

А. 1196.
25.



69657

МАТЕРІАЛЫ

Собранные Высочайше учрежденною Ком-
мисією для изслѣдованія желѣзно-дорожнаго
дѣла въ Россіи по вопросу о выборныхъ учреж-
деніяхъ при желѣзныхъ дорогахъ.

I.

Вопросъ о настоятельной необходимости устроить особыя
выборныя учрежденія при желѣзныхъ дорогахъ давно уже
сознавался Коммисією для изслѣдованія желѣзно-дорожнаго
дѣла въ Россіи.

Еще въ мартѣ мѣсяцѣ 1878 г., по особому Высочай-
шему повелѣнію, Комитетъ министровъ обсуждалъ всепод-
даннѣйшій докладъ предсѣдателя Коммисіи, въ которомъ,
въ числѣ другихъ мѣръ, затрогивался, въ общихъ чертахъ,
и вопросъ объ устройствѣ выборныхъ учрежденій на же-
лѣзныхъ дорогахъ.

При обсужденіи предположеній генераль-адъютанта гра-
фа Баранова «объ учрежденіи, для соглашенія между инте-
ресами торговли и желѣзныхъ дорогъ, особыхъ коммисій съ
участіемъ представителей мѣстнаго купечества и земства»,
Комитетъ принялъ въ соображеніе слѣдующія, высказанныя

39

БИБЛИОТЕКА ИАФ СССР

Министрами финансовъ и путей сообщенія заявленія: 1) произведенные по ввѣреннымъ имъ вѣдомствамъ опыты допущенія, по нѣкоторымъ дѣламъ, представителей торговли и промышленности къ контролю надъ распорядительными дѣйствіями исполнительныхъ чиновъ, приводятъ къ заключенію, что въ извѣстныхъ случаяхъ подобное участіе мѣстныхъ представителей оказывалось вообще полезнымъ и 2) что послѣдствіемъ такого участія было устраненіе недоразумѣній, нерѣдко возникающихъ отъ чрезмѣрной требовательности частныхъ лицъ по отношенію къ правительственнымъ и общественнымъ агентамъ и отъ преувеличенныхъ нареканий, не оправдывающихся при ближайшемъ знакомствѣ съ дѣломъ. Въ виду изъясненныхъ заявленій, на опытѣ основанныхъ, Комитетъ министровъ, «хотя и признавалъ вѣроятную пользу отъ осуществленія предположеній графа Баранова, но, вмѣстѣ съ тѣмъ, считалъ, согласно съ заключеніемъ статсъ-секретаря Рейтерна, что «предлагаемая мѣра можетъ быть допущена, съ надеждою «на успѣхъ, только въ большихъ городахъ и торговыхъ «центрахъ», и что окончательному рѣшенію сего вопроса необходимо, какъ полагаетъ Министръ путей сообщенія предпослать предварительную, по соглашенію Министровъ: финансовъ, внутреннихъ дѣлъ и путей сообщенія, разработку тѣхъ правилъ, кои должны быть даны въ руководство представителямъ мѣстныхъ интересовъ.

На основаніи высказанныхъ соображеній, Комитетъ министровъ полагалъ тогда же полезнымъ: «предоставить Министру путей сообщенія войти въ надлежащее съ Министрами финансовъ и внутреннихъ дѣлъ сношеніе по предмету подробной разработки вопроса о томъ, при какихъ условіяхъ и на какихъ основаніяхъ возможно было бы, съ пользою для дѣла, привлечь въ большихъ городахъ и торговыхъ центрахъ, представителей отъ земства и купечества къ надзору за правильностью дѣйствій желѣзно-дорож-

ныхъ агентовъ въ отношеніи эксплуатаціи рельсовыхъ путей». Таковое положеніе Комитета министровъ и удостоилось Высочайшаго утвержденія въ 24-й день марта 1878 года, но до сихъ поръ еще не приведено въ исполненіе такъ какъ образованная по сему предмету особая коммисія при Министерствѣ путей сообщенія открыла свои дѣйствія только въ январѣ 1881 г. и занятій своихъ еще не кончила, — что и лишаетъ Коммисію для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи возможности основывать, въ настоящемъ случаѣ свои сужденія на данныхъ, выработанныхъ по взаимному соглашенію Министровъ путей сообщенія, финансовъ и внутреннихъ дѣлъ.

Между тѣмъ, начиная съ весны 1879 года, то есть съ первыхъ, по времени, объѣздовъ желѣзнодорожныхъ районовъ, всѣ безъ исключенія мѣстныя подкоммисіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла постоянно встрѣчались со множествомъ явленій, несомнѣнно доказывающихъ, что весьма многія жалобы на неудовлетворительность желѣзнодорожныхъ перевозокъ были бы устранены совершенно если бы существовали, на мѣстахъ, правильно устроенныя выборныя учрежденія. Къ такому единогласному заключенію подкоммисіи были приводимы не только своими собственными наблюденіями, но и указаніями, къ нимъ поступившими въ словесныхъ и письменныхъ заявленіяхъ со стороны учрежденій и лицъ, имѣющихъ отношенія къ желѣзнодорожнымъ перевозкамъ.

Общее заключеніе, къ которому приходили подкоммисіи по этому вопросу, могутъ быть вообще охарактеризованы слѣдующимъ образомъ (*).

Безъ сомнѣнія, желѣзныя дороги, по своему техническому характеру, по необходимости строгаго и точнаго ис-

(*) Докладъ Московской Подкоммисіи о введеніи выборныхъ учреждений стран. 1 и 2.

полненія установленныхъ для нихъ правилъ, требуютъ полнаго единства управленія. Но, тѣмъ не менѣе, остается широкое мѣсто для наблюденія, для контроля и для подачи самостоятельнаго мнѣнія въ защиту интересовъ грузоотправителей и пассажировъ; въ нѣкоторыхъ дѣлахъ можно предоставить выборнымъ *участіе*, а нѣкоторыя — могутъ даже быть *вполнѣ* возложены на нихъ безъ всякаго ущерба для желѣзно-дорожнаго хозяйства. Вообще, при обсужденіи этого вопроса можетъ служить руководствомъ двоякая точка зрѣнія. Съ одной стороны, тѣсная связь и постоянный обмѣнъ мыслей между желѣзно-дорожными управленіями и отправителями въ высшей степени желательны для тѣхъ и другихъ, такъ какъ только на этой почвѣ можетъ установиться правильное веденіе дѣла, согласно съ ихъ обоюдными выгодами. Съ другой стороны, при постоянной возможности столкновеній между желѣзною дорогою и лицами, ея услугами пользующимися, необходимо, чтобы интересы обѣихъ были равно ограждены. Гдѣ есть интересъ — тамъ должна быть и гарантія. Въ особенности отправителю, какъ слабѣйшей сторонѣ, необходима защита. Эту защиту не всегда можетъ дать судъ, даже при удовлетворительномъ его устройствѣ и при достаточно полномъ желѣзно-дорожномъ законодательствѣ. Судебные иски всегда сопряжены съ хлопотами, расходами и потерю времени, — чего торговцы избѣгаютъ. При возможности притѣсненій со стороны желѣзно-дорожнаго начальства, даже выигранный процессъ можетъ обратиться во вредъ удовлетворенному истцу. Наконецъ, нельзя не имѣть въ виду, что отношенія желѣзной дороги къ отправителямъ имѣютъ иногда чисто административный характеръ, ускользающій отъ судебного разбирательства. Таковы, напримѣръ, вопросы объ очередяхъ, о складахъ и амбарахъ, о распредѣленіи мѣстъ на пристаняхъ. Администрація, всегда и вездѣ, въ значительной степени руководствуется «усмотрѣніемъ». Во всякомъ по-

рученномъ ей дѣлѣ, ей предоставленъ извѣстный просторъ, въ предѣлахъ котораго дѣйствія ея не подходятъ подъ строгія опредѣленія права. По всѣмъ этимъ причинамъ лицамъ, находящимся въ ближайшихъ отношеніяхъ къ желѣзнымъ дорогамъ, необходимо имѣть при нихъ постоянныхъ представителей *своихъ* интересовъ, а таковыми могутъ быть только выборные изъ ихъ среды.

Сходясь такимъ образомъ, въ общихъ взглядахъ на необходимость имѣть выборныя, при желѣзныхъ дорогахъ учрежденія, подкоммисіи разошлись между собою въ мнѣніи по отношенію къ способамъ осуществленія этого дѣла. Въ первый разъ, разнорѣчіе это высказалось на общемъ сѣздѣ предсѣдателей подкоммисій, происходившемъ въ Москвѣ въ августѣ 1879 года.

На этомъ сѣздѣ было, между прочимъ, предложено гг. членамъ обсудить: (*) *«въ какой мѣрѣ можетъ быть полезно участіе земства и вообще общественныхъ учреждений въ наблюденіи за дѣятельностію желѣзныхъ дорогъ въ интересахъ товароотправителей»*.

Выдвигая этотъ вопросъ на очередь къ обсужденію, г. предсѣдатель Харьковской подкоммисіи Е. С. Гордѣенко привелъ причины, побудившія его это сдѣлать. Многочисленные интересы, затрогиваемые желѣзно-дорожнымъ дѣломъ, распространяются преимущественно на три отдѣльныя категоріи собственниковъ. Съ одной стороны, мы видимъ желѣзно-дорожныя общества, которыя строили линіи, владѣютъ, распоряжаются ими и могутъ защищать свои права, охраняемыя уставами и концессіями. Всѣмъ хорошо извѣстно что правомъ защиты своихъ интересовъ желѣзно-дорожныя общества умѣютъ хорошо пользоваться. Съ другой стороны, въ близкомъ отношеніи къ желѣзно-дорожному

(*) Журналъ сѣзда № 3 § III.

дѣлу находится казна, интересы которой охраняются Министерствами и мѣстными агентами правительства, въ лицѣ инспекторовъ линій. Затѣмъ остается третья, совершенно безправная сторона, также находящаяся въ непосредственныхъ отношеніяхъ къ желѣзнодорожному дѣлу: это—земство и товаротправители. Владѣльцы грузовъ передаютъ дорогѣ свое имущество, свое состояніе, не имѣя ни какихъ обезпеченій въ томъ, что грузъ былъ доставленъ во время и въ надлежащей исправности. Съ перваго момента подвоза груза къ дорогѣ, хозяинъ уже начинаетъ чувствовать свою «безправность». Пока грузъ его валяется на платформѣ или на грязномъ дворѣ не принятымъ, за товаръ желѣзная дорога не отвѣчаетъ, хотя и не допускаетъ владѣльца охранять свое имущество. Взвѣшиваніе производится зачастую безъ соблюденія должнаго порядка. Строго штрафуя владѣльца за перегрузъ, дорога лишаетъ его, въ большинствѣ случаевъ возможности добиваться вознагражденія за оказавшуюся недостачу въ доставленной кладѣ, потому что въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ недостача бываетъ не настолько велика, чтобы хозяину стоило расходоваться на веденіе иска, по мѣсту пребыванія болѣе или менѣе отдаленнаго отъ него управленія дороги, а между тѣмъ общая сумма этихъ недостачъ ложится тяжелымъ бременемъ на промышленность и торговлю. Энергически преслѣдуя недоборы съ грузоотправителей, управленія дорогъ медлятъ возвращеніемъ переборовъ, поступившихъ въ желѣзно-дорожную кассу, и обставляютъ возвратъ этихъ переборовъ такими формальностями, что многіе добровольно отказываются отъ взысканія мелкихъ переборовъ, представляющихъ въ общей сложности довольно крупную сумму незаконныхъ прибылей желѣзно-дорожной компаніи. Ко всему этому необходимо прибавить, что отношенія промышленниковъ, торговцевъ и вообще грузоотправителей къ желѣзнымъ дорогамъ далеко не представляютъ добровольныхъ отношеній двухъ незави-

симо другъ отъ друга поставленныхъ сторонъ; здѣсь съ одной стороны—монополистъ--дорога, убившая своихъ конкурентовъ въ видѣ другихъ прежде существовавшихъ способовъ передвиженія, а съ другой—владѣлецъ груза, для доставки котораго зачастую уже не имѣется никакого другаго пути, кромѣ желѣзно-дорожнаго. По всѣмъ этимъ причинамъ и имѣя въ виду, что попеченіе о развитіи мѣстныхъ промысловъ и торговли возложено закономъ на земскія учрежденія, г. Гордѣнко не находитъ другихъ средствъ къ охраненію интересовъ грузоотправителей отъ насилій и произвола желѣзнодорожныхъ агентовъ, кромѣ порученія земскимъ учрежденіямъ: наблюдать за дѣятельностью желѣзныхъ дорогъ въ интересахъ отправителей товаровъ, торговцевъ и промышленниковъ.

Предсѣдатель Московской подкоммисіи, князь А. А. Щербатовъ, вполне соглашаясь съ предложеніемъ г. Гордѣнко въ принципѣ, совершенно разошелся съ нимъ въ проектированныхъ подробностяхъ. По мнѣнію князя Щербатова, ставить на защиту интересовъ грузоотправителей только земства слишкомъ недостаточно: необходимо ввѣрить эти интересы людямъ, стоящимъ лицомъ къ лицу къ дѣлу перевозки по желѣзнымъ дорогамъ, т. е. самимъ же грузоотправителямъ. Указывая на примѣръ весьма полезной дѣятельности недавно образовавшагося общества углепромышленниковъ въ его борьбѣ съ желѣзною дорогой, князь Щербатовъ полагаетъ, что и всѣ вообще грузоотправители опредѣленнаго раіона могли бы составлять собою особое общество, депутаты отъ котораго и должны охранять интересы грузоотправителей по дѣламъ желѣзнодорожныхъ перевозокъ.

Товарищъ Предсѣдателя Московской подкоммисіи, Б. Н. Чичеринъ, поддерживалъ то же мнѣніе. Какъ бывшій представитель отъ земства при одномъ желѣзно-дорожномъ обществѣ, г. Чичеринъ находитъ неудобнымъ возлагать на земство защиту интересовъ грузоотправителей, такъ какъ это

дѣло, по мнѣнію г. Чичерина, не имѣетъ къ земству непосредственнаго отношенія. Въ данномъ случаѣ необходимо образованіе мѣстныхъ комитетовъ отъ товароотправителей; мало того, желательно, чтобы при составленіи новыхъ концессій, желѣзныя дороги приглашали выборныхъ отъ названныхъ комитетовъ для участія въ обсужденіи вопросовъ, касающихся интересовъ отправителей товаровъ. Сверхъ того, было бы полезно, чтобы непосредственно при инспекціи находились представители отъ вышеупомянутаго комитета.

Предсѣдатель Московской губернской земской управы, г. Наумовъ, также находилъ бесполезнымъ поручать земству охрану интересовъ грузоотправителей. Возражая на замѣчаніе г. Гордѣенко, что земство лишено возможности защищать свои интересы отъ произвола желѣзно-дорожныхъ управленій, г. Наумовъ высказалъ, что земство пользуется правомъ представлять, въ установленномъ порядкѣ, свои ходатайства Правительству о пользахъ и нуждахъ общественныхъ.

Предсѣдатель Харьковской подкоммисіи, Е. С. Гордѣенко, представилъ объясненія причинъ, по которымъ онъ не можетъ согласиться съ предложеніями князя Щербатова и г. Чичерина. Непосредственное участіе товароотправителей въ разсматриваемомъ дѣлѣ могло бы принести пользу только въ такомъ случаѣ, еслибъ эти лица представляли тѣсно сплоченную корпорацію, уполномоченную на внесеніе своихъ ходатайствъ правительству; напротивъ, товароотправители, какъ показываетъ практика, почти ничѣмъ между собою не связаны: между ними не чувствуется никакой солидарности. При объѣздахъ раіоновъ, подкоммисіи могли убѣдиться: до какой степени иногда трудно собрать товароотправителей съ тѣмъ, чтобы выслушать отъ нихъ заявленія объ ихъ же нуждахъ въ отношеніи желѣзно-дорожной перевозки. Еще труднѣе убѣдить товароотправителей подать письменное заявленіе. Еслибъ обязанность охранять интересы владѣльцевъ грузовъ была возложена на земство, въ такомъ случаѣ оно,

конечно, выбрало своимъ представителемъ по этому предмету одного изъ грузоотправителей-же, слѣдовательно, лицо, вполне компетентное въ дѣлѣ. Если же ту же обязанность возложить на общество самихъ грузоотправителей, въ такомъ случаѣ, при свойственной намъ малоподвижности и апатіи къ дѣламъ общественнаго интереса, во многихъ мѣстностяхъ выбранными отъ названныхъ обществъ будутъ, по всей вѣроятности, избраны болѣе ловкіе и пронырливые евреи.

Членъ-Управляющій дѣлами въ высшей комисіи, генераль-лейтенантъ М. Н. Анненковъ, высказалъ, что вопросъ о привлеченіи общественныхъ учрежденій къ охраненію интересовъ грузоотправителей уже возникалъ въ Петербургской подкомисіи при обсужденіи дѣлъ о «полежаломъ» а также о «сметкахъ» и о покражахъ хлѣбныхъ грузовъ на желѣзныхъ дорогахъ, при чемъ нѣкоторыми членами указывалось на полезность поручить такую охрану членамъ биржевыхъ комитетовъ или другихъ мѣстныхъ общественныхъ учрежденій.

По выслушаніи всѣхъ этихъ заявленій съѣздъ тогда же постановилъ: 1) Признать въ принципѣ полезнымъ участіе общественныхъ учрежденій въ наблюденіи за дѣятельностію желѣзныхъ дорогъ въ интересахъ грузоотправителей и 2) не предрѣшая подробностей разрѣшенія этого вопроса (т. е. не предрѣшая—какое именно представительство всего желательнѣе: земское-ли, биржевое-ли или же представительство отъ самаго общества товаротправителей), передать его на разработку канцеляріи высшей комисіи, на основаніи данныхъ и соображеній, которыя по этому предмету будутъ доставлены.

II.

Въ настоящее время будетъ умѣстно обратиться къ разсмотрѣнію нѣкоторыхъ частныхъ, заключающихся въ ино-

странныхъ и въ русскихъ законодательствахъ и могущихъ быть — въ большей или меньшей степени — не бесполезными для соображеній при дальнѣйшемъ разсмотрѣннн вопроса о выборныхъ учрежденіяхъ.

Потребность въ выборныхъ учрежденіяхъ при желѣзныхъ дорогахъ чувствуется въ настоящее время во многихъ государствахъ, особенно въ Пруссіи, гдѣ правительство представило въ этомъ смыслѣ проектъ закона, который не прошелъ еще черезъ всѣ законодательныя инстанціи. Въ докладѣ комисіи, выбранной палатою представителей для разсмотрѣннн этого проекта, весьма ярко характеризуются тѣ побужденія, которыя заставили правительство вступить на этотъ путь. Эти предложенія, сказано въ докладѣ, «вытекли изъ сознанія необходимости съ одной стороны присоединить къ государственному управленію желѣзными дорогами, при рѣшеннн хозяйственныхъ его задачъ, такихъ лицъ изъ гражданъ, которые, путемъ практическаго опыта, знакомы съ торговымъ оборотомъ и его потребностями, съ другой стороны установить плодотворную почву для обсужденія касающихся желѣзно-дорожнаго управленія желаній и жалобъ публики, и наконецъ создать, гарантію противъ ошибочныхъ мѣръ управленія въ отношеннн тарифа. Всѣ желѣзно-дорожныя правленія, какъ правительственныя, такъ и частныя, нуждаются въ оживляющемъ и приносящемъ новыя свѣдѣннн возбужденнн со стороны публики; они все болѣе и болѣе должны пріучаться стоять въ живомъ взаимнодѣйствнн съ лицами, заинтересованными въ перевозкѣ.

«Для правительственныхъ учрежденій, такое противовѣсіе опасности бюрократическаго схематизма и чисто формальнаго обхожденія съ желѣзно-дорожными дѣлами, совершенно даже необходимо. По распоряженнн настоящаго министра публичныхъ работъ, уже нѣсколько времени тому назадъ, учреждены такіе совѣтники для правительственныхъ дорогъ, и частныя дороги охотно послѣдовали этому примѣру. Это

учрежденіе, по отзыву нѣкоторыхъ членовъ коммисіи изъ западныхъ провинцій, какъ оно въ настоящее время еще ни недостаточно, вслѣдствіе отсутствія твердыхъ основаній для его состава, устройства и вѣдомства, однако теперь уже показало себя весьма полезнымъ. Сужденія, которыя ведутся въ собраніяхъ желѣзно-дорожныхъ совѣтовъ, способствуютъ, какъ доказываетъ опытъ, устраненію основательныхъ жалобъ, и не рѣдко скорѣе приводятъ къ удовлетворенію желаній, заинтересованныхъ въ перевозкѣ лицъ, нежели могло бы случиться безъ совокупнаго совѣщанія. Съ другой стороны, сношенія желѣзно-дорожныхъ совѣтниковъ съ директорами въ значительной степени содѣйствуютъ уничтоженію неправильныхъ требованій публики и разсѣянію недоразумѣній. Однимъ словомъ, оказалось, что даже настоящія учрежденія, основанныя единственно на благоусмотреніи управленія, носятъ на себѣ зародышъ въ высшей степени полезной для обсужденія и развитія желѣзно-дорожныхъ вопросовъ будущности».

Въ такихъ видахъ, въ Пруссіи предполагается ввести двоякіе желѣзно-дорожные совѣты: окружные (*Bezirkseisenbahnrathe*) при желѣзно-дорожныхъ правленіяхъ, и одинъ обще-земскій (*Landeseisenbahnrathe*), при центральномъ управленіи желѣзными дорогами. Первые состоятъ изъ извѣстнаго числа представителей торговли, промышленности, земледѣлія и лѣсоводства. Эти лица назначаются на три года провинціальными комитетамъ (*Provinzialansschusse*), соотвѣтствующими приблизительно нашимъ губернскимъ земскимъ управамъ, по выслушаніи торговыхъ палатъ и центральныхъ сельско-хозяйственныхъ обществъ. Коммисія нижней палаты предложила, сверхъ того, дать право выбора членовъ въ окружные совѣты городамъ Берлину и Франкфурту на Майнѣ, вслѣдствіе ихъ значительнаго торговаго значенія. Земскій желѣзно-дорожный совѣтъ составляется изъ назначеннаго Королемъ предсѣдателя, изъ представите-

лей Министровъ публичныхъ работъ, торговли, финансовъ и сельскаго хозяйства, изъ членовъ обѣихъ палатъ, наконецъ изъ выборныхъ отъ окружныхъ желѣзно-дорожныхъ совѣтовъ. Совѣты собираются каждые три мѣсяца, но центральный совѣтъ выбираетъ изъ себя постоянный комитетъ для приготовления дѣлъ. Окружные совѣты выслушиваются по всѣмъ важнымъ вопросамъ, касающимся желѣзнодорожныхъ сообщеній въ данномъ округѣ. Центральный совѣтъ обсуждаетъ всѣ вопросы, касающіеся тарифовъ и желѣзно-дорожныхъ порядковъ.

Въ Россіи, по дѣламъ сообщеній, также имѣются нѣкоторыя выборныя учрежденія. Къ такимъ учрежденіямъ принадлежатъ много лѣтъ уже существующія судоходныя депутаціи, которыхъ цѣль въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ близко подходитъ къ тому, что имѣется въ виду въ настоящемъ случаѣ. Депутаты также являются представителями общества, а именно: торговцевъ и судохозяевъ, при управленіи рѣчнымъ судоходствомъ. Эти учрежденія играютъ весьма скромную роль, но тѣмъ не менѣе они дѣйствуютъ и приносятъ свою пользу. Такія депутаціи учреждены въ Москвѣ, Моршанскѣ, Орлѣ и Бѣломъ. Моршанская депутація состоитъ изъ трехъ членовъ, которые выбираются ежегодно въ январѣ и февралѣ, во время общаго съѣзда купечества по дѣламъ торговли. Выборъ производится изъ купцовъ обѣихъ гильдій, свѣдущихъ въ дѣлѣ и честнаго поведенія. Къ каждому изъ нихъ назначается по одному помощнику изъ крестьянъ судохозяевъ, по добровольному ихъ согласію. Они утверждаются Министромъ (Уст. п. с. ст. 427, 428 и 429). Депутація собирается подъ предсѣдательствомъ начальника судоходной дистанціи и рѣшаетъ дѣла большинствомъ голосовъ. По нѣкоторымъ же вопросамъ, именно: по спорамъ между судохозяевами и по жалобамъ ихъ на притѣсненія чиновниковъ, какого бы то ни было вѣдомства, депутація собирается и рѣшаетъ дѣла даже въ отсут-

ствіи начальника дистанціи (ст. 434—436). Такое же устройство имѣетъ и Орловская депутація. Члены избираются на одинъ годъ, въ январѣ. Избиратели и избираемые состоятъ: 1) изъ мѣстныхъ судопромышленниковъ купеческаго и мѣщанскаго сословіи; 2) изъ заѣзжихъ или иногородныхъ судопромышленниковъ тѣхъ же сословіи; 3) изъ купцовъ и мѣщанъ, ведущихъ торгъ съ другими губерніями, посредствомъ отправленія товаровъ водою, хотя бы и не на своихъ судахъ; 4) изъ торгующихъ крестьянъ, имѣющихъ свои собственныя суда. Въ пособіе къ нимъ выбираются помощники. Они утверждаются Министромъ путей сообщенія и пользуются правами службы. Жалованья они не получаютъ, но имъ даются разѣздныя деньги; для чего, равно какъ и для другихъ расходовъ на содержаніе депутаціи и на устраненіе препятствій судоходству, производится сборъ съ судовъ, грузящихся въ Орлѣ и Мценскѣ, по $\frac{3}{4}$ к. съ каждаго 10 пудовъ клади (ст. 475 и слѣд.). Московская и Бѣльская депутаціи учреждены по образцу Орловской.

Изъ этого видно, что на практикѣ уже дѣйствуетъ учрежденіе, составленное изъ выборныхъ отъ лицъ спеціально занимающихся торговлею и перевозкою въ извѣстномъ районѣ. Выборъ производится не организованною корпораціею, а людьми, принадлежащими къ разнымъ сословіямъ и обществамъ, соединенными единственно совокупными интересами. На практикѣ не встрѣчается затрудненій ни въ составленіи депутаціи, ни въ ея дѣятельности. Депутаты считаютъ себя представителями выбравшаго ихъ общества и защитниками его интересовъ. Они имѣютъ самостоятельный голосъ и не жалуются на свое положеніе.

Другое подобное же учрежденіе возникло недавно въ прямомъ приложеніи къ желѣзнодорожному дѣлу. На съѣздахъ углепромышленниковъ Донецкаго бассейна выбираются четыре депутата, которымъ поручается ежемѣсячное распределеніе вагоновъ по угольнымъ копамъ. Потребность въ

этомъ учрежденіи вызвана была тѣмъ, что на южныхъ дорогахъ не достаетъ вагоновъ для всего количества угля, которое нужно вывезть. Приходится распредѣлять ихъ сообразно съ силой копей, съ наличными заказами и т. п. обстоятельствами, которыхъ желѣзная дорога не въ состояніи изслѣдовать. Она ограничивается тѣмъ, что ежемѣсячно заявляетъ выборнымъ, какое количество вагоновъ она можетъ предоставить въ ихъ распоряженіе. На основаніи этихъ заявленій, и руководствуясь, съ другой стороны, свѣдѣніями, доставляемыми каждымъ изъ выборныхъ по ввѣренному ему району, собраніе выборныхъ дѣлаетъ распорядокъ, назначая каждому отправителю приходящееся на него количество вагоновъ.

Какъ желѣзныя дороги, такъ и отправители признаютъ такой порядокъ совершенно согласнымъ съ ихъ интересами и удовлетворяющимъ ихъ требованіямъ. Конечно, по новости этого дѣла, нельзя еще сказать, какой оно приметъ оборотъ: могутъ оказаться препятствія, особенно со стороны тѣхъ, которые не желаютъ подчиняться общему праву. Но первые шаги несомнѣнно были успѣшны.

III.

Обзоръ мнѣній, высказанныхъ на Московскомъ общемъ съѣздѣ предсѣдателей подкоммисій въ августѣ 1879 года показываетъ, что главнѣйшая причина разнообразія во взглядахъ обусловливается, преимущественно, вопросомъ: полезно ли привлеченіе земства къ непосредственному участию въ выборныхъ учрежденіяхъ, а также: изъ какихъ мѣстныхъ элементовъ эти учрежденія должны быть составлены и какимъ порядкомъ должны производиться выборы членовъ.

Въ подкрѣпленіе высказаннаго на съѣздѣ взгляда о нецѣлесообразности привлеченія земства къ этому дѣлу Московская подкоммисія представила подробный докладъ съ из-

ложениемъ соображеній о составѣ выборныхъ учреждений, о кругѣ ихъ дѣятельности и проч.

Въ докладѣ этомъ между прочимъ высказывается слѣдующее:

«По мнѣнію Московской подкоммисіи вводимые нынѣ въ Пруссіи учрежденія не могутъ быть цѣликомъ перенесены къ намъ. Назначеніе чиновъ желѣзнодорожныхъ совѣтовъ губернскими и земскими управамъ, по совѣщанію съ биржевыми комитетами, или купеческими управами, и сельско-хозяйственными обществами, не привело бы ни къ чему. Вообще подкоммисія не признаетъ полезнымъ участіе земства въ этомъ вопросѣ. Земство имѣетъ свой опредѣленный кругъ дѣятельности, для котораго у него едва достаетъ наличныхъ силъ. Расширеніе этого круга и включеніе въ него желѣзнодорожныхъ интересовъ, совершенно чуждыхъ большинству земскихъ людей, не можетъ быть желательно. Тутъ требуется главнымъ образомъ знакомство съ торговыми дѣлами, мало распространенное среди нашихъ землевладѣльцевъ, составляющихъ преобладающій элементъ въ земствахъ. О сельско-хозяйственныхъ обществахъ и говорить нечего.

При обсужденіи этого вопроса, нѣкоторые члены подкоммисіи высказали, что выборъ представителей долженъ быть предоставленъ биржевымъ обществамъ и городскимъ думамъ. Въ этомъ они видятъ гарантію безпристрастія. Съ этой точки зрѣнія, выборные, какъ постороннія лица, должны служить посредниками между желѣзными дорогами и отправителями. Не будучи прямо заинтересованы въ дѣлѣ, они скорѣе способны будутъ уладить столкновенія. Эта цѣль не будетъ достигнута, если, согласно съ другимъ воззрѣніемъ, къ этимъ упроченнымъ уже избирательнымъ коллегіямъ присоединить массу отправителей. При такихъ условіяхъ роль первыхъ совершенно измѣнится. Твердое ядро исчезнетъ въ расплывающейся массѣ. Организованное собраніе будетъ нести отвѣтственность за выборы, не имѣя возможности ихъ

направлять. Оно черезъ это будетъ поставлено въ ложное положеніе, которое у членовъ его отниметъ всякую охоту принимать живое участіе въ дѣлѣ.

Большинство подкоммисіи не могло однако согласиться съ этими доводами. Ему кажется невозможнымъ устранить отъ выборовъ именно тѣ лица, которыя всего болѣе въ нихъ заинтересованы. Если назначеніе новыхъ учрежденій состоитъ въ значительной степени въ томъ, чтобы дать гарантію отправителямъ, то послѣдніе должны видѣть въ выборныхъ не постороннихъ только посредниковъ, а собственныхъ своихъ представителей. При этомъ лишь условіи возможно полное къ нимъ довѣріе. Это тѣмъ болѣе справедливо, что тѣ мѣстныя общества, на которыя указываютъ вышеозначенные члены подкоммисіи, заключаютъ въ себѣ болѣе или менѣе значительное число отправителей; на какомъ же основаніи они одни будутъ пользоваться правомъ голоса, а другіе не принадлежащіе къ обществу будутъ его лишены? При существующей нерѣдко противоположности интересовъ разныхъ отправителей, не будутъ ли исключенные имѣть поводовъ жаловаться на то, что ихъ интересы принесены въ жертву? Во всякомъ случаѣ исправленіе дѣла будетъ не въ ихъ рукахъ.

Признавая необходимымъ участіе въ выборахъ самихъ отправителей, подкоммисія считаетъ однако весьма полезнымъ, особенно на первыхъ порахъ, присоединить ихъ къ организованному уже обществу, котораго члены хорошо знаютъ другъ друга, и которое, сверхъ того, при неизбѣжномъ столкновеніи интересовъ между различными категоріями отправителей, способно внести сюда смягчающій и безпристрастный элементъ. Поэтому, желательно было бы въ городахъ связать оба элемента, составивъ избирательную коллегію изъ биржеваго, а гдѣ его нѣтъ, изъ купеческаго общества, съ присоединеніемъ къ нему отправителей и получателей тѣхъ

станцій, которыя будутъ находиться въ вѣдѣніи выборныхъ, а на пристаняхъ, также и судохозяевъ. Черезъ это биржевое или купеческое общество не исчезнетъ въ массѣ. Даже еслибы оно составляло меньшинство, оно, по своей организациі, все таки будетъ имѣть значительное вліяніе на выборы, образуя ядро, около котораго можно группироваться; нравственную же отвѣтственность оно будетъ нести, какъ и всякій участникъ въ такомъ дѣлѣ, котораго рѣшеніе зависитъ и отъ другихъ. Таково положеніе людей во всѣхъ общественныхъ дѣлахъ. Наконецъ живой интересъ къ возлагаемымъ на него обязанностямъ будетъ вызываться тѣмъ, что многіе изъ его членовъ сами состоятъ отправителями, и всѣ безъ исключенія въ высшей степени заинтересованы общимъ ходомъ торговли, неразрывно связаннымъ съ желѣзнодорожными порядками.

69657
Такого рода устройство прилагается однако единственно къ городамъ. Что касается до лежащихъ по дорогѣ станцій, то онѣ могутъ быть приписаны къ городамъ и состоятъ подъ надзоромъ тѣхъ же выборныхъ. Но если на нѣкоторыхъ изъ нихъ, имѣющихъ болѣе или менѣе значительную отправку, отправители пожелаютъ образовать свое самостоятельное общество, то нѣтъ причины имъ это возбранять. Въ такомъ случаѣ, общество составитъ уже чисто изъ мѣстныхъ отправителей и получателей, помимо всякихъ постороннихъ элементовъ. Такія учрежденія могутъ имѣть свои выгоды. По мнѣнію подкоммисіи, желательно даже ихъ распространеніе; оно будетъ служить доказательствомъ, что мѣстные торговцы дорожатъ предоставленнымъ имъ правомъ, и при этомъ только условіи выборное начало можетъ получить надлежащее значеніе. Но, во всякомъ случаѣ, учрежденіе мѣстныхъ обществъ не должно быть обязательнымъ; его слѣдуетъ предоставить доброй волѣ заинтересованныхъ лицъ, которые одни могутъ дать имъ силу и жизнь.

Затѣмъ остается разрѣшить вопросъ: при какихъ усло-

віяхъ могутъ отправители быть призваны къ участию въ выборныхъ учрежденіяхъ, какъ въ городахъ, такъ и по станціямъ? Слѣдуетъ ли призывать всѣхъ, или только нѣкоторыхъ, и притомъ съ одинаковыми правами или съ разными? Этотъ вопросъ представляетъ весьма значительныя трудности. Если призвать всѣхъ безразлично, то очевидно, что, особенно въ большихъ городахъ, изъ этого выйдетъ хаосъ. Масса мелкихъ отправителей, притомъ наименѣе образованныхъ, получитъ подавляющее значеніе; интересы же крупныхъ торговцевъ, никакъ не менѣе другихъ требующіе огражденія, какъ по своему экономическому значенію, такъ и въ видахъ пользы желѣзной дороги, будутъ принесены въ жертву. Съ другой стороны, невозможно отдать все дѣло въ руки однихъ крупныхъ отправителей, ибо это поведетъ къ притѣсненію мелкихъ. Желательно соглашеніе противоположныхъ выгодъ, но достигнуть этого не легко. Теоретически, самымъ разумнымъ разрѣшеніемъ задачи представляется предоставленіе самостоятельнаго права голоса болѣе или менѣе крупнымъ отправителямъ и установленіе сборныхъ голосовъ, посредствомъ уполномоченныхъ, для мелкихъ. Такъ это дѣлается на дворянскихъ и на земскихъ собраніяхъ. Но тамъ есть извѣстное, наглядное мѣрило, которымъ можно руководиться въ этомъ распредѣленіи, именно, количество поземельной собственности. При желѣзно-дорожныхъ же отправахъ такого легко опредѣляемаго мѣрила не существуетъ. Всего справедливѣе было бы принять за основаніе цѣнность отправляемаго и получаемого товара; но при перевозкѣ безъ страхованія, которое составляетъ общее правило, цѣнность остается неизвѣстною, и опредѣлить ее нѣтъ возможности. Приходится по этому довольствоваться количествомъ отправляемаго и получаемого товара, различая притомъ перевозку повагонно и попутно. Первая легче поддается опредѣленію. Принявъ за основаніе повагонную перевозку, можно установить извѣстный цензъ, давши, примѣр-

но, самостоятельный голосъ лицамъ, отправляющимъ или получающимъ отъ 25 до 50 вагоновъ груза, смотря по мѣстности и предоставивъ остальнымъ сборные голоса. Но такое опредѣленіе, во всякомъ случаѣ, касается только извѣстной части отправителей. Нельзя упускать изъ виду, что самые цѣнные товары отправляются не повагонно, а попудно. Отправителей этого рода, очевидно, невозможно устранить, а между тѣмъ, именно здѣсь оказывается наиболѣе затрудненій, ибо вѣсъ товара не даетъ никакого понятія объ его цѣнѣ. Остается принять за основаніе различные классы, установленные въ тарифѣ, и для каждаго опредѣлить то количество пудовъ, которое даетъ лицу право самостоятельнаго голоса въ выборахъ.

Подкоммисія полагаетъ, что вообще этотъ вопросъ нельзя рѣшить установленіемъ однообразныхъ цифръ для всѣхъ мѣстностей. Цифра, которая для извѣстной станціи можетъ быть высока, окажется низкою для другой. Если выборныя учрежденія будутъ приняты въ принципѣ нашимъ законодательствомъ, то придется, для подробной разработкы этого вопроса, или вызывать мѣстныхъ жителей въ столицу или, еще лучше, устроить мѣстныя совѣщанія съ отправителями, что одно можетъ всесторонне выяснить это дѣло съ практической стороны.

Менѣе затруднительнымъ представляется вопросъ о доказательствахъ, на которыхъ должно быть основано предоставленіе лицу права голоса. На станціяхъ обыкновенно ведутся списки отправителей, съ обозначеніемъ количества отправляемаго ими товара. Въ виду избирательнаго права, вѣроятно, эти списки придется вести болѣе точнымъ и правильнымъ образомъ. Для получателей же, доказательствомъ могутъ служить именныя квитанціи. Всякій, кто въ выборныхъ учрежденіяхъ видитъ существенный свой интересъ, самъ позаботится о томъ, чтобы получить надлежащій документъ; а безъ этого, дѣло все равно не пойдетъ.

Такъ какъ мѣстности, въ которыхъ предполагается учредить выборныхъ, могутъ имѣть весьма различное значеніе, то подкоммисія полагаетъ, что число выборныхъ лицъ не должно быть вездѣ одинаково. Можно выбирать отъ одного до трехъ, смотря по мѣстной потребности, и столько же къ нимъ кандидатовъ, на случай болѣзни или отлучекъ. Срокъ можно положить годовой. Подкоммисія не считаетъ нужнымъ предоставить имъ права службы, такъ какъ въ настоящее время городская служба перестала быть обязательною. Назначеніе же извѣстнаго вознагражденія, равно какъ и оплата необходимыхъ расходовъ, должны быть предоставлены усмотрѣнію самаго общества. Для этого можетъ быть установленъ небольшой сборъ съ отправляемыхъ и получаемыхъ товаровъ, съ утвержденія Министра путей сообщенія и въ предѣлахъ, установленныхъ закономъ.

Вѣдомство городскихъ выборныхъ должно, какъ сказано, простирается на извѣстный, приписанный къ нимъ районъ, который они должны объѣзжать, когда нужно. Предметы вѣдомства заключаются въ слѣдующемъ:

1) Установленіе правилъ объ очередяхъ, наблюденіе за ихъ исполненіемъ, и самое распредѣленіе очередей по соглашенію съ желѣзнодорожнымъ управленіемъ во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда дорога не обязалась срочностью доставки.

2) Распредѣленіе, совмѣстно съ станціоннымъ начальствомъ, мѣсть на пристаняхъ и надзоръ за порядкомъ на этомъ пространствѣ.

3) Представленіе мнѣній объ устройствѣ частныхъ амбаровъ и складовъ и надзоръ за ними.

4) Наблюденіе за вѣрностью вѣсовъ съ правомъ участія въ ихъ провѣркѣ.

5) Въ случаѣ споровъ о тарѣ вагоновъ, право требовать ихъ провѣрки и присутствовать при этой провѣркѣ.

6) Присутствіе при освидѣтельствованіи тары товаровъ въ случаѣ пререканій и участіе въ экспертизѣ при поврежденіи груза.

7) Наблюденіе за продажею вещей съ аукціона.

8) Наблюденіе за состояніемъ подъѣздныхъ путей и представленіе жалобъ инспекціи въ случаѣ неудовлетворенія требованій.

9) Изслѣдованіе на мѣстѣ причинъ задержекъ и представленіе о томъ инспекторскому комитету.

10) Приемъ жалобъ отъ отправителей и представленіе ихъ съ своими заключеніями инспекціи, въ случаѣ неудовлетворенія ихъ желѣзно-дорожнымъ начальствомъ.

11) Заявленія о пользахъ и нуждахъ мѣстнаго общества отправителей.

Учрежденіе однихъ мѣстныхъ выборныхъ не дало бы однако еще надлежащей гарантіи лицамъ, имѣющимъ дѣло съ желѣзными дорогами. Выборные, по предположенію, не должны вмѣшиваться въ дѣйствія станціоннаго начальства. Имъ даются права болѣе наблюдательныя, нежели распорядительныя. Существенное при этомъ требованіе состоитъ въ томъ, чтобы ихъ голосъ былъ принятъ во вниманіе установленными правительствомъ желѣзно-дорожными властями, а для этого необходимо, чтобы и при послѣднихъ состояли представители общества, защитники интересовъ отправителей.

Такимъ, облегченнымъ властью, лицомъ является въ мѣстномъ желѣзнодорожномъ управленіи инспекторъ. Но въ настоящее время инспекторъ лишень, можно сказать, почти всякаго существеннаго значенія. По своему положенію, онъ долженъ быть блюстителемъ интересовъ государства и общества въ отношеніи къ желѣзнымъ дорогамъ; но на дѣлѣ онъ почти никогда не въ состояніи бороться съ желѣзно-дорожными правленіями. Вслѣдствіе этого, онъ обыкновенно предоставляетъ дѣло собственному его теченію, если онъ не предпочитаетъ самъ дѣйствовать въ одностороннихъ интересахъ дороги. Значеніе инспектора, въ сущности, ограничивается доставленіемъ министерству разнаго рода свѣдѣній.

А между тѣмъ, если желѣзно-дорожное дѣло должно быть выдвинуто на надлежащую почву, если оно должно быть направлено къ цѣлямъ общественнымъ, а не исключительно частнымъ, то инспекція необходимо должна быть поставлена въ такія условія, чтобы она дѣйствительно могла быть органомъ общественныхъ интересовъ. Ожидать что эта перемѣна можетъ совершиться чисто бюрократическимъ путемъ значило бы закрывать глаза на существующій порядокъ вещей, связанный не съ тою или другою личностью, а имѣющей глубокіе корни во всемъ строѣ русской жизни. Придать инспекціи новое значеніе, вдохнуть въ нее новую жизнь можно только присоединеніемъ къ ней выборнаго элемента, представляющаго интересы отправителей.

Съ этою цѣлью подкоммисія предлагаетъ учрежденіе выборнаго комитета при инспекціи. Онъ долженъ состоять изъ трехъ лицъ, съ тремя при нихъ помощниками. Каждой изъ мѣстныхъ избирательныхъ коллегій должно быть предоставлено право, сверхъ мѣстныхъ выборныхъ, избирать еще одно или два лица для присутствія въ инспекторскомъ комитетѣ. Выборныхъ будетъ болѣе, нежели требуется; но они могутъ по соглашенію, чередоваться между собою. Кромѣ того, изъ тѣхъ-же лицъ, одно или два могутъ назначаться, опять же по общему соглашенію, депутатами при желѣзно-дорожныхъ сѣздахъ, о чемъ будетъ сказано ниже.

Жалованье членамъ инспекторскаго комитета подкоммисія полагаетъ назначить отъ правительства. Это вызывается тѣмъ, что при возложеніи этого расхода на мѣстныя общества, какъ требуется принципомъ, было бы слишкомъ трудно опредѣлить долю участія cadaго въ общихъ издержкахъ. Расходъ же, по своей относительной незначительности, не можетъ быть обременителенъ для государственной казны.

Вѣдомство выборнаго комитета заключается въ слѣдующемъ:

1. Наблюденіе за очередями по всей линіи, тамъ гдѣ онѣ установлены.

2. Опреѣленіе причинъ задержекъ, на основаніи донесеній мѣстныхъ выборныхъ и собственныхъ изслѣдованій.

3. Разрѣшеніе закрытія станцій для пріема товаровъ.

4. Разрѣшеніе постройки частныхъ амбаровъ на принадлежащей желѣзной дорогѣ землѣ.

5. Разсмотрѣніе просьбъ объ устройствѣ переѣздовъ, съ приглашеніемъ депутата отъ мѣстной земской управы.

6. Разсмотрѣніе представляемыхъ въ комитетъ жалобъ.

7. Разсмотрѣніе заявленій о пользахъ и нуждахъ отправителей и представленіе по нимъ своего мнѣнія.

8) Представленіе своихъ мнѣній объ измѣненіяхъ въ тарифахъ.

Въ случаѣ разногласія съ инспекторомъ по вопросамъ, подлежащимъ рѣшенію комитета, дѣло переносится въ министерство. Оно можетъ быть перенесено туда и по жалобѣ желѣзно-дорожнаго управленія.

Но и этимъ не ограничивается еще желательное участіе выборнаго элемента въ желѣзно-дорожномъ дѣлѣ. Выше было уже сказано, что къ желѣзно-дорожнымъ съѣздамъ должны быть приобщены депутаты отъ отправителей. Такое присоединеніе выборнаго элемента совершенно необходимо при обсужденіи вопросовъ, которые касаются не внутреннихъ распорядковъ желѣзныхъ дорогъ, а отношеній ихъ къ публикѣ. Въ настоящее время, желѣзныя дороги сами опредѣляютъ эти отношенія. Изъ двухъ, равно заинтересованныхъ сторонъ, одна исключается изъ обсужденія общихъ дѣлъ, а другая присвоиваетъ себѣ право рѣшать эти дѣла по своему усмотрѣнію. Такое положеніе вещей не можетъ быть терпимо. Отсюда проистекаютъ тѣ постановленія съѣздовъ, которые имѣютъ въ виду исключительно выгоды дорогъ и совершенно упускаютъ изъ виду интересы публики. Только присутствіе выборныхъ на съѣздѣ можетъ устранить такое чисто одностороннее рѣшеніе вопросовъ. Въ настоящее время, съѣзды недоброжелательно смотрятъ на всякое постороннее

вмѣшательство въ то, что они считаютъ исключительно внутреннимъ своимъ дѣломъ. Но это ревнивое чувство служить только однимъ изъ признаковъ того полного разобщенія съ публикою, въ которомъ держать себя вообще желѣзныя дороги. Подкоммисія, при своихъ объѣздахъ, могла убѣдиться, что между желѣзно-дорожными управленіями и отправителями не существуетъ того живаго взаимодѣйствія, которое одно можетъ дать плодотворные результаты. Желѣзныя дороги смотрятъ на свое дѣло, чисто какъ на частное предпріятіе, ни до кого другаго не касающееся. Имъ приходится только соображаться иногда съ требованіями министерства, которыя онѣ слишкомъ часто умѣютъ направлять въ свою пользу, интересы же публики, составляющіе главную цѣль предпріятія, не находятъ ни голоса, ни защиты. А между тѣмъ изъ приведенныхъ выше мотивовъ, которыми коммисія прусской палаты подкрѣпляетъ отданный ей на разсмотрѣніе проектъ закона, можно убѣдиться, что самая практика приводитъ къ необходимости постояннаго и живаго взаимнаго общенія между желѣзно-дорожными правленіями и представителями лицъ, пользующихся желѣзными дорогами. Отъ этого въ значительной степени зависитъ самый успѣхъ предпріятія. А потому, приобщеніе выборныхъ къ желѣзно-дорожнымъ сѣздамъ во всѣхъ отношеніяхъ можетъ быть только желательнымъ.

Наконецъ, необходимо дать выборному элементу доступъ и въ центральное управленіе. Примѣръ Пруссіи доказываетъ, что и тамъ чувствуется потребность обсуждать разнообразныя, подлежащія рѣшенію министерства вопросы по желѣзно-дорожному хозяйству, не съ одними техниками, но и съ представителями живыхъ интересовъ общества, которымъ эти вопросы знакомы съ совершенно другой стороны и на которыхъ всего тяжелѣе оказывается всякая въ этомъ дѣлѣ ошибка. Этому требованію будетъ удовлетворять введеніе выборныхъ, по одному отъ каждой группы дорогъ въ желѣз-

но-дорожный совѣтъ, состоящій при министерствѣ путей сообщенія. Этотъ общій совѣтъ можно собирать каждые три мѣсяца, какъ это предлагается, въ Пруссіи. Мнѣніе выборныхъ должно быть истребовано: 1) по вопросамъ, касающимся условій перевозки и отношеній желѣзныхъ дорогъ къ публикѣ; 2) по вопросамъ о тарифахъ; 3) по всѣмъ поступающимъ въ министерство жалобамъ.

Самый проектъ выборныхъ учрежденій при желѣзныхъ дорогахъ редактированъ Московскою подкоммисіею слѣдующимъ образомъ:

1) Въ столицахъ и другихъ городахъ, гдѣ есть биржевыя общества, выборы производятся биржевымъ обществомъ, съ присоединеніемъ къ нему отправителей и получателей, какъ на городской станціи, такъ и на тѣхъ станціяхъ, которыя будутъ находиться въ вѣдѣніи выборныхъ.

2) Въ городахъ, гдѣ нѣтъ биржевыхъ обществъ, выборы производятся купеческими обществами, съ присоединеніемъ къ нимъ тѣхъ же отправителей.

3) Въ мѣстахъ, гдѣ есть желѣзно-дорожныя пристани, къ биржевому или купеческому обществу присоединяются также судовладельцы.

4) На станціяхъ по линіи желѣзной дороги предоставляется отправителямъ и получателямъ на означенныхъ станціяхъ образовать изъ себя особое общество, съ правомъ имѣть своихъ выборныхъ лицъ. Предложеніе дѣлается имъ черезъ инспекцію. Въ случаѣ согласія, общество собирается для выборовъ подъ предсѣдательствомъ инспектора.

5) Самостоятельное право голоса при выборахъ въ означенныхъ обществахъ имѣютъ всѣ лица, отправляющія или получающія не менѣе X вагоновъ, при повагонной отправкѣ, или не менѣе X пудовъ товаровъ 1-го разряда и X пудовъ товаровъ 2-го разряда. Остальнымъ предоставляются сборные голоса черезъ уполномоченныхъ. Количество отправляемаго и получаемаго товара, дающее самостоятельно право голоса, опредѣляется сообразно, съ мѣстными условіями.

6) Избираются отъ 1 до 3 лицъ, по мѣстнымъ условіямъ и къ нимъ отъ 1 до 3 кандидатовъ, замѣняющихъ ихъ во время ихъ отсутствія или болѣзни. Выборнымъ назначается извѣстный районъ, который они объѣзжаютъ поочередно. Срокъ выборовъ годовой. Назначеніе вознагражденія и оплаты расходовъ предоставляется самому обществу, для чего можетъ быть установленъ особый сборъ съ отправляемыхъ и получаемыхъ товаровъ, съ утвержденія Министерства Путей Сообщенія. Предѣлы этого сбора должны быть установлены закономъ.

7) Вѣдомство выборныхъ заключаются въ слѣдующемъ:

а) Установленіе правилъ объ очередяхъ, наблюденіи за ихъ исполненіемъ и самое распредѣленіе очередей, по соглашенію съ желѣзно-дорожнымъ управленіемъ, во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда дорога не обязалась срочностью доставки.

б) Распредѣленіе, совмѣстно съ станціоннымъ начальствомъ, мѣсть на пристаняхъ и надзоръ за порядкомъ на этомъ пространствѣ.

в) Представленіе своихъ мнѣній объ устройствѣ частныхъ амбаровъ складовъ и надзоръ за ними.

г) Наблюденіе за вѣрностью вѣсовъ съ правомъ участія въ ихъ провѣркѣ.

д) Присутствіе при освидѣтельствованіи тары товаровъ, въ случаѣ пререканій, и участіе въ экспертизѣ при поврежденіи груза.

е) Наблюденіе за продажей вещей съ аукціона.

ж) Наблюденіе за состояніемъ подъѣздныхъ путей и представленіе жалобъ инспекціи въ случаѣ неудовлетворенія требованій желѣзно-дорожнымъ управленіемъ.

з) Изслѣдованіе на мѣстѣ причинъ задержекъ и представленіе о томъ инспекторскому комитету.

и) Приемъ жалобъ отъ отправителей и представленіе ихъ съ своими заключеніями инспекціи, въ случаѣ неудовлетворенія ихъ желѣзно-дорожнымъ начальствомъ.

і) Заявленія о пользахъ и нуждахъ мѣстнаго общества отправителей.

8) При инспекторѣ дороги состоитъ выборный комитетъ изъ трехъ лицъ. Они избираются ежегодно отъ мѣстныхъ обществъ и чередуются между собою, по соглашенію, въ исполненіи своихъ обязанностей. Къ нимъ избираются три кандидата. Жалованье полагается отъ правительства.

9) Вѣдомство выборнаго инспекторскаго комитета заключается въ слѣдующемъ:

а) Наблюденіе за очередями по всей линіи, тамъ гдѣ введена общая очередь.

б) Определеніе причинъ задержекъ на основаніи донесеній мѣстныхъ выборныхъ и собственныхъ изслѣдованій.

в) Разрѣшеніе закрытія станцій для приема товаровъ.

г) Разрѣшеніе постройки частныхъ амбаровъ на принадлежащей желѣзной дорогѣ землѣ.

д) Разсмотрѣніе просьбъ объ устройствѣ переѣздовъ, съ приглашеніемъ депутата отъ мѣстной земской управы.

е) Разсмотрѣніе представляемыхъ въ комитетъ жалобъ.

ж) Разсмотрѣніе заявленій о пользахъ и нуждахъ мѣстныхъ отправителей и представленіе по нимъ своего мнѣнія.

з) Представленіе своихъ мнѣній объ измѣненіяхъ въ тарифахъ.

10) На желѣзно-дорожныхъ сѣздахъ, вопросы объ отношеніяхъ желѣзныхъ дорогъ къ публикѣ и о тарифахъ обсуждаются при участіи выборныхъ, по одному отъ каждаго инспекторскаго комитета. Эти лица избираются въ общемъ собраніи выборныхъ отъ мѣстныхъ обществъ въ инспекторскіе комитеты.

11) Въ составъ желѣзно-дорожнаго совѣта при Министерствѣ Путей Сообщенія входятъ выборныя лица, по два отъ каждой группы желѣзныхъ дорогъ. Они избираются депутатами на желѣзно-дорожныхъ сѣздахъ и собираются каждые три мѣсяца.

12) Выборные въ желѣзно-дорожномъ совѣтѣ Министерства Путей Сообщенія подають свое мнѣніе:

- а) По вопросамъ, касающимся условій перевозки и отношеній желѣзныхъ дорогъ къ публикѣ;
- б) По вопросамъ о тарифахъ;
- в) По всѣмъ поступающимъ въ министерство жалобамъ.

IV.

Докладъ Московской подкоммисіи о выборахъ учрежденій, въ Апрѣлѣ 1880 года, былъ подвергнутъ всестороннему разсмотрѣнію общаго съѣзда предсѣдателей подкоммисій. Такъ какъ на этомъ съѣздѣ вопросъ о составѣ выборныхъ учрежденій въ значительной степени разъяснился происходившими преніями, то въ настоящее время и будетъ не лишнимъ ознакомиться съ сущностью работъ съѣзда по этому дѣлу.

Первоначально были заявлены два мнѣнія, довольно рѣзко отличающіяся одно отъ другаго.

Предсѣдатель Московской подкоммисіи, князь А. А. Щербатовъ и Б. Н. Чичеринъ полагали, что для введенія выборнаго начала необходимо составить изъ товаротправителей особую и съ извѣстнымъ цензомъ избирательную среду, которая бы вмѣстѣ съ тѣмъ давала и выборныхъ лицъ, требуемыхъ въ составъ проектируемаго учрежденія.

Другое же мнѣніе, котораго держались Е. С. Гордѣенко и князь С. В. Волконскій, заключалось въ томъ, что означенные выборные должны быть взяты изъ среды земства.

Первое мнѣніе поддерживалось тѣми доводами, что необходимо къ этому дѣлу привлечь лицъ наиболѣе заинтересованныхъ въ перевозкѣ, т. е. самихъ отправителей, которые, нынѣ, большею частью, принадлежатъ къ купеческому сословію, между тѣмъ какъ землевладѣльцы, изъ которыхъ почти исключительно составленъ земскій элементъ,

гораздо менѣе заинтересованы въ желѣзно-дорожномъ дѣлѣ; насколько же они заинтересованы въ отправкѣ, они войдутъ сами въ категорію отправителей.

Лучшимъ доказательствомъ вышеизложеннаго служить то обстоятельство, что при производствѣ изслѣдованія по означенному вопросу, Московская подкоммисія, какъ и всѣ остальные, получила значительное количество заявленій отъ купечества и городского сословія вообще, — а земства, въ этомъ случаѣ принимали самое слабое участіе.

Фактъ этотъ, безъ сомнѣнія, объясняется тѣмъ, что землевладѣльцы лишь въ весьма рѣдкихъ случаяхъ сами отправляютъ свои продукты, такъ какъ большею частью, и даже почти всегда, продаютъ ихъ на мѣстахъ, а потому и дѣло перевозки по желѣзнымъ дорогамъ касается ихъ весьма рѣдко.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, защитники перваго мнѣнія указывали и на то обстоятельство, что имѣющіяся нынѣ судоходныя депутаціи, составлены изъ выборныхъ исключительно отъ купечества, безъ участія, въ этомъ отношеніи земства.

Между тѣмъ, во всѣхъ тѣхъ пунктахъ, гдѣ Московской подкоммисіи приходилось слышать выраженіе желанія, со стороны товароотправителей, имѣть выборныхъ, которые бы заботились о соблюденіи желѣзными дорогами интересовъ товароотправителей, — выражалось желаніе, чтобы подобное наблюденіе было устроено по образцу существующихъ нынѣ судоходныхъ депутацій.

Б. Н. Чичеринъ, защищая необходимость учрежденія выборныхъ отъ товароотправителей, приводилъ, между прочимъ, и тотъ доводъ, что во время служенія его директоромъ отъ земства на Саратовской желѣзной дорогѣ, успѣхъ который весьма близко касается мѣстнаго земства, благодаря гарантіи съ его стороны, онъ имѣлъ полную возможность наблюдать, до какой степени вообще желѣзно-дорожное дѣло мало знакомо земскимъ дѣятелямъ и въ сущности мало ихъ интересуеть.

Напротивъ того, прямыя и самыя насущныя интересы купечества связаны съ желѣзной дорогой. Очень часто случается, что барышъ или убытокъ купца опредѣляется дешевизной или дороговизной, быстротою или медленностью, — и вообще удобствами, съ которыми ему удастся перевезти свои грузы.

Вотъ почему, купцы всецѣло заинтересованы въ правильномъ веденіи желѣзными дорогами своего хозяйства; вотъ почему при производствѣ изслѣдованія они подавали такъ много заявленій, высказывали такъ горячо свои нужды и сдѣлали столько полезныхъ указаній для улучшенія означеннаго дѣла.

Всѣ вышеприведенныя доводы, по мнѣнію защитниковъ перваго мнѣнія, приводятъ къ тому результату, что для устройства на прочныхъ основаніяхъ наблюденія выборныхъ на желѣзныхъ дорогахъ необходимо дать возможность выбрать изъ ихъ среды наиболѣе заинтересованной въ этомъ, т. е. изъ среды товароотправителей.

Второе мнѣніе, поддерживаемое предсѣдателемъ Харьковской подкоммисіи, Е. С. Гордѣенко, опиралось прежде всего на опредѣленныя закономъ правахъ и обязанностяхъ земскихъ учрежденій наблюдать за развитіемъ торговли, промысловъ и вообще народнаго благосостоянія. Такъ напр. городскія думы избираютъ торговую депутацію для наблюденія за правильнымъ производствомъ торговли и промысловъ; избираютъ членовъ въ судоходныя расправы и отдѣленія, а также депутатовъ отъ городскихъ обществъ для взиманія сборовъ съ приходящихъ и отходящихъ судовъ. Общественнымъ учрежденіямъ ввѣряется сборъ въ пользу казны налога съ недвижимыхъ имуществъ и пошлинъ за право торговли; они же вѣдаютъ и ревизуютъ книги учредителей акціонерныхъ компаній, — однимъ словомъ городскимъ и земскимъ учрежденіямъ ввѣряются интересы казны, дѣла промышленныя и торговыя; по этому они не

должны быть устранены отъ участія и лишены голоса въ акціонерныхъ желѣзно-дорожныхъ обществахъ, произвольно распоряжающихся трудомъ и имуществомъ промышленныхъ сословій.

Это право въ Германіи, во Франціи и нѣкоторыхъ другихъ государствахъ уже предоставлено земскимъ или инымъ сходнымъ общественнымъ учрежденіямъ.

Земскія городскія и общественныя учрежденія у насъ уже организованы, укоренились и приносятъ пользу, — остается только желать дальнѣйшаго ихъ развитія, а не стѣснять и не лишать ихъ правъ, естественно и по закону имъ принадлежащихъ; создавать же новыя частныя общества едва ли нужно въ виду слишкомъ хорошо извѣстнаго характера дѣятельности нашихъ частныхъ обществъ: кредитныхъ, промышленныхъ и желѣзно-дорожныхъ, которыя такъ плохо себя заявили въ дѣлѣ соблюденія общественныхъ интересовъ.

Въ пользу своего мнѣнія Е. С. Гордѣенко приводилъ еще и слѣдующее соображеніе: на всѣхъ сѣверо-западныхъ, юго-западныхъ линіяхъ, а также на дорогахъ Харьковскаго раіона товаротправителями являются почти исключительно евреи, которыхъ способности и стремленія также довольно извѣстны. Эти товаротправители могутъ составить весьма дѣятельное и сплоченное общество, которое чрезъ своихъ выборныхъ будетъ распоряжаться перевозкою, окончательно возьметъ въ свои руки торговлю, начнетъ устанавливать цѣны на сельскіе продукты и проч., вслѣдствіе чего издѣлія народнаго труда будутъ, въ значительной степени, принесены въ жертву еврейской спекуляціи.

Вотъ почему, въ данномъ случаѣ предпочитается контроль земскій, причемъ, конечно, желательно, что бы для выполненія его выбирались лица съ коммерческою подготовкою, способныя быть дѣйствительными, разумными и добросовѣстными хозяевами коммерческаго предпріятія, знакомыя

съ мѣстными нуждами населенія и готовая помочь имъ; земство безъ сомнѣнія, имѣеть въ своей средѣ такихъ людей, — и по этому то, голосу его, въ этомъ случаѣ должно быть придано извѣстное значеніе.

Предсѣдатель Юго-Восточной подкоммисіи, князь С. В. Волконскій также доказывалъ необходимость выбора земствомъ тѣхъ лицъ, которыя войдутъ въ составъ Коммисіи для наблюденія за дѣятельностью желѣзныхъ дорогъ и для защиты интересовъ товароотправителей.

Мнѣніе свое князь Волконскій мотивировалъ, между прочимъ, трудностью устроить, на твердыхъ юридическихъ началахъ, избирательное общество отъ товароотправителей, въ виду того, главнымъ образомъ, что товароотправители не представляютъ собою нѣчто постоянное — сегодня извѣстное лицо товароотправитель, — а завтра оно перестаетъ быть таковымъ.

Между тѣмъ, земство представляетъ уже твердо организованную и вполне установившуюся среду, которая заключающая въ себѣ и землевладѣльцевъ и купцовъ и промышленниковъ, будетъ имѣть полную возможность выбора такихъ лицъ, которыя бы могли защищать интересы всѣхъ товароотправителей.

Князь Волконскій не отрицалъ того факта, что отъ купцовъ подано въ Коммисіи гораздо больше заявленій нежели отъ различныхъ земствъ, но въ то же время указывалъ и на то, что многіе изъ губернскихъ и уѣздныхъ земствъ Юго-Восточнаго раіона также приняли довольно горячее участіе въ разьясненіи положенія желѣзно-дорожнаго дѣла въ Россіи и хотя, какъ уже сказано выше, заявленій отъ земствъ получилось не много, но тѣмъ не менѣе самыя серьезныя и дѣльныя мнѣнія и предположенія были высказаны именно земствами.

Кромѣ того, князь Волконскій полагалъ, что отъ лицъ выбранныхъ въ проектируемыя учрежденія изъ земской

среды, благодаря бѣльшей степени ихъ развитія можно бы было ожидать болѣе широкаго взгляда на вещи, а вмѣстѣ съ тѣмъ, и больше пользы для дѣла, въ которомъ заинтересованы не только товаротправители, но и все государство.

Членъ-Управляющій дѣлами Коммисіи, генераль-лейтенантъ Анненковъ сообщилъ собранію относящіяся къ разсматриваемому имъ вопросу свѣдѣнія объ устройствѣ судоходной депутации по Мариинскому водному пути, а также инструкцію выборнымъ отъ углепромышленниковъ и коммисіи изъ нихъ.

Сущность этихъ двухъ сообщеній заключается въ слѣдующемъ:

Депутаты, избираемые купечествомъ въ различныхъ районахъ Мариинскаго воднаго пути, находятся подъ вѣденіемъ судоходной инспекціи и обязаны озаботиться объ устраненіи замедленій и задержекъ, проходящихъ тамъ судовъ, объ исполненіи судохозяевами, шкиперами, прикащиками и рабочими установленныхъ правилъ, — а въ случаѣ неподчиненія правиламъ, привлекать виновныхъ къ отвѣтственности. Вообще, будучи обязаны во все навигаціонное время находиться, каждый въ предѣлахъ своего участка, депутаты должны наблюдать за выполненіемъ всѣхъ постановленій, обеспечивающихъ правильность судоходства и еженедѣльно доставлять въ правленіе округа краткія свѣдѣнія о своей дѣятельности.

На съѣздахъ углепромышленниковъ избираются сообразно группамъ копей, расположенныхъ въ районахъ, проходящихъ тамъ дорогъ, пять выборныхъ, составляющихъ коммисіею выборныхъ и къ нимъ пять кандидатовъ.

Коммисія выборныхъ распредѣляетъ представленныя ей перевозочныя средства по копиямъ, по станціямъ отправки и по районамъ отдѣльныхъ дорогъ, съ соблюденіемъ особыхъ установленныхъ на этотъ случай правилъ.

Коммисіи изъ выборныхъ представляетъ съѣзду углепромышленниковъ свѣдѣнія о результатахъ дѣятельности копей текущаго года, соображенія о добывныхъ способностяхъ ко-

пей, о состояніи складовъ минеральнаго топлива на копахъ, о количествѣ предполагаемой добычи копей въ слѣдующемъ году, о предполагаемомъ сбытѣ угля и т. п.

Въ заключеніе своего доклада генераль-лейтенантъ Анненковъ полагалъ, что, не предрѣшая пока окончательно вопроса объ устройствѣ наблюдательной коммисіи при желѣзныхъ дорогахъ, можно бы было допустить извѣстный компромиссъ въ обоихъ мнѣніяхъ, — именно въ виду того, что по всей вѣроятности, придется имѣть выборныхъ и при высшихъ учрежденіяхъ и при инспекціяхъ и на мѣстахъ, въ пунктахъ отправления, — можно бы было привлечь выборныхъ частью отъ товароотправителей, частью же отъ земства.

Затѣмъ, предсѣдатель Рижской подкоммисіи О. Г. Тернеръ, выясняя свой взглядъ на будущее устройство выборныхъ учреждений и восходя при этомъ, отъ низшей инстанціи къ высшей, выразилъ, что означенное устройство могло бы быть осуществлено приблизительно слѣдующимъ образомъ:

Въ каждомъ мѣстѣ, въ которомъ товароотправители пожелали бы имѣть наблюденіе за правильностью нагрузки, выгрузки, взвѣшиванія и т. п. они избираютъ особыхъ для того лицъ, которыя утверждаются правительствомъ.

Такимъ образомъ избраніе органовъ надзора со стороны грузоотправителей было бы факультативно для отдѣльных мѣстностей.

Тѣ же самые члены, могли бы, собираясь въ каждой мѣстности въ коммисію подъ предсѣдательствомъ инспектора, образовать высшую инстанцію (въ томъ родѣ приблизительно какъ отдѣльные мировые судьи, собираясь въ сѣзды, составляютъ другую, высшую инстанцію). Устройство коммисіи при инспекціи придало бы этому, нынѣ часто почти бездѣйствующему органу правительства, ту силу и тотъ характеръ, которые было бы крайне желательно въ немъ видѣть.

Наконецъ при выборѣ представителей отъ лицъ, заинтересованныхъ въ перевозкѣ, въ высшія учрежденія, имѣющія быть организованными, могло бы быть предоставлено непосредственное участіе и земству.

Обращаясь затѣмъ къ трудности опредѣлить впредь удобный способъ выбора для всѣхъ мѣстностей Россіи и указывая на опасность впасть при этомъ въ искусственную регламентацию, могущую повредить дѣлу — г. Тернеръ полагалъ болѣе цѣлесообразнымъ ограничиться опредѣленіемъ: что выборы производятся биржевыми комитетами и городскими обществами съ привлеченіемъ и товаротправителей. Затѣмъ опредѣленіе способа выбора могло бы быть предоставлено самимъ мѣстнымъ обществамъ. Такимъ образомъ дѣло выработалось бы самою жизнію; — впоследствии же всегда можно будетъ путемъ дополнительнаго закона, измѣнить и исправить то, что на практикѣ окажется неудобнымъ или несправедливымъ.

Къ этому князь Щербатовъ присовокупилъ, что вообще полезно бы начать дѣло въ видѣ опыта на одной какой либо дорогѣ.

Что же касается тѣхъ затрудненій, которыя въ Юго-Западномъ краѣ и отчасти въ южномъ могутъ представить евреи, какъ избирательный элементъ, то противъ этого, по мнѣнію нѣкоторыхъ членовъ, можно принять тѣ мѣры, которыя вообще принимаются противъ евреевъ въ подобныхъ случаяхъ, т. е. опредѣлить извѣстный предѣльный процентъ при допущеніи ихъ въ составъ означеннаго учрежденія.

У.

На имя предсѣдателя Коммисіи былъ доставленъ изъ Харькова слѣдующій докладъ городской коммисіи по вопросу «въ какой мѣрѣ можетъ быть полезно участіе земства и общественныхъ учреждений въ наблюденіи за дѣятельностію желѣзныхъ дорогъ въ интересахъ товаротправителей».

Желѣзныя дороги предназначены для служенія интересамъ и потребностямъ общества и, ради общественнаго своего характера и государственнаго ихъ значенія, пользуются громадными привилегіями, гарантированнымъ доходомъ, правительственными субсидіями и другими преимуществами.

Между тѣмъ, такое исключительное положеніе дорогъ отнимаетъ у нихъ всякій коммерческій характеръ, способствуетъ полнѣйшему бюрократизму управленія и равнодушія къ интересамъ товаротправителей.

Увѣренныя въ томъ, что пассажиры и товары неминусемо должны быть перевозимы ихъ средствами, желѣзныя дороги не имѣютъ надобности привлекать къ себѣ грузы и заботиться объ исправной и скорой доставкѣ къ мѣсту назначенія.

Земства и городскія общественныя учрежденія, какъ представители интересовъ всѣхъ сословій и всѣхъ отраслей промышленности и торговли, не могутъ равнодушно смотрѣть на такое монопольное положеніе желѣзнодорожнаго дѣла, они необходимо должны получить опредѣленное участіе въ наблюденіи за надлежащею дѣятельностію желѣзныхъ дорогъ.

Необходимость такого наблюденія проистекаетъ изъ цѣлаго ряда неудобствъ, неисправностей, незаконныхъ поборовъ, злоупотребленій и разныхъ причиняемыхъ почти безотвѣтственно потерь, которыя ложатся тяжелымъ бременемъ на общество.

Надзоръ со стороны общественныхъ учреждений, нисколько не касаясь технической стороны желѣзнодорожнаго дѣла и внутренняго порядка управленія, долженъ исключительно ограждать интересы пассажировъ, товаротправителей и получателей, начиная съ момента ввоза товаровъ на станцію до времени ихъ сдачи получателями.

Соотвѣтственно цѣли своего назначенія наблюденіе это должно имѣть въ виду:

1) Облегченіе затрудненій при ввозѣ товаровъ на станцію и требованіе выдачи въ пріемъ товаровъ росписокъ съ обозначеніемъ не только числа мѣстъ и вѣса, но (въ случаѣ

требованія товароотправителей) и съ наименованіемъ рода товара.

Поводомъ къ этому служатъ незаконные поборы низшихъ агентовъ при пропускѣ товаровъ на станцію, и затрудненія, какія испытываетъ товароотправитель при потерѣ товара до полученія квитанціи, если онъ не имѣетъ въ рукахъ росписки съ обозначеніемъ вѣса, числа мѣстъ и рода сложенного товара.

2) Надзоръ затѣмъ, чтобы на станціяхъ было достаточное число вѣсовъ, частая ихъ провѣрка и наблюденіе за правильнымъ взвѣшиваніемъ получаемого и отправляемого товара и багажа.

Такой надзоръ за вѣсами въ коммерческихъ магазинахъ уже возложенъ на городскихъ депутатовъ, слѣдовательно и желѣзная дорога должна подлежать такому же контролю.

3) Наблюденіе за сбереженіемъ товаровъ, складываемыхъ на станціяхъ, отъ порчи, подмочки, расхищенія и пожара, такъ какъ товары часто сваливаются прямо на землю, не покрываются, какъ слѣдуютъ, брезентами, и сложенные вдали отъ жилого станціоннаго помѣщенія, легко могутъ быть расхищаемы.

4) Надзоръ за своевременной выгрузкой и выдачей товаровъ получателямъ.

Товары большой скорости, по существующимъ правиламъ должны быть приняты въ 24 часа получателемъ; между тѣмъ какъ агенты желѣзныхъ дорогъ часто только на другіе сутки выгружаютъ этотъ товаръ.

Несвоевременная подача подъ выгрузку вагоновъ съ товарами малой скорости служитъ часто причиною значительнаго накопленія товаровъ на станціи, что въ свою очередь, затрудняетъ товарное движеніе на всей дорогѣ.

5) Надзоръ за строгимъ соблюденіемъ очередей въ отправкѣ грузовъ устранить своеволие начальниковъ станцій и въ значительной мѣрѣ уменьшить жалобы грузоотправителей на несправедливыя дѣйствія агентовъ дорогъ.

6) Облегченіе грузовладѣльцевъ въ отношеніи своевременнаго возврата имъ со стороны желѣзныхъ дорогъ всякихъ переборовъ и уплаты штрафа за несвоевременную доставку грузовъ, согласно правиламъ желѣзныхъ дорогъ.

Наблюдательный органъ городского управленія долженъ быть хорошо знакомъ со всѣми правилами перевозки и тарифами желѣзныхъ дорогъ и защищать интересы товарохозяевъ, которые часто, за недосугомъ или по невѣдѣнію, отказываются отъ требованія слѣдуемыхъ имъ переборовъ и возврата провозной платы при просрочкѣ въ доставленіи грузовъ.

7) Наблюденіе за своевременною выдачею наложенныхъ платежей, по полученіи увѣдомленія о вносѣ таковыхъ товарополучателями.

Въ настоящее время по нѣскольکو мѣсяцевъ взысканные наложенные платежи не выдаются отправителямъ, и такимъ образомъ желѣзная дорога безпроцентно пользуется чужими деньгами.

8) Участіе, по желанію заинтересованныхъ лицъ, при составленіи актовъ и выдачѣ копій этихъ актовъ въ случаѣ пропажи, порчи или расхищенія товара; при разборѣ жалобъ пассажировъ и товарохозяевъ на разныя незаконныя дѣйствія агентовъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ настоящее время такіе акты составляются и жалобы разбираются тѣми же агентами дорогъ, которые, по этому, являются какъ-бы судьями своего собственнаго дѣла.

9) Требованіе болѣе энергической и усиленной дѣятельности со стороны желѣзныхъ дорогъ при накопленіи товаровъ и въ ярмарочное время.

10) Наблюденіе за дезинфекціею пассажирскихъ вагоновъ и станціи и за соблюденіемъ другихъ санитарныхъ мѣръ.

Вагоны нашихъ дорогъ содержатся крайне небрежно, нечистота и зловоніе въ нихъ составляютъ заурядное явленіе;

пассажирская же станція Харьковъ, въ особенности въ лѣтнее время, распространяетъ вокругъ себя вредную атмосферу и служитъ источникомъ распространенія міазматическихъ болѣзней. Всѣ дворы городскихъ жителей подлежатъ надзору санитарнаго врача и санитарной комисіи, желѣзнодорожная же станція никому недоступна.

11) Исполненіе разныхъ порученій и обязанностей, которыя Правительству угодно будетъ возложить на городскихъ депутатовъ въ видахъ соблюденія казеннаго или общественнаго интереса.

Для точнаго исполненія столь многосложныхъ обязанностей по огражденію интересовъ товаротправителей и получателей на двухъ товарныхъ станціяхъ въ городѣ Харьковѣ необходимо учрежденіе особой постоянной наблюдательной комисіи въ составѣ отъ трехъ до пяти членовъ, избираемыхъ думою на одинъ годъ, не только изъ гласныхъ, но вообще изъ лицъ, способныхъ къ отправленію этой обязанности.

Члены комисіи изъ среды себя избираютъ предсѣдателя и кандидата къ нему.

Комисіи и членамъ ея должны быть предоставлены слѣдующія правила:

1) Комисія командируетъ своихъ членовъ, въ качествѣ депутатовъ, для надзора на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, въ самой же комисіи сосредоточиваются всѣ жалобы, заявленія и неудовольствія товаротправителей и получателей, относящіяся къ желѣзнымъ дорогамъ.

2) Депутату долженъ быть открытъ свободный доступъ во всѣ станціонныя и служебныя помѣщенія, склады и магазины.

Онъ заявляетъ о своихъ нуждахъ, неисправностяхъ и злоупотребленіяхъ желѣзнодорожныхъ агентовъ начальству дороги и правительственному инспектору. Въ случаѣ неисполненія справедливыхъ его требованій комисія обращается къ высшему начальству.

3) Депутату должны быть открыты очередныя книги отправляемыхъ товаровъ и свѣдѣнія о количествѣ грузовъ и перевозочныхъ средствъ, дабы онъ могъ судить на сколько, въ данное время, возможно усиленіе дѣятельности желѣзной дороги и заявлять ходатайства по этому предмету желѣзно-дорожному начальству.

4) Коммисіи должны быть сообщаемы мѣры, принимаемыя желѣзно-дорожнымъ начальствомъ, для отысканія потерянныхъ товаровъ, для удовлетворенія жалобъ товарохозяевъ и для исполненія разныхъ заявленій депутатовъ и коммисіи.

5) Коммисія ходатайствуетъ объ измѣненіи и дополненіи правилъ о перевозкѣ, въ чемъ либо стѣснительныхъ для товароотправителей и получателей, равно какъ объ измѣненіи и расширеніи своихъ правъ и обязанностей, еще не предусмотрѣнныхъ настоящимъ проектомъ.

Трудъ членовъ наблюдательной коммисіи — трудъ тяжелый и требуетъ полнѣйшей свободы отъ другихъ занятій, по этому онъ долженъ быть по справедливости вознагражденъ.

На содержаніе коммисіи изъ пяти членовъ, канцелярскіе и другіе расходы по содержанію коммисіи потребуются сумма приблизительно отъ 10,000 до 15,000 руб.

Городъ Харьковъ въ настоящее время не обладаетъ такими средствами, которыя дозволили бы ему употреблять ежегодно на содержаніе наблюдательной коммисіи такую сумму. Поэтому можно было бы установить въ Харьковѣ сборъ, по соглашенію съ товароотправителями, въ размѣрѣ 1% съ провозной платы, подлежащей взносу за отправляемые изъ Харькова товары. Такой сборъ, по заявленію приглашенныхъ въ коммисію товароотправителей нисколько не обременителенъ для торговли и съ избыткомъ вознаградится ожидаемыми выгодами и удобствами отъ дѣятельности наблюдательной коммисіи. Сумма, полученная отъ этого сбора, должна быть употребляема только на содержаніе Харьковской наблюдатель-

ной желѣзно-дорожной комисіи, и размѣръ сбора, если онъ превыситъ потребную сумму на содержаніе комисіи, можетъ быть Городскою Думою соотвѣтственно уменьшенъ на слѣдующій годъ.

Взысканіе этого сбора должно быть предоставлено агентамъ желѣзныхъ дорогъ, которые ежемѣсячно передаютъ взысканныя суммы въ Городскую Управу.

Въ заключеніе Комисія выразитъ свое глубокое убѣжденіе въ томъ, что если Правительству угодно будетъ учредить подобные наблюдательные органы отъ Городскихъ Управленій и Земствъ въ разныхъ городахъ и большихъ станціяхъ, гдѣ особенно ощущается надобность въ надзорѣ за правильною дѣятельностію желѣзныхъ дорогъ, то современемъ окажется надобность въ періодическихъ съѣздахъ представителей этихъ органовъ, по извѣстнымъ группамъ дорогъ. Такіе съѣзды конечно могли бы точнѣе и разностороннѣе разработать кругъ своихъ наблюдательныхъ обязанностей, и такимъ образомъ они явились бы естественнымъ и законнымъ противовѣсомъ той громадной, вліятельной монополюной силѣ, которою обладаютъ желѣзныя дороги.

Особое мнѣніе гласнаго Н. Н. Абашева.

Необходимость лучшаго порядка въ желѣзно-дорожномъ хозяйствѣ и бѣльшей гарантіи частныхъ лицъ на столько сознается какъ Правительствомъ, такъ и обществомъ, что доказывать эту необходимость излишне. Вполнѣ раздѣляя мнѣніе комисіи о пользѣ участія выборныхъ лицъ въ желѣзно-дорожномъ дѣлѣ — чему лучшимъ доказательствомъ служить участіе выборныхъ отъ углепромышленниковъ — я расхожусь съ комисіей лишь по предмету организаціи этого участія.

Комисіа предположила назначить для Харьковской станціи отъ 3-хъ до 5-ти уполномоченныхъ. Предполагая дѣятельность ихъ успѣшною, необходимо было-бы назначить уполномоченныхъ и для другихъ станцій, и такимъ образомъ создать множество служащихъ лицъ, вознагражденіе которыхъ тяжело легло бы на торговлю. По выраженію одного изъ приглашенныхъ въ комисію лицъ «не пришлось бы рублемъ защитить копѣйку».

Такъ какъ имѣть уполномоченныхъ на всѣхъ станціяхъ всѣхъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ практически невозможно, то организація, предлагаемая комисіей, поставила бы нѣкоторыя станціи, какъ напримѣръ гдѣ сосредоточено желѣзно-дорожное управленіе, въ привилегированное положеніе, въ ущербъ другимъ. При томъ для товаро-отправителя важны не только помощь и содѣйствіе при отправкѣ товара, но также и возможность слѣдить за движеніемъ груза въ пути и за правильной и своевременной доставкой его на мѣстѣ.

Такою помощью и содѣйствіе товаро-отправители и получатели могли бы найти, если бы уполномоченные отъ земства и городовъ избирались бы не для одной какой либо станціи, а для цѣлой линіи. Уполномоченные, не имѣя права вмѣшиваться въ хозяйственную и техническую часть, были бы посредниками между желѣзно-дорожной администраціей и обществомъ ихъ избравшимъ и защитниками интересовъ земства.

Положеніе о Инспекторахъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ (§§ 15 и 16) возлагаетъ эти обязанности на Правительственныхъ Инспекторовъ. Но правительственный Инспекторъ имѣетъ еще много другихъ обязанностей, касающихся: технической части, осмотра дороги, секретныхъ донесеній, и т. д., а потому не всегда имѣетъ возможность исполнить относительно земства обязанности, возложенныя на него положеніемъ. Инспекторъ, какъ лицо правительственное, поставленъ слишкомъ далеко отъ общества, и публика, въ мелкихъ своихъ обидахъ и притѣсненіяхъ, стѣсняется обращаться къ Инспектору, предпочитая улаживать свои дѣла любовнымъ соглашеніемъ съ низшими агентами желѣзной дороги.

На выборныхъ отъ земства и городовъ могли бы быть, по мнѣнію моему, возложены приблизительно тѣ же обязанности, какія возложены §§ 15, 16 и 17 положенія на правительственныхъ Инспекторовъ. Принимая жалобы какъ словесныя, такъ и письменныя отъ всѣхъ лицъ и со всѣхъ станцій цѣлой линіи, уполномоченные служатъ посредниками и принимаютъ всѣ зависящія отъ нихъ мѣры къ прекращенію безпорядка и возстановленію нарушеннаго права. Въ случаѣ неисполненія ихъ требованія, они сообщаютъ о томъ правительственному Инспектору и доносятъ Главно-управляющему путями сообщенія.

Уполномоченные представляютъ ежегодный обзоръ дѣйствій желѣзной дороги Министерству путей сообщенія, земскому собранію или городской думѣ ихъ избравшимъ.

Обзоръ этотъ печатается.

Уполномоченные, имѣя въ теченіи года сношенія со множествомъ заинтересованныхъ лицъ, получая всевозможныя заявленія и жалобы и слѣдя на мѣстѣ за дѣятельностію желѣзной дороги, получаютъ возможность представить Правительству и Обществу полную и правдивую картину какъ хорошихъ, такъ и дурныхъ сторонъ дороги.

На основаніи данныхъ, добытыхъ выборными, земства, города, торговое сословіе получаютъ возможность ходатайствовать передъ Правительствомъ объ измѣненіи тарифа, его однообразіи, о мѣрахъ къ сохраненію грузовъ и вообще о всѣхъ мѣрахъ, могущихъ служить къ удобству и выгодѣ земскихъ людей и благосостоянію края, тѣсно связаннаго съ исправною дѣятельностію желѣзной дороги. Министерство путей сообщенія будетъ имѣть точныя и вѣрныя данныя для сравненія относительнаго достоинства дорогъ, и отъ Правительства будетъ зависѣть принятіе мѣръ для того, чтобы всѣ дороги соотвѣтствовали своему назначенію.

Уполномоченныхъ для цѣлой линіи можетъ быть одинъ или нѣсколько лицъ, смотря по протяженію дороги. Избираются они губернскимъ или уѣзднымъ земскимъ собраніемъ или городскою думою тѣхъ земствъ и городовъ, на территоріи которыхъ пролегаетъ дорога. Размѣръ вознагражденія уполномоченныхъ опредѣляетъ земство или дума, избравшая выборнаго. Если бы Правительство не изъявило согласія на дополнительный платежъ, предположенный комиссіей, или этотъ платежъ встрѣтилъ бы затрудненія и неудовольствіе со стороны товароотправителей, то земства и города, избравшіе уполномоченныхъ, могли бы принять на себя расходъ на ихъ вознагражденіе.

VI.

Въ числѣ работъ, производившихся въ канцеляріи высшей Коммисіи, находится и вопросъ о составленіи законопроекта о выборныхъ учрежденіяхъ. Работа эта производилась до появленія доклада Московской подкоммисіи, причемъ за основаніе принимались, преимущественно, мотивы, высказанные въ рѣшеніи Комитета министровъ 27 Марта 1878 года, согласно которому въ составъ выборныхъ учреждений предполагалось привлечь представителей не только отъ купечества, но и отъ земства.

Текстъ законопроекта (еще не разсмотрѣнный Высшею Коммисіею) редактированъ канцеляріею слѣдующимъ образомъ (*):

1) Желѣзнодорожныя установленія раздѣляются на общія и частныя.

2) Общія желѣзнодорожныя установленія суть:

1) Высшій желѣзнодорожный Совѣтъ.

2) Мѣстные желѣзнодорожные совѣты, и

3) Желѣзнодорожныя коммисіи.

55. Желѣзнодорожныя коммисіи учреждаются съ разрѣшенія мѣстнаго желѣзнодорожнаго Совѣта на станціяхъ большаго товарнаго движенія по особому о томъ ходатайству: въ городахъ—городскихъ думъ, а въ уѣздахъ — уѣздныхъ земскихъ собраній.

По распоряженію мѣстнаго Совѣта, районъ вѣдомства коммисіи данной станціи можетъ быть распространень на нѣсколько смежныхъ станцій.

56. Желѣзнодорожныя коммисіи состоятъ изъ трехъ выборныхъ членовъ, избираемыхъ въ городахъ городскими думами, а въ уѣздахъ — уѣздными земскими собраніями утверждаемыхъ въ семъ званіи подлежащимъ мѣстнымъ совѣтомъ.

(*) Для надлежащаго уразумѣнія подробностей сего законопроекта необходимо имѣть въ виду, что онъ редактированъ какъ одна изъ частей общаго законопроекта относительно *Высшаго желѣзно-дорожнаго Совѣта* съ состоящимъ при немъ Комитетомъ и подчиненными ему *Мѣстными совѣтами* при правительственныхъ инспекціяхъ желѣзныхъ дорогъ.

57. Члены желѣзнодорожныхъ комиссій избираются порядкомъ указаннымъ въ пун. II статьи 16 (*). Протоколъ избранія (ст. 17) (**), представляется подлежащему мѣстному Совѣту.

58. Членами желѣзнодорожныхъ комиссій могутъ быть исключительно русскіе подданные, принадлежащіе къ промышленному или торговому классу и имѣющіе не менѣе двадцати пяти лѣтъ отъ роду.

59. Членами желѣзнодорожныхъ комиссій не могутъ быть лица, поименованныя въ статьѣ 13-й (***).

(*) Пунктъ II ст. 16-й: «Земства, Совѣты Мануфактуръ и Торговли или Биржевые Комитеты избираютъ своихъ представителей въ Высшій Совѣтъ общеустановленнымъ для производства выборовъ въ ихъ учрежденіяхъ порядкомъ.»

(**) Статья 17-я: «Избраніе въ члены Высшаго Совѣта и въ кандидаты къ нимъ удостоверяется протоколомъ за подписью избирателей. Означенный протоколъ представляется въ Высшій Совѣтъ.»

(***) Ст. 13: «Членами Высшаго Совѣта и кандидатами къ нимъ не могутъ быть: 1) подвергшіеся по судебнымъ приговорамъ за умышленные противузаконныя дѣянія заключенію въ тюрьмы или иному болѣе строгому наказанію и состоящіе подъ слѣдствіемъ и судомъ за умышленные дѣянія, влекущія за собою такія же наказанія; 2.) исключенные изъ службы по суду или изъ духовнаго вѣдомства за пороки, или же изъ среды обществъ и дворянскихъ собраній по приговорамъ тѣхъ сословій, къ которымъ они принадлежатъ; 3) объявленные несостоятельными должниками; 4) состоящіе подъ опекою за расточительность, и 5) лица, устраниныя отъ представительства въ желѣзнодорожныхъ установленіяхъ (ст. 29, 49 и 66.)»

Ст. 29: «Выборные члены, не явившіеся на сессію по причинамъ, признаннымъ Высшимъ Совѣтомъ не уважительными, лишаются права на полученіе назначеннаго имъ ихъ избирателями за участіе въ сессіи вознагражденія и подвергаются Совѣтомъ денежному взысканію не свыше пяти сотъ рублей.»

Выборные же члены, не явившіеся безъ уважительныхъ причинъ въ отдѣльное засѣданіе Высшаго Совѣта, подвергаются, по постановленію послѣдняго, замѣчанію или денежному взысканію не свыше пятидесяти рублей за каждую неявку. Независимо сего, выборные члены, неявившіеся безъ уважительныхъ причинъ на сессію или неприсутствовавшіе, равнымъ образомъ безъ уважительныхъ причинъ, болѣе чѣмъ въ одной трети засѣданій Высшаго Совѣта въ данной сессіи, устраниются отъ представительства по постановленію Совѣта, о чемъ и поставляются въ извѣстность избравшія ихъ общества или установленія.

Ст. 49: «Выборные члены, неявившіеся безъ уважительныхъ причинъ, въ засѣданіе Мѣстнаго Совѣта, подвергаются по постановленіямъ послѣдняго, замѣчанію или денежному взысканію не свыше пятидесяти рублей. Независимо сего, выборные члены, уклонившіеся безъ уважительныхъ причинъ отъ присутствованія въ трехъ засѣданіяхъ къ ряду, устраниются отъ представительства по постановленію мѣстнаго Совѣта, — о чемъ и поставляются въ извѣстность избравшія ихъ общества или установленія.»

60. Члены желѣзнодорожныхъ комиссій избираются на одинъ годъ, при чемъ на нихъ распространяется правило, содержащееся въ статьѣ 15-й. (*)

61. Содержащіяся въ статьѣ 20 и 2 пунктъ 21 статьи (**)
постановленія относительно полученія вознагражденія за трудъ и Высочайшихъ наградъ сохраняютъ свою силу и по отношенію къ членамъ желѣзнодорожныхъ комиссій, при чемъ земскимъ и городскимъ общественнымъ учрежденіямъ дозволяется съ разрѣшенія и утвержденія Высшаго Совѣта устанавливать для покрытія расходовъ по вознагражденію членовъ желѣзнодорожныхъ комиссій особый сборъ съ мѣстныхъ отправителей и получателей товаровъ.

62. Члены желѣзнодорожныхъ комиссій пользуются бесплатнымъ проѣздомъ по желѣзнымъ дорогамъ въ районѣ дѣйствія комиссій, къ составу коихъ они принадлежатъ.

63. Къ вѣдѣнію желѣзнодорожной комиссіи относится:

1) Наблюденіе за правильнымъ исполненіемъ станціонными агентами желѣзныхъ дорогъ установленныхъ законоположеній, правилъ, инструкцій и наказовъ, относящихся собственно до перевозки кладей и имѣющихъ въ виду сохранность грузовъ, своевременность ихъ отправленія и доставленія, правильность взвѣшиванія и т. п.

О всякомъ замѣченномъ отступленіи отъ нормальнаго порядка комиссія сообщаетъ мѣстному управленію дороги.

Ст. 66: «Въ случаѣ нерадиваго исполненія членами желѣзнодорожныхъ комиссій возложенныхъ на нихъ обязанностей, Мѣстный Совѣтъ въ правѣ требовать отъ избравшихъ ихъ учреждений замѣны нерадивыхъ членовъ новыми.»

(*) Ст. 15-я: «Выборные члены Высшаго Совѣта и кандидаты—къ нимъ избираются на два года, но продолжаютъ исправленіе своихъ обязанностей и по окончаніи срока ихъ избранія хотя бы они и не были избраны вновь, доколѣ не будутъ замѣнены новыми выборными.»

(**) Ст. 20: «Учрежденіямъ, избирающимъ выборныхъ членовъ въ Высшій Совѣтъ, предоставляется назначать имъ особое вознагражденіе по своему усмотрѣнію и опредѣлить тѣ случаи, въ коихъ право на полученіе сего вознагражденія, сполна или въ извѣстной части, переходитъ отъ члена къ его кандидату.»

Ст. 21., пунктъ 2-ой: «Члены Высшаго Совѣта могутъ удостоиваться Высочайшихъ наградъ въ установленномъ порядкѣ по представленіямъ предсѣдателя Высшаго Совѣта.»

Если же указаніе комисіи не будетъ уважено управленіемъ дороги, то она дѣлаеть о томъ представленіе мѣстному желѣзнодорожному Совѣту.

Примѣчаніе. Управленія дорогъ обязаны сообщать членамъ комисіи всѣ существующія на дорогахъ правила, положенія, инструкціи, приказы, циркуляры и т. п. распоряженія, относящіяся до перевозки всякаго рода кладей.

2) Участіе въ освидѣтельствованіи тары товаровъ, предъявленныхъ къ отправленію, дача заключенія по этому предмету въ случаѣ пререканій. Освидѣствование совмѣстно съ агентами дороги поврежденныхъ кладей и оцѣнка стоимости поврежденной или недостающей клади.

3) Присутствіе при аукціонныхъ или публичныхъ продажахъ кладей, непринятыхъ получателями, или предметовъ, найденныхъ въ районѣ дорогъ и неизвѣстно кому принадлежащихъ.

4) Посредничество между отправителями или получателями и начальниками станцій или иными станціонными агентами, или Управленіемъ желѣзной дороги въ случаѣ возникновенія между ними споровъ, пререканій и недоразумѣній во всемъ, касающемся перевозки грузовъ, и самое разрѣшеніе этихъ споровъ пререканій и недоразумѣній, когда стороны, между которыми таковыя возникли, будутъ просить о томъ комисію и дадутъ подписку о согласіи своемъ подчиниться ея рѣшенію.

5) Вообще комисія заботится о нуждахъ мѣстныхъ отправителей и получателей или ихъ приказчиковъ, повѣренныхъ комисіонеровъ и входитъ въ подлежащія сношенія съ управленіемъ дороги или дѣлаеть представленіе мѣстному Совѣту, состоящему при правительственной инспекціи.

64. Всѣ дѣйствія желѣзнодорожной комисіи и отдѣльныхъ ея членовъ записываются въ особый журналъ, куда заносятся также и мнѣнія или заявленія постороннихъ лицъ, сдѣланные членамъ комисіи.

65. Подробный распорядокъ дѣйствій желѣзнодорожныхъ комиссій въ предѣлахъ ихъ вѣдѣнія, опредѣляется инспекціей, составляемой мѣстнымъ совѣтомъ.

66. Въ случаѣ нерадиваго исполненія членами желѣзнодорожныхъ комиссій возложенныхъ на нихъ обязанностей, мѣстный Совѣтъ въ правѣ требовать отъ избравшихъ ихъ учрежденій замѣны нерадивыхъ членовъ новыми.

Печатано по распоряженію ВѢЩАЙШЕ учрежденной Комисіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

The following table shows the results of the
 experiments conducted on the 15th and 16th
 of the month. The first column shows the
 number of plants, the second column shows
 the number of leaves, and the third column
 shows the number of flowers. The fourth
 column shows the number of fruits, and the
 fifth column shows the number of seeds.
 The results of the experiments are as follows: