И. Рихтеръ.

# ЛИЧНЫЙ СОСТАВЪ

## РУССКИХЪ

## ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

---

*(Патологія, прогностика и терапія).*

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Штаба Отдѣльнаго Корпуса Жандармовъ, Пантелеймонская, 9.
**1900.**

# СОЧИНЕНІЯ ТОГО-ЖЕ АВТОРА.

**I-я серія. ОБЩАЯ ЧАСТЬ** Сокращ. о путяхъ сообщенія. 1. Глауконъ. 2 Адиманть 3 Полемархъ 4. Грязимень 5. Кио 6. Аргей. 7. Поинфемъ. Переводъ съ греческаго. (1897—1900 г.).

**II-я серія. ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАЯ ПОЛИТИКА** Замѣтка по поводу желѣзнодорожныхъ тарифовъ. (1885 г.) —Желѣзно-дорожный вопросъ въ Россіи (1891 г.). Грядущія судьбы русскаго желѣзнодорожнаго дѣла (1891 г.).—Оцѣнка покупка и продажа желѣзныхъ дорогъ. Переводъ. (1891 г.) —Желѣзнодорожный Бетами (1891 г.)—Казенная и частная постройка и эксплоатація желѣзныхъ дорогъ (1892—1893 г.).

**III-я серія ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАЯ ЭКОНОМІЯ.** Очеркъ мѣръ, уменьшающихъ расходы содержанія и эксплоатаціи ж. дор. (1882 г.).—Расходы станціонной администраціи на Николаевской ж. д. (1885 г.).—Система хозяйственной и бюрократической эксплоатаціи въ Россіи и заграницею (1888 г.).—Утилизація личнаго состава общаго управленія службы движенія (1890 г.).—Тоже станціонныхъ сооруженій, аппаратовъ и личнаго состава станцій (1890 г.).—Хозяйственность или схоластика? (1891 г.).—Служба движенія Прирѣйнскихъ жел. дорогъ (1900 г.)

**IV-я серія ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНОЕ ПРАВО.** Краткій систематическій сводъ положеній правилъ и инструкцій, дѣйствующихъ на Николаевской жел дорогѣ (1884 г.).—Тоже на С.-Петербурго-Варшавской ж. дорогѣ (1892 г.)—Полный систематическій сводъ узаконеній и распоряженій, дѣйствующихъ на русскихъ жел дор (готовится къ печати).

**V-я серія ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАЯ ГЕОГРАФІЯ** Географія желѣзнодорожнаго дѣла Переводъ (1886 г.)

**VI-я серія ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАЯ ИСТОРІЯ.** А. А. Штукенбергъ (1887 г.)—К. П. Рудницкій П. Е. Гронскій. В. Л. Моравекъ (1895 г.)—А. П. Бородинъ (1897 г.).

**VII-я серія СОВРЕМЕННОЕ РАЗВИТІЕ СѢТИ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.** Путевыя замѣтки о голландскихъ ж. д. (1884 г.).—Очеркъ сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ томъ I, отдѣлъ II (1893 г.).—Дороги соединеннаго королевства Великобритании и Ирландіи (1898 г.).

**VIII-я серія ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАЯ СТАТИСТИКА.** Статистика служащихъ на казенныхъ ж дорогахъ—участникахъ пенсіонной кассы на 1 Января 1896 г. (1897 г.)

**IX-я серія. АССОЦІАЦІЯ ВЪ ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНОМЪ ДѢЛѢ.** По поводу одного постановленія XI съѣзда представителей службы движенія (1898 г.).

**X-я серія. ФОРМЫ АДМИНИСТРАЦІИ**

И. Рихтеръ.

# ЛИЧНЫЙ СОСТАВЪ

## РУССКИХЪ

## ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

---

*(Патологія, прогностика и терапія).*

С-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типография Штаба Отдѣльнаго Корпуса Жандармовъ, Пантелеймонская, 9.
**1900**


2477
26.

*Цѣль настоящаго изслѣдованія: установить надлежащую связь между современнымъ положеніемъ личнаго состава русскихъ желѣзныхъ дорогъ—насколько таковое можетъ быть выяснено при помощи имѣющагося статистическаго матеріала—и мѣрами, необходимость 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 такимъ образомъ, не болѣе какъ подробный комментарій къ названному проекту.*

*Сложность самаго предмета, обусловливающая извѣстные недостатки настоящаго труда, позволяетъ автору разсчитывать 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 иниціативѣ самого автора, который*

ность земного шара и должна постоянно увеличиваться въ связи съ экономическимъ и политическимъ ростомъ какъ государственной территоріи, такъ и ея населенія. Неизбѣжная при этомъ децентрализація желѣзнодорожной администраціи, указываетъ на особенно выдающееся значеніе установленія нѣкоторыхъ общихъ нормъ, обезпечивающихъ 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 делегацій, т. е. центральныхъ и мѣстныхъ органовъ. Установленіе соотвѣтствующихъ 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 преминутъ послѣдовать примѣру правительственныхъ дорогъ, если только проектируемыя послѣдними нормы будутъ обоснованы на соображеніяхъ профессіональныхъ и, слѣдовательно, достаточно убѣдительныхъ для владѣльцевъ частныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, разъ эти послѣдніе стремятся къ правильной эксплоатаціи принадлежащихъ имъ дорогъ. Если же на этомъ пути встрѣтились бы какія либо колебанія, что, впрочемъ, мало вѣроятно, то состоявшееся недавно объединеніе центральныхъ учрежденій 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 служитъ совершившееся въ недавнее время *объединеніе нормъ уставовъ пенсіонныхъ и вспомогательныхъ кассъ* на казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогахъ и предпринятое 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 факторѣ желѣзнодорожнаго дѣла) *должна быть организація статистики личнаго состава*, которая обнимала бы собою вполнѣ 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 качественнаго состава вещественныхъ и личныхъ орудій дорогъ, *должны освѣщать одну изъ важнѣйшихъ областей желѣзнодорожнаго хозяйства*, покрытую до сихъ поръ непроницаемымъ мракомъ». Отсылая интересующихся этимъ предметомъ къ появившимся уже выпускамъ статистики служащихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ—участниковъ 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 *патологію*, 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)*. Разсмотрѣніе главнѣйшихъ выводовъ этой статистики по даннымъ послѣдняго выпуска, обязательно сообщеннаго намъ для цѣлей настоящаго изслѣдованія, еще до выхода его въ свѣтъ. составить ближайшую нашу задачу.

Наконецъ, послѣднимъ но не менѣе существеннымъ признакомъ своевременности постановки вопроса должно признать фактъ *приступа Министерства Путей Сообщенія къ разработкѣ общихъ условій, регулирующихъ права и обязанности личнаго 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 большой сѣти казенныхъ дорогъ съ наиболѣе разнообразными условіями сооруженія и эксплоатаціи, *освѣщая 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 внѣшней 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 кассъ 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 сѣти*, но могутъ быть дополнены нѣкоторыми свѣдѣніями, касающимися какъ *казенныхъ*, такъ и *частныхъ* желѣзныхъ дорогъ на 1 января 1899 года, заключающимися въ

особомъ 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 *статики*, такъ и *динамики* раздѣлены по службамъ соотвѣтственно номенклатурѣ нашихъ бюджетовъ и по роду должностей служащихъ и рабочихъ, всего на 25 категорій, съ выдѣленіемъ въ отдѣльныя рубрики всѣхъ *техническихъ* должностей, соотвѣтственно § 8 правилъ технической эксплоатаціи 1898 года. Исключеніе въ послѣднемъ отношеніи составляютъ данныя по *всей сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ* (казенныхъ и частныхъ), которыя лишь отчасти пріурочены къ отдѣльнымъ категоріямъ должностей.

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

Служба I и II. *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 содержанію и охраненію пути. Очер. № 6. Служащіе въ конторахъ центральныхъ и мѣстныхъ управленій. Очер. № 7. Прочіе не техническіе 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 личнаго 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) распредѣляется по службамъ и категоріямъ должностей въ процентномъ отношеніи нижеслѣдующимъ образомъ:

**А. По службамъ:**

| | |
|---|---|
| Служба IV . . . . . | 40,26% |
| » III. . . . . | 34,97% |
| » V. . . . . | 18,47% |
| » I и II. . . . . | 6,30% |
| | 100 % |

## Б. По категоріямъ.

| Службы. | Категорія. | Очередной №. | Наименованіе должностей. | % |
|---|---|---|---|---|
| III | 3 | 5 | Сторожа и рабочіе по содержанію и охраненію пути . . . . . | 31,46 |
| IV | 7 | 15 | Стрѣлочники . . . . . | 11,15 |
| IV | 11 | 19 | Сторожа и рабочіе . . . . . | 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 рабочіе . . . . . | 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 рабочіе . . . . . | 1,28 |
| V | 4 | 23 | Служащіе конторъ центральныхъ и мѣстныхъ управленій . . . . . | 1,03 |
| IV | 6 | 14 | Составители поѣздовъ . . . . . | 1,00 |
| IV | 9 | 17 | Служащіе конторъ центральныхъ и мѣстныхъ управленій . . . . . | 0,94 |
| III | 5 | 7 | Прочіе нетехническіе служащіе . . | 0,84 |
| III | 4 | 6 | Служащіе конторъ центральныхъ и мѣстныхъ управленій . . . . . | 0,70 |

| Службы. | Категорія. | Очередной № | Наименованіе 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 | Сигналисты . . . . . | 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 *категоріямъ должностей* убыль распредѣляется главнымъ образомъ между мало квалифицированными категоріями служащихъ: сторожами и рабочими по содержанію и охраненію пути, стрѣлочниками, сторожами и рабочими, паровозной прислугой, поѣздной прислугой 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 наблюденіемъ* 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 категоріямъ.

| Службы. | Категорія | Очередной № | Наименованіе должностей | % |
|---|---|---|---|---|
| III | 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 |
| III | 31 | 5 | Сторожа и рабочіе по охраненію и содержанію пути . . . . | 23,26 |
| V | 51 | 24 | Прочіе нетехническіе служащіе . . | 18,29 |
| V | 2 | 21 | Паровозная прислуга . . . | 18,00 |
| IV | 5 | 13 | Телеграфисты . . . . . | 17,39 |
| IV | 10 | 18 | Прочіе нетехническіе 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 |
| III | 5 | 7 | Прочіе нетехническіе служащіе . . . | 15,40 |
| III | 1 | 3 | Старшіе служащіе . . . . . | 13,93 |
| III | 4 | 6 | Служащіе конторъ центральныхъ и мѣстныхъ управленій . . . . . | 13,87 |
| IV | 8 | 16 | Поѣздная 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 |
| III | 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 такія (техническія) должности, какъ *стрѣлочники, сторожа и рабочіе по охраненію и содержанію пути, паровозная прислуга, телеграфисты, осмотрщики и смазчики вагоновъ, поѣздная 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%) распредѣляются 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) Отбываніе воинской повинности . | 289 | или | 0,2% |
| 8) Достиженіе предѣльнаго 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 категоріями должностей, доставившими наибольшій процентъ убыли въ 1898 году (также для однихъ *казенныхъ* дорогъ).

### 1. Собственное желаніе.

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

## 2. Административное распоряженіе.

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

## 3. Неспособность къ труду и болѣзнь

| | | % | | | | % |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Служба | IV . . | 39,29 | Категорія, очер. | | № 5 | 26,12 |
| » | III . . | 28,97 | » | » | № 21 | 12,63 |
| » | V . . | 24,86 | » | » | № 16 | 11,64 |
| » | I и II . . | 6,88 | » | » | № 15 | 7,47 |
| | | | » | » | № 24 | 6,18 |

## 4. Смерть.

| | | % | | | | % |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Служба | IV . . | 46,29 | Категорія, очер. | | № 5 | 26,65 |
| » | III . . | 31,24 | » | » | № 16 | 12,86 |
| » | V . . | 17,97 | » | » | № 15 | 7,95 |
| » | I и II . . | 1,50 | » | » | № 18 | 7,94 |
| | — | | » | » | № 24 | 5,85 |

## 5. Оставленіе за штатомъ.

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

### 6. Безъ указанія причинъ.

| | | % | | | | % |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Служба | III . . | 81,25 | Категорія, очер. | № | 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 | IV . . | 49,83 | Категорія, очер. | № | 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 | V . . | 70,54 | Категорія, очер. | № | 24 | 25,29 |
| » | III . . | 19,96 | » » | № | 21 | 20,91 |
| » | IV . . | 7,41 | » » | № | 5 | 16,73 |
| » | I и II . . | 2,09 | » » | № | 25 | 13,12 |

### 9. Достиженіе предѣльнаго возраста.

| | | % | | | | % |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Служба | III . . | 41,07 | Категорія, очер. | № | 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 | V . | 60,00 | Категорія. | очер. № 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 спеціализаціи 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 матеріальныхъ выгодъ, а также изъ отсутствія мотивовъ къ упроченію служебнаго союза при наличности поводовъ къ его *разрушенію*

1) *Недостаточная спеціализація ремесла.* Данныя, касающіяся этого предмета, сводятся къ вопросамъ образовательнаго ценза и квалификаціи служащихъ и къ служебнымъ ихъ антицедентамъ. Къ сожалѣнію, статистическая ихъ разработка пока не соотвѣтствуетъ значенію этой стороны вопроса и ограничивается, въ отношеніи ценза служащихъ, распредѣленіемъ 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 соотвѣтствующія данныя касаются лишь *общаго образованія* служащихъ, не выдѣляя изъ него *спеціальнаго*. Тѣмъ не менѣе и въ этомъ объемѣ свѣдѣнія эти не лишены значительнаго интереса.

| ГРУППЫ. | | I Старшіе служащіе и служащіе конторы центральныхъ и мѣстн управленій | | II Личный составъ станціонной, паровозной и вагонной прислуги. | | III Служащіе мастерскихъ и рабочіе въ разныхъ ъ службахъ. | | ИТОГО. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | мужчинъ | женщинъ | мужчинъ | женщинъ | мужчинъ. | женщинъ | мужчинъ | женщинъ | Итого. |
| Лицъ, получившія образованіе въ учебныхъ заведеніяхъ. | а) Высшее. | 1016 | 15 | 59 | — | 59 | — | 1134 | 15 | 1149 |
| | б) Среднее. | 2935 | 918 | 2494 | 122 | 243 | 4 | 5672 | 1044 | 6766 |
| | в) Низшее | 3215 | 74 | 12678 | 94 | 7329 | 56 | 23222 | 224 | 23446 |
| | Итого. | 7166 | 1.077 | 15231 | 216 | 7631 | 60 | 30028 | 1283 | 31311 |
| Лица, не посѣщавшія учебныхъ заведеній | а) умѣющія читать и писать | 1072 | 138 | 7809 | 76 | 15560 | 387 | 24441 | 601 | 25043 |
| | б) умѣющія только читать | — | — | 4 | — | 306 | 103 | 310 | 103 | 413 |
| | в) не умѣющія ни читать ни писать . | — | — | 397 | — | 8811 | 5085 | 9238 | 5085 | 14323 |
| | Итого | 1072 | 138 | 8210 | 76 | 24707 | 5575 | 33989 | 5789 | 39779 |
| % лицъ, получившихъ образованіе въ учебныхъ заведеніяхъ къ общему числу лицъ данной группы. | | 86,99 | 87.95 | 64,98 | 73.97 | 23,60 | 1.07 | 46,91 | 18.14 | 44 04 |
| % лицъ, не посѣщавшихъ учебныхъ заведеній къ общему числу лицъ данной группы . . . . . | | 13.01 | 12 05 | 33,31 | 26,03 | 48,12 | 60,86 | 38.17 | 8 40 | 35,21 |
| % безграмотнымъ къ общему числу лицъ данной группы . . . . . | | — | — | 1.71 | — | 28,28 | 92,07 | 14,92 | 73,46 | 20,75 |

Изъ таблицы этой видно, что число лицъ, *не посѣщавшихъ учебныхъ заведеній* составляетъ:

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

Число лицъ *безграмотныхъ*:

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

что нельзя не признать крайне неутѣшительнымъ.

Собраніе этихъ данныхъ для всей сѣти *казенныхъ* и *частныхъ* дорогъ съ раздѣленіемъ ихъ по *категоріямъ* должностей и съ указаніемъ отдѣльно *общаго* и *спеціальнаго* образованія служащихъ по *роду* того или другаго и, наконецъ, служебныхъ антецедентовъ по каждой категоріи, представляется въ высшей степени необходимымъ. За отсутствіемъ этихъ данныхъ *недостаточная спеціализація ремесла* доказывается уже *отсутствіемъ соотвѣтствующихъ нормъ или требованій, 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 пріобрѣтенія или пополненія нужныхъ имъ свѣдѣній путемъ практики, *возможно раннее поступленіе кандидатовъ на службу представляется вполнѣ 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 таковую въ возрастѣ:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 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 эксплоатаціи).

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 | 21210 | — | — |
| 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 | 2837 | 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 приведенныхъ данныхъ показываетъ, что преобладаніе среди желѣзнодорожныхъ служащихъ, *конснаго* начала надъ *осьдлымъ* устанавливается непрерывнымъ пополненіемъ кадровъ этой службы лицами мало подготовленными къ предстоящей имъ дѣятельности, каковымъ условіемъ опредѣляется въ то же время степень выгодъ, пріобрѣтаемыхъ подобными лицами на избранномъ поприщѣ служебной дѣятельности, покидаемомъ ими при первой возможности. Все это подтверждаетъ предположеніе наше о *недостаточной спеціализаціи ремесла*, какъ одной изъ главныхъ причинъ неустойчивости самой службы.

2) *Малая привлекательность службы* (несоразмѣрность предъявляемыхъ требованій и предлагаемыхъ *матеріальныхъ* и *формальныхъ* выгодъ). *Матеріальныя* выгоды, пріобрѣтаемыя службою сводятся главнымъ образомъ къ денежному вознагражденію и различнымъ льготамъ имущественнаго характера. *Формальныя* выгоды заключаются въ правѣ на почетныя отличія, на ношеніе форменной одежды или форменныхъ знаковъ и надлежащей санкціи служебныхъ распоряженій служащихъ какъ по отношенію подчиненныхъ, такъ и публики.

А. Для характеристики *матеріальныхъ правъ*, пріобрѣтаемыхъ служащими могутъ служить слѣдующія статистическія данныя объ *общемъ числѣ лицъ (отдѣльно мужчинъ и женщинъ) по службамъ и категоріямъ съ показаніемъ средняго годоваго оклада тѣхъ и другихъ, средняго возраста при поступленіи на службу, средняго числа прослуженныхъ лѣтъ и средняго возраста лицъ, состоящихъ на службѣ казенныхъ и частныхъ дорогахъ на 1 Января 1900 года.*

| Службы. | 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 | 687 |
| 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. | | | Средній окладъ | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 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 | 13 818 | 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. | Категорія. | Очередной №. | Средній возрастъ при поступленіи на службу. | Среднее число прослуженныхъ лѣтъ для мужчинъ. | Среднее число прослуженныхъ лѣтъ для женщинъ. | Средній возрастъ лицъ, состоящихъ на службѣ. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| I и II | 1 | 1 | 29.4 | 6 2 | 4,0 | 33.9 |
| » | 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. | Категорія. | Очередной №. | Средній возрастъ при поступленіи на службу. | Среднее число прослуженныхъ лѣтъ для мужчинъ | Среднее число прослуженныхъ лѣтъ для женщинъ. | Средній 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 лѣтъ.

| Служба | Категорія | Очередной № | Число. | | | Средній окладъ | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Мужч | Женщ | Всего. | Мужч | Женщ. | Всего |
| I и II | 1 | 1 | 7 109 | 1 616 | 8.725 | 875 | 454 | 797 |
| | 2 | 2 | 2.401 | 57 | 2 458 | 196 | 125 | 195 |
| Итого . | | | 9 510 | 1 673 | 11 183 | 703 | 443 | 664 |
| III | 1 | 3 | 337 | — | 337 | 2.000 | — | 2 000 |
| » | 2 | 4 | 2 138 | — | 2.138 | 520 | — | 520 |
| » | 3 | 5 | 31 796 | 12.718 | 44 514 | 160 | 41 | 126 |
| » | 4 | 6 | 1.574 | 150 | 1.724 | 700 | 466 | 679 |
| » | 5 | 7 | 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 | 10 | 377 | — | 377 | 598 | — | 598 |
| » | 3 | 11 | 5 801 | — | 4.801 | 573 | — | 573 |
| » | 4 | 12 | 636 | — | 636 | 235 | — | 235 |

| Служба. | Категория. | Очередной № | Число | | | 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 | 232 | 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 содержанія на казенныхъ дорогахъ въ общемъ нѣсколько ниже среднихъ выводовъ для всей сѣти.

Вообще при разсмотрѣніи данныхъ этихъ таблицъ нельзя не обратить вниманія на *крайне ограниченный размѣръ среднихъ годовыхъ окладовъ многихъ техническихъ должностей* и въ этомъ отношеніи соотвѣтствующія данныя для *казенныхъ* дорогъ могутъ быть группируемы также по службамъ и категоріямъ должностей.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Служба | III — 182 | руб. | Категорія очер. | № 5 — 126 | руб. |
| » | IV — 326 | » | » | » № 19 — 162 | » |
| » | V — 504 | » | » | » № 8 — 165 | » |
| » | I и II — 664 | » | » | » № 15 — 177 | » |
| | | | » | » № 2 — 195 | » |
| | | | » | » № 12 — 235 | » |
| | | | » | » № 22 311 | » |
| | | | » | » № 14 — 318 | » |
| | | | » | » № 13 — 331 | » |
| | | | » | » № 16 — 339 | » |
| | | | » | » № 24 — 351 | » |
| | | | » | » № 7 — 371 | » |
| | | | » | » № 18 — 113 | » |
| | | | » | » № 25 — 504 | » |
| | | | » | » № 1 — 520 | » |
| | | | » | » № 11 — 573 | » |
| | | | » | » № 10 — 598 | » |
| | | | » | » № 17 — 615 | » |
| | | | » | » № 23 628 | » |
| | | | » | » № 6 — 679 | » |
| | | | » | » № 21 — 716 | » |
| | | | » | » № 1 — 797 | » |
| | | | » | » № 3 — 2000 | « |
| | | | » | » № 21 — 2062 | » |
| | | | » | » № 9 — 2186 | » |

Таблица эта показываетъ, что *низшіе 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, *сигналисты, осмотрщики* и *смазчики вагоновъ, составители поѣздовъ, телеграфисты, поѣздная прислуга*, прочіе не техническіе служащіе службы подвижнаго состава и тяги; *средній размѣръ вознагражденія (отъ 360 — 797 руб.)* прочіе не техническіе служащіе службы пути, тоже службы движенія и телеграфа, сторожа и рабочіе службы подвижного 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 подвижного 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 подвижного 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.

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

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 участковъ | | | 211 [illegible] |
| Холостыхъ | | | 49 [illegible] |
| Женатыхъ | Имѣющихъ дѣтей | | 121 [illegible] |
| | Неимѣющихъ дѣтей | | 39.793 |
| Вдовыхъ | Имѣющихъ дѣтей | | 2 [illegible] |
| | Неимѣющихъ дѣтей | | 1 [illegible] |
| Лишенныхъ | Имѣющихъ дѣтей | | 7 809 |
| | Неимѣющихъ дѣтей | | 15 [illegible] |
| | Незамужнихъ | | 3 [illegible] |
| | Замужнихъ | Имѣющихъ дѣтей | 11 [illegible] |
| | | Неимѣющихъ дѣтей | 3 547 |
| | Вдовъ | Имѣющихъ дѣтей | 921 |
| | | Неимѣющихъ дѣтей | 142 |
| Общее число дѣтей | | | 325 206 |
| Среднее число дѣтей на каждую 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 «Желѣзнодорожная Недѣля» за 1899 годъ стр. 813 въ ст. «*Голосъ стараго служаки*» приведенъ слѣдующій любопытный разсчетъ 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 » |
| Отопленіе . . . . . | 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 пенсіонную кассу 60—3 р. 80 к . . . . | 56 р 20 к. |
| не хватаетъ . | 26 р. 80 к. |

Въ число расходовъ не выключены ни *одежда*, ни *воспитаніе дѣтей* и никакія непредвидѣнныя затраты; исключены всякіе расходы, которые зачастую бываютъ необходимы, напримѣръ лекарства, кой-какія удовольствія для дѣтей, извощики или конки, табакъ (въ которомъ не отказываютъ себѣ даже чернорабочіе); непредвидено никакого ремонта мебели, ни посуды, точно у бѣднаго человѣка все застраховано отъ ломки и битья. Хорошо еще (говоритъ авторъ этой статьи), если случится частная вечерняя работа (у многихъ-ли найдется такая работа въ смыслѣ постояннаго 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 разсчеты и выводы говорятъ сами за себя и на сколько намъ извѣстно никѣмъ опровергнуты не были.

Въ тоже время для характеристики выгодъ службы, пріобрѣтаемыхъ 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. | Число лѣтъ службы. | Средній окладъ. | Число лѣтъ службы. | Средній окладъ. | Число лѣтъ службы. | Средній окладъ. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 0 | 235 | 13 | 462 | 26 | 751 | 39 | 854 |
| 1 | 271 | 14 | 451 | 27 | 739 | — | — |
| 2 | 303 | 15 | 483 | 28 | 752 | 40 | 488 |
| 3 | 312 | 16 | 458 | 29 | 732 | 41 | 903 |
| 4 | 321 | 17 | 497 | 30 | 737 | 43 | 144 |
| 5 | 351 | 18 | 499 | 31 | 650 | 44 | 725 |
| 6 | 378 | 19 | 531 | 32 | 642 | 45 | 777 |
| 7 | 376 | 20 | 597 | 33 | 654 | 46 | 480 |
| 8 | 376 | 21 | 612 | 34 | 702 | 47 | 216 |
| 9 | 385 | 22 | 617 | 35 | 708 | 48 | — |
| 10 | 417 | 23 | 624 | 36 | 684 | 49 | 1110 |
| 11 | 411 | 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 усиленною убылью лицъ, прослужившихъ небольшое число лѣтъ.

Приведенными выше данными, несмотря на все еще значительную неполноту ихъ, устанавливается съ достаточною убѣдительностью правильность сдѣланнаго нами предположенія о *недостаточности матеріальныхъ правъ*, пріобрѣтаемыхъ болѣе важными категоріями желѣзно-дорожныхъ служащихъ. Убѣдительность этого факта умаляется 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 извѣстной 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 эксплоатаціи, но сами служащіе ставятся сплошь и рядомъ, въ положеніе несовмѣстимое 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, пріобрѣтаемыхъ службою безъ должнаго выясненія *обстановки*, среди которой происходитъ отправленіе желѣзно-дорожными служащими ихъ обязанностей.

Обстановка эта могла бы въ значительной степени быть выясняема путемъ вполнѣ 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 извѣстной степени выясняемъ лишь путемъ указанной нами *аналогіи желѣзнодорожнаго и военнаго дѣла* (Желѣзнодорожная Психологія 1895 г.).

*Задачи военнаго и желѣзнодорожнаго дѣла*, принимаемыя въ томъ и другомъ случаѣ *сходныя* и выполняемыя *сходными* средствами, раздаются 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 локализировано на узкой колеѣ и производится не живою человѣческою силою, 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 качественнаго несоотвѣтствія средствъ и операцій.

Сущность желѣзнодорожнаго движенія заключается въ *коллизіи* перевозочныхъ *аппаратовъ* и *предметовъ перевозки*. Цѣль коллизіи—*одолѣваніе противника*, средства — *крайнее напряженіе силъ* при *экономіи послѣднихъ*. Соблюденіе этихъ требованій вызывается значительною *скоростью* и *тяжестью* желѣзнодорожныхъ транспортовъ при *непрерывности* ихъ, создающей область *опасности—нормальной и чрезвычайной*.

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

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

Теченіе коллизіи вызываетъ чувства тѣхъ же категорій а именно. *ожиданія, подстереганія, неожиданности, изумленія, недоумѣнія, боязни, страха, испуга, смущенія* и *ужаса*.

Личный, имущественный и служебный рискъ въ свою очередь обусловливаетъ собою проявленіе слѣдующихъ депрессивныхъ чувствъ: *страданія, горя, тоски, грусти, унынія, печали, огорченія, неудовольствія, негодованія, гнѣва, досады, ярости, озлобленія, разочарованія, неудовлетворенности, сомнѣнія и нерѣшительности*.

Противоядіемъ противъ всѣхъ перечисленныхъ выше депрессивныхъ чувствъ служитъ *попеченіе* объ укрѣпленіи физическихъ и моральныхъ элементовъ безопасности, коимъ соотвѣтствуютъ по-

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

Желѣзнодорожные служащіе какъ и другіе представители человѣческаго рода (homo sapiens) дорожатъ не одними только *матеріальными* и *формальными* правами, но рядомъ съ ними, а иногда и выше ихъ ставятъ элементы *моральнаго* свойст[illegible] которыхъ умѣстно привести нѣкоторыя соображенія г. [illegible] Амбразовичъ, изложенныя въ докладѣ его по вопросу XX программы III Сессіи международнаго желѣзно-дорожнаго Конгресса.

«Когда изыскиваются средства, способныя заинтересовать личный составъ въ успѣхѣ предпріятія, говоритъ докладчикъ, всегда готовы предполагать преобладаніе матеріальныхъ интересовъ въ основѣ человѣческихъ дѣйствій и почти всегда забываютъ обращаться къ инымъ средствамъ, ведущимъ къ той же цѣли.

Если деньги составляютъ важный факторъ въ жизни, они тѣмъ не 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 вѣжливость и снисходительность къ людямъ въ соціальномъ строѣ.

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

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

# ЧАСТЬ II.

## Прогностика.

Если такова *патологія* желѣзнодорожныхъ 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 больному метода леченія *(терапія)*. Если же діагнозъ поставленъ правильно и выводы его неблагопріятны для больного, то, при отсутствіи врачебнаго пособія или недоступности его больному предсказанія могутъ быть лишь отрицательнаго свойства, въ особенности если условія среди которыхъ находится больной не обнаруживаютъ явной тенденціи къ улучшенію. Въ этомъ отношеніи *недавній переходъ многихъ дорогъ въ казну невольно наводитъ на вопросъ: въ какой мѣрѣ ухудшилось или улучшилось положеніе личнаго состава этихъ дорогъ?* Что касается *матеріальнаго* положенія служащихъ, то оно *улучшилось* въ извѣстной степени на дорогахъ слабаго 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 вполнѣ замѣтно умаляется элементъ устойчивости, вслѣдствіе значительной (большей частью естественной) убыли ста-

рыхъ служащихъ и соотвѣтствующаго притока новыхъ элементовъ, который, вслѣдствіе недостаточной его спеціализаціи и малой привлекательности службы, увеличиваетъ въ замѣтной степени кочевое начало въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ.

Если затѣмъ мы обратимся къ *моральнымъ* причинамъ, вліяющимъ на улучшеніе или ухудшеніе существовавшихъ прежде условій то вѣроятно придется признать, что *никакихъ существенныхъ перемѣнъ 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 извѣстномъ смыслѣ можно было бы даже сказать, что *свойственная казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ доля имперіализма (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 извѣстнымъ 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 врачеванію указаннаго недуга.*

Необходимыя для сего средства указываетъ намъ *терапія.*

# 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 Юго-западныхъ 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 эксплоатаціи* 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* Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и *сказаннаго добавленія* напечатаны мелкимъ шрифтомъ. (А).

Такъ какъ проектъ Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ заключаетъ въ себѣ 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 нынѣ на казенныхъ дорогахъ правилъ по сему предмету*, мы приводимъ *вслѣдъ за соотвѣтствующими постановленіями проекта Юго-западныхъ 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 заграничныхъ дорогахъ* при чемъ пользуемся преимущественно извѣстною энциклопедіею V. Roll'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, соотвѣтственности 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 заграницею и проектируемыхъ измѣненій и улучшенія этой части у насъ, мы переходимъ къ *заключительнымъ выводамъ* по каждому изъ принятыхъ нами подраздѣленій, въ нѣкоторыхъ лишь случаяхъ, не совпадающихъ полностью съ системою проекта Югозападныхъ желѣзныхъ дорогъ. (Г).

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

# ОТДѢЛЪ I.

## Организація управленія.

Вопросъ о правильной *организаціи управленій желѣзнодорожныхъ предпріятій* находится въ тѣсной связи съ вопросомъ *объ организаціи 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 таковыя руководствуются временно *особою инструкціею, утвержденною по соглашенію Министровъ Путей Сообщенія, Финансовъ и Государственнаго Контролера* и, кромѣ того, существуетъ цѣлый рядъ отдѣльныхъ, не всегда согласованныхъ между собою, *положеній, правилъ* и *инструкцій*, изданныхъ или утвержденныхъ разновременно *Министромъ Пу-*

*тей Сообщенія.* Наконецъ, на частныхъ дорогахъ дѣйствуютъ инструкціи, утвержденныя *Правленіями желѣзнодорожныхъ обществъ*, которыми опредѣляется, главнымъ образомъ, 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 эксплоатаціи 1898 года по предметамъ, касающимся этихъ правилъ*, и сводятся къ слѣдующему:

§ 4. Устройство упомянутыхъ въ § 3 службъ (пути, подвижного состава и тяги и движенія) 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 *распредѣленіе 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 Управленія должна быть: а) *цѣлесообразна*, б) *соотвѣтственна мѣстнымъ условіямъ* и в) *нравственна*.

1) *Цѣлесообразность администраціи* требуетъ прежде всего устраненія того *дилетантизма*, который является отчасти продуктомъ первоначальнаго происхожденія жел. дор. предпріятій какъ коммерческихъ, управляемыхъ лицами, чуждыми жел.-дорожной спеціальности и, наконецъ, воззрѣній самихъ правительствъ, не всегда открывающихъ доступъ на высшія государственныя должности спеціалистамъ жел.-дор. дѣла. Не свободны также отъ упрека сами спеціалисты, которымъ не достатокъ 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 диллетантизма 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 *организаціей и качествомъ лицъ*, входящихъ въ его составъ. Заключая въ себѣ *коммерческій, административный и техническій* элементы, желѣзнодорожное 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 тріумвирата, 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 отвѣтственности въ такой мѣрѣ, которая дѣлаетъ послѣднюю совершенно фиктивною. Весьма часто она способствуетъ развитію кумовства и раболѣпія 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, вмѣстѣ съ тѣмъ, нарушеніе одного изъ коренныхъ условій безопасности движенія. Въ виду такого зла, контроль самихъ желѣзнодорожныхъ правленій, или соотвѣтствующихъ имъ центральныхъ учрежденій правительственныхъ дорогъ, представляется недостаточнымъ, тѣмъ болѣе, что члены этихъ коллегій на частныхъ дорогахъ, являются обыкновенно лишь представителями финансовыхъ интересовъ предпріятій, чуждыми желѣзнодорожной промышленности. Возможность текущаго живого наблюденія за дѣломъ обусловливается 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—желѣзнодорожнымъ служащимъ.

Что касается выбора лицъ, призываемыхъ къ управленію этими сложными предпріятіями, то онъ, по мнѣнію Вебера, также, не вездѣ обставленъ, какъ слѣдуетъ; хотя центральное учрежденіе, вѣдающее путями сообщенія, и оставляетъ за собою утвержденіе въ должности всѣхъ главныхъ служащихъ, какъ на казенныхъ, такъ и на частныхъ дорогахъ, но судитъ о качествѣ, 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 позаимствованія служебныхъ положеній, правилъ и инструкцій изъ чужихъ раіоновъ. Даже поражающая глазъ безпринципность организаціи иныхъ управленій является, при ближайшемъ разсмотрѣніи, патологическимъ послѣдствіемъ отраженія мѣстныхъ условій. Необыкновенно высокая степень безопасности движенія въ малыхъ государствахъ, каковы Бельгія, Саксонія, Вюртембергъ, Баденъ и др., служитъ, по мнѣнію нашего автора, поразительнымъ доказательстомъ вліянія строгой индивидуализаціи управленія на безопасность движенія. Она же даетъ болѣе или менѣе серьозное основаніе опасаться результатовъ сосредоточенія въ рукахъ обширнаго государства управленія казенными дорогами, въ особенности при современныхъ контрольныхъ порядкахъ, при которыхъ всѣ требованія жизни и прямые интересы дѣла приносятся въ жертву буквѣ формальныхъ, отчасти не понятыхъ, отчасти произвольно толкуемыхъ нормъ устарѣвшаго

законодательства, нерѣдко совершенно не соотвѣтствующаго 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 являетъ собою полный разрывъ со старыми традиціями, въ особенности въ контрольномъ отношеніи.

Соотвѣтственно индивидуальнымъ (большей частью экономическимъ) условіямъ должно быть организовано и раздѣленіе труда, какъ въ составѣ администраціи дороги, такъ и на линіяхъ, съ соблюденіемъ при томъ слѣдующихъ главныхъ условій. Степень раздѣленія труда должна быть поставлена въ зависимость отъ интензивности и скорости производимаго на дорогѣ 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 спеціализаціи. 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, уступитъ 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 финансоваго 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 запятнанной 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, управляемыя въ истинно государственно-хозяйственномъ духѣ и тѣ

частныя желѣзнодорожныя общества, которыя основаны на началахъ честнаго пріобрѣтенія». По мнѣнію того же автора могилою дисциплины, существенно необходимой желѣзнодорожному дѣлу, служитъ принципіальное недовѣріе и основанный на немъ контроль и «контроль надъ контролемъ». Такое принципіальное недовѣріе умаляетъ человѣческое достоинство, оскорбляетъ самолюбіе и уничтожаетъ взаимное уваженіе, которое, между тѣмъ, должно служить *основой* всякой совмѣстной дѣятельности, всякой службы, если только она не должна изображать собою нѣчто въ родѣ «арестантской роты» или «управы благочинія». По мнѣнію этого автора, «опытъ доказываетъ, что систематическій безраличный контроль не только не препятствуетъ безчестности, но, напротивъ того, благодаря физической реакціи, самъ порождаетъ злоупотребленія». Вліяніе означенныхъ причинъ нерѣдко понижаетъ нравственный уровень персонала, въ особенности, когда періоды акціонерной горячки и учредительства смѣняются періодами ликвидаціи несостоятельныхъ предпріятій. При такихъ условіяхъ, требованія, предъявляемыя къ низшимъ служащимъ, должны быть значительно понижаемы, такъ какъ нельзя требовать правдиваго отношенія къ дѣлу и вѣрности долгу, явно нарушаемыхъ высшими слоями желѣзнодорожной администраціи. Явленіе это усугубляется водворяющимся на такихъ дорогахъ кумовствомъ, при которомъ доступъ къ высшимъ должностямъ открывается только лицамъ, угоднымъ начальству не въ силу какихъ либо профессіональныхъ соображеній, а различныхъ, болѣе или менѣе темныхъ, закулисныхъ вліяній. Честный корпоративный духъ желѣзнодорожнаго персонала служитъ точно такою же порукой высокой дѣловой полезности, какъ въ офицерской корпораціи, ручательствомъ храбрости и побѣды. И наконецъ, «несдержанное слово, явная несправедливость, систематическая *ложь* и безстыдное кумовство *угрожаютъ безопасности движенія болѣе, нежели нѣсколько большая или меньшая прочность рельса и шпалы* или какой-либо иной подобный техническій недостатокъ».

Б. Амбразовичъ, въ вышеуказанномъ докладѣ говоритъ:

Двѣ вещи—*бюрократія* и *централизація*—изъ которой неизвѣстно которая причина и которая слѣдствіе—особенно препят-

ствуютъ надлежащей оцѣнкѣ значенія *моральныхъ элементовъ* для желѣзнодорожныхъ службъ.

Бюрократія, гдѣ форма убиваетъ мысль, гдѣ мысль тонетъ въ потокѣ словъ, не только поглощаетъ много времени, которое могло бы найти лучшее употребленіе, но лишаетъ умъ въ концѣ концовъ способности ко всему производительному и къ практическому труду, путемъ привычки къ безплодной дѣятельности.

Крайняя *централизація* вмѣстѣ съ острымъ желаніемъ расширить сферу своего воздѣйствія, подавляетъ умы и принуждаетъ ихъ къ поверхностному труду, и съ другой стороны дѣлаетъ ихъ болѣе лѣнивыми, путемъ подавленія всякой инціативы и всякаго честолюбія исполнительныхъ органовъ.

*Бюрократія*, какъ и *централизація*, кромѣ излишнихъ расходовъ, вызываемыхъ путемъ усложненія службы, заглушаютъ практическій смыслъ и воспримчивость служащихъ, безъ которыхъ желѣзныя дороги не могутъ отвѣчать предъявляемымъ къ нимъ требованіямъ. Къ тому же они отнимаютъ у служащихъ охоту и даже возможность интересоваться успѣхомъ дѣла ихъ хозяевъ, т. е. желѣзнодорожныхъ предпріятій.

*Бюрократія* и *централизація* тѣмъ болѣе опасны, что, поддерживаемыя съ нѣкоторымъ искуствомъ, способны выставлять на показъ результаты, ослѣпляющіе глаза тѣхъ, которые не видятъ сущности вещей, а лишь ихъ блестящую поверхность. Все идетъ хорошо по видимости: строгій порядокъ царствуетъ вездѣ, механизмъ работаетъ въ совершенствѣ, финансовые результаты поразительны, хочется вѣрить въ наличность магической силы до тѣхъ поръ, пока внезапная неудача не обнаруживаетъ сразу всѣ недостатки, пороки или ошибки, большею частью уже непоправимыя.

Совершенно вѣрно, что значительная отвѣтственность желѣзнодорожной службы вызываетъ необходимость соблюденія извѣстныхъ формальностей и извѣстной степени централизаціи. Вслѣдствіе сего единообразное направленіе администраціи представляется неизбѣжнымъ; но всетаки желательно ограничивать ее наименьшими предѣлами.

Во всякомъ случаѣ надлежитъ принять правило: *писать какъ можно меньше* и дать надлежащее преобладаніе *принципу личной отвѣтственности*. Къ числу вещей, малоспособныхъ поднять чувство чести личнаго состава и возвышать его честолюбіе, слѣдуетъ отнесть также *чрезмѣрность контроля*.

Нижеслѣдующія интересныя общія соображенія, касающіяся этого предмета, были высказаны также докладчикомъ по XX вопросу программы II сессіи желѣзнодорожнаго конгресса:

«Очевидно» говоритъ докладчикъ кавалеръ Молтени — «*что раньше чѣмъ организовать личный составъ, необходимо организовать службу, для которой предназначается этотъ составъ.* И хотя въ нѣкоторыхъ случаяхъ несомнѣнно, что организація службы была пріурочена къ данному личному составу, но ни одинъ человѣкъ съ здравымъ смысломъ не станетъ доказывать цѣлесообразность такого образа дѣйствій, такъ какъ личный составъ составляетъ орудіе эксплоатаціи, а не эксплоатація орудіе личнаго состава.

По этой причинѣ различія въ организаціи личнаго состава, встрѣчаемыя на желѣзныхъ дорогахъ Европейской сѣти, суть послѣдствія различія въ организаціи, примѣняемой 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 существуетъ тенденція сосредоточиванія въ одномъ мѣстѣ однородныхъ отраслей службы, что даетъ въ результатѣ большее или меньшее число отдѣловъ въ зависимости отъ того, желательно-ли соединять части, имѣющія опредѣленныя точки соприкосновенія, или же желательно выдѣлить каждую отрасль въ отдѣльную службу.

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

Высшія функціи, неисключая Начальника дороги (Управляющаго или Директора), замѣщаются либо *инженерами*, либо *лицами, получившими юридическое образованіе;* отсюда вытекаетъ стремленіе установить соотвѣтствующую классификацію дѣлопроизводствъ, 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 пути 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 спеціальный 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 нѣкоторыя изъ нихъ *представляютъ собою естественную связь, соблюденіе которой привело бы къ слѣдующей смѣси 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 *эксплоатаціонныхъ*, каковы: движеніе, коммерческая часть, претензіи, служба сборовъ, тарифы и т. д.

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

4) Тоже самое имѣетъ мѣсто въ отношеніи службы *пути и сооруженій.*

Такимъ образомъ, устраняя 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) Эксплоатація.

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

Что же касается *внѣшнихъ органовъ каждой службы*, то въ принципѣ каждая служба имѣетъ своихъ мѣстныхъ органовъ, независимыхъ одни отъ другихъ и подчиненныхъ начальнику каждой службы по принадлежности.

Изъ этого видно, что организація желѣзнодорожной администраціи представляетъ собою извѣстныя разновидности въ зависимости отъ особенностей отдѣльныхъ 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 иниціативы 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 Управленія 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 эксплоатаціи 1898 года заключаются въ слѣдующемъ:

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

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

*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 достовѣрностью.

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

По мнѣнію коммиссіи 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 неравномѣрно, искусственныя 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 правильныя нормы количества служащихъ или нормы времени безсмѣнной службы могутъ быть выработаны только практикой, и то не общія для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, а отдѣльныя для каждой дороги, въ зависимости отъ ея индивидуальности.

Кромѣ того, коммиссія 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 непроизводительное производство расходовъ. Посему, не признавая возможнымъ установить какую-либо общую для всѣхъ дорогъ численную норму служебнаго персонала или безсмѣнной службы, коммиссія находила, однако, необходимымъ коснуться этого вопроса въ проектированномъ законопроэктѣ и полагала, что численныя нормы съ наибольшей пользою для дѣла должны быть *замѣнены условіями, на основаніи которыхъ администрація дороги могла бы дѣлать разсчетъ потребнаго ей личнаго персонала.* Условія эти, по мнѣнію коммиссіи, 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 благоразумные совѣты предавались забвенію, тотчасъ же, по закрытіи коммиссіи графа Э. Т. Баранова, которое совпало съ изданіемъ новыхъ техническихъ правилъ содержанія пути, сооруже-

ній и жел.-дорожнаго движенія, обильно дополненныхъ рядомъ циркуляровъ, вызвавшихъ значительный ростъ безполезныхъ расходовъ эксплоатаціи и задержавшихъ, безъ всякаго сомнѣнія возвышеніе заработной платы этихъ разрядовъ служащихъ. Такое воздѣйствіе на жел.-дорожныя общества встрѣтило, какъ извѣстно, лишь слабые протесты одинокихъ оппонентовъ, заглушенные командными словами всесильныхъ сторонниковъ техническаго обузданія и, только въ началѣ 90 годовъ сказалась неизбѣжная реакція, вызвавшая коренное измѣненіе соотвѣтствующихъ нормъ въ проектахъ новыхъ правилъ содержанія пути, подвижного состава и движенія.

. Вообще нужно замѣтить, что для служащихъ на линіяхъ продолжительность службы, смѣны и отдыха, весьма различна въ зависимости отъ рода службы и, въ новѣйшее время, заграницею регламентирована, болѣе или менѣе точно, закономъ. Самый употребительный способъ заключается въ установленіи особыхъ нормъ компенсаціи рабочаго времени и отдыха для двухъ группъ линейныхъ служащихъ *стаціонарныхъ* и *подвижныхъ*, причемъ сроки компенсаціи для первой группы меньше, а для второй больше, продолжительность отдыха въ чужомъ депо по возможности меньшая, отношеніе же рабочаго времени и отдыха за компенсаціонный періодъ равна 100 : 100 - 50 : 100. Наибольшая продолжительность службы доходитъ до 24 часовъ, наименьшій отдыхъ—до 3-хъ. Неизбѣжное нарушеніе этихъ нормъ обусловливается колебаніями движенія и неустранимыми случаями нарушенія его правильности.

Съ вопросомъ о числѣ служащихъ, рабочемъ времени и отдыхѣ, въ тѣснѣйшей связи состоитъ вопросъ о *переутомленіи, физическомъ, интеллектуальномъ и эмоціональномъ*, 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 движенія I) интенсивнаго, II) нормальнаго и III) экстенсивнаго.

Продолжительность рабочаго времени составляетъ:

| | Средняя | | | Наибольшая | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | I | II. | III | I. | II. | III |
| Станціонная 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.) въ теченіе каждаго 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 станціонной службы и путевой стражи—не менѣе 8 часовъ.

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

3) Никто изъ служащихъ не можетъ имѣть къ ряду болѣе 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 комиссіею Дѣйствительнаго Статскаго Совѣтника Петровскаго, для службы движенія русскихъ жел. дорогъ.

2. *Франція.* 11 Ноября 1899 года Министромъ публичныхъ работъ Франціи установлена норма рабочаго 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 рабочій день 12 часовой 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* Изданныя Министерствомъ Путей Сообщенія въ разное время нормы рабочаго времени и отдыха до сихъ поръ недостаточно объединены въ смыслѣ надлежащей ихъ *компенсаціи*, 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 эксплоатаціи.

*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) представитъ удобный случай для осуществленія на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ указанныхъ выше началъ *цѣлесообразности, соотвѣтственности мѣстнымъ условіямъ и нравственности*, при отсутствіи которыхъ всѣ попытки реорганизаціи личнаго состава лишены реальной почвы. Если нельзя предполагать, что при предстоящей организаціи 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*, устранивъ 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 мѣстнымъ условіямъ*, то въ видахъ обезпеченія третьяго изъ указанныхъ началъ, начала *правственности*, необходимо по меньшей мѣрѣ, установить нормы *подбора служащихъ*, ихъ *обязанностей, отвѣтственности и правъ* и, наконецъ, *условій прекращенія ими службы.*

---

# ОТДѢЛЪ II.

## Организація 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 дорогѣ* 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 измѣняемо и дополняемо въ порядкѣ его утвержденія, причемъ измѣненія и дополненія, имѣющія въ виду ограничить или уменьшить права служащихъ, объявляются за два мѣсяца 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-

рожныхъ служащихъ не кодифицированы и разбросаны въ отдѣльныхъ положеніяхъ, правилахъ и инструкціяхъ, заключающихъ въ себѣ большей частью рядъ устарѣвшихъ нормъ, лишенныхъ единства руководящей нити и при томъ не обезпечивающихъ ни надлежащаго подбора служащихъ, ни личности и службы жел. дорожныхъ агентовъ. Очевидно, что значительная децентрализація, свойственная казенному жел.-дорожному хозяйству въ вопросахъ административныхъ, усугубляетъ положеніе служащихъ на этихъ дорогахъ при отсутствіи нормъ, опредѣляющихъ юридическое и экономическое положеніе жел.-дорожныхъ служащихъ.

В Современное положеніе вопроса заграницей. На всѣхъ почти заграничныхъ дорогахъ организація личнаго состава нормирована или общимъ закономъ, или спеціальными положеніями, правилами и инструкціями, опредѣляющими во всей подробности условія и порядокъ поступленія на желѣзнодорожную службу и перемѣщенія съ одной должности на другую, обязанности, отвѣтственность и права служащихъ, а равно и условія прекращенія ими службы. При этомъ какъ общій принципъ устраняется возможность односторонняго нарушенія благопріобрѣтенныхъ правъ служащихъ, какъ одно изъ болѣе существенныхъ условій обезпечивающихъ устойчивость самой службы.

Г. Заключеніе. Изъ этого видно, что вышеприведенныя постановленія проекта не вызываютъ особыхъ замѣчаній за исключеніемъ § 5 проекта въ силу котораго допускается ограниченіе и уменьшеніе дарованныхъ служащимъ правъ подъ единственнымъ условіемъ объявленія о томъ за два мѣсяца до срока введенія въ дѣйствіе новой нормы. Положеніе это нуждается въ болѣе подробномъ выясненіи въ устраненіе предположенія о возможности произвольнаго пораженія правъ служащихъ, которое очевидно не могло быть въ виду составителей проекта.

## Глава II. Классификація служащихъ.

А. Проектъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. § 2. Служащіе на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ раздѣляются на

постоянныхъ и временныхъ. § 3. Постоянными служащими считаются лица, состоящія на Государственной службѣ и изъ несостоящихъ тѣ, которыя непрерывно прослужили на Юго-Западныхъ жел. дор. не менѣе двухъ лѣтъ, временными всѣ остальные служащіе на дорогахъ. § 57. Правомъ поступленія на дѣйствительную Государственную службу по М. П. С. пользуются служащіе, занимающіе должности поименованныя въ приложенномъ къ настоящему положенію спискѣ, если они удовлетворяютъ условіямъ тома III Св. Зак., а также лица, переходящія на службу дорогъ изъ другихъ вѣдомствъ, въ коихъ они состояли уже на Государственной службѣ § 59. При опредѣленіи въ Государственную службу, лица, имѣющія право вступить въ таковую, представляютъ черезъ свое начальство при прошеніи на имя Начальника дорогъ: а) собственноручное, написанное, по установленной формѣ, прошеній 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 взамѣнъ перечисленныхъ выше документовъ, они представляютъ аттестатъ о прежней ихъ службѣ. § 59. Опредѣленіе желѣзнодорожныхъ служащихъ въ государственную службу производится по представленію Начальника желѣзныхъ дорогъ открытыхъ для общаго пользованія, приказомъ Министра Путей Сообщенія. Поречень должностей, съ занятіемъ которыхъ служащіе 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 канцеляріями и помощники тѣхъ и другихъ 6) Секретари службъ, столоначальники, дѣлопроизводители и ихъ помощники. 7. Ревизоры. тяги, движенія, матеріальной службы, вѣсовъ, комиссіонныхъ операцій, станціоннаго счетоводства и помощники ихъ. 8. Коммерческіе агенты. 9. Счетоводы, регистраторы, архиваріусы, конторщики, чертежники, получающіе оклады жалованья не ниже 600 р. въ годъ. 10. Агенты для порученій по вопросамъ специализаціи вагоновъ и агенты для командировокъ на станціи чужихъ дорогъ. 11. Завѣдующій мастерской службы движенія. 12. Завѣдующій химической лабораторіей. 13. Лаборанты и химики. 14. Врачи и фельдшера. На линіи: 1. Начальники отдѣленій по службамъ пути и

движенія. 2. Начальники мастерскихъ и ихъ помощники 3. Завѣдывающіе мастерскими и ихъ помощники. 4 Мастера цеховъ и ихъ помощники. 5. Начальники участковъ пути и тяги и ихъ помощники. 6. Начальники депо и ихъ помощники. 7. Машинисты и ихъ помощники (тѣ и другія 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 свыше. 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 дѣлитъ всѣхъ служащихъ на дорогахъ на двѣ категоріи—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 смѣтныя росписанія, а извѣстное число лѣтъ службы».

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

**В. Современное положеніе вопроса заграницей.** «Желѣзнодорожные служащіе», говоритъ Roll 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 жел.-дорожнаго управленія; служащими въ этомъ смыслѣ почитаются 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 спеціалисты) безъ подчиненія дисциплинарной власти управленій желѣзныхъ дорогъ и безъ обязанности одновременнаго прекращенія посторонннихъ 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 категоріи* принадлежатъ въ *Пруссіи*: 1) штатные служащіе, т. е. всѣ лица, занимающія штатныя должности, 2) нѣкоторыя категоріи служащихъ, хотя бы занимающихъ нештатныя мѣста, но состоящія кандидатами для занятія штатныхъ должностей.

Ко *второй категоріи* 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*, *Баденѣ* и *Бельгіи*. 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 отвѣтственныхъ должностей въ управленіи дороги.

На *французскихъ* дорогахъ служащіе раздѣляются на служащихъ и рабочихъ и первые кромѣ того, на постоянныхъ (agents commissionés) и временныхъ (agents en regie). Первые суть постоянные служащіе 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 *Швеціи*.

«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 привлекательности службы».

г. Заключеніе 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 таковые 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, состоящія на Государственной службѣ и занимающія штатныя (хотя бы не классныя) должности, должны пользоваться всѣми правами Государственной службы. Это совершенно безспорное положеніе до сихъ поръ примѣнялось 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 пенсіонной 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 станцій и ихъ помощниковъ конечно, лишь при условіи удовлетворенія ими всѣмъ требуемымъ условіямъ и съ предоставленіемъ имъ полностью всѣхъ правъ службы. Всѣмъ же прочимъ *техническимъ* должностямъ должны быть предоставлены права желѣзнодорожной полицейской службы.

## Глава III. Цензъ и квалификація служащихъ.

**А. Проектъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.** § 6. Всякій, 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 техническія должности, въ отношеніи возраста и здоровья, должны удовлетворять условіямъ § 8 Правилъ технической эксплоатаціи. Поступающіе на прочія должности должны быть не моложе 16-ти лѣтъ и не имѣть физическихъ недостатковъ и болѣзненнаго 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, телеграфистокъ, учительницъ, библіотекарей, врачей, фельдшерицъ, 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 фельдшерицъ, 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 спеціальнымъ 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, получившія высшее образованіе, при опредѣленіи на службу, пользуются преимуществами предъ другими. § 12. Всѣ лица, опредѣляемыя на службу, подвергаются, на основаніи особаго положенія, испытаніямъ въ знаніи спеціальныхъ правилъ желѣзнодорожной службы, а также въ теоретическихъ и практическихъ знаніяхъ, необходимыхъ для исполненія принимаемыхъ ими на себя обязанностей. *Примѣчаніе.* Отъ теоретическихъ испытаній освобождаются лица, окончившія курсъ въ соотвѣтственныхъ 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 опороченныя, б) уволенныя отъ службы на дорогахъ за особенные проступки и упущенія и в) не выдержав-

ния указаннаго въ § 12 испытания. *Примѣчаніе.* Лица, указанныя въ п. 6 § 14, а также уволенныя отъ службы вслѣдствіе признанія ихъ судомъ виновными въ желѣзнодорожныхъ происшествіяхъ и несчастныхъ случаяхъ, и отбывшія наказаніе, могутъ быть опредѣляемы на службу лишь въ исключительныхъ случаяхъ, съ особаго каждый разъ разрѣшенія начальника дорогъ.

Б. Отношеніе проекта Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ къ существующимъ нормамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Еще Коммиссія гр. Баранова констатировала, что общества жел. дорогъ и ихъ распорядительные органы не всегда руководствовались въ назначеніяхъ на подвѣдомственныя имъ должности познаніями и практикой лицъ, предлагаемыхъ къ замѣщенію открывающихся вакансій. Большей 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 зависитъ руководительство 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, принимаемыя на желѣзнодорожную службу. Придавая этому условію особенную важность, коммиссія полагала вмѣстѣ съ тѣмъ, что выполненіе сего возможно въ томъ лишь случаѣ, если правленія и вообще администраціи жел. дорогъ, при выборѣ лицъ для замѣщенія высшихъ должностей, не будутъ находиться ни подъ чьимъ давленіемъ. Всякое въ этомъ случаѣ вліяніе, особенно когда оно истекаетъ отъ такихъ органовъ, которые не несутъ никакой прямой отвѣтственности по закону за неудачныя назначенія, должно быть устранено совершенно. Обезпеченіе же благонадежности служащихъ, въ смыслѣ знанія дѣла, коммиссія видѣла единственно въ существующемъ уже законѣ объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за несчастные случаи при эксплоатаціи (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-

должительнаго срока—стажъ—опредѣленнаго 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 нерѣдко, преимущественно въ военное или предшествующее ему время, ввѣряются такія мѣропріятія правительства, которыя извѣстное время должны оставаться въ тайнѣ. Въ виду сего коммиссія признала безусловно необходимымъ, чтобы желѣзнодорожные служащіе были изъ русскихъ подданныхъ. Настоящее требованіе по мнѣнію коммиссіи вполнѣ 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 опредѣленіе на такія должности должно быть обусловлено медицинскимъ освидѣтельствованіемъ, а пребываніе должно быть ограничено извѣстнымъ возрастомъ.

4) Къ опредѣленію 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, которыя 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 находится въ исключительномъ распоряженіи и на отвѣтственности правленій и тѣхъ высшихъ лицъ администраціи, которыя для сего будутъ уполномочены правленіями. Изъ сего исключаются только управляющій дорогою, его замѣститель 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 иниціативы и права замѣщенія всякихъ 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 вящему ущербу для дѣла.

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

§ 8. Въ этомъ § сдѣланы отступленія отъ § 8 правилъ технической эксплоатаціи 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 заграницей.** «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 условій:

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 пріобрѣли 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 соотвѣтствующими познаніями, удостовѣряется *экзаменами*, которые касаются или однихъ лишь предметовъ общаго образованія, или же распространяются, сверхъ того, и на спеціальные предметы администраціи и техники жел.-дор. дѣла.

Первое имѣетъ мѣсто въ *Эльзасѣ* и *Лотарингіи*, 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 атестатъ зрѣлости; въ тѣхъ же случаяхъ, когда существуютъ особыя жел.-дорожныя академіи, какъ, напримѣръ, въ *Вѣнѣ*, требуется сверхъ того окончаніе соотвѣтствующаго, 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, нерѣдко требуютъ сдачи *особыхъ экзаменовъ* общихъ и спеціальныхъ (по предметамъ, касающимся данной должности)

Въ *Германіи*, въ виду категорическаго требованія окончанія соотвѣтствующихъ учебныхъ заведеній, не требуется сдача особыхъ экзаменовъ и таковые существуютъ въ *Виртембергѣ* и *Баденѣ* лишь для среднихъ и низшихъ должностей. Равнымъ образомъ и по тѣмъ же причинамъ подобное испытаніе не требуется въ *Австріи*, взамѣнъ чего установлены три испытанія во время пробной службы, а именно: по *телеграфной* службѣ, по *технической* и *коммерческой эксплоатаціи;* 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, соотвѣтствующаго данной должности, не исключая и лицъ, окончившихъ соотвѣтствующіе курсы спеціальныхъ учебныхъ заведеній. Въ *Италіи* отъ вступительныхъ экзаменовъ освобождаются только лица, которыя окончили по меньшей мѣрѣ средне-учебное заведеніе; послѣ состоявшагося опредѣленія служащіе активныхъ службъ 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 *ремеслъ*, установлены соотвѣтствующія испытанія.

3. *Пробная служба* имѣетъ цѣлью доставить кандидатамъ необходимый практическій навыкъ. Продолжительность ея для различныхъ должностей колеблется между 4 мѣсяцами и 3 годами (въ *Англіи* даже лишь 1 мѣсяцъ) и такимъ служащимъ присваивается названіе *аспирантовъ, 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 суточныя, 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 *Англіи* и *Америкѣ*; здѣсь, прежде всего, не требуется опредѣленнаго школьнаго образованія. Испытанія производятся лишь въ видѣ исключенія. Въ *Англіи* молодыя 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 повышаются постепенно по избранной ими спеціальности, пріобрѣтая при этомъ значительный навыкъ и знакомство со службой и всѣми условіями дороги и при достаточныхъ способностяхъ достигаютъ высшихъ должностей по эксплоатаціи. Тоже самое происходитъ въ *Америкѣ*, гдѣ нынѣшніе руководители жел.-дор. дѣломъ, лица, занимающія вліятельныя положенія, вступали въ желѣзно-дорожную службу безъ всякой подготовки и вслѣдствіе продолжительности своей дѣятельности въ одной и той же спеціальности достигли столь совершеннаго знакомства со всѣми вопросами, соприкасающимися съ ихъ дѣятельностью, что имъ отдается предпочтеніе передъ всѣми другими кандидатами, не взирая на недостаточность ихъ школьнаго образованія. Какъ въ *Англіи*, такъ и въ *Америкѣ* опредѣленіе къ желѣзно-дорожнымъ должностямъ про-

изводится безъ пробной службы и сплошь и рядомъ безъ вступительныхъ экзаменовъ

«Почти во всѣхъ большихъ администраціяхъ жел. дорогъ», говоритъ Молтени, «независимо отъ того принадлежатъ-ли онѣ казнѣ или частнымъ обществамъ, подборъ служащихъ имѣетъ своимъ основаніемъ *результаты установленныхъ экзаменовъ*. Для занятія высшихъ техническихъ должностей въ нѣкоторыхъ государствахъ требовались до сихъ поръ также особыя испытанія, каковой обычай нынѣ оставленъ для лицъ, обладающихъ соотвѣтствующимъ дипломомъ, при чемъ однако въ нѣкоторыхъ случаяхъ *(Бельгія) такая льгота не простирается болѣе первыхъ двухъ лѣтъ, слѣдующихъ за полученіемъ этого документа*. Что касается программы испытанія лицъ, предназначающихъ себя административнымъ должностямъ, то она довольно простая. Она ограничивается обыкновенно умѣніемъ писать на государственномъ языкѣ, четырьмя правилами ариѳметики, нѣкоторымъ знакомствомъ съ географіей и нѣкоторыми проблеммами 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 управленія и т. п. и вообще низшихъ служащихъ, то для нихъ, большею частью, экзамены необязательны.

По свидѣтельству Молтени, 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 нетолько безполезною, но 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 всѣхъ вообще кандидатовъ на жел.-дорожную службу. Въ этомъ отношеніи они раздѣляютъ служащихъ на слѣдующія двѣ категоріи. Первая категорія обнимаетъ собою всѣхъ служащихъ, входящихъ въ составъ управленія дороги, эксплоатаціи, коммерческой части и служащихъ центральныхъ управленій различныхъ службъ, старшихъ линейныхъ служащихъ и т. п. *распорядительныхъ* органовъ. Вторая категорія состоитъ изъ всего личнаго состава активныхъ службъ, употребляемыхъ на станціяхъ, въ депо, по охранѣ пути, однимъ словомъ, всѣхъ *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 ариѳметики, метрическую систему и основы геометріи. Но во всякомъ случаѣ необходимо, чтобы они обладали спеціальнымъ расположеніемъ и способностью къ жел.-дорожной службѣ. Такъ,

напримѣръ, по мнѣнію этого докладчика, молодые люди изъ городского населенія не годятся для активной службы на линіяхъ, 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 категоріи лицъ, для которыхъ будетъ признана необходимость экзаменовъ, послѣдніе *предполагаютъ существованіе спеціальныхъ 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 Молтени, «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 сказать, 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 болѣе въ курсѣ 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 безплатныхъ 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 немыслимо».

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

*Женщины*, говоритъ Roll, 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.

d) 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.

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

«Привлеченіе на службу женщинъ — родственницъ служащихъ, составляющихъ нераздѣльную семью этихъ служащихъ, заслуживаетъ, однако, серьезнаго вниманія, какъ одно изъ наболѣе 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 разсматриваемы лишь какъ полуработники; б) что личный составъ активной жел.-дор. службы долженъ быть дисциплинированъ на подобіе военной корпораціи и находиться подъ строго безпристрастнымъ руководительствомъ, что едва-ли возможно, когда корпорація составлена безразлично изъ лицъ того и другого пола (обязанности жел.-дор. служащихъ въ военное время и т. п.)».

Тоже самое говоритъ другой делегатъ: «Въ большихъ администраціяхъ необходимо поддерживать извѣстную 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 немыслимо при системѣ употребленія въ дѣло цѣлыхъ семействъ».

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

1) *Способность желѣзнодорожнаго служащаго къ ремеслу*, обезпечивающая безопасность движенія, гораздо менѣе основывается *на знаніи*, нежели *на умѣньи*. По отношенію къ низшимъ должностямъ желѣзнодорожной службы нѣтъ надобности придавать особаго значенія общему образованію и специальнымъ 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 примѣняются 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 нравственныя 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 человѣкъ. При посредственномъ умѣніи 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 обусловливаетъ 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 положиться на правильность дѣйствій, которыя составляютъ одну изъ главныхъ основъ безопасности.

3. *Дисциплинарная выработка* желѣзнодорожнаго служащаго состоитъ въ исполнительности 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 но требуютъ *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 соотвѣтствующихъ постановленій. Что касается высшихъ должностей, для которыхъ установленіе соотвѣтствующихъ 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 сліянію этихъ двухъ сферъ дѣятельности представляется съ нашей точки зрѣнія важною практическою ошибкою.

Для занятія среднихъ (не техническихъ) должностей *желательно* 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 цензомъ требуется и соотвѣтствующая квалификація и въ составѣ этой послѣдней обязательный *стажъ*, продолжительность котораго можетъ быть сокращена для лицъ съ образовательнымъ цензомъ. Наиболѣе практичными въ этомъ отношеніи представляются правила прусскихъ желѣзныхъ дорогъ, введенныя нами (съ нѣкоторыми измѣненіями) въ службѣ движенія Николаевской желѣзной дороги, еще въ началѣ восьмидесятыхъ годовъ.

О *спеціальномъ* 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 функціи 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 эксплоатаціи 1898 г., то въ этомъ нельзя усмотрѣть ничего другого, кромѣ улучшенія положенія дѣла для казенныхъ дорогъ путемъ замѣны нормы болѣе льготной менѣе льготною — все равно какъ если бы казенныя дороги установили образовательный цензъ служа-

щихъ, уменьшили нормы рабочаго времени и т. п. въ сравненіи съ общими нормами, установленными для всѣхъ русскихъ жел. дорогъ безразлично казенныхъ и частныхъ.

§ 12. Хотя упомянутыя въ этомъ § правила объ испытаніи къ нему не приложены, но изъ пояснительной записки къ проекту видно, что управленіе Юго-Западныхъ дорогъ занято ихъ разработкою. Было бы лучше всего образовать для этой цѣли особую коммиссію при съѣздахъ представителей службъ пути, подвижного состава и тяги, движенія и телеграфа—общую для всей сѣти, или отдѣльную для казенныхъ и частныхъ дорогъ, (если бы послѣднія пожелали выдѣлиться въ особую группу въ виду нѣкоторыхъ особенностей этихъ дорогъ—требованіе ценза и квалификаціи кандидатовъ 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 Управленій 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, состоящія 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, поступающія 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 цензъ, а

также сообщаютъ о прежней службѣ, если они на таковой состояли. *Примѣчаніе.* При опредѣленіи на службу на низшія должности (сторожей, разсыльныхъ, 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 предъявить законный и непросроченный видъ на жительство. § 18. До опредѣленія на службу, поступающіе подвергаются медицинскому освидѣтельствованію у врачей дорогъ для полученія удостовѣренія о неимѣніи физическихъ недостатковъ, препятствующихъ несенію желѣзнодорожной службы, и обязаны исполнить всѣ установленныя на дорогахъ формальности по явкѣ и засвидѣтельствованію письменныхъ видовъ на жительство. § 19. О всякомъ опредѣленіи на службу издается начальникомъ дорогъ приказъ, въ коемъ точно указывается должность, на которую опредѣляется поступающій, окладъ назначаемаго ему содержанія и время опредѣленія на службу. *Примѣчаніе.* Объ опредѣленіи на службу ремонтныхъ рабочихъ и мастеровыхъ и рабочихъ въ мастерскихъ и депо приказы не издаются. § 20 Служащіе на Юго-Западныхъ жел. дорогахъ могутъ быть перемѣщаемы 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 перемѣщаемы: 1) или на должности съ большимъ кругомъ компетенціи и высшимъ 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 перемѣщеніе можетъ быть связано съ переводомъ въ другое мѣсто служенія. § 22 Перемѣщенія, указанныя въ п. 3 предыдущаго параграфа, могутъ имѣть мѣсто: 1) при обнаруженіи какихъ либо упущеній или проступковъ со стороны служащаго на дорогахъ и тогда производятся на основаніи особаго дисциплинарнаго устава, и 2) въ случаяхъ измѣненія штатовъ и окладовъ содержанія. § 23. Перемѣщенія 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 вѣскіе 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-Западныя 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 Перемѣщеніе каждаго служащаго на новую должность считается состоявшимся со дня, указаннаго въ приказѣ начальника дорогъ. § 60 Каждый служащій на Юго-Западныхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, при наличіи свободныхъ вакансій, можетъ расчитывать на полученіе 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 производятся 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 неисправности служащаго, в) вслѣдствіе порочнаго и предосудительнаго поведенія его какъ на службѣ; такъ и внѣ ея, 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 исполнительныхъ листовъ на взысканіе со служащаго его частныхъ долговъ на сумму въ совокупности не ниже полугодового оклада его содержанія, ж) вслѣдствіе административныхъ соображеній и 3) совершеніе служащимъ какого-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 желѣзнодорожнаго 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 роспись 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 выдачъ. Исключенія допускаются по особому разрѣшенію начальника дорогъ, при наличіи лишь особо уважительныхъ причинъ. § 247. Служащимъ, состоящимъ на службѣ не менѣе 2-хъ лѣтъ и исполнявшимъ 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 пенсіонной кассы, при оставленіи службы, а въ случаѣ ихъ смерти—семейства ихъ (законныя жены и дѣти) получаютъ удовлетвореніе на основаніи правилъ, изложенныхъ въ уставѣ пенсіонной кассы. § 249. Въ случаяхъ 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-

значенія и размѣры котораго опредѣлены въ §§ 156—157 настоящаго положенія. § 250. Желѣзнодорожные служащіе, потерявшіе способность снискивать себѣ средства къ существованію трудомъ вслѣдствіе старости, разстроеннаго на службѣ здоровья, увѣчья, или по другимъ причинамъ, вызваннымъ долголѣтнею службою на желѣзныхъ дорогахъ, или несчастными на этихъ дорогахъ случаями, могутъ быть помѣщены, при наличіи свободныхъ вакансій, въ инвалидный 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. Постановленія проекта не заключаютъ въ себѣ существенныхъ отступленій отъ дѣйствующихъ нынѣ нормъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

В. Современное положеніе вопроса заграницей. Опредѣленіе 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 учрежденій (начальниками, управляющими или директорами дорогъ и службъ), на частныхъ дорогахъ высшіе служащіе опредѣляются правленіями обществъ или управляющими по полномочію правленій, въ исключительныхъ случаяхъ черезъ посредство общихъ собраній.

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

«Въ большинствѣ случаевъ, желѣзнодорожныя правила, устанавливая обязательность предупрежденія за *три мѣсяца для обѣихъ договаривающихся сторонъ* предоставляютъ тѣмъ самымъ служащему отказаться 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 желѣзнодорожное Управленіе есть такое коммерческое дѣло, какъ и всякое другое.

Сверхъ того, ссылаются на то, что нельзя обязывать Управленіе держать на службѣ лицо, которое почему нибудь не нравится или оказывается неудобнымъ и что, наконецъ увольненіе иныхъ служащихъ можетъ, вслѣдствіе нѣкоторыхъ обстоятельствъ, между прочимъ при необходимости сокращенія штатовъ, оказаться неизбѣжнымъ. При этомъ приводятся также соображенія человѣколюбія: предоставленіе человѣку найти себѣ другую службу въ теченіе трехъ мѣсяцевъ можетъ иногда имѣть мѣсто изъ состраданія, чтобы не подвергать его лишенію должности вслѣдствіе дисциплинарнаго преслѣдованія, что могло бы имѣть для него болѣе тяжелыя послѣдствія.

Прежде всего слѣдуетъ замѣтить, что «обоюдное предупрежденіе» хотя и предоставляетъ обѣимъ договаривающимся сторонамъ равныя права, но *эта равноправность только кажущаяся, вытекающая изъ буквальнаго смысла соглашенія, но неподтверждающаяся въ существѣ дѣла.* Чтобъ убѣдиться въ этомъ, достаточно взглянуть на практическія послѣдствія такой равноправности. Если служащій, воспользуется 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, чтобъ не сказать гибельными, послѣдствіями. Такимъ образомъ, осуществленіе этого права почти ничего не стоитъ одной изъ договаривающихся сторонъ—желѣзнодорожному управленію, которое всегда должно разсчитывать на извѣстную убыль въ личномъ составѣ какъ временную, по болѣзни, такъ и окончательную, вслѣдствіе 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 ненужнымъ разборъ какихъ бы то ни было хитросплетеній, которыя могли бы быть приводимы въ его оправданіе.

Взглядъ на желѣзную дорогу, какъ на большое торгово-промышленное предпріятіе, находитъ, къ сожалѣнію, многочисленныхъ сторонниковъ. Такой ошибочный взглядъ можетъ

исходить только отъ лицъ, которыя хотя и прикосновенны къ 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 разсмотримъ тѣ обстоятельства, гдѣ случайность такого рода можетъ быть вызвана по винѣ 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 предупрежденіемъ, составляя для служащаго только смягченную форму увольненія, можетъ быть оспариваемо, такъ какъ оно, въ лучшихъ случаяхъ, щадитъ 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 компроментируетъ себя на столько, что оставленіе его на службѣ сдѣлается невозможнымъ, то часто обходятъ дисциплинарное разслѣдованіе и, подъ предлогомъ снисхожденія, ограничиваются предупрежденіемъ 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 нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ, при неблагопріятныхъ обстоятельствахъ или застоѣ въ

движеніи, 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 предъявить удовлетворительные аттестаты о предшествующей службѣ. Отсюда понятно, что уволенные изъ другихъ управленій принимаются съ одинаковымъ недовѣріемъ; 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, самостоятельности 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 растратѣ

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

Поэтому слѣдовало бы установить двоякій родъ увольненія, въ случаяхъ признанной виновности: а) увольненіе 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) увольненіе съ потерею 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 пріисканіи 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 разсмотримъ тѣ обстоятельства, при которыхъ обыкновенно считаютъ возможнымъ увольнять служащихъ, предупреждая 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 пріемъ служащихъ былъ обставленъ надлежащими гарантіями и производился съ должной предусмотрительностью. Если служащій до окончательнаго пріема на службу, въ продолженіи нѣсколькихъ 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 впослѣдствіи окажется все-таки 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 здоровье на службѣ. Если же само управленіе поступаетъ недостаточно осмотрительно при выборахъ служащихъ и допускаетъ къ окончательному пріему 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 пріискать себѣ другую службу. Можетъ-ли человѣкъ быть отвѣтственнымъ за то, что безъ всякихъ съ его стороны преднамѣренныхъ дѣйствій, способности его были оцѣнены ошибочно и онъ былъ слишкомъ высоко поставленъ? Можно-ли признать справедливымъ тотъ фактъ, что человѣкъ, вслѣдствіе недоразумѣнія, 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, обусловливающаго 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 полученіе пенсіоннаго оклада до выслуги установленнаго срока, какъ это принято во всѣхъ желѣзнодорожныхъ учрежденіяхъ.

Обратимся теперь къ разсмотрѣнію того соображенія, что нельзя требовать отъ управленія, чтобы оно терпѣло на своей службѣ человѣка ему непріятнаго 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 разслѣдованію въ установленномъ дисциплинарномъ порядкѣ, то это соображеніе можетъ быть оставлено безъ дальнѣйшаго разсмотрѣнія.

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 человѣка 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 простого 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 никто не можетъ упрекнуть управленіе, обязанное всегда при какихъ бы то ни было благопріятныхъ финансовыхъ условіяхъ, соблюдать возможную бережливость. Но эти экономическія соображенія должны быть приняты въ разсчетъ при опредѣ-

ленiи штата служащихъ; управленiя должны окончательно зачислять только тѣхъ изъ служащихъ, должности которыхъ не могутъ подлежать упраздненiю, ради сокращенiя издержекъ на содержанiе личнаго состава... Независимо отъ этого нельзя не признать, чтобы, даже при настоящемъ положенiи вещей, увольненiя, вызываемыя исключительно стремленiемъ къ бережливости, могли быть допускаемы какъ во имя справедливости, такъ и въ интересахъ самаго дѣла. Какое дѣло служащему въ томъ, что управленiе, при самой организацiи работы, допустило несоразмѣрность въ опредѣленiи числа потребныхъ ему агентовъ? Каждый изъ нихъ имѣетъ полное право требовать, чтобы его тогда зачисляли въ штатъ, когда онъ, послѣ долговременнаго испытанiя, окажется пригоднымъ во всѣхъ отрасляхъ избранной имъ спецiальности. Когда же онъ окажется удовлетворяющимъ всѣмъ возможнымъ требованiямъ службы и оправдывающимъ возложенныя на него ожиданiя, то онъ въ то же время долженъ имѣть возможность разсчитывать на обезпеченное положенiе. Да и представляетъ-ли вообще увольненiе полезныхъ агентовъ такiя большiя выгоды, чтобы можно было оправдать ими такое вредное явленiе? Здѣсь, само собою разумѣется, можетъ идти рѣчь только объ увольненiи дѣйствительно полезныхъ и дѣльныхъ агентовъ, такъ какъ лица неудовлетворительныя могутъ быть всегда съ достаточною опредѣленностью своевременно оцѣнены и должны быть устраняемы независимо отъ какихъ бы то ни было бюджетныхъ соображенiй. Управленiе, приведенное къ необходимости сокращенiя своего личнаго состава, должно прежде всего удалять всѣхъ плохихъ агентовъ и если требуется еще дальнѣйшее сокращенiе, переходить къ временнымъ служащимъ принятымъ на испытанiе и потому не разсчитывающимъ на обезпеченное положенiе. При такой послѣдовательности оно придетъ къ такому составу, при которомъ дальнѣйшее сокращенiе, ради удовлетворенiя текущихъ потребностей, окажется невозможнымъ и во всякомъ случаѣ дастъ лишь самыя ничтожныя сбереженiя. Независимо отъ этого, во всякомъ болѣе или менѣе значительномъ предпрiятiи, постоянно происходитъ естественная убыль въ личномъ составѣ, при которой необходимъ извѣстный запасъ для пополненiя вакансiй. Но если бы не было и этого,

тѣмъ не менѣе 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 распредѣляется между многими. Въ такомъ случаѣ опять таки должно имѣть мѣсто не увольненіе отдѣльныхъ искупительныхъ жертвъ, а общее сокращеніе окладовъ, причемъ на высшіе оклады долженъ, само собою разумѣется, падать и высшій процентъ сокращенія».

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

Что касается *формальныхъ* опредѣленій проекта, то вопросъ сводится съ компетенціи соотвѣтствующихъ 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 получить еще болѣе широкое примѣненіе собственно по отношенію къ *опредѣленію и повышенію* служащихъ, причемъ слѣдовало бы предоставить какъ можно больше простора иниціативѣ 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 вполнѣ 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 на службу, а въ меньшей мѣрѣ стоящему надъ нимъ Начальнику. Такимъ образомъ, лица, опредѣляемыя властью Начальниковъ службъ, могутъ быть увольняемы лишь 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 «вслѣдствіе 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 децентрализировать право смѣщенія и увольненія служащихъ отъ должности и службы.*

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

## Глава V. Обязанности служащихъ.

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

ностью исполнять обязанности, сопряженныя съ занимаемою имъ должностью и указанныя въ относящихся къ ней правилахъ, положеніяхъ, инструкціяхъ, приказахъ, циркулярахъ и распоряженіяхъ начальства и не дозволять себѣ переходить за предѣлы власти, ему предоставленной. *Примѣчаніе 1.* При опредѣленіи на службу, каждому поступающему начальствомъ его вручаются подъ росписку всѣ 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, лишающей возможности отправлять служебныя обязанности, служащій долженъ донести объ этомъ своему ближайшему начальнику и представить надлежащее удостовѣреніе (бюллетень) врача. Непредставившіе такихъ удостовѣреній считаются умышленно уклоняющимися отъ службы. *Примѣчаніе 2.* Вызовъ въ судъ и арестъ желѣзнодорожныхъ служащихъ, должности которыхъ означены въ особомъ расписаніи, составленномъ по взаимному соглашенію министровъ 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 всѣ 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 ввѣряемое имъ 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 желѣзнодорожнаго дѣла и зависящими отъ нихъ мѣрами способствовать преуспѣянію дорогъ. § 32. Служащіе должны сохранять ввѣренныя имъ служебныя тайны, не выдавать безъ разрѣшенія начальства посторонникъ лицамъ и учрежденіямъ справокъ 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, Министру путей сообщенія, высокопоставленнымъ лицамъ и высшимъ по служебному положенію лицамъ, согласно существующимъ на сей предметъ правиламъ. § 35. Служащіе на дорогахъ обязательно участвуютъ въ пенсіонной кассѣ, согласно уставу этой кассы. § 36. Начальствующіе обязаны разъяснять 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 желѣзнодорожной службы вообще, но не должны принуждать ихъ оказывать услуги личнаго характера. § 38. Начальствующіе обязаны съ полнымъ безпристрастіемъ относиться къ своимъ подчиненнымъ и заботиться о возможномъ улучшеніи ихъ быта. § 39. Подчиненные за всѣми разъясненіями и указаніями по службѣ, со всѣми просьбами, жалобами и претензіями должны обращаться къ своему непосредственному начальству и точно и безпрекословно исполнять всѣ относящіяся къ желѣзнодорожной службѣ какъ письменныя, такъ и словесныя приказанія сего начальства. О всѣхъ распоряженіяхъ, полученныхъ отъ высшихъ начальствующихъ лицъ соотвѣтствующей службы, помимо ближайшаго своего начальства, служащій долженъ донести этому послѣднему, указывая при этомъ и тѣ мѣры, которыя имъ по этому распоряженію предприняты. *Примѣчаніе.* Подача служащими жалобъ и просьбъ помимо непосредственнаго начальства считается нарушеніемъ служебной дисциплины и подвергаетъ виновныхъ уста-

новленнымъ взысканіямъ. § 40. Если служащій получитъ 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, давшему приказаніе, если же и послѣ этого начальникъ потребуетъ исполненія своего распоряженія, то служащій долженъ испросить 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 отказаться и донести объ этомъ по начальству. § 41. Лица, состоящія на желѣзнодорожной службѣ, могутъ занимать должности въ другихъ промышленныхъ и торговыхъ предпріятіяхъ только съ разрѣшенія начальника дорогъ § 42. Воспрещается всякому служащему принимать на себя какія-либо работы или подряды для управленія дорогъ и занимать какія бы то ни было должности въ такихъ товариществахъ, компаніяхъ и предпріятіяхъ, хозяйственныя дѣла коихъ восходятъ въ это управленіе. § 43. Служащіе какъ при исполненіи своихъ обязанностей, такъ и внѣ службы должны вести себя съ достоинствомъ и соотвѣтственно съ занимаемымъ ими положеніемъ и при сношеніяхъ между собою и съ публикою должны быть безусловно учтивыми и предупредительными. Всякіе поступки, роняющіе достоинство учрежденія и позорящіе 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 дѣйствующихъ нынѣ нормъ.

**В Современное положеніе вопроса заграницей.** Обязанности служащихъ на казенныхъ дорогахъ и лицъ, состоящихъ на государственной службѣ, говоритъ Roll, вытекаютъ отчасти изъ общихъ правилъ гражданской службы, отчасти изъ спеціальныхъ законовъ, постановленій и инструкцій; для прочихъ 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 раздѣляются на *общія* и *частныя*, касающіяся отдѣльныхъ должностей.

*Къ общимъ служебнымъ обязанностямъ* относится:

вѣрноподданническій долгъ, послушаніе законамъ и распоряженіямъ начальства, добросовѣстное охраненіе интересовъ службы и служебной тайны, порядочный образъ жизни, нравственность, отсутствіе задолженности по легкомыслію, 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 отбыванія воинской повинности.

По этому же вопросу (XXI) III сессія международнаго 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 грузовъпредставляется серьезнымъ неудобствомъ Тѣмъ не менѣе въ исключительныхъ случаяхъ, на станціяхъ малозначительныхъ, неудобства эти умаляются въ значительной степени и такое участіе служащихъ можетъ быть выгодно какъ для публики, такъ и для эксплоатаціи.

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 организаціонными 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, вслѣдствіе чего инструкціи отличаются большою краткостью, во избѣжаніе стѣсненія личныхъ дарованій и свободы иниціативы отдѣльныхъ служащихъ (Roll).

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

то увидимъ, до какой степени благодаря отсутствію здраваго смысла и практическаго инстинкта составители ихъ съумѣли 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 сроденъ 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 приложить 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 непонятливому не пришлось и совсѣмъ не подъ силу.

М. А. Рейтлеръ въ вышеприведенномъ сочиненіи говоритъ между прочимъ

Что касается практикуемыхъ въ настоящее время способовъ составленія и обнародованія правилъ о службѣ, то въ этомъ отношеніи можно представить очень много возраженій. Берне утверждалъ, что «будь у природы такая же масса законовъ, какъ въ государствѣ, самъ Господь не съумѣлъ бы съ нею управиться!» Чтобы сказалъ 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, которыхъ съ годами набирается тысячи?

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 спеціальныхъ распоряженій и циркуляровъ истранить всѣ тѣ, которые не представляются необходимыми, у 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 отвѣтственности за всякое упущеніе.

Въ то время, какъ на нѣмецкихъ желѣзныхъ дорогахъ, кромѣ правилъ эксплоатаціи и полицейскаго устава, техническихъ соглашеній и т. п. существуетъ чрезмѣрное количество спеціальныхъ 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 спеціальными предписаніями до послѣднихъ мелочей, затрудняетъ нерѣдко 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. Заключеніе. Общія и особыя обязанности служащихъ излагаются у насъ или въ общихъ, или въ частныхъ правилахъ.

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

Особыя обязанности служащихъ по технической эксплоатаціи изложены въ §§ 22—44 включительно тѣхъ же правилъ.

Особыя правила для служащихъ по прочимъ 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 эксплоатаціи и въ цирк. б. Д ж. д. 1898 г. № 8352, къ сожалѣнію вслѣдъ затѣмъ отмѣненномъ въ существенныхъ чертахъ что отразилось уже неблагопріятнымъ образомъ на изданныхъ въ послѣднее время инструкціяхъ служащимъ по технической эксплоатаціи.

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 соотвѣтствующія 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 вполнѣ удачное подражаніе порядкамъ умѣстнымъ 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 строѣ гражданской службы.

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

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

**А. Проектъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.** § 44. Каждый служащій на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ несетъ отвѣтственность за нарушеніе 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 отвѣтственности, служащіе могутъ въ случаяхъ, указанныхъ въ § 55 настоящаго положенія, подвергаться еще отвѣтственности 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) единовременные 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. Перечисленныя 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: за утерю или порчу ввѣреннаго имъ имущества, б) за неправильность и несвоевременность составленія платежныхъ документовъ, в) за неправильное веденіе кассъ и отчетности по нимъ и г) за неправильное веденіе подотчетныхъ суммъ. § 55. За утерю и порчу ввѣреннаго 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 выработанъ особый *дисциплинарный уставъ* помѣщенный нами въ приложеніи къ настоящему очерку. Уставъ этотъ составляетъ наиболѣе существенную часть всего проекта и заслуживаетъ самаго серьезнаго вниманія, хотя и не отвѣчаетъ полностью нашимъ пожеланіямъ, что можетъ быть объяснено нѣкоторою 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 коммисіи графа Баранова къ общему уставу россійскихъ жел. дорогъ, обнаружено, что нѣкоторыя управленія дорогъ придерживаются крайнихъ денежныхъ штрафовъ, назначая такія взысканія безъ всякихъ градацій. Такое нераціональное 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 двоякаго рода: денежные вычеты изъ содержанія, производимые на пополненіе убытковъ, причиненныхъ дорогѣ поврежденіемъ или утратой ввѣреннаго 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, независящимися 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 установленныхъ правилъ порядка службы, не имѣющихъ въ виду обезпеченія безопасности движенія, и

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

По мнѣнію коммиссіи, 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 коммиссія 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 категоріи, то коммиссія не можетъ признать ихъ на столько маловажными, чтобы признать заслуживающими лишь дисциплинарныхъ взысканій. По мнѣнію ея, всякое нарушеніе желѣзнодорожными служащими правилъ, обезпечивающихъ безопасность движенія на желѣзныхъ дорогахъ, составляетъ преступленіе. Имѣя это въ виду и принимая въ соображеніе ходатайства желѣзныхъ дорогъ по сему предмету коммиссія нашла необходимымъ всѣ нарушенія желѣзнодорожными служащими правилъ, установленныхъ кѣмъ бы то ни было изъ начальствующихъ лицъ или учрежденій, для обезпеченія безопасности движенія считать преступленіями наказуемыми, смотря по важности, на основаніи правилъ мироваго устава или уложенія о наказаніяхъ.

На тотъ же случай, если въ означенныхъ уголовныхъ законахъ не будетъ значиться соотвѣтствующей дѣянію мѣры взысканія, коммиссія включила въ проектъ спеціальное 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 спеціальнаго желѣзно-дорожнаго дисциплинарнаго устава объясняется его составителями, во первыхъ тѣмъ, что значительное число лицъ, служащихъ на казенныхъ дорогахъ на Государственной службѣ не состоитъ и,

вѣроятно, и въ будущемъ состоять не будетъ и, во-вторыхъ, нѣкоторыми особенностями желѣзнодорожной службы которыя требуютъ и смягченія тѣхъ нормъ, установленіе которыхъ, безъ сомнѣнія, весьма полезно для лицъ, состоящихъ на Государственной службѣ, въ виду политическаго характера ихъ функцій. На русскихъ жел. дорогахъ дисциплинарный уставъ существуетъ нынѣ лишь на дорогахъ Закавказской и Харьково-Николаевской. Ни 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-секретаря Фриша. Тотъ же принципъ «коллегіальной» дисциплинарной власти положенъ и въ основаніи дисциплинарнаго устава Юго-Западныхъ жел. дорогъ Безъ сомнѣнія, гласитъ пояснительная записка, большею частью совершаемые служащими проступки по службѣ такого рода, что для ихъ наказанія и для возстановленія 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 больше гарантій, чѣмъ единоличная власть, что при рѣшеніи важнаго и сложнаго дѣла будутъ приняты въ разсчетъ, 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 принципіально 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 заграницей.** Интересныя принципіальныя 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 *школѣ*, гдѣ соотвѣтствующіе элементы имѣютъ цѣлью охраненіе тѣхъ нормъ и вліяній, которыми опредѣляются отношенія учениковъ къ учителямъ и воспитателямъ.

Въ дисциплинарномъ строѣ, говоритъ авторъ, заключается собственно *элементъ воспитательный*. Но и въ высшихъ учебныхъ заведеніяхъ, гдѣ вмѣшательство въ воспитательную сферу ограничивается необходимымъ пріученіемъ 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 относительно тѣхъ дѣйствій, которыя въ гражданскомъ обществѣ предоставляются естественному теченію и собственнымъ послѣдствіямъ.

Хотя дисциплинарная организація должна руководствоваться идеею права и не должна вызывать чувства незакономѣрнаго воздѣйствія, но характернымъ признакомъ ея служитъ 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 обусловливаетъ собою отеческое попеченіе, не стѣсняемое непремѣннымъ соблюденіемъ особыхъ формъ и правилъ.

Эти основныя положенія школьной дисциплины, говоритъ тотъ же авторъ, примѣняются съ соотвѣтствующими видоизмѣненіями, обусловленными между прочимъ и гражданской правоспособностью причастныхъ лицъ, въ другихъ сферахъ человѣческой дѣятельности. Извѣстная 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 частноправового 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 судебнаго приговора и вслѣдствіе совершенія ими грубыхъ правонарушеній (проступковъ или преступленій). Такимъ образомъ система эта превращаетъ самую должность вновь въ своего рода объектъ частнаго права, отнятіе 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. Требованія, предъявляемыя къ служащимъ, возрасли въ чрезвычайной степени, отвѣтственность

центральныхъ установленій и въ особенности министровъ достигла высшаго развитія въ особенности подъ вліяніемъ ученія объ отвѣтственности министровъ, съ которою нельзя было согласовать несмѣняемость служащихъ. Но и въ этомъ отношеніи громадную роль играетъ политическій строй и національный характеръ, какъ показываетъ примѣръ Франціи, гдѣ непрерывная смѣна Министровъ почти не затрогиваетъ личнаго состава бюрократіи Но и въ монархическихъ государствахъ прочность министерскаго положенія, какъ показываетъ опытъ, отлично уживается съ полной необезпеченностью служащихъ, удаляемыхъ съ должности совершенно свободно, по исключительному усмотрѣнію министровъ или по ихъ полномочію. *Въ общемъ идея обезпеченія служащихъ отъ произвола средняго и высшаго начальства прогрессировала вообще немного*

Въ дисциплинарномъ строѣ, говоритъ тотъ же авторъ, огромное значеніе имѣетъ *процессуальная сторона,* и хотя вопросъ этотъ щекотливый и спорный, но одно все-таки несомнѣнно: служащій не долженъ быть подвергаемъ осужденію безъ выслушанія его объясненій —*ему должна быть предоставлена возможность защиты.* Тѣмъ не менѣе примѣненіе судебнаго процесса здѣсь очень часто невозможно по той причинѣ, что большею частью идетъ рѣчь не объ отдѣльныхъ проступкахъ и преступленіяхъ, а даже не объ опредѣленныхъ дѣяніяхъ, или упущеніяхъ; по этому возможна только краткая суммарная процедура, неговоря уже о трудности обезпечить необходимую безпартійность суда. Подлежащее начальство формулируетъ обвиненіе противъ служащаго и оно же произноситъ приговоръ; если же и допускается апеляція, какъ это принято и необходимо въ случаяхъ болѣе серьезныхъ взысканій, то апеляція переносится къ старшимъ товарищамъ того же служебнаго присутствія, которые почти всегда солидарны съ лицами, образующими первую инстанцію. А между тѣмъ все это неизбѣжно, 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 своею 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 сводится 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 службы должна быть дана возможность предварительнаго обращенія обвиняемаго въ высшую инстанцію; полное же увольненіе съ потерею чиновъ и пенсіи 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 гарантіею отъ произвола.* Больше 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 Roll, вслѣдствіе значительной опасности, сопряженной съ нимъ, влечетъ

за собою строгое наказаніе въ соотвѣтствіи съ чѣмъ наибольшая строгость замѣчается на *англійскихъ* и *американскихъ* дорогахъ. Для этой цѣли во многихъ Управленіяхъ установлены особыя дисциплинарныя правила, опредѣляющія разъ навсегда и предѣлы взысканій, 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, различнаго 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 чемъ 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 преимущество передъ дисциплинарнымъ. Поэтому возбужденіе дисциплинарнаго производства не можетъ имѣть мѣста въ отношеніи тѣхъ дѣяній, которыя составляютъ предметъ уголовнаго преслѣдованія и начатое дисциплинарное преслѣдованіе должно быть пріостановлено въ случаѣ обнаруженія дѣяній, влекущихъ за собою преслѣдованіе въ уголовномъ порядкѣ. Но это не препятствуетъ возобновленію дисциплинарнаго преслѣдованія по окончаніи суда, безъ колебанія законно состоявшагося приговора уголовнаго или гражданскаго 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 выполнима, вслѣдствіе чего рѣшеніе вопроса о томъ, существуетъ-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 правопорядка. Сюда относятся въ особенности проступки, нарушающіе права третьихъ лицъ, если только содержаніе соотвѣтствующихъ 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, находящіеся въ связи съ общими преступленіями или проступками. Зато всѣ дѣянія служащихъ, караемыя общимъ закономъ (но 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.* Нѣкоторыя законодательства простираютъ дисциплинарную власть даже на дѣйствія, совершенныя до возникновенія или послѣ прекращенія этого союза.

Этимъ общимъ условіямъ отвѣчаютъ дисциплинарные уставы *прусскихъ, баварскихъ, виртембергскихъ, баденскихъ, ав-*

*стрійскихъ, швейцарскихъ* и *датскихъ* казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

II. *Дисциплинарныя взысканія* раздѣляются на взысканія *исправительныя* и *очистительныя*. Первыя 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 не 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 обусловливается особыми процессуальными формами и соблюдается при этомъ лишь принципъ предоставленія 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 *разрышающія* (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 разсмотрѣнію 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 *Вепріи*.

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 обоюднаго 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 коммиссаромъ *предварительнаго письменнаго дознанія* и въ *словесномъ обсужденіи дѣла дисциплинарнымъ судомъ*.

Постановленіе о приступѣ къ формальному дисциплинарному производству, назначеніе слѣдственнаго коммиссара и служащихъ, на которыхъ возлагаются обязанности прокурорскаго надзора въ отношеніи лицъ, утверждаемыхъ королемъ или министромъ публичныхъ работъ, принадлежитъ послѣднему—во всѣхъ же прочихъ случаяхъ оно исходитъ или отъ министра, или же отъ президента желѣзно-дорожной дирекціи. Какъ слѣдственный *коммиссаръ*, 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 *вручении 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 вручении обвиняемому копіи 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 предсѣдателя 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 жел. дор. полицейскихъ служащихъ частныхъ дорогъ, исполняетъ коронный желѣзно-дорожный коммиссаріатъ (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 соотвѣтствующее о томъ постановленіе и дѣло переносится въ другое засѣданіе. *Обвиняемый вправѣ 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 *копіи обвиняемому*. На приговоръ допускаются апеляціи, какъ для обвинителя, такъ и для обвиняемаго съ заявленіемъ о томъ въ теченіе 1 *недѣли* и съ обязательствомъ *представить* самую *апелляцію въ слѣдующіе за тѣмъ* 14 *дней*. Рѣшеніе второй инстанціи, если имъ постановлено исключеніе со службы лица, утвержденнаго 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 существуетъ означенныхъ формъ дисциплинарнаго производства и лишь отчасти въ *Италіи*.

Останавливаться на подробностяхъ послѣдняго, послѣ всего сказаннаго, излишне. Нѣчто подобное существовало нѣкогда въ Главномъ Обществѣ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ и существуютъ нынѣ на Харьково-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 взамѣнъ практиковавшагося до сихъ поръ отрѣшенія служащихъ отъ должности (безъ сохраненія содержанія) перешли къ системѣ письменныхъ отмѣтокъ съ публикаціей этихъ отмѣтокъ и съ указаніемъ причинъ, вызвавшихъ ту или другую оцѣнку дѣйствій служащихъ.

При этой системѣ допускается компенсація хорошихъ и дурныхъ отмѣтокъ, что приводитъ къ большей объективности при оцѣнкѣ заслугъ и проступковъ служащихъ и вообще система эта, какъ показалъ опытъ, дѣйствуетъ возвышающимъ и очищающимъ образомъ на моральные элементы службы.

Г. Заключеніе. Разсмотрѣніе этихъ данныхъ показываетъ, 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 слѣдующихъ началъ: *точное опредѣленіе компетенціи различныхъ дисциплинарныхъ присутствій, строгое раздѣленіе частей слѣдственной, обвинительной и судебной, точная предварительная формулировка обвиненія, вручение 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 учрежденіями 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 отнюдь не умаленіе таковой Кромѣ того, необходимо было бы отнести 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 взысканій къ предупредительнымъ (а не дисциплинарнымъ), налагаемымъ 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 несовмѣстимы 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 полагали необходимымъ ограничить права начальства служащихъ по опредѣленію размѣра денежной отвѣтственности въ случаяхъ причиненія ими убытковъ и ущербовъ казнѣ. 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 VII. Права служащихъ.

**А. Проектъ Юго-Западныхъ жел дорогъ** § 56. Во время нахожденія на службѣ служащія пользуются правами. 1) на поступленіе на Государственную службу, 2) на повышеніе по службѣ, 3) на вознагражденіе за трудъ и сопряженныя съ нимъ издержки, 4) на пособія отъ казны, 5) на ссуды въ счетъ жалованья, 6) на награды, 7) на отпуски, 8) на безплатный и льготный проѣздъ и правахъ имущества, 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 *формальнаго*, либо *матеріальнаго* свойства.

Къ *формальнымъ* правамъ служащихъ принадлежитъ 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 соотвѣтственными мѣрами.

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

Г. Заключеніе. Откладывая выводы, относящіяся до отдѣльныхъ видовъ правъ жел. дор. служащихъ до разсмотрѣнія соотвѣтствующихъ статей настоящей главы, мы ограничиваемся въ данномъ мѣстѣ указаніемъ *на необходимость толкованія сихъ правъ* въ смыслѣ *обязательныхъ нормъ*, но отнюдь не *льготъ* предоставленіе которыхъ зависитъ отъ *усмотрѣнія подлежащаго начальства* такъ какъ такимъ опредѣленіямъ не можетъ быть мѣста въ отдѣлѣ *правъ* служащихъ коимъ соотвѣтствуютъ возлагаемыя на нихъ опредѣленныя *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 изслѣдованія.

## Статья 2. Право на повышеніе по службѣ, а равно и права пріобрѣтаемыя 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 Общія положенія: § 64. Каждый служащій на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ получаетъ вознагражденіе въ опредѣленномъ размѣрѣ за свой трудъ и сопряженныя съ нимъ издержки § 65 Виды получаемаго служащими вознагражденія слѣдующіе: а) окладное содержаніе. б) неокладное содержаніе, в) дополнительныя вознагражденія и г) выдачи въ возмѣщеніе особыхъ издержекъ.

II. Окладное содержаніе. § 66. Окладнымъ содержаніемъ называется денежное вознагражденіе служащаго, опредѣляемаго на каждый годъ смѣтными расписаніями и не подлежащее колебаніямъ отъ случайнаго или временнаго уменьшенія или увеличенія количества работы § 67. Окладное содержаніе въ соотвѣтственныхъ случаяхъ состоитъ изъ жалованья, квартирныхъ, разъѣздныхъ, столовыхъ, обмундировочныхъ и лично присвоенныхъ денегъ. § 68. Правомъ на полученіе окладнаго содержанія въ размѣрахъ и при условіяхъ, указанныхъ въ послѣдующихъ. параграфахъ, пользуются всѣ служащіе на дорогахъ, которые получаютъ вознагражденіе за свой трудъ по мѣсячному расчету. *Примѣчаніе 1*. Поденные рабочіе мастерскихъ и депо за временное исполненіе должностей, оплачиваемыхъ по мѣсячному расчету, именно старшихъ и ревизіонныхъ слесарей, машинистовъ водокачекъ и другихъ постоянныхъ машинъ, вагонныхъ осмотрщиковъ и смазчиковъ, кочегаровъ водокачекъ, сторожей депо и резервуаровъ и т. п., кромѣ должностей паровозныхъ бригадъ, при сохраненіи своего мѣста жительства, получаютъ свою поденную плату безъ различія праздничныхъ и будничныхъ дней и еще половину низшаго оклада, соотвѣтствующаго исполняемой должности *Примѣчаніе 2*. Рабочіе за временное исполненіе должностей паровозныхъ бригадъ, при сохраненіи ихъ мѣстожительства, получаютъ вмѣсто поденной платы полныя, низшаго оклада, окладное и неокладное довольствія, присвоенныя должности, которую они исполняютъ. § 69. Право служащихъ на полученіе опредѣленнаго имъ содержанія начинается для лицъ, опредѣленныхъ по службѣ приказами по дорогамъ, со дня назначенія ихъ на эти должности, указаннаго въ приказѣ; для остальныхъ же служащихъ—со дня фактическаго вступленія ихъ въ отправленіе служебныхъ обязанностей. § 70. Размѣръ окладнаго содержанія лица, поступающаго на службу, опредѣляется, въ предѣлахъ смѣтныхъ назначеній, его начальникомъ и утверждается начальникомъ дорогъ. § 71 Разъ назначенный приказомъ начальника дорогъ окладъ содержанія служащаго на дорогахъ по данной должности не можетъ быть уменьшаемъ, за исключеніемъ случаевъ, когда это уменьшеніе производится какъ наказаніе за какія либо служебныя нарушенія и проступки въ порядкѣ, указанномъ въ дисциплинарномъ уставѣ *Примѣчаніе*. Исключеніе составляютъ случаи перевода служащихъ на должности, коимъ присвоено повертное вознагражденіе. § 72. Служащіе безпрерывно и безпорочно на одномъ окладѣ въ теченіе 5 лѣтъ, пріобрѣтаютъ право на увеличеніе получаемаго ими содержанія на 5 %, каждые пять лѣтъ послѣдующей безпорочной службы на томъ же окладѣ даютъ право на новую прибавку содержанія въ размѣрѣ 5% первоначальнаго оклада, при чемъ пятипроцентныя прибавки за пятилѣтія сверхъ 25 лѣтъ не производятся. Непрерывная и

безпорочная служба на желѣзныхъ дорогахъ въ теченіе 25 лѣтъ, хотя бы въ разныхъ должностяхъ и на разныхъ окладахъ, даетъ право на увеличеніе содержанія на 15% послѣдняго получаемаго служащимъ оклада, при условіи, если таковой получался имъ не менѣе года. Указанное увеличеніе содержанія служащаго производится независимо отъ того, получалъ ли онъ прибавки за пятилѣтнюю службу или нѣтъ. *Примѣчаніе 1.* Служба на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ, перешедшихъ въ казну, засчитывается въ общій срокъ службы. *Примѣчаніе 2.* При опредѣленіи размѣровъ, указанныхъ въ § 72 процентныхъ прибавокъ, за службу, принимается въ расчетъ все окладное содержаніе служащаго, за исключеніемъ квартирныхъ, выдаваемыхъ взамѣнъ квартиръ въ натурѣ. § 73. При временномъ исправленіи служащимъ высшей должности, оставшейся вакантною, онъ получаетъ либо содержаніе, присвоенное вакантной должности, не получая содержанія по занимаемой имъ должности, либо дополнительное вознагражденіе въ 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 вознагражденіе въ размѣрѣ не свыше 50% оклада вакантной должности. § 74. Служащимъ, уволеннымъ въ отпускъ на время до двухъ мѣсяцевъ, содержаніе выдается полностью на общемъ основаніи. § 75. Въ случаѣ болѣзни служащихъ, получающихъ окладное содержаніе, лишающей ихъ возможности отправлять служебныя обязанности, имъ выдается содержаніе полностью въ теченіи четырехъ мѣсяцевъ, по прошествіи которыхъ, они, если не выздоровѣютъ, увольняются отъ службы. *Примѣчаніе.* Болѣзнь служащихъ должна быть удостовѣрена надлежащимъ образомъ. § 76. Означенные въ предыдущемъ § служащіе, заболѣвшіе умопомѣшательствомъ, сохраняютъ въ теченіе перваго года своей болѣзни право на полученіе опредѣленнаго имъ содержанія, которое выдается членамъ ихъ семьи, находящимся на ихъ иждивеніи независимо отъ того, лѣчится ли самъ больной на средства казны въ одномъ изъ заведеній для умалишенныхъ или нѣтъ. § 77. Лица, исполняющія обязанности служащихъ, заболѣвшихъ умопомѣшательствомъ, въ теченіе первыхъ четырехъ мѣсяцевъ не пользуются содержаніемъ, присвоеннымъ этимъ должностямъ; но если болѣзнь продолжится долѣе этого срока и если исправляемая должность по окладу содержанія выше ихъ постоянной должности, то они получаютъ содержаніе, присвоенное должности, которую исправляютъ. § 78. Служащіе на дорогахъ чины запаса и ратники ополченія, занимающіе постоянныя мѣста и должности, сохраняютъ присвоенное ихъ должностямъ содержаніе за время состоянія ихъ въ войскахъ по случаю призыва къ отбытію учебныхъ сборовъ. § 79. Служащіе потерпѣвшіе увѣчье при ис-

полнени 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, впредь до начала выдачи пенсіи или единовременнаго 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 взысканія 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 ссуды съ должниковъ или поручителей на основаніи §§ 186—187 настоящаго положенія; в) въ возмѣщеніе ущерба, причиненнаго казнѣ небрежностью или неправильными 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 взысканій, 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 (добровольныя пожертвованія). Кромѣ того съ лицъ, состоящихъ на государственной службѣ, производятся 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 извѣстную 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 соотвѣтственныя 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 ими 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., и 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 человѣка. § 89. Распредѣленіе 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 попеченіи 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 обмѣнъ ея съ другимъ служащимъ и вообще какія бы то ни было измѣненія въ установленномъ управленіемъ распредѣленіи квартиръ безъ подлежащаго разрѣшенія не допускаются. § 91. Порядокъ назначенія и условія пользованія казенными квартирами изложены въ особомъ положеніи о квартирномъ довольствіи. § 92. Квартирныя деньги уплачиваются тѣмъ изъ служащихъ, пользующихся правомъ на квартирное довольствіе въ натурѣ, которымъ почему-либо не можетъ быть отведено квартиръ въ натурѣ. *Примѣчаніе.* Служащему, отказавшемуся отъ занятія отведеннаго ему помѣщенія, квартирныя деньги не выдаются. § 93. Квартирныя деньги назначаются въ размѣрѣ ½ части дѣйствительно получаемаго служащимъ содержанія, если ему не положено по смѣтному росписанію разъѣздное довольствіе, и ⅓ части остатка, получающагося за вычетомъ изъ содержанія разъѣздныхъ, если таковыя положены по росписанію. *Примѣчаніе.* Въ городахъ Кіевѣ и Одессѣ квартирныя деньги назначаются въ размѣрѣ ⅓ содержанія служащихъ. § 94. Служащимъ, пользующимся квартирою въ натурѣ или получающимъ взамѣнъ квартиръ въ натурѣ квартирныя деньги, производится безплатный отпускъ отопленія и освѣщенія за счетъ казны, согласно установленнымъ нормамъ. *В. Разъѣздное довольствіе.* § 95. Разъѣздныя деньги составляютъ ⅕ часть

всего содержанія, получаемаго служащимъ, присвоены должностямъ, сопряженнымъ съ разъѣздами, и выдаются тѣмъ лицамъ, которыя занимаютъ эти должности. § 96 Въ случаяхъ увольненія служащихъ, получающихъ разъѣздныя, въ отпускъ съ сохраненіемъ содержанія, они лишаются права на полученіе разъѣздныхъ денегъ только въ томъ случаѣ, если деньги эти получаются лицами, въ дѣйствительности исполняющими обязанности уволенныхъ въ отпускъ. § 97. При исполненіи обязанностей по вакантной высшей или равной должности разъѣздныя деньги, присвоенныя ей, получаетъ лицо, исправляющее таковую, независимо отъ разъѣздныхъ, получаемыхъ имъ по своей должности. *Г. Обмундировочное довольствіе.* § 98. Нѣкоторые служащіе, которымъ по занимаемымъ ими должностямъ полагается обмундированіе, имѣютъ право на полученіе либо обмундированія отъ казны натурою, либо денегъ на пріобрѣтеніе его. § 99 Должности, съ занятіемъ коихъ служащіе получаютъ право на обмундировочное довольствіе, и порядокъ полученія его подробно указаны въ особомъ положеніи объ обмундированіи служащихъ. *Д. Лично присвоенное содержаніе.* § 100. Къ лично присвоенному содержанію относится содержаніе, связанное не съ должностью, а съ даннымъ лицомъ, ее занимающимъ, и потому не могущее перейти къ другому лицу въ случаѣ назначенія послѣдняго на эту должность. Лично присвоенныя деньги составляютъ часть окладнаго содержанія. § 101. Лично присвоенное содержаніе назначается или въ видѣ прибавки за долголѣтнюю службу (см § 72), или въ случаѣ пониженія оклада содержанія служащаго вслѣдствіе измѣненія въ смѣтныхъ росписаніяхъ, или за особыя заслуги. § 102. Размѣръ лично присвоеннаго содержанія, какъ прибавки за долголѣтнюю службу, опредѣляется по правиламъ, изложеннымъ въ § 72 настоящаго положенія; въ томъ же случаѣ, когда оно назначено вслѣдствіе пониженія оклада въ смѣтныхъ росписаніяхъ, размѣръ его равняется разницѣ между прежнимъ и новымъ окладами содержанія служащаго. При опредѣленіи этой разницы въ окладахъ принимаются во вниманіе всѣ виды довольствія денежнаго и натуральнаго. § 103. Если служащій, пользующійся лично присвоеннымъ содержаніемъ, получаетъ повышеніе по службѣ, связанное съ увеличеніемъ содержанія, то размѣръ лично присвоенныхъ соотвѣтственно понижается, и если это увеличеніе содержанія равняется или превышаетъ лично присвоенное содержаніе, то право служащаго на послѣднее прекращается. *Примѣчаніе.* Лично присвоенныя, назначенныя за 25 лѣтнюю службу или за особыя заслуги, сохраняются за лицомъ, коему они назначены, въ продолженіе всей службы его.

III. Неокладное содержаніе. § 104. Неокладнымъ содержаніемъ называется вознагражденіе служащаго или рабочаго за сопряженный съ его обязанностями трудъ, ра-

считываемое по количеству дѣйствительно произведенной работы или употребленнаго на нее времени, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ и сообразно съ качествомъ работы § 105. Неокладное содержаніе составляютъ: а) поденная и сдѣльная плата поденныхъ мастеровыхъ и рабочихъ и б) поверстное и посуточное вознагражденіе служащихъ, коимъ таковое положено. *А. Поденная и задѣльная плата мастеровъ и рабочихъ.* § 106. Поденнымъ вознагражденіемъ называется плата за трудъ, расчитываемая по количеству дѣйствительныхъ рабочихъ дней. Задѣльнымъ вознагражденіемъ называется плата за работу, расчитываемая по единичнымъ цѣнамъ. § 107. Право мастеровыхъ и рабочихъ на получение поденной и сдѣльной платы начинается со дня допущенія ихъ къ работамъ. § 108. Размѣръ какъ поденной, такъ и задѣльной платы устанавливается по соглашенію уполномоченныхъ управленіемъ дорогъ на то лицъ съ рабочими и мастеровыми. § 109. Объ уменьшеніи рабочей платы постоянные рабочие должны быть предупреждены за недѣлю. Цѣна же на сданную задѣльную работу, установленная по обоюдному согласію передъ началомъ работы, не можетъ быть измѣнена. § 110. Расчетъ съ рабочими, нанятыми на неопредѣленный срокъ, производится не рѣже одного раза въ мѣсяцъ. § 111. Плата постоянному (а въ мастерскихъ всякому) рабочему, исполнившему взятую имъ задѣльную работу удовлетворительно, по заработавшему на ней менѣе своего поденнаго заработка, производится въ размѣрѣ сего послѣдняго. Равнымъ образомъ, если рабочій исполнитъ неудовлетворительно порученную ему задѣльную работу, онъ получаетъ лишь одну поденную плату. § 112. Если къ сроку расплаты задѣльная работа не будетъ вполнѣ окончена, то въ счетъ заработка можетъ быть выдана часть платы по поденному расчету, а остальная сумма переносится на слѣдующій срокъ уплаты. § 113. Въ случаѣ психической болѣзни мастеровому, получающаго вознагражденіе по поденному расчету, или постояннаго рабочаго, они пользуются одинаковыми со всѣми постоянными служащими правами на получение содержанія въ теченіе года (§ 76). § 114. Чины запаса и ратники ополченія, служащіе по дорогамъ въ качествѣ постоянныхъ рабочихъ, получающихъ плату по поденному расчету, сохраняютъ ее за время состоянія ихъ въ войскахъ по случаю призыва къ отбытію учебныхъ сборовъ, причемъ содержаніе имъ уплачивается по расчету изъ средняго дневного заработка въ предшествовавшій призыву въ учебный сборъ мѣсяцъ, считая мѣсяцъ въ 25 рабочихъ дней. § 115. Право рабочихъ на получение содержанія прекращается со дня фактическаго оставленія ими работы, причемъ, если рабочій, работающій сдѣльно, увольняется до окончанія данной ему работы, то уплата производится ему по расчету поденной платы за дѣйствительное число рабочихъ дней. При этомъ

рабочій сохраняетъ за собою право на полученіе разницы между платой по поденному расчету и сдѣльной, если послѣдняя превышаетъ первую. § 116 Въ случаѣ смерти рабочаго, заработанная имъ плата подлежитъ выдачѣ вдовѣ или сиротамъ его, а за отсутствіемъ таковыхъ лицъ, лицамъ жившимъ на его иждивеніи. *Б. Поверстное и суточное вознагражденіе служащихъ.* § 117. Поверстной платой называется вознагражденіе, уплачиваемое нѣкоторымъ, перечисленнымъ въ § 118, служащимъ пропорціонально дѣлаемому ими пробѣгу съ поѣздами или паровозами. Суточной платой называется вознагражденіе, уплачиваемое тѣмъ-же служащимъ по числу сутокъ нахожденія ихъ въ пути съ поѣздами, вагонами или паровозами. § 118. Правомъ на полученіе поверстнаго или суточнаго вознагражденія пользуются служащіе занимающіе должности, указанныя въ особыхъ правилахъ, и лица, временно исполняющія ихъ должности. § 119. Нормы и порядокъ расчета и уплаты поверстнаго и суточнаго вознагражденія опредѣляются особыми правилами. § 120. Всѣ лица, коимъ полагается поверстное или суточное вознагражденіе, при увольненіи получаютъ вмѣстѣ съ расчетомъ и вышеуказанное заработанное ими вознагражденіе § 121. Служащіе, въ содержаніе коихъ входитъ суточное или поверстное вознагражденіе, во время болѣзни лишающей ихъ возможности нести свои обязанности, могутъ получать съ разрѣшенія начальника дорогъ, до $^3/_4$ ихъ средняго мѣсячнаго заработка. *Примѣчаніе.* На полученіе $^3/_4$ средняго мѣсячнаго заработка служащіе могутъ расчитывать только въ томъ случаѣ, если болѣзнь ихъ продолжается болѣе 10 дней

IV Дополнительное вознагражденіе служащихъ. § 122. Добавочное сверхъ окладнаго содержанія вознагражденіе выдается служащимъ въ слѣдующихъ случаяхъ: а) за вечернія, 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 усиленію дорогъ; г) за исполненіе работъ и занятій за счетъ посторонннихъ учрежденій и частныхъ лицъ, д) за веденіе судебныхъ дѣлъ: е) за обнаруженіе въ поѣздахъ безбилетныхъ или съ неправильными и несоотвѣтственными билетами пассажировъ; ж) за обнаруженіе неправильнаго указанія отправителями содержанія вѣса или количества грузовъ, перевозимыхъ дорогами, и з) за сбереженія въ расходахъ и раціональное веденіе желѣзнодорожнаго хозяйства (преміи или заинтересованія). § 123. Вознагражденіе за вечернія сверхсрочныя занятія, вызванныя увеличеніемъ работы въ службахъ или отдѣлахъ, выдаются 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, получаемаго ими. § 124 При исполненіи спѣшныхъ

работъ и занятій или при особыхъ условіяхъ ихъ осуществленія, всѣ служащіе (кромѣ начальниковъ службъ, ихъ помощниковъ и начальниковъ отдѣловъ) и рабочіе могутъ разсчитывать на полученіе, 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, открытыхъ отъ общаго пользованія. § 125. При производствѣ работъ и занятій по улучшенію или усиленію 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% получаемаго ими постояннаго содержанія. *Примѣчаніе.* Начальникамъ службъ, отдѣловъ и ихъ помощникамъ и начальникамъ частей Управленія вознагражденіе за работы и занятія по улучшенію и усиленію дорогъ выдается съ разрѣшенія начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія. § 126. Дополнительное вознагражденіе за исполненіе работъ и занятій за счетъ посторонннихъ учрежденій и частныхъ лицъ служащіе, 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 полученіе присуждаемаго судебными учрежденіями въ пользу казны вознагражденія за веденіе судебныхъ дѣлъ, при чемъ суммы, составляющія это вознагражденіе, поступаютъ въ пользу повѣренныхъ и ихъ помощниковъ полностью и дѣлятся между ними поровну, независимо отъ получаемаго ими содержанія. § 128. Вознагражденія за обнаруженіе въ поѣздахъ безбилетныхъ или съ неправильными и несоотвѣтственными билетами пассажировъ и за обнаруженіе неправильнаго указанія отправителями содержанія, вѣса или количества грузовъ, перевозимыхъ дорогами, производится въ первомъ случаѣ лицамъ поѣздныхъ бригадъ и контролирующихъ поѣзда, обнаружившимъ неправильность, изъ суммъ дополнительнаго сбора, взимаемаго съ пассажировъ, а во второмъ — станціоннымъ агентамъ, открывшимъ неправильность, изъ внесенной грузохозяевами пени. Какъ въ томъ, такъ и въ другомъ случаѣ вознагражденіе поступаетъ въ пользу названныхъ выше служащихъ въ размѣрѣ, указанномъ въ примѣчаніи 2 къ 23 ст. Общ. Уст. Рос. жел. дор. § 129. Преміями называются отчисленія въ пользу служащихъ извѣстной доли изъ сбереженій противъ назначенныхъ нормъ расходовъ или же вознагражденіе изъ особо предвидѣнныхъ источниковъ за раціональное веденіе желѣзнодорожнаго хозяйства,

опредѣляемое также извѣстными нормами, разцѣнками и измѣрителями. 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, утверждаемыми въ установленномъ порядкѣ. Тѣми же правилами опредѣляются и кругъ лицъ, участвующихъ въ указанныхъ вознагражденіяхъ, а также порядокъ опредѣленія нормъ, разцѣнокъ и измѣрителей.

V. 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 соотвѣтствующаго класса, въ случаѣ непмѣнія на лицо агентскихъ; 2) стоимость провоза багажа, до 3-хъ пудовъ; 3) суточныя деньги; 4) прогонныя деньги или возмѣщеніе дѣйствительнаго расхода по передвиженію; б) при командировкахъ въ предѣлахъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. 1) служащіе, не получающіе окладныхъ разъѣздныхъ, пользуются правомъ на полученіе суточныхъ денегъ, при условіи, если такія командировки сопряжены съ выѣздомъ изъ постояннаго мѣста служенія, и кромѣ того имъ возмѣщаются всѣ расходы по найму лошадей; 2) получающимъ же окладныя разъѣздныя деньги на разъѣзды въ районахъ ихъ служебной дѣятельности выдача суточныхъ производится только въ томъ случаѣ, если имъ даются порученія, выходящія изъ круга ихъ обязанностей и, притомъ, сопряженныя съ выѣздомъ изъ раіона ихъ дѣятельности. *Примѣчаніе.* Исключеніе изъ послѣдняго правила представляютъ врачи, фельдшера и повѣренные по судебнымъ дѣламъ, расходы коихъ по разъѣздамъ за предѣлы полосы отчужденія по обязанностямъ службы подлежатъ возмѣщенію за счетъ казны по дѣйствительному размѣру сихъ расходовъ и надлежаще удостовѣреннымъ счетамъ, независимо отъ получаемыхъ ими окладныхъ разъѣздныхъ. § 132. Размѣръ причитающихся служащему суточныхъ денегъ опредѣляется разрядомъ получаемаго имъ содержанія. § 133. Всѣ служащіе на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ по получаемому ими содержанію (безъ квартирнаго и разъѣзднаго довольствій) раздѣляются на восемь разрядовъ, изъ коихъ каждому соотвѣтствуетъ опредѣленный размѣръ суточныхъ, а именно:

| Размѣръ содержанія | Разрядъ. | Размѣръ суточныхъ при командировкахъ. | |
|---|---|---|---|
| | | Внѣ предѣловъ Юго-Западныхъ ж. дорогъ | Въ предѣлахъ Юго-Западныхъ ж. д., т. е. во всѣхъ пунктахъ, расположенныхъ по линіи дорогъ |
| 4801 р. и болѣе | I | 15 р. — к. | 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 » |

*Примѣчаніе 1.* Пунктомъ, расположеннымъ по линіи дорогъ, считается населенное мѣсто, въ чертѣ котораго расположена желѣзнодорожная станція. *Примѣчаніе 2.* При поѣздкахъ служащихъ въ г. Кіевъ и Одессу выдаются суточныя по расчету какъ за поѣздки за предѣлы дорогъ *Примѣчаніе 3* Рабочіе мастерскихъ и депо, въ случаѣ назначенія ихъ въ командировку для исполненія штатныхъ должностей, если командировка эта сопряжена съ временной перемѣной мѣста жительства, получаютъ сверхъ довольствія, опредѣленнаго въ примѣчаніяхъ 2 и 3 къ § 68 настоящаго положенія, суточныя рабочіе-мастеровые—въ размѣрѣ 25 коп., а чернорабочіе—въ размѣрѣ 15 коп за каждый начавшійся день нахожденія въ командировкѣ. § 134. Суточныя выдаются въ полномъ размѣрѣ за каждый день нахожденія въ пути или на мѣстѣ командировки, при чемъ часть сутокъ считается за цѣлыя; начало сутокъ считается съ 12 час. ночи. § 135. Служащимъ, командируемымъ въ столичныя города или заграницу по дѣламъ службы, суточныя деньги уплачиваются за время дѣйствительнаго нахожденія въ столичныхъ городахъ или заграницей въ полуторномъ размѣрѣ противъ нормъ, установленныхъ для командировокъ за предѣлы Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. *Примѣчаніе.* Служащіе, командируемые на иностранныя пограничныя передаточныя

станціи, получаютъ суточныя въ размѣрѣ, установленномъ для поѣздокъ въ предѣлахъ дорогъ. § 136. Перечисленныя правила о выдачѣ суточныхъ не распространяются на выдачу таковыхъ паровознымъ бригадамъ при командированіи ихъ для временнаго исполненія разныхъ должностей 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 лошадяхъ и при томъ въ пункты, отстоящіе отъ одной изъ станцій дорогъ на разстояніи болѣе 15 верстъ. *Примѣчаніе.* Расходы на наемъ лошадей при поѣздкахъ до 15 верстъ отъ станціи оплачиваются по дѣйствительной стоимости ихъ. § 138. Размѣръ 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 разъѣздныхъ, при исполненіи служебныхъ порученій, не сопряженныхъ съ выѣздомъ изъ мѣста постояннаго служенія, возмѣщаются дѣйствительно понесенныя ими издержки на мелочные расходы при разъѣздахъ по дѣламъ службы (наемъ носильщиковъ, извозчиковъ и т п.). *Б. Путевыя пособія лицамъ, опредѣляемымъ на службу и перемѣщаемыхъ съ одного мѣста служенія на другое.* § 140. Всѣмъ состоящимъ и не состоящимъ на государственной службѣ лицамъ, какъ отправляющимся на постройки казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и возвращающимся съ построекъ, такъ и опредѣляющимся на должности по эксплоатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ мѣстныя управленія или перемѣщаемымъ съ одного мѣста служенія на другое какъ съ одной казенной дороги на другую, такъ и въ районѣ одной дороги; выдаются, взамѣнъ прогонныхъ денегъ, единовременныя пособія, называемыя путевыми § 141. Путевыя пособія не выдаются. а) лицамъ, опредѣляющимся на должности по постройкѣ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ мѣстныя ихъ управленія и возвращающимся съ построекъ, если по штатамъ симъ лицамъ положены особыя суммы въ безотчетное распоряженіе; б) лицамъ, перемѣщаемымъ съ цѣлью 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 $^2/_3$ сего оклада, *Примѣчаніе 1-е.* Лица, коп назначаются на службу въ районѣ ихъ постояннаго жительства, путевого пособія ни въ коемъ случаѣ не получаютъ. *Примѣчаніе 2-е.* При опредѣленіи на службу лицъ, живущихъ въ районахъ дорогъ, равно какъ и при перемѣщеніи служащихъ съ одной должности на другую по собственному желанію, путевыя пособія

выдаются въ особо исключительныхъ случаяхъ. § 142. Путевые расходы вызываются 1) при опредѣленіи на службу и при перемѣщеніи съ одного мѣста на другое въ размѣрѣ, не превышающемъ двухмѣсячнаго оклада содержанія, опредѣляемаго служащимъ, при чемъ лицамъ, опредѣляемымъ на постройку, пособіе выдается въ высшемъ размѣрѣ, 2) при перемѣщеніи въ случаѣ соединенія желѣзнодорожной линіи подъ однимъ общимъ управленіемъ въ мѣстѣ нахожденія соединеннаго управленія въ размѣрѣ: а) семейнымъ съ 2½ мѣсячнаго оклада содержанія но не ниже 100 и не свыше 350 руб., б) одинокимъ — 1½ мѣсячнаго оклада, но не ниже 50 и не свыше 250 руб и в) сторожамъ, разсыльнымъ и т п не свыше 25 руб., 3) при перемѣщеніяхъ въ предѣлахъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ: а) лицамъ, перемѣщаемымъ безъ увеличенія содержанія: семейнымъ не свыше мѣсячнаго оклада содержанія и одинокимъ—не свыше ⅔ этого оклада, б) лицамъ, перемѣщаемымъ съ увеличеніемъ содержанія, по разсчету изъ мѣсячнаго оклада, присвоеннаго оставляемой должности: семейнымъ — ½, одинокимъ—⅓ 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, открытыхъ для общаго пользованія,—этихъ послѣднихъ.

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

§ 72. Не подлежитъ ни малѣйшему сомнѣнію, гласитъ пояснительная записка къ проекту, что успѣхъ всякаго предпріятія вообще, а желѣзнодорожнаго въ частности и особенности, основывается прежде всего на опытности ближайшихъ его исполнителей и что только обладающіе долгимъ опытомъ и практическимъ знаніемъ дѣла служащіе могутъ гарантировать вполнѣ осмысленное исполненіе возложенныхъ на нихъ обязанностей. Отсюда прямой выводъ: очень часто въ интересахъ службы администраціи предпріятія выгодно оставлять служащихъ на занимаемыхъ ими должностяхъ возможно дольше 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 вполнѣ нормальнымъ и отвѣчающимъ интересамъ служащихъ, безпорочная, усердная и продолжительная служба которыхъ требуетъ отъ администраціи поощренія, хотя-бы пугемъ улучшенія ихъ матеріальнаго положенія. При такихъ условіяхъ самымъ лучшимъ способомъ удержи-

вать служащихъ на занимаемыхъ ими мѣстахъ и въ то-же время постепенно улучшать ихъ матеріальное положеніе, очевидно, была-бы система періодическихъ прибавокъ къ получаемому ими содержанію. Этого способа и придерживаются нѣкоторыя заграничныя дороги. Такъ, напр., на австрійскихъ правительственныхъ желѣзныхъ дорогахъ служащіе, какъ классные, такъ и низшіе и служителя получаютъ періодически прибавки, размѣры которыхъ и періоды полученія 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 $1^1/_2$—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 каждые 2, 3, 4, 5, 7 лѣтъ и составляютъ 4—11% оклада за весь періодъ или 1—3% оклада въ годъ. Объ указанныя выше системы прибавокъ довольно сложны и въ настоящее время едва-ли примѣнимы на русскихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ. Поэтому признано болѣе цѣлесообразнымъ остановиться на системѣ, изложенной въ первой половинѣ § 72 проекта.

Переходя 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 эксплоатацію

§ 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 Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Каждый служащій на желѣзной дорогѣ является однимъ изъ слагаемыхъ болѣе или менѣе значительной суммы агентовъ ея, представляющей собою организованное цѣлое, занятое однимъ большимъ, сложнымъ, труднымъ и отвѣтственнымъ дѣломъ. Каждый работаетъ по мѣрѣ силъ и способностей въ отведенной 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 привиллегированныхъ—состоящихъ на государственной службѣ и непривиллегированныхъ—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 полнаго, 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 указанномъ выше смыслѣ было бы только продолженіемъ этихъ удовлетворяющихъ насущной потребности и соотвѣтствующихъ требованіямъ справедливости попытокъ. Въ пользу такого рѣшенія говоритъ 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 воспріимчивый 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 возстановленія 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 коммерческій 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 условій, гарантирующихъ поступленіе на службу лучшихъ и наиболѣе благонадежныхъ элементовъ, а равно способствуетъ образованію привязаннаго къ службѣ и преданнаго дѣлу личнаго 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 должности имѣютъ постоянныхъ замѣстителей—помощниковъ или-же замѣщаются ближайшими по старшинству агентами и въ этихъ случаяхъ никакого расхода на замѣщеніе не требуется; 3) согласно дѣйствующимъ на Юго-Западныхъ дорогахъ правиламъ, вольнонаемные служащіе пользуются правомъ полученія содержанія во время болѣзни: 1-й мѣсяцъ полностью, 2-й въ половинномъ размѣрѣ, 3-й въ размѣрѣ $^1/_3$ 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 $(1+1+1+1):(1+^1/_2+^1/_3+0)=$ $=4:1^5/_6=2^2/_{11}$ 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 свыше 1 мѣсяца, заболѣванія, то представляется весьма близкимъ къ истинѣ предположеніе, что указанный расходъ увеличится не болѣе, а скорѣе даже менѣе, чѣмъ въ $1^1/_2$ раза.

Дѣйствительный расходъ на замѣщеніе 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 взамѣнъ квартиръ въ натурѣ квартирныя деньги, право на безплатное 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 независящихъ (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 разъѣздныя, до того свыкаются съ ними, что зачастую считаютъ ихъ нераздѣльною 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 уволеннаго въ отпускъ сопряжено съ разъѣздами. Примирить эти два вполнѣ законныхъ желанія и имѣетъ въ виду § 96, устанавливая правило, въ силу котораго служащій, уволенный въ отпускъ, лишается права на полученіе разъѣздныхъ 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 Харьково-Николаевской желѣзной дорогѣ (приложеніе къ § 18 Временныхъ правилъ о порядкѣ поступленія доходовъ и производства расходовъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ), командируемымъ служащимъ возмѣщается вообще стоимость провоза багажа, безъ ограниченія количества послѣдняго, тѣмъ не менѣе проектъ считаетъ правильнымъ въ отношеніи права на провозъ, при командировкахъ, за счетъ казны личнаго багажа сохранить норму, существовавшую на Юго-Западныхъ дорогахъ до отмѣны 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 суточныхъ денегъ, что, конечно, ставитъ командируемыхъ 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 больнымъ служащимъ, членамъ ихъ семействъ и прислугѣ изъ-за матеріальнаго разсчета. 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 указаннаго выше исключенія и на нихъ является вполнѣ цѣлесообразнымъ.

§ 133. Согласно существующему порядку вещей, командировками въ предѣлахъ Юго-Западныхъ жел. дорогъ считаются служебныя поѣздки во всѣ пункты, расположенные по линіи дорогъ, а равно отстоящіе отъ одной изъ станцій на разстояніи не болѣе 15 верстъ. Въ зависимости отъ этого и суточныя 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 всѣ служебныя поѣздки въ пункты, расположенные 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 суточными служащихъ, командируемыхъ на срокъ свыше 10 дней, признанъ безусловно несправедливымъ, такъ какъ трудно усмотрѣть основанія, почему служащій при командировкѣ, длящейся болѣе 10 дней, долженъ дѣлать вдвое меньшіе 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 никоимъ образомъ не можетъ считаться цѣлесообразнымъ.

*Примѣчаніе.* Въ § 66 проекта, въ числѣ составныхъ частей «жалованья» показаны, по принятому порядку «столовыя». Между тѣмъ въ дальнѣйшемъ изложеніи предмета не оказалось поясненія этого архаическаго понятія, которое пора бы устранить изъ нашего финансоваго права.

1. Вознагражденіе служащихъ имѣетъ огромное значеніе въ хозяйствѣ дорогъ; размѣръ его зависитъ отъ многоразличныхъ 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 большею 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 учрежденій 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 *премьинная* Первый видъ вознагражденія наиболѣе 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 большую (противъ нормальной) продуктивность работы Участіе служащихъ въ чистой прибыли существуетъ лишь на весьма немногихъ дорогахъ (французскія — орлеанская и восточная, гессенская—Людвига, швейцарская—сѣверо-восточная, голландскія)

Размѣръ содержанія значительно колеблется въ разныхъ государствахъ и на разныхъ дорогахъ для однородныхъ должностей и приведеніе соотвѣтствующихъ 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 большей частью нормы, въ силу которыхъ служащіе получаютъ опредѣленныя прибавки за каждое трехлѣтіе. пятилѣтіе и т. п., такъ, напр., въ *Австріи, Пруссіи, Баваріи* и *Баденѣ*. Нѣчто подобное въ *Бельгіи* 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

этимъ стороны могутъ воспользоваться или въ силу опредѣленныхъ заранѣе мотивовъ, или даже безъ объясненія причины. Въ случаѣ отказа со стороны администраціи, служащій обыкновенно получаетъ опредѣленную 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 *Англіи* и *Америкѣ*. въ этихъ странахъ въ желѣзно-дорожныхъ предпріятіяхъ 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 отдаютъ 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 терзать свой умъ, чтобы найти средство для удовлетворенія неотложныхъ 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 (Courtas) 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 *общая 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 соотвѣтственнаго 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 секціи видно, что служащіе постоянные должны быть вознаграждаемы постояннымъ же со-

держаніемъ во всѣхъ случаяхъ, когда работа ихъ не поддается точному учету. Что же касается перемѣнныхъ видовъ вознагражденія, то они должны быть пріурочены къ тѣмъ спеціальнымъ случаямъ, когда результаты индивидуальнаго труда могутъ быть выдѣлены безъ затрудненія изъ общей суммы работъ даннаго установленія по группамъ рабочихъ и при томъ такая система вознагражденія не можетъ вредить правильности и безопасности службы.

Общее собраніе конгресса признало, что вопросъ о вознагражденіи жел.-дор. служащихъ не имѣетъ спеціальнаго характера, а подчиняется тѣмъ же условіямъ спроса и предложенія, какъ и другія отрасли промышленности и торговли. Конгрессъ рекомендуетъ вообще *улучшеніе содержанія служащихъ низшихъ, которое слѣдуетъ достигнуть сокращеніемъ числа служащихъ, упрощеніемъ службы, примѣненіемъ механическихъ аппаратовъ и примѣненіемъ женскаго труда.*

Кромѣ того Конгрессъ призналъ въ принципѣ пользу системы участія служащихъ въ прибыли производства, придерживаясь въ этихъ случаяхъ принципа «a chacun selon ses oeuvres».

Вопросъ о *преміяхъ* подвергался самому подробному обсужденію въ III Сессіи Конгресса при участіи наиболѣе выдающихся спеціалистовъ и былъ исчерпанъ полностью какъ въ самомъ докладѣ г. Амброзовича, такъ и въ преніяхъ по этому (XX) вопросу программы.

Здѣсь достаточно воспроизвести резолюцію Конгресса. Собраніе полагало, что кромѣ мѣръ нравственныхъ и матеріальныхъ (вспом. учрежденія и т. п.), которыя способны поддерживать столь необходимую солидарность между желѣзнодорожными предпріятіями и ихъ служащими, *преміи за сбереженіе возбуждаютъ личный интересъ служащихъ къ дѣлу и суть одно изъ лучшихъ средствъ для развитія усилій служащихъ въ видахъ улучшенія результатовъ эксплоатаціи.*

Собраніе это указывало, кромѣ того, на различіе между *наградами* въ тѣсномъ смыслѣ, которыя назначаются за исключительныя заслуги, не поддающіяся точному учету, и между

*преміями*, которыя могутъ примѣняться къ сбереженіямъ въ расходахъ поддающихся болѣе или менѣе точному учету. Исходя изъ этого положенія собраніе отвергаетъ рѣшительно идею премій, основанныхъ на увеличеніи *валового сбора*, въ виду трудности опредѣлить въ точности тѣхъ служащихъ, которые могутъ влять на размѣръ этого сбора и въ особенности измѣрить степень ихъ вліянія.

Что касается премій, имѣющихъ основаніемъ *увеличеніе чистаго дохода эксплоатаціи* (послѣ выдѣленія расходовъ на погашеніе капитала и уплату процентовъ, на которое эксплоатаціонныя службы не имѣютъ вліянія), то такія преміи, по мнѣнію конгресса, было бы легче установить: конгрессъ однако предпочелъ, въ виду вліянія валового сбора на чистый доходъ эксплоатаціи, примѣнять въ этомъ случаѣ форму награды, общая сумма которой опредѣляется центральною администраціею, но распредѣляется Начальникомъ или Директоромъ дороги между отдѣльными службами, а начальниками сихъ послѣднихъ—между агентами, имѣвшими возможность содѣйствовать увеличенію чистаго дохода.

Вообще же конгрессъ полагалъ, что расходы эксплоатаціи обнимаютъ собою большее число элементовъ, способныхъ на болѣе или менѣе точное опредѣленіе или непосредственно, или при посредствѣ достигнутыхъ результатовъ въ теченіе одного или нѣсколькихъ лѣтъ и что для всѣхъ этихъ элементовъ можетъ быть очень выгодно установить премію, основанную на экономіи, достигнутой противъ нормы расходовъ. Нормы эти должны пересматриваться время отъ времени, дабы сообразоваться съ достигнутыми результатами, причемъ *доля участія служащихъ въ преміяхъ должна увеличиться по мѣрѣ уменьшенія нормъ*.

Собраніе полагало, что преміи, назначаемыя слишкомъ большимъ группамъ участниковъ, нежелательны, въ виду трудности взаимнаго надзора служащихъ при подобныхъ условіяхъ. Оно полагало, что преміи должны быть *прямыя* и относиться насколько возможно до отдѣльныхъ лицъ или группъ небольшого состава.

Оно полагало, въ тоже время что нормы, не должны быть ограничиваемы заранѣе опредѣленнымъ maximum'омъ 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 эксплоатаціонныхъ службахъ встрѣчается значительное число элементовъ, поддающихся предварительной расцѣнкѣ и преміи, основанной на опредѣленныхъ нормахъ, то умѣстно избѣгать такихъ премій, которыя могли бы компрометировать безопасность и правильность движенія, примѣняя премировку 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. П. Шмидта, помѣщенной въ № 1, тома XII за Январь 1898 г. Bulletin du Congrès, опредѣляющей результаты выдачи премій по содержанію пути на Харьково-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. Заключеніе. 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 соотвѣтствіи 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 эксплоатаціи вслѣдствіе чего устраняется возможность какого либо существеннаго возвышенія этого вознагражденія—среди вторыхъ господствуетъ наивное убѣжденіе что одного добраго желанія хозяевъ и поставленнаго ими начальства, было бы достаточно для немедленнаго урегулированія вопроса о размѣрахъ 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 трехъ-лѣтіе—64,7. Въ тоже время *интенсивность пассажирскаго* движенія въ Россіи *слабые*, 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 *слабые* только Великобританіи съ Ирландіею 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 разсчету на пассажиро-версту) во всѣхъ поименованныхъ Государствахъ приноситъ *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-

британіи и Ирландіей, наконецъ *товарное движеніе* (по разсчету на пудо-версту наоборотъ во всѣхъ названныхъ Государствахъ даетъ *прибыль;* при этомъ наибольшую прибыль по этому движенію приносятъ желѣзныя дороги Германіи, затѣмъ болѣе или менѣе значительную Австро-Венгріи, Франціи, Россіи и Великобританіи съ Ирландіею, а наименьшую прибыль Сѣверо-Американскихъ Штатовъ.

Къ крайнему сожалѣнію у насъ не оказалось подъ руками достовѣрныхъ свѣдѣній о числѣ служащихъ и рабочихъ на желѣзныхъ дорогахъ Австро-Венгріи, Германіи, Франціи, Великобританіи съ Ирландіею и Сѣверо-Американскихъ Штатовъ за тоже трехлѣтіе *) а потому нѣтъ возможности непосредственныхъ выводовъ о сравнительномъ числѣ служащихъ и рабочихъ на дорогахъ означенныхъ Государствъ и Россіи, но то обстоятельство, что *валовая выручка* въ 1897 г. достигла на версту дороги въ Россіи 12.781, въ Австро-Венгріи 10.209, въ Германіи 17.850, во Франціи 14.491, въ Великобританіи съ Ирландіей 27.418 и въ Сѣверо-Американскихъ Штатахъ 7.911 рублей при *коефиціентахъ эксплоатаціи* 59, 57, 56, 52, 57 и 67—показываетъ что *при раціональной организаціи службы* на нашихъ дорогахъ нѣтъ необходимости считать нормальными существующіе предѣлы вознагражденія многихъ низшихъ и среднихъ категорій служащихъ, не встрѣчаемые на ближайшихъ къ намъ дорогахъ Западной Европы, имѣющихъ наибольшее сходство съ географическими условіями Россіи. Но для этого необходимо увеличить *продуктивность труда служащихъ не только безъ новаго его напряженія* но напротивъ при условіи *его облегченія*, путемъ *техническихъ улучшеній* которые должны коснуться главнымъ образомъ устройства *станціи, сигнализаціи* и *подвижного состава* при чемъ во всѣхъ случаяхъ цѣлью требуемыхъ улучшеній должно быть поставлено *сокращеніе операціонной 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 соотвѣтствующихъ цифрахъ валового дохода 11.081 руб., 12.860 руб., 11.575 руб. и 7.596 руб.

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

Вмѣстѣ съ тѣмъ слѣдуетъ пересмотрѣть весь административный строй дорогъ въ видахъ *сокращенія крайне сложнаго дѣлопроизводства, счетоводства, статистики* и *контроля, обративъ наконецъ серьезное вниманіе на всѣ сдѣланныя по сему предмету заявленія*, равнодушіе къ каковымъ заявленіямъ объясняется, повидимому, главнымъ образомъ, простымъ невѣдѣніемъ того что дѣлается, въ этомъ отношеніи, за предѣлами нашей сѣти *) По рядомъ съ этимъ надлежитъ озаботиться болѣе *тщательнымъ подборомъ* и *лучшей тренировкою* служащихъ въ видахъ достиженія той *специализаціи ремесла*, о которой мы говорили выше. При наличности 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 нисшимъ категоріямъ служащихъ Само собою разумѣется, что приведенныя выше общія соображенія по этому вопросу не должны служить препятствіемъ къ частичнымъ поправкамъ, возможнымъ нынѣ.

Въ заключеніе нельзя не выразить пожеланія чтобы *Статистическій отдѣлъ М П. С.* публикующій за послѣдніе годы, чрезвычайно интересныя (главныя) сравнительныя данныя о результатахъ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, Австро-Венгріи. Германіи, Франціи, Великобританіи съ Ирландіею и Сѣверо-Американскихъ Штатахъ *пополнялъ таковыя свѣдѣніями о числѣ служащихъ и рабочихъ* (а если

*) *Примѣчаніе.* Какъ любопытный образчикъ вліянія системы счетоводства и контроля на количество личнаго состава приводимъ слѣдующія свѣдѣнія. *Число служащихъ по службѣ сборовъ на 4 казенныхъ дорогахъ* въ Россіи. съ одинаковою системою учета. повѣрки и перевѣрки составляло по смѣтѣ 1900 г. 1245 лицъ, не считая особаго отдѣла доходнаго Контроля (Государственнаго) 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 примѣнялась система *хронологическая* и *суточной*, во второмъ случаѣ *систематическая* и *мѣсячной* отчетности

возможно то и о стоимости содержанія ихъ) *на версту дороги и на 10.000 все-верстъ пробега 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 содержанія 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*, соотвѣтствуютъ сплошь и рядомъ *разнородныя*, въ количественномъ и качественномъ отношеніяхъ, *обязанности*, не говоря уже о различныхъ комбинаціяхъ при совмѣщеніи тѣхъ или другихъ обязанностей.

Въ частности по поводу соотвѣтствующихъ §§ проекта Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ въ періодической печати былъ высказанъ 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 вполнѣ 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 внѣ предѣловъ 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 подтверждаютъ мысль г. критика о недостаточности проектируемыхъ нормъ.

2) Въ виду индивидуальныхъ условій дорогъ, отъ которыхъ зависитъ число служащихъ и степени 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 соотвѣтствующихъ 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 рѣшить, 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 должна предшествовать, утверждаемая начальникомъ дороги, нормировка основныхъ (урочныхъ) обязанностей каждаго служащаго?

5) Дѣленіе служащихъ на разряды въ отношеніи правъ на полученіе прогонныхъ денегъ и опредѣленіе въ зависимости отъ этого *числа лошадей*, въ зависимости отъ которыхъ— разсчитывается сумма вознагражденія, дѣйствительно звучитъ нѣкоторымъ анахронизмомъ – впрочемъ только для желѣзнодорожныхъ служащихъ. Можно было бы, конечно, замѣнить это указаніе переложеніемъ нормы на деньги по поверстному разсчету 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 вслѣдствіе постигшаго несчастья. § 145 Пособія бываютъ двухъ видовъ: обыкновенныя и особыя. Послѣднія 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 родственникомъ: 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 самаго 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 заразительной болѣзни, 4) по случаю смерти жены, дѣтей или родителей, 5) на крещеніе дѣтей, 3) 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 служащимъ. 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 пенсіи и единовременныхъ выдачъ, причитающихся имъ по уставу пенсіонной кассы

II Обыкновенныя пособія назначаемыя служащимъ получающимъ окладное содержаніе. § 151. На лѣченіе болѣзни самого служащаго пособіе назначается въ размѣрѣ до 4-хъ мѣсячнаго, на лѣченіе жены—до мѣсячнаго оклада; на лѣченіе дѣтей—до $^3/_4$ мѣсячнаго оклада на каждаго больного ребенка. § 152 Въ случаѣ душевнаго заболѣванія служащаго, семьѣ его сверхъ выдачи содержанія (§ 76), можетъ быть назначено пособіе въ размѣрѣ. не превышающемъ 4-хъ мѣсячнаго оклада. § 152 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 $^3/_4$ мѣсячнаго оклада, а на похороны дѣтей въ размѣрѣ $^1/_2$ мѣсячнаго оклада. *Примѣчаніе.* Если, при исчисленіи сего пособія, оно окажется меньше назначаемаго 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 таковое назначается лишь служащимъ, получающимъ не свыше 480 руб. содержанія § 156. При увольненіи служащаго по причинамъ, поименованнымъ въ п. 6 § 147, пособіе назначается въ зависимости отъ числа лѣтъ службы, серьезности болѣзни и степени потери трудоспособности вслѣдствіе болѣзни или дряхлости, но оно не можетъ превышать мѣсячнаго оклада за годъ службы, при непремѣнномъ соблюденіи 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 § 156. § 157. При увольненіи служащаго вслѣдствіе сокращенія или измѣненія штата,

пособіе назначается на основаніи правилъ, Высочайше утвержденныхъ въ день 24 апрѣля 1892 года. § 158. На похороны служащаго выдается семьѣ или лицамъ, его похоронившимъ, пособіе въ размѣрѣ мѣсячнаго оклада содержанія, при чемъ оно не подлежитъ вычету изъ пособія, назначаемаго семьѣ по случаю смерти. *Примѣчаніе 1-е.* Если, при исчисленіи сего пособія, оно окажется менѣе назначаемаго въ подобномъ случаѣ рабочему или мастеровому, то на погребеніе служащаго выдается 25 руб. *Примѣчаніе 2-е.* Если похороны произведены посторонними лицомъ или родственникомъ, не имѣющимъ права на пособіе, то выдается лишь пособіе, равное дѣйствительно произведеннымъ расходамъ, но не свыше мѣсячнаго оклада. § 159. Семья (§ 146) умершаго служащаго получаетъ пособіе въ размѣрѣ, указанномъ въ § 149. Пособіе выдается одинъ разъ и въ такомъ порядкѣ: вдовѣ, дѣтямъ, родителямъ, сестрамъ и братьямъ. § 160. При опредѣленіи мѣсячнаго оклада для назначенія пособія принимается въ расчетъ все содержаніе, кромѣ квартирныхъ денегъ, выдаваемыхъ взамѣнъ квартиры натурой. При опредѣленіи времени службы 6 мѣс. и болѣе принимаются за годъ, а менѣе 6 мѣсяцевъ въ расчетъ не принимается. *Примѣчаніе.* При назначеніи пособія служащимъ, получающимъ поверстное вознагражденіе и преміи за сбереженіе топлива и смазки,—этотъ видъ вознагражденія принимается въ расчетъ по среднему выводу за 3 послѣднихъ года.

III. Обыкновенныя пособія, назначаемые поденно-рабочимъ и мастеровымъ. § 161. Пособіемъ по случаю болѣзни мастерового или рабочаго, называемымъ больничными деньгами, считается его заработная плата. За болѣзнь не свыше 4 дней это пособіе не выдается; при болѣзни же, продолжающейся болѣе 4-хъ дней, пособіе выдается съ зачетомъ этихъ 4-хъ дней, за исключеніемъ праздниковъ, въ слѣдующемъ размѣрѣ: 1) половина поденной платы для рабочихъ, проработавшихъ на дорогахъ непрерывно не менѣе полугода, если при этомъ они пользовались лѣченіемъ у себя на дому и 2) четверть поденной 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. Указанныя 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, рабочіе, отказавшіеся по-

ступить 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, продолжающемся болѣе одного мѣсяца и дѣлающей ее неспособной исполнять домашнія работы, выдается пособіе въ размѣрѣ $^1/_3$ части поденной платы рабочаго за проработанные имъ дни, 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. *Примѣчаніе.* Если рабочій или кто-либо изъ членовъ семьи его заболѣетъ инфекціонною (заразною) болѣзнью, дѣлающей пребываніе рабочаго среди другихъ рабочихъ опаснымъ въ смыслѣ распространенія заразы,—то таковому рабочему, удаленному изъ среды другихъ рабочихъ по распоряженію желѣзнодорожнаго врача, выдается въ теченіе всего времени устраненія его отъ должности пособіе въ размѣрѣ $^1/_4$ поденной платы, если онъ или члены его семейства пользуются лѣченіемъ въ больницѣ дорогъ, или $^1/_2$ поденной платы, если указанныя лица лѣчатся на дому. § 165. При потерѣ движимаго имущества отъ пожара, наводненія или по распоряженію управленія дорогъ, рабочему выдается пособіе въ размѣрѣ отъ 10 до 50 руб. въ зависимости отъ обстоятельствъ каждаго отдѣльнаго случая. § 166. На погребеніе пособіе 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, удостовѣряющихъ фактъ рожденія, рабочимъ выдается пособіе въ размѣрѣ 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 пособіе на основаніи § 155, при чемъ ихъ мѣсячнымъ заработкомъ считается поденная плата, взятая 24 раза, рабочіе же, прослужившіе менѣе 10 лѣтъ, могутъ получить пособіе не свыше 12 дневной заработной платы за каждый годъ службы. § 169. Поденно-рабочіе и мастеровые, въ случаѣ душевнаго заболѣванія, пользуются правами прочихъ служащихъ (§ 151) въ отношеніи лѣченія ихъ и выдачи семьямъ ихъ пособія. § 170. Въ случаѣ смерти рабочаго или мастерового семьѣ его, сверхъ пособія на похороны (§ 165), назначается пособіе въ размѣрахъ и на основаніяхъ, указанныхъ въ § 167.

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

или поденно-рабочій, не участвующій въ пенсіонной кассѣ, получитъ увѣчье или поврежденіе въ здоровьи, хотя и по собственной неосторожности, но при исполненіи служебныхъ обязанностей, то онъ получаетъ пособіе въ слѣдующемъ размѣрѣ. 1) въ случаѣ полной потери трудоспособности—или ежегодное пособіе, выдаваемое ежемѣсячно, равное половинѣ его годового содержанія или заработка, или же единовременное вознагражденіе въ размѣрѣ 10-ти лѣтней сложности половины годового заработка или содержанія, при чемъ тотъ или другой видъ пособія предоставляется выбору пострадавшаго и 2) въ случаѣ не полной утраты трудоспособности, а лишь ея ограниченія, пострадавшій можетъ получить или ежегодное пособіе, выдаваемое помѣсячно, равное $^1/_4$ годового заработка или содержанія, или единовременное вознагражденіе, равное 10-ти лѣтней сложности $^1/_4$ годового содержанія или заработка § 173. Семья (§ 146) не участника пенсіонной кассы, умершаго вслѣдствіе увѣчья, полученнаго хотя по собственной неосторожности, но при исполненіи служебныхъ обязанностей, получаетъ пособіе въ томъ же размѣрѣ, какъ и самъ пострадавшій (§ 172) въ случаѣ полной потери трудоспособности. § 174. Если служащій потерпѣлъ увѣчье по винѣ администраціи дорогъ, то· а) самому пострадавшему назначается ежегодное пособіе въ размѣрѣ не свыше полнаго годового его заработка, смотря по предполагаемой виновности администраціи дорогъ и самого пострадавшаго (смѣшанная вина) и степени потери имъ трудоспособности; б) семейству его, въ случаѣ смерти пострадавшаго, если онъ не получилъ пособія по п. *а*, ежегодное пособіе въ размѣрѣ не свыше $^2/_3$ годового заработка, и в) какъ самому пострадавшему, такъ и его семейству, можетъ быть выдано, смотря по желанію потерпѣвшей стороны, взамѣнъ ежегоднаго пособія. единовременное вознагражденіе въ размѣрѣ не свыше 10 лѣтней сложности опредѣленнаго, сообразно съ обстоятельствами, ежегоднаго пособія *Примѣчаніе* Полученіе пособія по § 174 лишаетъ служащаго права на полученіе какихъ бы то ни было выдачъ изъ пенсіонной кассы Юго-Зап. ж. дор § 175 Ежегодныя пособія за увѣчья выдаются служащимъ до смерти, семействамъ ихъ—до пріобрѣтенія или полученія другихъ средствъ къ существованію или, въ противномъ случаѣ, родителямъ убитаго, если потерпѣвшій содержалъ ихъ собственными трудами, до ихъ смерти, вдовѣ—до вступленія въ другое супружество, сыновьямъ—до совершеннолѣтія, а дочерямъ—до вступленія въ бракъ. § 176. Упомянутыя въ §§ 172. 173 и 174 пособія выдаются лишь тѣмъ лицамъ, которыя обратились за ними непосредственно въ управленіе дорогъ; претензіи же лицъ, обратившихся первоначально въ судъ и получившихъ со стороны его отказъ въ искѣ, остаются безъ удовлетворенія.

Б. Отношеніе проекта Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ къ существующимъ нормамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. §§ 144—176. Вся глава проекта о пособіяхъ служащимъ и членамъ ихъ семействъ, гласитъ пояснительная записка, представляетъ изъ себя переработку въ желательномъ, отвѣчающемъ требованіямъ жизни, направленіи *нынѣ дѣйствующихъ на казенныхъ жел. дорогахъ* правилъ о *пособіяхъ*.

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

Къ вопросу о пособіяхъ относятся также извѣстныя соображенія Вебера о «виновности» пострадавшихъ служащихъ.

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

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

Понятіе 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 ссуды, при искахъ и уголовныхъ случаяхъ, на основаніи его дѣлаютъ свои постановленія и приговоры. Понятіе это, будучи довольно ясно опредѣлено по отношенію къ несчастнымъ случаямъ съ пассажирами, совершенно ускользаетъ изъ рукъ, еслибы захотѣли примѣнить 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 троякая: 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 несчастью. Случается, положимъ, сигнальная ошибка, повлекшая за собой несчастіе,—Управленіе спѣшитъ взыскать съ виновнаго сигналиста. Несчастный стрѣлочникъ, который отъ утомленія задремалъ и вдругъ, очнувшись отъ внезапнаго появленія ослѣпляющихъ огней, свистковъ и криковъ, необдуманно ставитъ ввѣренный ему стрѣлочный рычагъ въ неправильное положеніе — причиняетъ сходъ съ рельсовъ; путевой сторожъ, вскочивъ впросонкахъ, разслышавъ лишь половину или невѣрно сосчитавъ протяжные удары и интервалы сигнальнаго колокола, даетъ двумъ поѣздамъ 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 обязанное существованіемъ какой-нибудь «persona gratissima». Но развѣ начальникъ службы менѣе виновенъ, если онъ утомилъ сигналиста нецѣлесообразнымъ распредѣленіемъ часовъ службы и отдыха, если онъ назначилъ сигналистомъ такого субъекта, который не въ состояніи понять своей инструкціи, или который по физическому своему сложенію не способенъ къ напряженіямъ, требующимся отъ него для выполненія службы? Развѣ менѣе виновно то управленіе, которое приняло, не долго думая, сигнальную инструкцію для своихъ служащихъ, набранныхъ, быть можетъ, въ какихъ нибудь полуцивилизованныхъ 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 перебѣгая черезъ пути. По инструкціи, онъ долженъ 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: гололедица- онъ поскользнулся и раздавленъ на смерть. Виновность—нарушеніе инструкціи' Кто же виноватъ? Тотъ ли несчастный, который для службы нѣсколько рискнулъ, 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 окоченѣли, вагонныя ступеньки покрыты льдомъ и снѣгомъ, погода бурная. Опять виновность,—но разумѣется, 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 проглядѣлъ слабо мерцающій сигнальный огонекъ, или же не разслышалъ глухого звона, покрытаго снѣгомъ сигнальнаго колокола или вѣтромъ отнесеннаго звука рожка,—виновность! но чья? Машиниста или сигнальнаго аппарата?

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

Г. Заключеніе. Вся постановка вопроса о пособіяхъ въ проектѣ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дор. отличается широкою гуманностью и отдѣльныя положенія его разработаны съ достаточною полнотою Но вопросъ о порядкѣ осуществленія соотвѣтствующихъ правъ служащихъ сводится, въ концѣ-концовъ, къ размѣру тѣхъ финансовыхъ средствъ, которыя предоставлены для этой цѣли въ распоряженіе отдѣльныхъ управленій желѣзныхъ дорогъ по ихъ смѣтамъ, если только пособія не выдаются изъ особыхъ (пенсіонныхъ и вспомогательныхъ) кассъ, о которыхъ будетъ сказано ниже.

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

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

**А. Проектъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.** § 177. Ссудою называется единовременная денежная выдача, производимая служащимъ въ счетъ окладного жалованья, за установленные проценты при наличіи условій, указанныхъ въ послѣдующихъ параграфахъ положенія. § 178. На полученіе ссуды имѣютъ право всѣ служащіе на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, кромѣ постоянныхъ и временныхъ рабочихъ. § 179. Ссуды въ счетъ жалованья выдаются по ходатайствамъ начальниковъ службъ и отдѣловъ съ разрѣшенія Начальника дорогъ. § 180. Служащій, желающій получить ссуду въ счетъ жалованья, долженъ прослужить на дорогахъ не менѣе 1 года и не состоять должникомъ по ссудамъ въ счетъ жалованья. § 181. Ссуды выдаются за установленные совѣтомъ управленія годовые проценты, которые удерживаются при выдачѣ и поступаютъ въ пользу пенсіонной кассы. § 182. Ссуда не можетъ превышать размѣра трехмѣсячнаго оклада жалованья, получаемаго служащимъ, и не можетъ быть выдана одному и тому же лицу болѣе двухъ разъ въ годъ. § 183. Выдача ссудъ производится не иначе, какъ съ представленіемъ поручительства не менѣе двухъ и не болѣе трехъ служащихъ на дорогахъ въ томъ, что, въ случаѣ неуплаты самимъ должникомъ выданной ему ссуды, 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 ссуду; б) несостоящими въ долгу по ссудамъ, в) не поручившимися за другихъ на полное свое 3-мѣсячное жалованье и г) состоящими въ той службѣ или отдѣлѣ, въ которомъ служитъ получающій ссуду. § 185. Поручитель, если получаетъ жалованье одинаковое съ должникомъ, лишается права на полученіе ссуды впредь до полнаго погашенія первой ссуды; если же онъ получаетъ большее сравнительно съ получившимъ ссуду жалованье, то можетъ воспользоваться ссудою только въ размѣрѣ разницы между жалованьемъ, получаемымъ имъ, и тѣмъ служащимъ, за котораго онъ поручился. § 186. Ссуда выдается съ разсрочкой погашенія до десяти мѣсяцевъ. Вычеты на погашеніе ссудъ производятся ежемѣсячно изъ жалованья служащаго равными частями, до полнаго погашенія ссуды, при чемъ служащему предоставляется право, съ согласія поручителя, ходатайствовать о непроизводствѣ вычетовъ передъ праздниками Рожд. Хр. и Св Пасхи. § 187. Если служащій по какимъ бы то ни было причинамъ

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

Б. Отношеніе проекта Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ къ существующимъ нормамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. §§ 177—189. Содержащіяся въ этихъ §§ правила выдачи ссудъ 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 ссудныхъ кассъ, съ давнихъ поръ дѣйствующихъ на всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогахъ, составляетъ явленіе почти неизвѣстное на заграничныхъ дорогахъ представители которыхъ высказали даже нѣкоторыя 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 сессіи: «Вниманіе собранія было обращено на существованіе, довольно распространенныхъ въ Россіи, исключительныхъ въ другихъ странахъ, спеціальныхъ кассъ, организованныхъ обществами и предназначенныхъ для выдачи нуждающимся служащимъ денежныхъ ссудъ съ цѣлью охранять ихъ отъ ростовщиковъ.

Собраніе не считало возможнымъ рекомендовать для всѣхъ странъ мѣру, которая должна подавать поводъ ко многимъ злоупотребленіямъ (?), если капиталы кассы велики, а оказывать недостаточныя услуги, если они 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. Заключеніе. 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 отмѣнено, 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 требуемыя и разрѣшенныя 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 раззоренія, 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 выдающіяся отличія по службѣ и ревностное и безукоризненное исполненіе своихъ обязанностей, служащіе на казенныхъ же-

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

I Высочайшія награды. § 191 Желѣзнодорожные служащіе, которые продолжительною и отличною службою на желѣзныхъ дорогахъ оказали имъ существенную пользу, или же особою находчивостью и распорядительностью, иногда подвергая 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 исходатайствованія точно указаны въ «правилахъ объ испрошеніи Высочайшихъ наградъ» распубликованныхъ въ собр. узак. и расп. Правительства за 1898 г. № 97.

II. Награды денежныя. § 193. Денежною наградою называется единовременная денежная выдача сверхъ опредѣленнаго содержанія, производимая служащему на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ за службу и заслуги, указанныя въ послѣдующихъ параграфахъ. § 194. Денежныя награды раздѣляются. а) *на исключительныя*, выдаваемыя за особыя отличія и заслуги по службѣ, и б) *на награды за результаты эксплоатаціи*. § 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, вслѣдствіе 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 какая 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 цѣлесообразными и приняты къ руководству. § 197. Награды за результаты эксплоатаціи выдаются служащимъ, исправно и безпорочно прослужившимъ не менѣе 2-хъ лѣтъ, считая отъ 1 января, и состоящимъ на службѣ ко времени выдачи наградъ.

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

грады, б) недослужившіе полнаго года и оставившіе службу по собственному желанію или по распоряженію начальства, и в) смѣщенные на низшія должности и совершившіе такіе проступки, которые имѣли вліяніе на безопасность движенія или которыми былъ нанесенъ имущественный вредъ казнѣ. § 198. Размѣры исключительныхъ наградъ точно не устанавливаются и опредѣленіе ихъ зависитъ: а) для наградъ за дѣянія, указанныя 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. Размѣры 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 измѣнена министерствомъ. § 200. Награды исключительныя назначаются: а) начальникомъ дорогъ по представленіямъ начальниковъ службъ и отдѣловъ или по его собственной иниціативѣ,—въ размѣрѣ до 500 руб на одно лицо, внѣ зависимости отъ получаемаго награждаемымъ лицомъ оклада содержанія и въ зависимости лишь отъ степени 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 Министромъ 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 эксплоатаціи служащіе дѣлятся на 3 категоріи: 1) въ первую категорію включаются всѣ штатные служащіе, удовлетворяющіе требованіямъ § 197, за исключеніемъ лицъ: а) получившихъ за тотъ годъ, за который выдаются награды, преміи за сбереженіе расходовъ, и вознагражденія за новыя работы,—въ общей сложности до 15% годового оклада содержанія (безъ квартирнаго довольствія), получаемаго 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* настоящаго §; въ размѣрѣ болѣе 15% содержанія или подвергшихся взысканіямъ, о выдачѣ наградъ которымъ начальники 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, удостаиваемымъ 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 ими эксплоатаціонной награды за исправную годичную службу

III Почетныя награды. § 205. За отличія, указанныя въ § 196, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, въ зависимости отъ сопровождавшихъ ихъ обстоятельствъ, служащимъ могутъ быть объявляемы въ приказахъ особыя благодарности и похвальные отзывы начальствующихъ лицъ. § 206. Высочайшія награды, исключительныя денежныя 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, соотвѣтствующія свѣдѣнія не могли быть включены въ настоящій очеркъ за исключеніемъ нѣкоторыхъ частныхъ указаній, помѣщенныхъ въ своемъ мѣстѣ.

**Г. Заключеніе.** Относительно наградъ мы можемъ повторить лишь тоже 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 отпускъ.

**А. Проектъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.** § 207. Отпускомъ называется освобожденіе служащаго на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ отъ исполненія обязанностей, соединенныхъ съ занимаемою имъ должностью 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 отпуски 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 такового можетъ быть повышенъ до 2-хъ мѣсяцевъ. Отпуски на срокъ свыше 28 дней и до 4-хъ мѣсяцевъ могутъ быть разрѣшаемы лишь въ слѣдующихъ случаяхъ: а) если служащій нуждается въ продолжительномъ лѣченіи болѣзни или поправленіи разстроеннаго здоровья и б) если къ продолжительному отпуску служащаго побуждаютъ какія-нибудь исключительныя обстоятельства. *Примѣчаніе.* Мастеровые и рабочіе во время отпуска содержанія не получаютъ. § 211. Независимо указанныхъ выше долгосрочныхъ отпусковъ, служащіе всѣхъ категорій (кромѣ поденныхъ и мастеровыхъ), имѣютъ право на *односуточный сплошной отдыхъ* черезъ каждыя 2 недѣли своей службы. Порядокъ пользованія такимъ отдыхомъ устанавливается приказами начальника дорогъ. § 212. Увольненіе въ отпускъ во всѣ мѣста Россійской Имперіи разрѣшается: I. Министромъ 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 Министромъ 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, находящимся 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 отдѣленій службы 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, увольняемымъ 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.* Низшіе служащіе могутъ быть увольняемы 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 излѣченія 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 нѣсколькими служащими просьбъ объ отпускахъ, разрѣшающій долженъ соблюдать, по возможности, очередь въ ихъ разрѣшеніи: а) отпуски, указанные въ примѣчаніи къ § 209, даются внѣ 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 всѣ поставленные въ бланкѣ вопросы. § 220. Служащій можетъ воспользоваться разрѣшеннымъ ему отпускомъ только по сдачѣ въ исправности своей должности и ввѣренныхъ ему суммъ, имущества и документовъ другому лицу, по указанію начальства, но не ранѣе полученія разрѣшенія отправиться въ отпускъ. § 221. Увольненіе въ заграничный отпускъ всѣхъ 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; всѣхъ же остальныхъ служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ—начальникомъ дорогъ. § 222. Служащій, уволенный въ отпускъ и не могущій явиться изъ него въ срокъ, на который ему разрѣшевъ отпускъ, обязанъ заблаговременно просить объ отсрочкѣ. § 223. Не явившіеся изъ отпуска въ срокъ и не представившіе законныхъ основаній 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 отпускного срока. § 224. Законными причинами просрочки могутъ служить: 1) болѣзнь, 2) арестъ, 3) несчастіе вслѣдствіе 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 примѣняемыхъ нынѣ нормъ.

**В. Современное положеніе вопроса заграницей.** 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 соотвѣтствующее сокращеніе а, затѣмъ, и полное прекращеніе содержанія. Самовольныя отлучки и несвоевременное возвращеніе изъ отпуска влекутъ за собою, кромѣ дисциплинарныхъ взысканій, очень часто удержаніе содержанія (Roll).

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

Въ одномъ изъ періодическихъ журналовъ проектируемыя 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 рабочій кризисъ.

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

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

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

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

**Г. Заключеніе.** Постановленія проекта не вызываютъ особыхъ замѣчаній, хотя самыя правила о безплатномъ 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 соотвѣтствующимъ 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 пособія и производится за счетъ казны, на основаніи «Правилъ врачебно-санитарной службы на жел. дорогахъ, открытыхъ для общаго пользованія» либо врачебнымъ персоналомъ дорогъ имѣющимися въ его распоряженія средствами, либо путемъ помѣщенія больныхъ служащихъ въ особыя лѣчебныя заведенія. § 227. Врачебною помощью имѣютъ право пользоваться: А. *Въ видѣ первоначальной помощи и дальнѣйшаго лѣченія:* всѣ желѣзнодорожные служащіе, мастеровые, рабочіе постоянные и временные, а также живущія 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 лѣченія 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 пріемный покой. Г. *Въ видѣ безплатнаго отпуска лѣкарствъ, перевязочныхъ и другихъ средствъ:* всѣ указанные выше лица. § 228 Для полученія совѣта и лѣкарства отъ желѣзнодорожнаго врачебнаго персонала (врачей, фельдшеровъ и акушерокъ) необходимы бюллетени, выдаваемые начальствующими лицами. Поэтому, желающіе пользоваться безплатнымъ лѣченіемъ болѣзни, по случаю каждаго новаго заболѣванія испрашиваютъ себѣ новые бюллетени § 229 Въ случаѣ продолжительной и тяжкой болѣзни указанныя въ § 227 лица имѣютъ право пользоваться лѣченіемъ за счетъ казны въ желѣзнодорожныхъ больницахъ не свыше 2-хъ мѣсяцевъ и лишь въ исключительныхъ случаяхъ, съ разрѣшенія начальника дорогъ, срокъ лѣченія можетъ быть продленъ *Примѣчаніе* Страдающіе хроническими неизлѣчимыми болѣзнями, могутъ быть принимаемы для лѣченія въ желѣзнодорожныя больницы лишь въ исключительныхъ случаяхъ, съ разрѣшенія 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 съѣзда желѣзнодорожныхъ врачей русск. жел. дорогъ 1898 г., а также интересные доклады I и II совѣщательнымъ съѣздамъ врачей Б. В. Бѣлозерскаго о распространеніи на служащихъ въ центральныхъ учрежденіяхъ и на членовъ ихъ семействъ, права на безплатное пользованіе врачебною помощью, Д. М. Успенскаго о призрѣніи душевно-больныхъ на жел. дорогахъ, А. И. Губовича объ опредѣленіи нормъ квартирнаго довольствія и служебныхъ помѣщеній, Ф. Сливицкаго о необходимости устройства кухонъ и купалень для служащихъ и М. Н. Надѣина объ устройствѣ отхожихъ мѣстъ. Къ сожалѣнію не достатокъ мѣста помѣшалъ намъ войти въ должную оцѣнку

выдающихся трудовъ нашихъ ж. дорожныхъ врачей по разсматриваемому вопросу.

**В. Современное положеніе вопроса заграницей.** Дѣйствующія на заграничныхъ дорогахъ нормы не отличаются существенно отъ принятыхъ въ Россіи.

**Г. Заключеніе.** 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 пріобрѣтать топливо за наличныя деньги, по пониженной, сравнительно съ рыночной, цѣнѣ изъ складовъ дорогъ. § 232. Количество топлива, которое можетъ пріобрѣсти каждый служащій рабочій, и условія 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 дѣйствующихъ нынѣ нормъ.

**В. Современное положеніе вопроса заграницей.** Дѣйствующія на заграничныхъ дорогахъ нормы не отличаются существенно отъ принятыхъ въ Россіи.

**Г. Заключеніе.** 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 скидкою извѣстнаго процента съ утвержденнаго Начальникомъ дороги прейскуранта.

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

В Современное положеніе вопроса заграницей. Дѣйствующія на заграничныхъ дорогахъ нормы не отличаются существенно отъ принятыхъ въ Россіи.

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

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

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

Б. Отношеніе проекта Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ къ существующимъ нормамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Правительствующій Сенатъ въ засѣданіи Гражданскаго Кассаціоннаго Департамента 7 апрѣля 1893 года по дѣлу Гачковскаго (№ 84—1893 г.) разъяснилъ, что къ случаямъ обращенія взысканія 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 соціальнаго положенія служащихъ, говоритъ Roll, извѣстный размѣръ содержанія ихъ не можетъ быть подвергнутъ запрещенію. Этотъ минимумъ составляетъ въ *Германіи* 1500 марокъ, во *Франціи* 1400 фр., въ *Бельгіи* это зависитъ отъ общаго размѣра содержанія (1000 фр. $^1/_5$, 1000 — 6000 ф. — $^1/_4$, свыше 6000 фр. — $^1/_3$).

Въ этомъ отношеніи однако весьма рѣзко расходится практика на разныхъ дорогахъ. Въ то время какъ на одной дорогѣ безпощадно увольняютъ служащихъ, на которыхъ поступаютъ взысканія, 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-

знанное на правительственной службѣ положеніе, что служащіе въ силу *служебнаго ихъ положенія лишены часто той свободы дѣйствій, которая предоставлена въ хозяйственной области всѣмъ 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 возстаетъ противъ этой мѣры по соображеніямъ политическимъ и соціальнымъ*

Г. Заключеніе. Какъ бы то ни было, но подобное правило находится въ непримиримомъ разногласіи съ пунк. *е*, § 240 проекта Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, а этотъ послѣдній не находитъ себѣ оправданія ни въ уставѣ о службѣ гражданской, ни въ иныхъ указаніяхъ положительнаго нашего законодательства. Вообще задолженность желѣзнодорожныхъ служащихъ, составляющая весьма своеобразное явленіе, свойственное, за самыми рѣдкими исключеніями, 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 соціальныхъ 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) библіотеки и читальни, 3) школы и техническія училища, 4) спеціальные вечерніе курсы для служащихъ, 5) общежитія при школахъ и училищахъ, 6) пріюты для призрѣнія сиротъ, 7) общество потребителей, 8) льготное страхованіе 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 снискивать себѣ средства къ существованію трудомъ, вслѣдствіе старости, разстроеннаго на службѣ здоровья, увѣчья или по другимъ причинамъ, вызваннымъ долголѣтнею службою на жел. дорогѣ, или несчастными на этихъ дорогахъ случаями, могутъ быть помѣщаемы, при наличіи свободныхъ вакансій, въ инвалидный 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

*чайныхъ*, учреждаемыхъ и содержимыхъ Управленіями желѣзныхъ дорогъ, 5 *Потребительныхъ товариществъ*, 6. *Инвалидныхъ домовъ, пріютовъ, больницъ и санаторіи*, 7. *Учебныхъ заведеній*, 8. *Безплатныхъ справочныхъ и періодическихъ изданій* Большинство этихъ учрежденій (кромѣ пенсіонныхъ, вспомогательныхъ и страховыхъ кассъ, инвалидныхъ домовъ и нѣкоторыхъ учебныхъ заведеній) находится въ зачаточномъ состояніи и нуждается въ существенномъ объединеніи и развитіи ихъ дѣятельности что обусловливается конечно, прежде всего, отпускомъ потребныхъ финансовыхъ средствъ. Указанія, касающіяся всѣхъ означенныхъ вспомогательныхъ учрежденій, 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 кассы. Съ одной стороны, полное отсутствіе необходимыхъ для правильныхъ разсчетовъ кассъ свѣдѣній о порядкѣ прохожденія службы на желѣзныхъ дорогахъ (т. е. число выходящихъ въ отставку лицъ извѣстнаго возраста, оклада содержанія, семейнаго положенія) и невозможность полученія такихъ свѣдѣній въ виду неустановившагося положенія служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ, а съ другой стороны,—разстроенное положеніе эмеритальныхъ на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ кассъ, основанныхъ безъ достаточно строгихъ разсчетовъ, вмѣстѣ съ успѣшнымъ ходомъ дѣлъ въ кассахъ трехъ упомянутыхъ обществъ (Юго-западныхъ, Владикавказской и Ивангородо-домбровской), устроившихъ ихъ на началахъ строго страховыхъ, побудило Министерство путей сообщенія остановиться съ особеннымъ вниманіемъ на кассахъ сего типа.

По тщательномъ изученіи этого вопроса, Министерствомъ путей сообщенія было выработано, и затѣмъ, по разсмотрѣніи въ Государственномъ Совѣтѣ, удостоилось 30 мая 1888 г. Высочайшаго утвержденія «*Общее положеніе о пенсіонныхъ кассахъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ*». Вмѣстѣ съ этимъ положеніемъ, утверждено также «*Положеніе о сберегательно-вспомогательныхъ кассахъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ*».

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

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

Учрежденіе или пенсіонной, или вспомогательно-сберегательной кассъ—обязательно для желѣзнодорожныхъ обществъ; обязательно для нихъ также ликвидировать кассы, дѣйствующія на началахъ, несогласныхъ съ Общимъ положеніемъ.

Какъ контингенты участниковъ, такъ и источники доходовъ кассъ—одни и тѣже для кассъ вспомогательно сберегательныхъ и пенсіонныхъ: всѣ служащіе на желѣзныхъ дорогахъ, въ томъ числѣ и постоянные рабочіе, обязательно участвуютъ въ кассѣ. Съ участниковъ производятся слѣдующія вычеты ежемѣсячно—6% ихъ содержанія; при вступленіи—въ размѣрахъ, указываемыхъ отдѣльными уставами; при повышеніи жалованья—утроенная мѣсячная прибавка его; при выдачѣ наградныхъ—10%. Засимъ въ кассу вносится частнымъ обществомъ ежегодно сумма, въ размѣрѣ не свыше половины обязательныхъ ежемѣсячныхъ вычетовъ съ самихъ участниковъ, кромѣ того, въ рессурсы кассы обращаются нѣкоторыя случайныя поступленія: штрафы, невостребованные въ теченіе 10 лѣтъ жалованье и платежи по купонамъ и дивиднднымъ свидѣтельствамъ, и т. д.

Въ *сберегательно-вспомогательныхъ кассахъ* 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 невостребованныхъ багажа и грузовъ, суммы, поступающія въ указанныя фонды, распредѣляются по лицевымъ счетамъ участниковъ, причемъ суммы втораго фонда поступаютъ на сіи счеты пропорціонально размѣру обязательнаго вычета съ участника; въ третій фондъ,—особый вспомогательный,—поступаютъ всѣ случайные доходы кассы, на кои она имѣетъ право; этотъ фондъ по лицевымъ счетамъ не разносится.

При выходѣ въ отставку способнымъ къ труду, участникъ получаетъ: до выслуги 10 лѣтъ на дорогѣ—стоящія 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 сцепщиковъ, 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 %.

Лицу, оставляющему службу по неспособности къ труду, сумма,

стоящая на счету по общему вспомогательному фонду, выдается полностью, независимо отъ числа лѣтъ службы.

Въ случаѣ смерти участника на службѣ—стоящая на лицевомъ его счету сумма по сберегательному фонду выдается или указанному имъ лицу или законнымъ наслѣдникамъ, стоящая 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 вполнѣ на началахъ взаимнаго страхованія По общему положенію, поступившія въ кассу суммы распредѣляются 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 спротскій фондъ; приплаты общества и остальная часть случайныхъ поступленій распредѣляется опять по лицевымъ счетамъ участниковъ и ихъ женъ, въ указанныхъ уставомъ отношеніяхъ, при чемъ наблюдается, чтобы паровозная и поѣздная прислуга, смазчики, сцѣпщики и составители поѣздовъ получали нѣсколько 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). Пенсія въ этомъ случаѣ назначается, хотя бы участникъ и остался на службѣ. Усиленныя пенсіи выдаются не менѣе какъ за 10 лѣтъ службы лицамъ, утратившимъ способность къ труду по причинѣ тяжкой и неизлечимой болѣзни, лишающей возможности обходиться безъ посторонней помощи; размѣръ ея, по отношенію къ полной пенсіи, опредѣляется уставами кассъ.

Обыкновенныя пенсіи выдаются участникамъ, при оставленіи ими службы, но по выслугѣ не менѣе 15 лѣтъ. Кромѣ того, сіи 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 нѣкоторомъ отношеніи къ содержанію увѣчнаго по службѣ общество доплачиваетъ 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 пенсій 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 распредѣленію по лицевымъ счетамъ служащихъ

Изъ прибылей кассы образуется запасный капиталъ

Техническій отчетъ и балансъ кассы составляется ежегодно; ежегодно же покрывается и дефицитъ кассы, если таковой обнаруживается по отчету, касса управляется комитетомъ, половина членовъ котораго назначается правленіемъ общества, а другая половина—избирается участниками.

Общій надзоръ за всѣми кассами возложенъ на Министерство путей сообщенія

На этихъ же основаніяхъ организованы пенсіонныя кассы казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

*Эмеритальная касса инженеровъ путей сообщенія.* Существующая въ вѣдомствѣ Министерства путей сообщенія эмеритальная касса инженеровъ путей сообщенія касается личнаго состава желѣзныхъ дорогъ только тѣмъ, что служащіе на желѣзныхъ дорогахъ инженеры путей сообщенія, какъ состоящіе на государственной службѣ, такъ и числящіеся по спискамъ Министерства и уволенные къ занятіямъ въ желѣзнодорожныхъ обществахъ, подвергаются опредѣленнымъ взносамъ въ эту кассу

Касса эта существуетъ съ 1-го сентября 1860 года.

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

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

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

ской (1887), Варшаво-вѣнской и Варшаво-бромбергской (1887), Тамбово-саратовской (1888), С.-Петербурго-варшавской (1890), Екатерининской (1890), Варшаво-тереспольской (1892) и другихъ, заключается вкратцѣ въ слѣдующемъ: I. *Цѣль и дѣйствія общества* § 1. Общество потребителей служащихъ Рязанско-козловской желѣзной дороги имѣетъ цѣлью: 1) доставлять своимъ членамъ необходимые предметы потребленія хорошаго качества, по возможно дешевой цѣнѣ, и 2) дать имъ средства изъ прибылей по операціямъ общества дѣлать сбереженія. § 2. Съ этою цѣлью 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 потребленія, собственныя заведенія для приготовленія 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 коммиссіонерами о поставкѣ ими для общества разныхъ товаровъ и припасовъ, и г) съ увеличеніемъ своихъ средствъ, можетъ пріобрѣтать въ собственность, на общихъ основаніяхъ, недвижимыя имущества, необходимыя для цѣлей общества. *Примѣчаніе 1.* При открытіи своихъ операцій общество обязано снабдить себя установленными торговыми документами. *Примѣчаніе 2.* По усмотрѣнію общаго собранія, можетъ быть допущена продажа продуктовъ изъ складовъ общества частнымъ лицамъ на однѣ наличныя деньги, безъ начисленія дивиденда; разсылка же продуктовъ допускается только членамъ общества. § 3. Отпускъ предметовъ потребленія членамъ производится на наличныя деньги или въ кредитъ. Допущеніе кредита и опредѣленіе его условій зависятъ 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 операцій 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 распредѣленіи прибылей (§ 50), и д) изъ случайныхъ поступленій. § 7. Запасный капиталъ предназначается: а) на пополненіе убытковъ, могущихъ произойти отъ непредвиденныхъ обстоятельствъ по торговымъ и промышленнымъ предпріятіямъ общества, возмѣщаемыхъ при первой возможности изъ прибылей общества; б) на пріобрѣтеніе имущества, необходимаго для цѣлей общества, и в) на усиленіе, въ

видѣ займа, оборотнаго капитала, въ случаѣ представляющихся особыхъ по торговлѣ выгодъ отъ покупки товаровъ или иныхъ промышленныхъ предпріятій. § 8 Инвентарь пріобрѣтается 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 обращаемы 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 государственныхъ или гарантированныхъ правительствомъ процентныхъ бумагъ, пріобрѣтаемымъ по постановленію общаго собранія III. *Составъ 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 пенсіонеры и пенсіонерки общества Рязанско-козловской желѣзной дороги. *Примѣчаніе.* Несовершеннолѣтніе служащіе дороги могутъ быть принимаемы въ число членовъ общества. На нихъ распространяются всѣ 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 ревизіонной коммиссіи. § 12. Каждый членъ общества, для образованія оборотнаго и запаснаго капиталовъ, обязанъ вносить ежемѣсячно не менѣе 5% съ получаемаго имъ жалованья или пенсіи до того времени, пока принадлежащая ему доля оборотнаго капитала не достигаетъ до размѣра полумѣсячнаго оклада его жалованья или пенсіи. § 13. Изъ членскихъ взносовъ отчисляется въ запасный капиталъ 5%, а въ оборотный 95 %. § 14. Каждый членъ пользуется дивидендомъ, соотвѣтственнымъ суммѣ сдѣланныхъ имъ взносовъ въ оборотный капиталъ и суммѣ сдѣланныхъ имъ въ теченіи года покупокъ, причемъ дивидендъ 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 суммы сдѣланныхъ членомъ закупокъ утверждается общимъ собраніемъ, по представленію правленія § 16. Членъ, оставляющій службу на Рязанско-козловской желѣзной дорогѣ, считается выбывшимъ изъ общества, если онъ одновременно съ увольненіемъ отъ службы не дѣлается пенсіонеромъ общества Рязанско-козловской желѣзной дороги. § 17. Членъ, неисправный во взносѣ причитающихся съ

него въ кассу общества платежей, или же упорно нарушающій уставъ общества или обязательныя правила, утвержденныя для членовъ общимъ собраніемъ, можетъ быть исключенъ изъ числа членовъ, по постановленію не менѣе $^2/_3$ голосовъ наличныхъ членовъ общаго собранія. § 18. Исключенный изъ числа членовъ можетъ быть вновь принятъ въ число участниковъ, но не иначе, какъ по постановленію не менѣе $^2/_3$ голосовъ наличныхъ членовъ общаго собранія, причемъ таковой членъ долженъ внести вступную плату въ размѣрѣ, опредѣленномъ общимъ собраніемъ. § 19. Членъ, добровольно прекратившій участіе въ обществѣ, можетъ быть вновь принятъ въ число членовъ, но не иначе, какъ со взносомъ вступной платы, размѣръ которой опредѣляется общимъ собраніемъ. § 20. Членъ общества, уволившійся отъ службы на Рязанско-козловской желѣзной дорогѣ и оставившій вслѣдствіе того общество, при вторичномъ поступленіи на службу, можетъ вновь вступить въ число членовъ общества на одинаковыхъ, съ лицами вступающими въ первый разъ въ общество, основаніяхъ. § 21. Членъ, желающій прекратить участіе въ обществѣ, письменно заявляетъ о своемъ желаніи правленію. Такіе участники получаютъ принадлежащіе имъ взносы лишь по окончаніи того года, въ теченіи котораго они оставили общество. § 22. Членъ, прекратившій участіе въ обществѣ вслѣдствіе оставленія службы на Рязанско-козловской желѣзной дорогѣ, получаетъ сдѣланные взносы въ оборотный капиталъ тотчасъ по предъявленіи правленію удостовѣренія начальства объ увольненіи отъ службы. § 23. Время выдачи исключенному изъ числа членовъ сдѣланныхъ имъ взносовъ въ оборотный капиталъ опредѣляется общимъ собраніемъ, причемъ взносы должны быть возвращены не позже перваго непраздничнаго дня слѣдующаго года. § 24. При возвращеніи выбывающему члену сдѣланныхъ имъ взносовъ въ оборотный капиталъ, съ нимъ производится полный разсчетъ и удерживаются всѣ его долги обществу. § 25. Въ случаѣ смерти члена, всѣ принадлежащіе ему взносы и причитающійся на его долю дивидендъ выдаются, на основаніи общихъ узаконеній о правахъ наслѣдства, его законнымъ наслѣдникамъ на тѣхъ же условіяхъ, какъ и исключеннымъ и добровольно выбывающимъ членамъ. § 26 Выбывшіе члены получаютъ причитающійся имъ дивидендъ по окончаніи отчетнаго года. Но общее собраніе можетъ разрѣшить предварительную выдачу дивиденда, одновременную съ выдачею взносовъ въ оборотный капиталъ, членамъ, выбывшимъ вслѣдствіе оставленія службы на дорогѣ, и наслѣдникамъ умершихъ членовъ. IV. *Управленія дѣлами общества.* § 27. Дѣлами общества завѣдываютъ: а) общее собраніе членовъ общества и б) правленіе общества. *Примѣчаніе.* Число членовъ правленія и ревизіонной коммиссіи и кандидатовъ къ нимъ опредѣляется общимъ собраніемъ,

причемъ въ составѣ правленія и ревизіонной коммиссіи должно быть не менѣе трехъ членовъ. Къ вѣдѣнію общаго собранія принадлежитъ: а) опредѣленіе числа членовъ правленія и кандидатовъ къ нимъ, избраніе ихъ и смѣна въ случаѣ злоупотребленій, упущеній или небрежности въ веденіи дѣла; б) опредѣленіе числа членовъ ревизіонной коммиссіи и избраніе ихъ; в) разрѣшеніе вопросовъ о порядкѣ веденія дѣлъ общества, г) назначеніе вознагражденія членамъ правленія; д) разсмотрѣніе и утвержденіе годовыхъ отчетовъ, е) расходованіе запаснаго капитала, ж) разсмотрѣніе предположеній объ измѣненіи устава общества, з) опредѣленіе предметовъ и размѣра торговыхъ и промышленныхъ предпріятій общества; и) разрѣшеніе продажи продуктовъ посторонними лицамъ; і) разрѣшеніе продажи продуктовъ членамъ въ кредитъ и установленіе нормъ открываемаго членамъ кредита, к) опредѣленіе размѣра ежегодныхъ отчисленій изъ прибылей общества на погашеніе стоимости инвентаря; л) установленіе цѣнъ для продажи членамъ устава и разсчетныхъ книгъ; м) разрѣшеніе вопроса о предварительной выдачѣ дивиденда членамъ, выбывающимъ изъ общества вслѣдствіе оставленія службы на дорогѣ и наслѣдникамъ умершихъ членовъ; н) постановленія объ исключеніи членовъ и пріемъ въ общество исключенныхъ членовъ, и о) постановленіе о ликвидаціи дѣлъ общества. Къ обязанностямъ правленія принадлежитъ: а) ближайшее завѣдываніе текущими дѣлами общества; б) заключеніе контрактовъ и договоровъ о поставкѣ товаровъ для общества; в) заготовленіе и закупка товаровъ и наблюденіе 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 цѣлость этихъ суммъ правленіе отвѣтствуетъ на основаніи законовъ; и) веденіе отчетности, ежемѣсячная повѣрка прихода и расхода суммъ общества, составленіе ежемѣсячныхъ балансовъ и годоваго отчета общества; і) пріемъ членовъ въ общество; к) созывъ общихъ собраній, и л) переписка по дѣламъ общества. V. *Распредѣленіе прибылей и прекращеніе дѣлъ общества* § 50. Распредѣленіе прибылей производится правленіемъ по составленіи годоваго отчета Изъ чистой прибыли вычитаются: а) предварительный дивидендъ, выданный бывшимъ, вслѣдствіе увольненія отъ службы, членамъ общества и наслѣдникамъ умершихъ членовъ, б) вознагражденіе членамъ правленія, если оно опредѣлено въ видѣ % чистой прибыли; в) награды напятымъ служащимъ общества, если таковыя назначены общимъ собраніемъ. Изъ остатка отчисляется 10% въ запасной капиталъ, 45% назначается въ дивидендъ членамъ, пропорціонально принадлежащимъ имъ взносамъ въ оборотномъ капиталѣ, и 45% имъ же въ дивидендъ, пропор-

ціонально 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 невостребованные и хранящіеся 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, невостребованный ими въ теченіи года со дня утвержденія отчета общимъ собраніемъ, причисляется къ запасному капиталу общества. § 53. Если, по сведеніи счетовъ, вслѣдствіе какихъ либо непредвиденныхъ обстоятельствъ окажется убытокъ, то таковой пополняется позаимствованіемъ изъ запаснаго капитала Въ случаѣ недостатка запаснаго капитала—изъ оборотнаго капитала пропорціонально взносамъ, принадлежащимъ отдѣльнымъ членамъ. § 54. Дѣйствія общества могутъ быть прекращены по постановленію $^2/_3$ 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 за вычетомъ могущихъ быть убытковъ, возвращаются членамъ. Запасный капиталъ и инвентарь 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. *Происхожденіе 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 предстоявшаго 19 февраля 1880 года празднества *двадцатипятилѣтія* 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 двадцатипятилѣтія царствованія Императора Александра II, учреждаются убѣжища для желѣзнодорожныхъ служащихъ, подъ именемъ: «Инвалиднаго для желѣзнодорожныхъ служащихъ дома Императора Александра II».

2) Инвалидный желѣзнодорожный капиталъ составляется: а) изъ ежегодныхъ, начиная съ 1880 года, отчисленій отъ валовыхъ доходовъ всѣхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, какъ открытыхъ, такъ и вновь имѣющими 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) Инвалидныя убѣжища устраиваются 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 устраиваются для семейныхъ особые, а для одиночныхъ—общіе пріюты и для каждаго пріюта отводятся мѣста подъ огороды и садики, предоставляемые въ пользованіе инвалидовъ

5) Правомъ помѣщенія въ Инвалидный домъ желѣзнодорожныхъ служащихъ пользуются правленія 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 службѣ здоровье* и наконецъ *дряхлымъ*.

7) Только по замѣщеніи всѣхъ инвалидовъ первой категоріи, т. е. получившихъ увѣчье при исполненіи служебныхъ обязанностей, могутъ быть предоставлены свободныя мѣста инвалидамъ второй категоріи, а по замѣщеніи 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

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

10) Инвалиды принимаются въ отдѣленія на полное содержаніе и во все время нахожденія своего въ инвалидномъ пріютѣ подчиняются правиламъ, которыя устанавливаются завѣдывающимъ Инвалиднымъ домомъ 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 разсматриваются Ревизіонною коммисіею изъ 3 или 5 членовъ, изъ состава правленій, не участвующихъ въ управленіи дѣлами Комитета. Сверхъ сего, Министерства финансовъ и путей сообщенія, по соглашенію съ Государственнымъ контролемъ, могутъ и отъ себя назначить ревизію всѣхъ оборотовъ и дѣйствій Комитета.

IV Учебная часть. *А, Высшія техническія ученыя заведенія. Институтъ инженеровъ путей сообщенія.* Институтъ Императора Александра I-го, основанный въ 1823 году, имѣвшій 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 капитальнѣйшія сооруженія на нашихъ путяхъ сообщенія служатъ живыми и краснорѣчивыми памятниками глубокихъ знаній, энергіи и творческихъ способностей этихъ знаменитыхъ инженеровъ.

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

Преобразованіе Института сообразно новымъ требованіямъ, съ пополненіемъ его курсовъ предметами и отдѣлами желѣзнодорожной спеціальности, началось съ первой половины шестидесятыхъ годовъ Достойно замѣчанія, что въ 1861 году курсъ о желѣзныхъ дорогахъ составлялъ, по объему, не болѣе 16-ти страницъ настоящаго «Очерка»; съ нынѣшняго же года въ Институтѣ будутъ три каѳедры 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 заграницею здѣсь нѣтъ надобности говорить Желающіе ознакомиться съ нимъ ближе могутъ обратиться къ изданному въ 1883 году «Очерку развитія Института инженеровъ путей сообщенія», а за программами 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 воспослѣдовало 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 подготовлялъ своихъ питомцевъ исключительно къ заводской и фабричной дѣятельности, а отчасти и къ горнозаводской, 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.-Петербурго-Московской желѣзной дороги, нынѣ Николаевской, питомцы Технологическаго Института получили возможность примѣнять добытыя ими познанія и въ этой новой сферѣ технической дѣятельности и 1845 годъ слѣдуетъ считать эрою прямаго и непосредственнаго отношенія С.-Петербургскаго Практическаго Технологическаго Института къ желѣзнымъ дорогамъ.

Развивавшееся изъ-года-въ-годъ преподаваніе спеціальныхъ предметовъ въ Институтѣ, соотвѣтственно 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 Технологическій Институтъ есть спеціальное высшаго разряда учебное заведеніе, имѣющее цѣлью образованіе искусныхъ и свѣдущихъ людей по технической части для устройства фабрикъ, заводовъ и вообще промышленныхъ предпріятій и для управленія ими. Оканчивающимъ курсъ наукъ въ Институтѣ присвоивалось званіе, смотря по успѣхамъ, технолога 1-го или 2-го разряда, а по защитѣ особой диссертаціи—званіе инженеръ-технолога. Впослѣдствіи была учреждена при Институтѣ особая ученая степень магистра технологіи (механической или химической), но ею 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 спеціальныхъ каѳедръ.

Введеніе курса паровозовъ, въ связи со спеціализаціей занятій по составленію проектовъ на послѣднемъ, 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 отвѣтственныя технически должности на желѣзныхъ дорогахъ, какъ то, начальниковъ малыхъ (оборотныхъ) депо, помощниковъ начальниковъ большихъ (основныхъ) депо, мастеровъ различныхъ цеховъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ и т. п.

Вмѣстѣ съ развитіемъ и возвышеніемъ учебной части въ Институтѣ, состоялось 2 ноября 1876 года Высочайше утвержденное мнѣніе Государственнаго Совѣта о дарованіи большихъ правъ оканчивающимъ въ Институтѣ курсъ; а именно, взамѣнъ 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 воспослѣдовавшему 16 мая 1876 г. Высочайше утвержденному мнѣнію Государственнаго Совѣта, окончившимъ въ Институтѣ полный курсъ наукъ дано право возводить фабричныя и заводскія зданія съ ихъ принадлежностями и жилыя помѣщенія, въ непосредственной связи съ ними находящіяся, а также производить строительныя работы, состоящія въ вѣдѣніи 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. Имѣетъ 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 Канцеляріи. Этимъ преобразованіемъ учи-

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

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

Учебный курсъ этого училища, по объему, соотвѣтствуетъ 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 Совѣтомъ 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, ученыхъ мастеровъ, прослушавшихъ лишь практическіе курсы и усвоившихъ основательно какое либо мастерство.

Очень важною особенностью Императорскаго Московскаго техническаго училища было значительное развитіе практическихъ занятій учащихся. Учащіеся 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 всемірныхъ 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 механическій заводъ съ паровымъ двигателемъ, хорошо оборудованный и исполняющій многочисленные частные 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. Имѣетъ 4-хъ лѣтній курсъ наукъ. Организовано по образцу высшихъ техническихъ школъ въ Германіи и имѣетъ нѣсколько отдѣленій, по спеціальностямъ, изъ которыхъ инженерное и инженеръ-механическое даютъ, по преимуществу, техниковъ для желѣзныхъ дорогъ Прибалтійскаго и Привислянскаго районовъ.

*Другія высшія учебныя заведенія* Вышеприведенныя краткія разъясненія о высшихъ техническихъ заведеніяхъ, дающихъ въ совокупности до 100 высшихъ техниковъ и инженеровъ въ годъ, способныхъ къ занятію соотвѣтственныхъ должностей на желѣз-

ныхъ 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.* Высочайшимъ 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 пріобрѣвшихъ право производства строительныхъ работъ

Въ послѣднее время, кромѣ того, основаны *Политехническія (высшія) учебныя заведенія* въ *Варшавѣ* и *Кіевѣ* и *Технологическій институтъ* въ *Томскѣ*.

*Б. Средняя техническія учебныя заведенія.* Наши высшія техническія учебныя заведенія подготовляютъ въ настоящее время достаточное число инженеровъ конми, замѣщаются высшія технические должности какъ при постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, такъ и при ихъ эксплоатаціи. Техническія желѣзнодорожныя училища съ каждымъ годомъ увеличиваютъ число второстепенныхъ техниковъ-мастеровъ по различнымъ спеціальностямъ 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 слишкомъ отличаются отъ знаній и умѣній низшаго техника, разстояніе между ихъ положеніями на службѣ и на постройкѣ слишкомъ 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 вполнѣ соотвѣтствуетъ 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 сооруженіями на дорогѣ, необходимо требовать опытности, знанія дѣла и привычки къ нему.

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

Такія лица, не имѣя ни правъ, ни данныхъ для быстраго и значительнаго повышенія по службѣ, представятъ прочный и надежный элементъ на мѣстахъ ближайшихъ помощниковъ инженеровъ и своимъ знаніемъ дѣла, привычкой къ нему и опытностію внесутъ въ строительную и эксплоатаціонную технику, именно то, чего теперь недостаетъ у насъ.

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

На основаніи этого положенія, въ званіи техника путей сообщенія утверждаются лица, выдержавшія особо установленный экзаменъ въ знаніи 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 гимназіи, реальнаго училища или иного средняго учебнаго заведенія и представившіе удостовѣреніе отъ инженера, что они не менѣе одного года занимались строительною практикою, съемкою и нивеллировкою.

Испытаніе производится по слѣдующимъ предметамъ: а) черченію инженерному, архитектурному и ситуаціонному, б) низшей 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.

Въ эпоху наиболѣе усиленной постройки новыхъ желѣзнодорожныхъ путей, открывавшіяся для общественнаго пользованія русскія желѣзныя дороги чувствовали сильный недостатокъ въ опытныхъ и знающихъ свое дѣло машинистахъ, дорожныхъ мастерахъ и другихъ второстепенныхъ техникахъ желѣзнодорожной службы. Въ Россіи до того времени не было никакихъ училищъ и никакихъ вообще учрежденій, въ которыхъ бы могли подготовляться такіе техники. По этому нерѣдко обращались къ иностраннымъ техникамъ, незнакомымъ ни съ нашею жизнію, 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, неимѣющихъ никакого понятія ни о паровозной машинѣ, ни о желѣзнодорожныхъ сооруженіяхъ, и изъ этихъ лицъ подготовлять техниковъ желѣзнодорожной 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 сооруженій, подвижнаго 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 учрежденій, въ которыхъ могли бы подготовляться техники, способные заполнить столь значительный недостатокъ въ желѣзнодорожной администраціи. Такая мысль и была высказана въ 1868 году на торжествѣ, открытія Орловско-Витебской желѣзной дороги, инженеромъ, генералъ-лейтенантомъ барономъ А. И. Дельвигъ о желательности учрежденія спеціальныхъ училищъ для подготовленія низшихъ техниковъ желѣзнодорожной службы, недостатокъ которыхъ составляетъ одинъ изъ наиболѣе сильныхъ тормазовъ къ правильному устроенію этой службы на нашихъ дорогахъ.

Заслуга перваго осуществленія этой мысли всецѣло принадлежитъ извѣстному строителю желѣзныхъ дорогъ С. С. Полякову, 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 желѣзнодорожныхъ училищъ, изъ коихъ, по недостатку средствъ, въ разное время закрыто 6 училищъ (Нижегородское, Мало-Вишерское, С.-Петербургское, Александровско-заводское, Либавское и Козловское). Училища же Ольвіопольское (Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ) и Люблинское переведены—первое въ Кіевъ, а второе въ Холмъ.

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

Всѣ технически желѣзнодорожныя училища, на основаніи закона 1869 г., опредѣляющаго общій порядокъ открытія техническихъ и ремесленныхъ училищъ на желѣзныхъ дорогахъ, подчинены вѣдомству Министерства путей сообщенія, которому предоставлено и утвержденіе уставовъ этихъ учебныхъ заведеній.

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

Эти ходатайства, преимущественно послѣднее, подали исправлявшему должность Министра путей сообщенія, графу Бобринскому 2-му, мысль обобщить учрежденіе желѣзнодорожныхъ училищъ на счетъ эксплоатаціонныхъ средствъ дорогъ. Съ этою цѣлью онъ вошелъ въ соглашеніе съ Министромъ финансовъ (въ 1870 году), о предоставленіи права всѣмъ желѣзнодорожнымъ обществамъ, пользующимся правительственною гарантіею, отчислять ежегодно изъ валоваго дохода по 15 рублей съ версты протяженія эксплоатируемыхъ путей, прежде опредѣленія чистой прибыли отъ эксплоатаціи, для устройства и развитія техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ.

На основаніи такого соглашенія, исправляющій должность Министра путей сообщенія обратился ко всѣмъ правленіямъ желѣзнодорожныхъ обществъ съ приглашеніемъ воспользоваться такимъ разрѣшеніемъ.

Изъ всѣхъ, существовавшихъ тогда желѣзнодорожныхъ обществъ только четыре не воспользовались этимъ предложеніемъ, именно—общества желѣзныхъ дорогъ Рыго-динабургской, Динабурго-витебской, Рыго-больдерааской и Бресто-граевской. Остальныя выразили согласіе на упомянутое отчисленіе въ формѣ постановленій общихъ собраній акціонеровъ, а нѣкоторыя 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 желѣзнодорожныхъ обществъ или измѣненіи существующихъ, включать въ уставъ обязательство отчисленія

15 рублей поверстнаго сбора на техническія желѣзнодорожныя училища.

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

Такимъ образомъ создался опредѣленный и вполнѣ надежный источникъ для развитія и упроченія техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ.

7-го апрѣля 1886 года удостоилось Высочайшаго одобрѣнія мнѣніе Государственнаго Совѣта:

а) о передачѣ въ непосредственное вѣдѣніе Министерства путей сообщенія всѣхъ техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ, устроенныхъ и содержимыхъ на средства 15-ти р. поверстнаго сбора желѣзнодорожными обществами, кои пользовались правительственною гарантіею;

б) о передачѣ всего имущества училищъ означенныхъ обществъ, неизрасходованныхъ остатковъ 15-ти р. сбора съ эксплоатируемыхъ 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 удостоились Высочайшаго утвержденія Положеніе и штатъ техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ и штаты учебнаго отдѣла и инспекціи.

Согласно новому положенію о техническихъ желѣзнодорожныхъ училищахъ:

а) назначеніе училищъ осталось тоже, какое и было, именно: подготовленіе второстепенныхъ техниковъ желѣзнодорожной службы, преимущественно изъ дѣтей желѣзнодорожныхъ служащихъ;

б) пріемный возрастъ: отъ 14 до 18 лѣтъ, а образовательный цензъ—окончаніе полнаго курса уѣздныхъ, городскихъ 2-хъ и 3-хъ классныхъ училищъ Министерства Народнаго Просвѣщенія, 2-хъ классныхъ сельскихъ и церковно-приходскихъ школъ; пріемъ допускается только въ I классъ;

в) курсъ ученія 5-ти-лѣтній, изъ нихъ 3 года класснаго ученія въ училищѣ, а остальные 2 на желѣзнодорожной 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 желѣзнодорожнаго дѣла, черченіе начальное и спеціальное, отъ руки и помощію инструментовъ, а также чи-

стописаніе; 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 желѣзнодорожнаго начальства, взамѣнъ свидѣтельствъ, выдаются аттестаты;

е) попеченіе о благоустройствѣ училищъ въ хозяйственномъ отношеніи возложено на попечителя, избираемаго правленіями желѣзнодорожныхъ 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 желѣзнодорожной службы и наблюденіи за ихъ занятіями попечителю предоставлено 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 предсѣдательствомъ начальника изъ преподавателей, а хозяйственный комитетъ—подъ предсѣдательствомъ попечителя изъ начальника, его помощника (инспектора) и 2-хъ членовъ изъ состава преподавателей.

Всѣ техническія желѣзнодорожныя училища, не исключая и находящихся въ завѣдываніи попечительныхъ совѣтовъ и желѣзнодорожныхъ 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 обсуж-

денія общихъ вопросовъ, касающихся техническихъ училищъ вѣдомства путей сообщенія.

Такимъ образомъ, закономъ 1886 года создана система управленія училищами, сосредоточившая распорядительную власть, равно какъ и средства училищнаго фонда, въ непосредственномъ вѣдѣніи Министерства путей сообщенія и его органовъ.

Учебный планъ, характеръ и направленіе преподаванія подверглись при этомъ существеннымъ измѣненіямъ.

Курсъ ученія значительно сокращенъ и упрощенъ 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, опредѣленныхъ на практическія занятія и работы въ мастерскихъ.

Учебному курсу приданъ характеръ исключительно спеціальный, причемъ изъ общеобразовательныхъ предметовъ оставленъ только Законъ Божій, алгебра и тригонометрія (преподававшіяся въ нѣкоторыхъ училищахъ) исключены изъ состава курса; ариѳметика преподается въ формѣ искусства вычисленій; геометрія—въ практическомъ изложеніи и упражненіяхъ въ рѣшеніи задачъ; физика, общая и прикладная механика проходятся только въ главнѣйшихъ началахъ и въ формѣ описательной и наглядной, технологія 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 черченіе 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 пріобрѣтали знаніе пріемовъ обращенія съ ними, ухода за ними, управленія ими; съ этою цѣлію училищамъ дана была возможность обзавестись необходимыми наглядными пособіями: 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 всѣмъ предметамъ класснаго преподаванія изданы подробныя программы и приняты мѣры къ составленію и изданію учебниковъ по спеціальнымъ предметамъ. До настоящаго времени уже изданы Министерствомъ печатныя учебныя руководства по механикѣ общей, прикладной и паровозной: по строительному искусству и желѣзнодорожному дѣлу и по обработкѣ дерева.

Въ видахъ 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 приглашенъ особый инструкторъ, практически знакомый съ дѣломъ и обладающій опытностію въ преподаваніи ремеслъ.

Установлены учебныя программы преподаванія мастерствъ, по коимъ 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 всѣми важнѣйшими пріемами 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 пріемами расчерчиванія, пригонки, притирки и сборки частей паровозной машины и другихъ механизмовъ.

Уроки по предметамъ класснаго ученія распредѣляются 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 программою этого предмета.

Воспитательное направленіе учащихся поставлено въ соотвѣтствіе съ требованіями той службы, которую придется нести на желѣзныхъ дорогахъ питомцамъ 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 пріучить не бояться никакого труда, даже чернаго и пачкотливаго Особенное вниманіе обращается на пріученіе учащихся къ дисциплинѣ, которая въ желѣзнодорожныхъ училищахъ поставлена также сильно и строго, какъ въ военно-учебныхъ заведеніяхъ. Для учениковъ установлена форменная одежда военнаго покроя, а къ ближайшему надзору за учащимися привлечены военные офицеры (изъ отставныхъ или запасныхъ), обучающіе строю и гимнастикѣ.

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

ніемъ около 500 воспитанниковъ. Общежитія эти содержатся управленіями желѣзныхъ дорогъ или частными попечительствами.

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

Почти всѣ 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 начальству.

Во всѣхъ этихъ училищахъ подготовляется значительный и наиболѣе 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. Двумъ 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 заграницей.** Вспомогательныя учрежденія обнимаютъ собою, какъ пенсіонныя и вспомогательныя кассы, такъ и другія учрежденія организованныя съ цѣлью улучшенія матеріальнаго и нравственнаго положенія служащихъ (рабочіе дома, магазины, потребительныя товарищества, учебныя заведенія и т. п.).

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

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

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

Финансовое участіе жел. дор. администрацій въ пенсіонныхъ кассахъ, говоритъ Roll, не можетъ быть разсматриваемо 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 кочевой элементъ жел. дорожной службы и даютъ администраціи возможность увольнять служащихъ съ пенсіей, независимо отъ неспособности ихъ къ труду и излишества, 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 администрацію кассъ. Въ тоже время пенсіонныя кассы являются самостоятельными субъектами права, пріобрѣтающими права и входящими въ обязательства отъ собственнаго имени.

Операціи 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 полученіе ренты—пенсіонныя кассы жел. дорогъ обѣщаютъ выдачу пенсій независимо отъ возраста поступленія участниковъ на службу, въ зависимости лишь отъ числа лѣтъ службы и отъ жалованья или заработной платы, которую участникъ получалъ 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 соотвѣтствующихъ взносовъ участниковъ спеціально по этому предмету.

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

Недостатки существующихъ пенсіонныхъ кассъ обратили на себя серьезное вниманіе спеціалистовъ лишь въ 60 десятыхъ 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 пришли 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 основаніяхъ организованы уже нынѣ многія пенсіонныя кассы, такъ напр. на *французскихъ Западной* и *Сѣверной* дорогахъ. Размѣры пенсіи зависятъ отъ размѣра взносовъ и различны въ зависимости отъ того переходитъ ли капиталъ къ наслѣдникамъ или нѣтъ (capital reservé ou aliené). Нѣчто подобное существуетъ на *Орлеанской* дорогѣ. Этотъ же самый принципъ положенъ въ основаніе организаціи *русскихъ* пенсіонныхъ кассъ.

Жоржъ де-Лавелэ, въ докладѣ представленномъ имъ IV сессіи 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 заключаетъ въ себѣ* такимъ образомъ, *обязательство уплачивать, что бы*

*ни случилось, обыщанную пожизненную ренту, а отсюда 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 полученныя услуги, то по мнѣнію докладчика нѣтъ никакой надобности, чтобы существовало опредѣленное соотношеніе между размѣромъ пенсіи и суммами, внесенными служащими въ кассу за время ихъ службы.*

Однимъ словомъ *организація пенсіонныхъ кассъ не имѣетъ ничего общаго съ комбинаціями страховыхъ обществъ и сберегательныхъ кассъ.* Опредѣленныя, такимъ образомъ, пенсіонныя кассы суть учрежденія прямого *патроната.*

Г. Олэнъ (Olin), излагая соображенія отсутствующаго г. Де-Лавелэ, указалъ, 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 наслѣдникамъ капиталъ

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

*эксплоатаціи*. Это заявленіе подтверждалось г г. Карлье (Carlier) и Ноблмэромъ (Noblemaire). Г. Гверейра (Guaraeira) желалъ бы отдѣленія пенсіонныхъ кассъ, отъ вспомогательныхъ кассъ, признавая участіе въ первыхъ обязательнымъ, а во вторыхъ—факультативнымъ. К. П. Рудницкій находилъ, что вопросъ объ отвѣтственности администраціи входитъ въ область гражданскаго 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 накопляются капиталы, необходимые для выполненія принятыхъ обязательствъ,

2. Или путемъ различныхъ комбинацій страхованія, въ которомъ участвуютъ сторонніе 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 изученій.

Наконецъ, Конгрессъ выражаетъ пожеланіе, чтобы управленіями дорогъ были собраны къ слѣдующей сессіи статистическія данныя, касающіяся движенія служащихъ (прибыли, убыли, 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 гигіены и дешевизны, однако не рекомендуетъ системы покупки 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 перемѣщенія агентовъ по мѣрѣ надобности».

*Примѣчаніе.* Довольно тѣсную связь съ этимъ вопросомъ имѣетъ идея Н. С. Островскаго утилизировать пенсіонный капиталъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ на постройку зданій съ квартирами и отдавать послѣднія служащимъ и рабочимъ по такой цѣнѣ, чтобы затраченный капиталъ принесъ чистаго дохода 5%, прибавивъ къ этому извѣстный процентъ на ремонтъ и погашеніе капитала. См. Записку А. А. Радцига «Улучшеніе быта желѣзнодорожныхъ служащихъ и рабочихъ безъ расходовъ со стороны казны» (1898 г.) падшую крайне одностороннюю оцѣнку въ одномъ періодическомъ изданіи, поставившемъ себѣ цѣлью выясненіе 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 разсчитывать, по возможности, больше на самихъ себя, возбуждая, въ собственныхъ ихъ интересахъ, ихъ личную иниціативу».

IV. Потребительныя товарищества. Резолюція Конгресса по вопросу XXI—III сессіи т. III: «Собраніе полагаетъ, что въ интересахъ обществъ 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 цѣли предусмотрительности: сберегательныя и пенсіонныя кассы, страхованіе жизни и пр.

Конгрессъ допускаетъ, что въ тѣхъ случаяхъ, когда индивидуальная иниціатива 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 *Лемерсье*, 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 реализируютъ 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 соціальнаго прогресса магазины и потребительныя товарищества, которыя распредѣляютъ ежегодную прибыль деньгами, должны пользоваться преимущественнымъ покровительствомъ, гдѣ это только возможно, такъ какъ они способствуютъ распространенію и развитію идей бережливости.

3. Всѣ мѣры, принятыя нынѣ администраціями желѣзныхъ дорогъ въ видахъ поощренія образованія и дѣйствія магазиновъ и потребительныхъ товариществъ, вполнѣ законны 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 учрежденій, 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 Roll, служатъ какъ для подготовки кандидатовъ до поступленія ихъ на службу, такъ и для дальнѣйшаго развитія этихъ лицъ, послѣ поступленія на службу.

Постоянный ростъ желѣзнодорожнаго дѣла обусловливаетъ собою все большую и большую строгость предъявляемыхъ къ желѣзнодорожнымъ служащимъ требованій, которыя могутъ быть удовлетворяемы полностью лишь путемъ спеціальной научной подготовки. Само собою разумѣется, что и путемъ эмпирическаго изученія дѣла, на практикѣ, могутъ быть достигнуты прекрасные результаты. Тѣмъ не менѣе достовѣрно, что пріобрѣтаемыя этимъ путемъ познанія недостаточны, въ особенности для занятія высшихъ должностей, и что полное усвоеніе задачъ желѣзнодорожнаго дѣла, безъ соотвѣтствующихъ теоретическихъ свѣдѣній, немыслимо.

Сознаніе это по отношенію къ желѣзнодорожной *техникѣ* вызывало 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 сооруженія, такъ и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, по той причинѣ что сумма требуемыхъ свѣдѣній, по господствующему до сихъ поръ мнѣнію, исчерпывается *физико-математическими науками.* Тѣмъ большимъ пробѣломъ должно быть признано отсутствіе соотвѣтствующихъ научныхъ свѣдѣній и данныхъ по *административной* части желѣзнодорожнаго дѣла, обнимающей собою *хозяйственные, юридическіе* и *политическіе* элементы соотвѣтствующихъ доктринъ. Сюда относится желѣзнодорожная *экономія* и *политика*; желѣзнодорожная *географія, исторія* и *статистика, тарифовѣдѣніе, 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 спеціалистовъ, направленныя къ систематическому и методическому разрѣшенію соотвѣтствующихъ 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 желѣзнодорожнаго дѣла*. Особенности организаціи желѣзнодорожныхъ академій и курсовъ зависятъ, конечно, главнымъ образомъ, отъ того, для какого рода слушателей они предпазначаются (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 академіи и курсовъ, то онъ опредѣляется по меньшей мѣрѣ аттестатомъ зрѣлости какъ и для слушателей лекцій въ университетахъ. Также внѣ сомнѣнія, что для полнаго усвоенія программы соотвѣтствующихъ 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 называемые Instructionsstunden, для среднихъ и низшихъ служащихъ въ *Австріи* и *Пруссіи*, цѣль которыхъ заключается въ періодическомъ словесномъ разъясненіи соотвѣтствующимъ 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, эксплоатаціи и администраціи жел. дорогъ, въ Берлинѣ, Бреславлѣ, Боннѣ, Кельнѣ, Эльберфельдѣ; подобныя лекціи читаются также въ Вѣнѣ въ училищахъ для желѣзнодорожныхъ служащихъ».

Желѣзнодорожные курсы, для *среднихъ* и *низшихъ* служащихъ, существуютъ также на нѣкоторыхъ *русскихъ* жел. дорогахъ, напр. на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ, Рязанско-Уральской, Полѣсскихъ и быть можетъ другихъ; свѣдѣнія объ устройствѣ такихъ курсовъ, ихъ программы и достигнутые ими результаты, къ сожалѣнію, крайне рѣдко проникаютъ 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, Виртемберіи, Америкѣ, Франціи, Англіи* и *Италіи*.

Въ №№ 4 и 11 за апрѣль и ноябрь 1887 г. Bulletin du congrés заключаются въ высшей степени интересныя соображенія по вопросу объ общемъ и профессіональномъ 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 многочисленныя детали, относящіяся къ этому предмету; наконецъ, III. *низшій классъ* выполняетъ механическій и ручной трудъ. Первый классъ представляетъ собою мыслителей и людей опыта, организаторовъ и управляющихъ, второй классъ надсмотрщиковъ, контролеровъ и искусныхъ ремесленниковъ, наконецъ, третій классъ обыкновенныхъ (неквалифицированныхъ) рабочихъ.

Въ связи съ такой спеціализаціею функцій органовъ желѣзнодорожной службы необходимо установить нижеслѣдующія положенія:

1. Слѣдуетъ точно отдѣлить высшій классъ агентовъ отъ средняго и нисшаго и имѣть для каждаго изъ этихъ классовъ систему подготовки, опредѣленную и самостоятельную.

2. Для *высшаго* класса, изъ котораго должны выбираться директора, спеціалисты и начальники службъ, необходимо образовать при существующихъ университетахъ особые желѣзнодорожные факультеты и добавлять общіе курсы желѣзнодорожнаго 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, изъ которыхъ многіе должны занять впослѣдствіи посты, облеченные довѣріемъ, должны бы, по окончаніи общихъ (нормальныхъ) училищъ получать краткое спеціальное обученіе, соотвѣтствующее роду службы, на которую они поступаютъ. Это спеціальное образованіе съ наибольшимъ успѣхомъ можетъ быть дано въ профессіональныхъ школахъ, устроенныхъ преимущественно въ крупныхъ желѣзнодорожныхъ центрахъ. Программы этихъ школъ должны обнимать собою годовой нормальный курсъ, организованный соотвѣтственно каждому роду службы. Кромѣ 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 желѣзнодорожныхъ курсовъ, которые, впрочемъ, едва ли могутъ вдаваться въ детали отдѣльныхъ отраслей желѣзнодорожной службы.

Самая главная задача этихъ учебныхъ заведеній заключается въ томъ, чтобы возбуждать профессіональный 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 спеціальныхъ школъ при управленіяхъ жел. дорогъ и*

*учебныхъ мастерскихъ*, за исключеніемъ тѣхъ случаевъ, когда профессіональное обученіе молодыхъ людей обезпечено инымъ путемъ.

Наконецъ, вопросъ о профессіональномъ образованіи желѣзнодорожныхъ служащихъ составляетъ также предметъ вопроса XXXIV программы предстоящей VI сессіи международнаго желѣзнодорожнаго 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 желѣзнодорожныхъ должностей.* Желѣзнодорожныя управленія заинтересованы въ томъ, чтобы подборъ ихъ служащихъ производился не только среди кандидатовъ настолько молодыхъ, сколько позволяетъ подлежащая занятію должность, каковые 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 профессіональнаго образованія, соотвѣтствующихъ предлагаемой должности, каковое образованіе должно быть спеціально расширено для агентовъ, надзирающихъ или руководящихъ мѣстною службою, причемъ общее образованіе можетъ быть удостовѣрено экзаменомъ (при отсутствіи свидѣтельствъ), а профессіональное, главнымъ образомъ, посредствомъ прослуженія въ соотвѣтствующихъ должностяхъ (стажъ). *II. Профессіональная подготовка лицъ, состоящихъ на службѣ. Средства для повѣрки этой подготовки. Повышеніе по службѣ.* Желѣзнодорожныя управленія заинтересованы въ непрерывности процесса профессіональнаго образованія служащихъ, которое должно быть пріобрѣтено прохожденіемъ желѣзнодорожной службы; удостовѣреніе въ успѣхахъ профессіональной подготовки для агентовъ, надзирающихъ за службою, должно быть установлено путемъ бесѣдъ (конференціи) съ ихъ непосредственнымъ начальствомъ, а для служащихъ въ должностяхъ, соприкасающихся съ безопасностью движенія, путемъ частныхъ разспросовъ. Повышеніе въ должностяхъ, которое составляетъ санкцію достигнутыхъ успѣховъ,

должно производиться по *выбору* (конкуренція) и по *старшинству*, причемъ выборъ долженъ получать преобладающее значеніе для высшихъ должностей; что касается повышенія низшихъ служащихъ, то таковое производится лучше всего посредствомъ особыхъ списковъ (въ которыхъ старшинство — при отсутствіи неблагопріятныхъ отмѣтокъ — играетъ первенствующую роль). *III. Образовательный цензъ служащихъ и рабочихъ.* Начальныя и профессіональныя *школы.* Мѣропріятія, имѣющія цѣлью обезпечить начальное и среднее образованіе дѣтей служащихъ, *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 оказать благотворное вліяніе на подборъ служащихъ. Въ то же время правильная организація обученія рабочихъ, въ особо устроенныхъ учебныхъ мастерскихъ, должна содѣйствовать профессіональной подготовкѣ служащихъ, утилизація которыхъ желательна въ должностяхъ, требующихъ спеціальныхъ 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 нѣкоторыми фактическими его указаніями. Всѣ означенные труды содержатъ въ себѣ подробное описаніе означенныхъ профессіональныхъ школъ, изъ которыхъ многія могли бы служить готовыми образцами для русской желѣзнодорожной сѣти.

Заключеніе. Принятая на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ организація *пенсіонныхъ, сберегательныхъ* и *страховыхъ кассъ* представляется, повидимому, раціональною, каковымъ выводомъ, конечно, не предрѣшается 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, *трудами 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 попеченіямъ о благосостояніи служащихъ, въ докладѣ, представленномъ первому совѣщательному съѣзду русскихъ желѣзнодорожныхъ врачей, говоритъ по этому поводу слѣдующее:

*Казенная пенсіонная касса жел. дор. служащихъ*, для лицъ, которыя сдѣлались ея участниками со дня основанія и прослужатъ на казенныхъ жел. дор. 20—25 лѣтъ, явится большимъ благодѣяніемъ, такъ какъ пенсія ихъ увеличится какъ на счетъ ихъ личныхъ взносовъ, такъ и нарастанія 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 казенныя приплаты, 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. дорогъ, а именно наступленіе шестидесятилѣтняго возраста; лишеніе съ этого возраста служащаго права быть участникомъ кассы, несмотря на продолженіе службы (п. 24) является препятствіемъ для старыхъ служащихъ къ увеличенію суммъ на личномъ счету его. *Такимъ образомъ, ни выдача единовременныхъ пособій при увольненіи отъ службы вслѣдствіе старости и утраты трудоспособности, ни пенсіи 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. дорогъ въ силу закона 3 мая 1899 г. является въ настоящее время прочнымъ и вѣрнымъ страховымъ учрежденіемъ, разсчеты котораго произведены тщательно съ точнымъ соблюденіемъ тѣхъ правилъ осторожности, которыя предписываются указаніями опыта страховаго дѣла. Обратившись къ жел. дор. страховому учрежденію предоставляется возможнымъ жел. дор. служащимъ «матеріально обезпечить свое будущее или будущее ихъ семействъ». Благодаря большой дешевизнѣ тарифа пенсіонной кассы

(на 10—15% въ среднемъ), большимъ удобствамъ по внесенію страховыхъ премій и нѣкоторыхъ льготъ по полиснымъ условіямъ, страхованіе въ пенсіонной кассѣ жел. дор. служащихъ представляетъ для послѣднихъ большія преимущества, которыя впрочемъ, выпадаютъ преимущественно на долю молодыхъ, платящихъ страховыя преміи по сравнительно низкимъ тарифамъ.

Хотя тарифы страхованія жизни взяты пенсіонной кассой жел. дор. служащихъ наименьшіе, какіе только можетъ вынести страховое учрежденіе безъ ущерба для дѣла, но и при такихъ пониженныхъ тарифахъ, страхованіе капиталовъ для старыхъ служащихъ *представляется весьма затруднительнымъ, такъ какъ слишкомъ значительно повышаются тарифы съ увеличеніемъ возраста.* Но, въ виду того, что для старыхъ служащихъ, отдавшихъ желѣзнодорожной дѣятельности десятки лѣтъ, а бывшихъ участниками пенсіонныхъ кассъ, благодаря недавнему учрежденію ихъ, лишь не долгое время, *страхованіе является единственнымъ средствомъ для обезпеченія судьбы какъ ихъ самихъ, такъ и ихъ семействъ,* приходится и должно прибѣгать къ этой мѣрѣ, хотя бы путемъ сильныхъ ежегодныхъ сокращеній хозяйственнаго бюджета.

Здѣсь невольно возникаетъ вопросъ, кто именно виновенъ въ несвоевременномъ учрежденіи пенсіонныхъ и вспомогательныхъ кассъ—хозяева или служащіе? Отвѣтъ слишкомъ ясенъ чтобы требовать формулировки. Въ виду такого положенія вещей по волительно думать, что будутъ приняты какія либо исключительныя мѣры къ обезпеченію лицъ—старослужащихъ, число которыхъ, какъ показываетъ статистика, къ тому же невелико. *Самымъ естественнымъ выходомъ явился бы взносъ хозяевами дорогъ, причитающихся съ нихъ взносовъ по пенсіоннымъ и вспомогательнымъ кассамъ, за все прослуженное время, лицами состоящими нынѣ на службѣ этихъ дорогъ.*

*Потребительныя Товарищества* на русскихъ желѣзн. дорогахъ, на сколько извѣстно, не избѣгли полностью недостатковъ, свойственныхъ подобнымъ же товариществамъ не исключительно желѣзнодорожнымъ, главнымъ образомъ вслѣдствіе пассивнаго отношенія къ дѣйствіямъ ихъ распорядительныхъ органовъ, большинства членовъ этихъ товариществъ, составленныхъ изъ нисшихъ 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., организація этихъ товариществъ вызываетъ необходимость слѣдующихъ поправокъ:

Общества потребителей вызваны къ жизни противными нормальной коммерческой дѣятельности принципами, примѣняемыми 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 отношеніи своихъ членовъ, поэтому всѣ члены должны быть равноправны и состоять исключительно изъ потребителей.

Каждое лицо, пожелавшее участвовать въ обществѣ, должно внести впередъ сумму, необходимую для покупки на его долю продуктовъ, тогда явится возможность изгнать изъ практики обществъ потребительный кредитъ, какъ при покупкѣ, такъ и при отпускѣ продуктовъ.

Прибыли изъ отпуска продуктовъ желательны, но при распредѣленіи ихъ не принимается во вниманіе взносъ въ оборотный капиталъ и распредѣленіе производится исключительно только пропорціонально суммѣ забранныхъ членами продуктовъ.

Прибыль не выдается на руки членамъ, но вносится на ихъ счетъ въ ссудо-сберегательное товарищество. Поэтому каждый участникъ потребительнаго общества долженъ быть обязательно участникомъ ссудо-сберегательнаго товарищества, но участники послѣднихъ могутъ не состоять участниками потребительнаго общества.

Ссудо-сберегательныя товарищества снабжаютъ средствами лицъ, желающихъ участвовать въ обществахъ потребителей.

Ссуда должна носить временный характеръ и въ этомъ заключается ея отличіе отъ потребительнаго кредита.

На привлеченіе взносовъ въ ссудо-сберегательныя товарищества за незначительный % больше шансовъ, чѣмъ въ обществѣ потребителей, напр. при нормальномъ уставѣ, ограничившимъ выдачу на паи не болѣе 6%, если принять во вниманіе рискъ отъ торговыхъ операцій.

Для успѣховъ обществъ технически-коммерческія функціи должны быть ввѣрены обязательно наемнымъ спеціалистамъ коммерсантамъ.

Учрежденіе обществъ потребителей возможно только въ тѣсно сплоченной, службою или другого рода занятіемъ, средѣ.

Учрежденіе обществъ потребителей въ торговыхъ центрахъ желательно исключительно въ совершенной формѣ и при наличіи всѣхъ данныхъ для успѣха, въ мѣстахъ же удаленныхъ отъ крупныхъ рынковъ, даже съ нѣкоторыми уклоненіями отъ совершенства, въ виду громадныхъ удобствъ доставляемыхъ потребителямъ.

*Учебныя заведенія.* Профессіональное образованіе желѣзнодорожныхъ служащихъ въ Россіи, *исключительно техни-*

*ческое* (въ отличіе отъ административнаго) и предрѣшается существующими типами учебныхъ заведеній высшихъ, среднихъ и низшихъ.

*Высшими* техническими учебными заведеніями, отвѣчающими въ той или другой степени потребностямъ желѣзнодорожной техники какъ сказано выше, являются Институтъ Инженеровъ 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 заведенія, подготовляющія инженеровъ. Всѣ эти учебныя заведенія обезпечиваютъ полностью существующій спросъ на кандидатовъ для занятія высшихъ техническихъ должностей по желѣзнодорожной части.

*Среднія* техническія учебныя заведенія, 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 гимназіи, реальнаго училища или иного средне-учебнаго заведенія и представившія удостовѣреніе отъ инженера, что они не менѣе 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 обезпечены только тогда, когда будетъ открыто соотвѣтствующее специальное учебное заведеніе. (Очеркъ сѣти русс. ж. дорогъ томъ II отдѣлъ IV, глава I и III).

*Низшія* техническія учебныя заведенія 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 матеріальномъ 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 соотвѣтствующей спеціальной литературы на русскомъ языкѣ.

Въ виду всего вышеизложеннаго, по нашему мнѣнію, существенно необходимо расширеніе программы курса желѣзнодорожной эксплоатаціи при существующихъ у насъ университетахъ и высшихъ техническихъ учебныхъ заведеніяхъ а также организація профессіональныхъ училищъ средняго и низшаго типа, быть можетъ съ преобразованіемъ существующихъ у насъ желѣзнодорожныхъ техническихъ училищъ, главнымъ образомъ въ виду потребностей службы эксплоатаціи и, наконецъ, подготовка лицъ, уже занимающихъ административныя должности, путемъ систематическаго (подъ руководствомъ и наблю-

деніемъ 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 таковыхъ безъ прекращенія производства имъ содержанія или уменьшенія таковаго. 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 съѣзды* по техническимъ и прочимъ службамъ, при надлежащемъ руководительствѣ 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 больнымъ 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—каковые 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 статики служащихъ, ослабленной свойствами

исполняемыхъ ими *стратегическихъ* и *тактическихъ* задачъ (по принятой нами аналогіи желѣзнодорожнаго дѣла съ военнымъ) при осложненіи патологическаго процесса—моментами опасности и отсутствіемъ должнаго попеченія о личности и службѣ желѣзнодорожныхъ служащихъ.

Выясняя причину указанной *неустойчивости* желѣзнодорожной корпораціи, мы допустили слѣдующія два объясненія: 1) *недостаточную спеціализацію ремесла* внѣшнимъ признакомъ которой служитъ отсутствіе конкретныхъ требованій, опредѣляющихъ цензъ и квалификацію, требуемые отъ лицъ, поступающихъ на желѣзнодорожную службу или перемѣщаемыхъ на ту или другую должность и 2) *малую привлекательность службы*, зависящую отъ ряда моральныхъ и матеріальныхъ 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 отвѣтственности. Къ вторымъ мы отнесли размѣръ получаемаго содержанія, 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 корпораціи желѣзнодорожныхъ служащихъ вызвалъ въ свою очередь постановку *прогностики*, которая приводитъ непосредственно къ слѣдующей дилеммѣ: или существующее положеніе желѣзнодорожныхъ служащихъ нормально и въ такомъ случаѣ постепенное и окончательное распаденіе пораженнаго организма, или по меньшей мѣрѣ, все бо́льшее и бо́льшее пониженіе его жизнеспособности, очевидно и неизбѣжно, или же положеніе это ненормально, и въ такомъ случаѣ требуетъ немедленнаго врачеванія больного организма, что въ свою очередь приводитъ насъ къ *терапіи*, т. е. къ изысканію и опредѣленію соотвѣтствующаго метода лѣченія. Считая правильнымъ только второе допущеніе, мы перешли къ необходимому изслѣдованію, останавливаясь прежде всего на наиболѣе существенныхъ, общихъ соображеніяхъ, касающихся

организаціи желѣзнодорожныхъ управленій. Въ этой части изслѣдованія мы указали на необходимость должнаго разграниченія сферъ распорядительной и контрольной, необходимость возстановленія равновѣсія въ составѣ распорядительнаго управленія, между частями техническою 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 немыслима при архаическомъ строѣ нѣкоторыхъ сторонъ нашей желѣзнодорожной администраціи. Переходя затѣмъ къ вопросамъ, касающимся организаціи личнаго состава, мы произвели параллельный обзоръ современнаго положенія этого вопроса въ Россіи и заграницей, 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 необходимость 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 желѣзнодорожной 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 другого однороднаго проекта, не уступающаго по своимъ достоинствамъ проекту Юго-Западныхъ жел. дорогъ.*

*Подчеркивая прежде всего важность принципа неприкосновенности благопріобрѣтенныхъ 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 облеченія всѣхъ прочихъ лицъ, занимающихъ техническія (въ смыслѣ § 8 правилъ технической эксплоатаціи) должности, правами желѣзнодорожной полиціи, какъ это проектировалось еще коммиссіею графа Баранова. Обращаясь къ вопросамъ *ценза и квалификаціи* мы настаивали на разграниченіи техническаго элемента отъ юридическаго, на необходимости установленія общаго и спеціальнаго 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 смѣщенія и увольненія служащихъ въ видѣ дисциплинарной мѣры, и на необходимости ограниченія случаевъ увольненія служащихъ по административнымъ соображеніямъ —путемъ строгой регламентаціи сихъ случаевъ. Переходя къ *обязанностямъ служащихъ* мы указали на необходимость кодификаціи ихъ общихъ и особыхъ обязанностей по примѣру того какъ это сдѣлано въ правилахъ технической эксплоатаціи, въ отношеніи должностей техническихъ, при возможномъ объединеніи соотвѣтвѣтствующихъ правилъ, на сколько это возможно безъ ущерба индивидуализаціи отдѣльныхъ дорогъ. Останавливались съ особою подробностью на вопросѣ объ *отвѣтственности служащихъ* мы подчеркивали важное значеніе устраненія тѣхъ процессуальныхъ дефектовъ жел.-дорожнаго дисциплинарнаго производства, къ устраненію которыхъ направленъ 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 *пріобрѣтаемыхъ 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 сопряженные съ нимъ издержки*. Приведенныя нами въ этомъ отдѣлѣ соображенія сводятся съ одной стороны къ признанію недостаточности существующаго размѣра вознагражденія многихъ низшихъ 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 подвижного 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 эксплоатаціи,

служать въ значительной степени податныя силы населенія, дальнѣйшее напряженіе которыхъ справедливо лишь въ отношеніе расходовъ, вполнѣ производительныхъ, каковыми нельзя признавать содержаніе личнаго состава въ такомъ численномъ составѣ который, по опыту лучшихъ иностранныхъ дорогъ, не соотвѣтствуетъ 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 спеціализаціею 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 понимаемъ 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 (кромѣ единичныхъ усилій отдѣльныхъ изслѣдователей) у насъ сдѣлано не особенно много. Сюда относится прежде всего раздѣленіе бюджетныхъ кредитовъ на независящіе и на зависящіе отъ движенія при чемъ, для нѣкоторыхъ изъ кредитовъ послѣдней категоріи, установлены соотвѣтствующіе 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 спеціальной стати-

стики, пріуроченной 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 рессурсовъ 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 *ссуды*, на *награды*, на *отпускъ* съ сохраненіемъ содержанія. на *безплатный проѣздъ* и *провозъ имущества*, на *врачебную помощь*. на полученіе *топлива*, на льготное пользованіе *продуктами изъ жел.-дорожныхъ буфетовъ* и права на *ограниченіе 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 находится 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 пенсіонныхъ 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 учрежденіямъ 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, причемъ 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 иниціатора 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 администраціи дорогъ подобрать вполнѣ 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 извѣстную, 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 нерѣдко схематическимъ разрѣшеніемъ многихъ вопросовъ, и въ особенности хозяйственныхъ—передъ которымъ стушевываются 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, пріобрѣтенныхъ 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 неизбѣжно 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 эксплоатаціи 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 Управленіе 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 разновременно и по разнымъ причинамъ изданныхъ Министерствомъ Пути 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 дѣйствующихъ 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 таковыя мотивировать надлежащимъ порядкомъ.

*Настоящее изслѣдованіе представляетъ собою попытку такой мотивировки и, слѣдовательно имѣетъ, въ извѣстномъ смыслѣ, значеніе болѣе подробной пояснительной записки къ проекту, составленной однако авторомъ исключительно по личной его иниціативѣ.*

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 нерѣдко 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 *мириться со всѣми послѣдствіями дѣйствующаго режима*. Возможно ли подобное отношеніе къ казенному желѣзнодорожному хозяйству съ одной, и возможенъ ли самый фактъ эксплоатаціи рельсовой колеи при подобныхъ условіяхъ, съ другой стороны, объ этомъ отчасти говорятъ данныя и выводы, отнесенные нами къ области желѣзнодорожной *патологіи*, каковые 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 отвѣтственности, въ случаяхъ смерти и увѣчія людей и животныхъ, поврежденія, порчи и утраты грузовъ при эксплоатаціи рельсовыхъ путей и наконецъ статистикой смертности и заболѣваемости жел.-дорожныхъ служащихъ и рабочихъ.

*И. Рихтеръ.*

*Приложеніе.*

# Проектъ дисциплинарнаго устава для служащихъ на Юго-Западныхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

## I отдѣлъ.

Объемъ дѣйствія дисциплинарнаго устава и общія опредѣленія служебныхъ проступковъ и налагаемыхъ за нихъ наказаній. § 1. Дѣйствію 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 стольку, по скольку они не противорѣчатъ дисциплинарнымъ правиламъ общихъ россійскихъ законовъ. § 2. Указаннымъ въ настоящемъ уставѣ взысканіямъ, налагаемымъ въ административномъ порядкѣ (Полож. о службѣ на Юго-Западн. ж. д. § 47), подлежатъ желѣзнодорожные служащіе 1) за служебные проступки, т. е. за дѣянія или упущенія, составляющія нарушеніе какъ общихъ служебныхъ обязанностей, такъ и обязанностей по занимаемой служащими должности и 2) за внѣслужебное 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 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. § 5. Замѣчаніе можетъ быть сдѣлано только устно, выговоръ можетъ быть данъ только въ письменной формѣ. § 6. Дисциплинарными взысканіями называются наказанія, налагаемыя на служащихъ за болѣе серьезныя упущенія по службѣ и соеди-

ненныя 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) единовременные денежные штрафы, в) временное пониженіе содержанія, г) смѣщеніе съ высшей должности на низшую, д) увольненіе отъ службы безъ прошенія и е) увольненіе отъ службы съ особымъ донесеніемъ Управленію жел. дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія, для опубликованія (Положеніе о службѣ § 49). § 7. Единовременные денежные штрафы назначаются не свыше 25% мѣсячнаго содержанія, причемъ общая сумма годовыхъ вычетовъ въ видѣ штрафа не можетъ превышать 10% годового содержанія. *Примѣчаніе.* При вычисленіи указаннаго въ § 7 процента для служащихъ, получающихъ вознагражденіе по мѣсячному разсчету, берется все окладное содержаніе, а для поденно-рабочихъ и мастеровыхъ—поденная плата, взятая 24 раза. § 8. Временное пониженіе содержанія не должно превышать 25% мѣсячнаго оклада. § 9. Дисциплинарное перемѣщеніе по службѣ состоитъ въ перемѣщеніи 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 путеваго пособія. § 10. Увольненіе отъ службы можетъ быть соединено съ запрещеніемъ вновь поступать на службу на дорогахъ на опредѣленный срокъ или навсегда. *Примѣчаніе.* Всѣ вообще лица, уволенныя отъ службы за какіе бы то ни было проступки, могутъ быть вновь опредѣлены на службу лишь съ особаго каждый разъ разрѣшенія Начальника дорогъ.

## II отдѣлъ.

Правила наложенія взысканій за служебныя проступки. § 11. Выборъ того или иного допускаемаго дисциплинарнымъ уставомъ взысканія зависитъ въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ отъ усмотрѣнія дисциплинарной единоличной или коллегіальной власти, въ предѣлахъ ихъ компетенціи, причемъ должны быть принимаемы въ разсчетъ обстоятельства, уменьшающія или увеличивающія вину совершившаго служебный проступокъ. *Примѣчаніе.* Дисциплинарныя взысканія за проступки машинистовъ и ихъ помощниковъ налагаются на основаніи спеціальныхъ нормъ взысканій. § 12. Обстоятельствами, уменьшающими вину совершившаго служебный 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 уменьшающихъ 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 Наиболѣе строгой отвѣтственности подлежатъ проступки противъ правильности и безопасности движенія, хотя бы они и не сопровождались несчастными случаями. § 16. За одну и ту же вину не можетъ быть назначено нѣсколько взысканій. § 17. При совокупности проступковъ наказаніе назначается за болѣе важный, при томъ совокупность считается обстоятельствомъ, усиливающимъ вину § 18. Если служащій совершитъ нѣсколько проступковъ, такъ что наказаніе за предыдущій, вслѣдствіе неполученія донесенія, еще не наложено, когда совершенъ уже послѣдующій проступокъ, то въ такомъ случаѣ, по усмотрѣнію лица и присутствія, рѣшающаго вопросъ о наказаніи, взысканіе можетъ быть наложено за совокупность этихъ проступковъ, считая по самому важному изъ нихъ, но въ усиленномъ размѣрѣ. § 19. Служащій, учинившій проступокъ по службѣ послѣ объявленія ему рѣшенія дисциплинарнаго присутствія или постановленія начальства о наложеніи на него взысканія, но до приведенія его въ исполненіе, подлежитъ отвѣтственности на общихъ основаніяхъ, а не за совокупность проступковъ. § 20 При совершеніи нѣсколькихъ проступковъ, 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 установленные въ уставѣ предѣлы, то вмѣсто денежнаго штрафа можетъ быть назначено или смѣщеніе на низшую должность, или временное пониженіе содержанія. § 21. Учинившій служебный проступокъ въ теченіе одного года послѣ понесеннаго имъ дисциплинарнаго взысканія болѣе строгаго, чѣмъ замѣчаніе, или послѣ отбытія наказанія, наложеннаго общими судебными учрежденіями за преступное дѣяніе по службѣ, можетъ быть подвергнутъ вмѣсто выговора или замѣчанія---денежному штрафу, вмѣсто денежнаго штрафа—смѣщенію на низшую должность, а вмѣсто послѣдняго наказанія—увольненію отъ должности. § 22. Если служащій совершаетъ такіе служебные проступки, которые не влекутъ большой отвѣтственности, но повторяются имъ многократно или постоянно (напр. бездѣйствіе по службѣ, бездѣйствіе власти и т. п.), то вмѣсто предупредительныхъ взысканій, если будетъ признано, что такое многократное учиненіе проступковъ свидѣтельствуетъ о несоотвѣт-

ствіи 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 наложенномъ на служащаго взысканіи, должны быть указаны обстоятельства, повлекшія къ такому взысканію. § 24. Устныя замѣчанія или выговоры не должны быть дѣлаемы въ присутствіи другихъ служащихъ или посторонней публики. § 25. Назначенныя единоличною 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.

## III отдѣлъ.

Дисциплинарныя власти и ихъ компетенція. § 29. Предупредительныя и дисциплинарныя, въ тѣсномъ смыслѣ, взысканія могутъ быть налагаемы на служащихъ: а) единоличною властью ихъ начальниковъ и б) дисциплинарной коллегіальной властью. § 30. Служащіе по отношенію къ налагаемымъ на нихъ наказаніямъ раздѣляются на слѣдующія категоріи: 1) лица, состоящія на государственной службѣ, 2) лица, не состоящія на государственной службѣ, но назначеніе которыхъ на должность не зависитъ отъ начальника дорогъ и которыя перечислены въ § 15 положенія о службѣ на Юго-Западныхъ жел. дорогахъ, и 3) лица, не состоящія 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 должностного лица, увольненіе котораго начальнику дорогъ не предоставлено, начальникъ дорогъ имѣетъ право временно устранить его отъ должности съ немедленнымъ донесеніемъ о семъ 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 служитъ 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 высшему. § 38. Высшій начальникъ не въ правѣ отмѣнять 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 увеличить или 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. | Объемъ дисциплинарной власти. |
|---|---|
| I. Начальникъ дорогъ. | Смѣщеніе на низшую должность, временное пониженіе окладнаго содержанія до 25% мѣсячного оклада, единовремен- |

| | |
|---|---|
| | ный штрафъ на сумму до25 % мѣсячнаго оклада |
| II. Начальники службъ и отдѣльныхъ частей Управленія (пути, тяги, движенія, коммерческой, матеріальной, и врачебной, главный бухгалтеръ, завѣдывающій пенсіонной кассой, юрисконсультъ, завѣдывающій отдѣл. происшествій и училищнымъ, правитель канцеляріи. | Временное пониженіе окладного содержанія на сумму до 15% мѣсячнаго содержанія. Единовременный штрафъ до 15%. Выговоръ Письменное замѣчаніе. |
| III Начальники отдѣленій службы пути, движенія, контролеры телеграфа, участковые врачи, начальники участковъ тяги и начальники мастерскихъ. | Единовременный штрафъ до 10% мѣсячнаго содержанія. выговоръ и замѣчаніе. |
| IV. Начальники станцій, участковъ пути, депо и завѣдывающіе складами матеріальной службы. | Единовременный штрафъ до 5% мѣсячнаго оклада, выговоръ, замѣчаніе. Каждый непосредственный начальникъ имѣетъ право дѣлать замѣчанія своимъ подчиненнымъ. |

*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 отдѣлъ.

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 соотвѣтствуетъ 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 присовокупленіемъ 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 находя себя некомпетентнымъ для такого рѣшенія, передаетъ дѣло, съ согласія начальника дорогъ, на рѣшеніе общаго присутствія, какъ дисциплинарнаго суда. § 43. Начальству, отъ котораго зависитъ опредѣленіе провинившагося на должность, предоставляется право вмѣсто передачи дѣла на разсмотрѣніе дисциплинарнаго присутствія, предложить служащему самому подать просьбу объ увольненіи, причемъ, если совершившій проступокъ по службѣ самъ подастъ просьбу объ увольненіи, то противъ него не можетъ быть возбуждаемо дисциплинарное производство. § 44. 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. § 45. Если служащій привлеченъ къ отвѣтственности за преступленія 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 пріостановлено до окончанія уголовнаго суда. § 47. Если за преступленія и проступки, связанные съ исполненіемъ служебныхъ обязанностей и караемые въ порядкѣ уголовной отвѣтственности, уголовный 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 привлекать 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 произвести 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 проступкѣ усматривается участіе агентовъ, принадлежащихъ къ разнымъ службамъ или отдѣльнымъ частямъ, то разслѣдованіе въ менѣе важныхъ случаяхъ производится, по соглашенію 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 коммиссіей, 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 коммиссія, при производствѣ разслѣдованія, по мѣрѣ возможности, собираютъ свѣдѣнія 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, объясненія которыхъ представляются необходимыми. При этомъ должно быть отобрано и объясненіе обвиняемыхъ лицъ. § 54. Сообразуясь съ данными предварительнаго разслѣдованія, начальникъ дороги можетъ или передать дѣло на рѣшеніе общаго присутствія, или пріостановить производствомъ, назначивъ виновному взысканіе въ предѣлахъ своей компетенціи. § 55. Общее присутствіе, въ случаѣ надобности, можетъ пополнять дѣло нужными справками и распорядиться производствомъ предварительнаго разслѣдованія, согласно §§ 52 и 53, распорядиться также, предварительно 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 производства 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 предсѣдателемъ. § 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 дополнительныя къ рѣшенію объясненія. § 64. Рѣшеніе съ полной мотивировкой объявляется наличному 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 пріостанавливаетъ 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, подъ личною своею отвѣтственностью, по своему усмотрѣнію, донеся о семъ 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 единоличною 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 инстанціонномъ порядкѣ состоявшееся рѣшеніе. § 68. Дисциплинарное взысканіе, наложенное на служащаго, не пріостанавливается въ исполненіи подачею обжалованія, доколѣ объ отмѣнѣ взысканія не послѣдуетъ распоряженія.

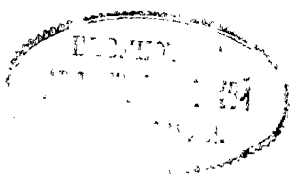
## V ОТДѢЛЪ.

Особые случаи увольненія служащихъ, не подходящіе подъ понятіе дисциплинарнаго

взысканія, 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 служащимъ учинены на службѣ или внѣ ея такіе противунравственные или предосудительные проступки, которые хотя и не связаны съ нарушеніемъ служебныхъ обязанностей, но, будучи несовмѣстимы съ служебнымъ достоинствомъ и, получивъ огласку, лишаютъ совершившаго ихъ необходимыхъ для служащаго довѣрія и уваженія, то разслѣдованіе такихъ дѣлъ, по постановленію начальника дороги, ведется товарищескимъ судомъ, а рѣшеніе по нимъ постановляется начальникомъ дороги или общимъ присутствіемъ *Примѣчаніе I.* Товарищескому суду предоставляется также разборъ случающихся между служащими ссоръ по службѣ *Примѣчаніе 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 дороги. Кромѣ того, одинъ членъ суда назначается начальникомъ дороги Судъ самъ избираетъ изъ своей среды предсѣдателя. § 72 Разсмотрѣнію дѣла въ товарищескомъ судѣ предшествуетъ дознаніе о проступкѣ обвиняемаго производимое судомъ въ полномъ составѣ. § 73 Дознаніе производится посредствомъ словесныхъ разспросовъ и справокъ, причемъ обязательно должно начинаться съ выслушанія объясненій обвиняемаго, и при сознаніи послѣдняго въ взводимыхъ на него обвиненіяхъ дальнѣйшее разслѣдованіе должно прекратиться. Письменныя показанія допускаются, когда спрошенныя лица сами пожелаютъ дать ихъ вмѣсто словесныхъ объясненій или когда встрѣчается необходимость въ разспросѣ лицъ, находящихся въ отсутствіи. Обвиняемый можетъ по желанію представить вмѣсто словесныхъ и письменныя объясненія. § 74. По окончаніи дознанія предсѣдательствующій въ товарищескомъ судѣ дѣлаетъ словесный докладъ начальнику дороги, съ представленіемъ собранныхъ дознаніемъ свѣдѣній § 75. Дѣйствіе товарищескаго суда заключается въ разсмотрѣніи всѣхъ собранныхъ дознаніемъ свѣдѣній и въ выслушаніи оправданій обвиняемаго, причемъ, 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 свойства поступковъ 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 невиновности 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 властью начальника дорогъ. Если же служащій состоитъ на государственной службѣ или его назначеніе на должность не предоставлено начальнику дорогъ, то начальникъ дорогъ дѣлаетъ представленіе въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія, съ объясненіемъ мотивовъ, почему служащій подлежитъ увольненію

---



# ОГЛАВЛЕНІЕ.


стр.

**Вступленіе** . . . . . 1

**Часть I** Патологія . . . . . 5

**Часть II.** Прогностика . . . . . 35

**Часть III.** Терапія . . . . . 39

Отдѣлъ I. Организація управленія . . . . . 41

Отдѣлъ II Организація личнаго состава . . . . . 55

Глава I Общія положенія . . . . . 55

Глава II Классификація служащихъ. . . . . 56

Глава III. Цензъ и квалификація служащихъ . 61

Глава IV Опредѣленіе на службу и увольненіе отъ оной . . . . . 78

Глава V. Обязанности служащихъ . . . . 91

Глава VI. Отвѣтственность служащихъ и порядокъ дисциплинарнаго производства . 99

Глава VII. Права служащихъ. . . . . 116

*Ст. 1.* Право поступленія на государственную службу. . . . . 117

*Ст 2.* Право на повышеніе по службѣ, а равно и права пріобрѣтаемыя служащими 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

стр.

*Ст. 8.* Право на безплатный проѣздъ и провозъ имущества. . . . . 165
*Ст. 9.* Право на врачебную помощь за счетъ казны . . . . . 166
*Ст 10.* Право на льготное полученіе топлива . . . . . 168
*Ст. 11.* Право на льготное пользованіе продуктами изъ станціонныхъ буфетовъ. . . . . 168
*Ст. 12.* Право на огражденіе содержанія отъ судебныхъ запрещеній . . . . . 169
Глава VIII. Вспомогательныя учрежденія . . . 171

**Часть IV.** Заключеніе . . . . . 213

**Приложеніе.** Проектъ дисциплинарнаго устава для служащихъ на Юго-западныхъ каз жел. дор. 225

XI-я серія. ОРГАНЫ АДМИНИСТРАЦІИ.

XII-я серія ЛИЧНЫЙ СОСТАВЪ. Участіе ж. д служащихъ въ прибыли производства (1882 г.).—Рабочее время и отдыхъ на ж. дорогахъ (1893 г.).—Желѣзнодорожная психологія (1895 г.)—Афоризмы къ ж. д. психологіи (1896 г.).—Личный составъ русскихъ ж дорогъ, (патологія, прогностика и терапія (1900 г.).

XIII-я серія. ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАЯ ТЕХНИКА. О перестройкѣ станцій Николаевской ж. дороги (1877 г.)—О пользѣ механическаго контроля правильности движенія поѣздовъ (1878 г.)—Техническая организація желѣзнодорожныхъ станцій (1882 г.)—Что такое ж д. техника? (1890 г.).—Какая система блокировки допущена на русскихъ жел дорогахъ? (1881 г.). Принципы станціонной сигнализаціи (1891 г.)—Условія безопасности на жел. дорогахъ (1891 г.).—Опытъ изложенія правилъ движенія въ 25 параграфахъ (1892 г.)—Пессимизмъ, какъ условіе усовершаемости русскаго ж. д. дѣла (1893 г.)—Немножко философіи (1895 г.)—Желѣзнодорожныя происшествія (1897 г.)—Дополнительныя постановленія къ правиламъ технической эксплоатаціи (1898 г.).—Опытъ изложенія правилъ сигнализаціи въ 25 параграфахъ (1898 г.).—Принципы сигнализаціи (1899 г.).—Техническая эксплоатація (1899 г.).

XIV-я серія. ЭКСПЕДИЦІОННАЯ СЛУЖБА Организація товарнаго движенія на англійскихъ дорогахъ (1[illegible] г.).—По поводу конныхъ маневровъ (1888 г.). По поводу хлѣбной мобилизаціи (1892 г.).—Echange du materiel roulant. Докладъ IV сессіи международнаго ж. дорожнаго конгресса (1892 г.). Moyens d'accelerer les manoeuvres de gare et la manutention des marchandises. Докладъ V-й сессіи международнаго ж. дорожнаго конгресса (1895 г.). О мѣрахъ къ ускоренію перевозки грузовъ заграницею и въ Россіи (1898 г.).

XV-я серія СЧЕТОВОДСТВО, ОТЧЕТНОСТЬ И КОНТРОЛЬ. Основы теоріи смѣтнаго дѣла въ примѣненіи къ ж. дорогамъ (1886 г.).—Изъ области изслѣдованія счетоводства и отчетности русскихъ ж д (1892 г.).—Контрольный надзоръ надъ оборотами эксплоатаціи казенныхъ ж. д. и причины, обусловливающія его стоимость (1893 г.).—Разсчетная контора или лабиринтъ счетовъ? (1893 г.).—Контрольный надзоръ надъ оборотами эксплоатаціи частныхъ дорогъ и условія успѣшнаго его водворенія (1894 г.).—Программа вопросовъ, касающихся организаціи и дѣятельности м. контрольныхъ учрежденій по эксплоатаціи казенныхъ и частныхъ ж. дорогъ (1864 г.).—Заключеніе по перечню свѣдѣній, затребованныхъ Высочайше учрежденной коммиссіей для разработки коренныхъ началъ и правилъ контрольной повѣрки на казенныхъ ж. дорогахъ (1894 г.).—Къ исторіи ж. д. ревизіи въ Россіи (1894 г.).—Конецъ спора (1895 г.).—Наслѣдство И. А. Вышнеградскаго (1895 г.).—Новый опытъ учета сборовъ, производства разсчетовъ и перевѣрки на трехъ казенныхъ дорогахъ (1897 г.). Реформа учетно-разсчетныхъ учрежденій (1897 г.).—Счетоводство и отчетность по сборамъ въ связи съ опытомъ новой постановки этого дѣла на трехъ казенныхъ дорогахъ (1897 г.)—Контрольный надзоръ надъ оборотами сооруженія казенныхъ ж. дорогъ и условія успѣшнаго его водворенія (1897 г.).—Къ вопросу о преобразованіяхъ, въ которыхъ нуждается доходное счетоводство (1900 г.).—Десять лѣтъ ж. дорожной ревизіи (1900 г.).—Contrôle des recettes. Записка по вопросу XXXI программы VI сессіи международнаго ж. дорожнаго конгресса (1900 г.)