представителей службъ и отдѣльныхъ частей, по одному отъ каждой, избираемыхъ изъ постоянныхъ служащихъ всѣми постоянными служащими и утверждаемыхъ въ своемъ званіи начальникомъ дорогъ. Кромѣ того, одинъ членъ суда назначается начальникомъ дорогъ. Судъ самъ избираетъ изъ своей среды председателя. § 72. Разсмотрѣнію дѣла въ товарищескомъ судѣ предшествуетъ дознаніе о проступкѣ обвиняемаго производимое судомъ въ полномъ составѣ. § 73. Дознаніе производится посредствомъ словесныхъ разспросовъ и справокъ, причѣмъ обязательно должно начинаться съ выслушанія объясненій обвиняемаго, и при сознаніи послѣдняго въ вводимыхъ на него обвиненіяхъ дальѣйшее разслѣдованіе должно прекратиться. Письменные показанія допускаются, когда спрошенныя лица сами пожелають дать ихъ вмѣсто словесныхъ объясненій или когда встрѣчается необходимость въ разспросѣ лицъ, находящихся въ отсутствіи. Обвиняемый можетъ по желанію представить вмѣсто словесныхъ и письменныхъ объясненій. § 74. По окончаніи дознанія председательствующій въ товарищескомъ судѣ дѣлаетъ словесный докладъ начальнику дорогъ, съ представленіемъ собранныхъ дознаніемъ свѣдѣній. § 75. Дѣйствіе товарищескаго суда заключается въ разсмотрѣніи всѣхъ собранныхъ дознаніемъ свѣдѣній и въ выслушаніи оправданій обвиняемаго, причѣмъ, въ случаѣ неявки обвиняемаго въ присутствіе суда безъ уважительной причины, дѣло не останавливается разсмотрѣніемъ и судъ постановляетъ заочное рѣшеніе. § 76. Обвиняемый можетъ предъявить законный отводъ противъ кого либо изъ членовъ суда, равнымъ образомъ и члены могутъ отводить себя отъ участія въ судѣ. Членъ, противъ котораго предъявляется

отводъ, не можетъ присутствовать при рѣшеніи суда. § 77. По выслушаніи оправданій обвиняемаго и по удаленіи его изъ засѣданія, судъ приступаетъ къ словесному обсужденію свойствъ проступковъ и къ постановленію своего заключенія по дѣлу. Если при этомъ встрѣтится существенная необходимость въ собраніи какихъ либо дополнительныхъ свѣдѣній, судъ имѣетъ право отсрочить засѣданіе. § 79. Рѣшеніе суда постановляется большинствомъ голосовъ. Голоса подаются открыто, начиная съ члена, занимающаго низшую должность по службѣ. § 80. Товарищескій судъ можетъ постановить заключеніе о виновности или невинности обвиняемаго. § 81. Въ случаѣ согласія съ заключеніемъ суда, начальникъ дорогъ или увольняетъ служащаго своею властью или предлагаетъ уволить общему присутствію, если служащій не состоитъ на государственной службѣ и назначенъ на должность государственной службѣ или его назначеніе на должность не представлено начальнику дорогъ, то начальникъ дорогъ дѣлаетъ представленіе въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ, открытыя для общаго пользованія, съ объясненіемъ мотивовъ, почему служащій подлежитъ увольненію.

## ОГЛАВЛЕНИЕ

	стр.
Вступление . . . . .	1
Часть I. Патология . . . . .	5
Часть II. Прогностика . . . . .	35
Часть III. Терапія . . . . .	39
Отдѣл I. Организациа управленія . . . . .	41
Отдѣл II. Организациа личнаго состава . . . . .	55
Глава I. Общія положенія . . . . .	55
Глава II. Классификаціа служащихъ . . . . .	56
Глава III. Пензъ и квалификаціа служащихъ . . . . .	61
Глава IV. Опредѣленіе на службу и увольненіе отъ оной . . . . .	78
Глава V. Обязанности служащихъ . . . . .	91
Глава VI. Отвѣтственность служащихъ и поря- докъ дисциплинарнаго производства . . . . .	99
Глава VII. Права служащихъ . . . . .	116
Ст. 1. Право поступленія на государствен- ную службу . . . . .	117
Ст. 2. Право на повышеніе по службѣ, а равно и права приобретаемыя слу- жащими и членами ихъ семействъ при увольненіи отъ службы . . . . .	117
Ст. 3. Право на вознагражденіе за трудъ и сопряженныя съ нимъ издержки . . . . .	117
Ст. 4. Право на пособія отъ казны . . . . .	148
Ст. 5. Право на ссуды въ счетъ жалованья . . . . .	156
Ст. 6. Право на награды . . . . .	158
Ст. 7. Право на отпускъ . . . . .	162

Ст. 8.	Право на бесплатный проезд и провоз имущества. . . . .	165
Ст. 9.	Право на врачебную помощь за счет казны . . . . .	166
Ст. 10.	Право на льготное получение топлива . . . . .	168
Ст. 11.	Право на льготное пользование продуктами изъ станционных буфетовъ. . . . .	168
Ст. 12.	Право на ограждение содержания отъ судебныхъ запрещеній . . . . .	169

Глава VIII.	Вспомогательныя учреждения . . . . .	171
-------------	--------------------------------------	-----

Часть IV.	Заключеніе . . . . .	213
-----------	----------------------	-----

Приложеніе.	Проектъ дисциплинарнаго устава для служащихъ на Юго-западныхъ каз. жел. дор. . . . .	225
-------------	--	-----