

Между порядком и хаосом, или Горожанин по дороге на дачу

*О чем шумите вы, враги чугунок всех?
Зачем проклятья в вас рождает наш успех?
Что возмутило вас? Волнения какие?*

«Клеветникам железных дорог»⁶⁸



Границы дачного пространства расширились, и все большее число горожан стало регулярно пользоваться услугами железной дороги. Как уже было показано, в 1870-х гг. железную дорогу еще не приспособили к нуждам дачников. Во всяком случае пассажиры встречали массу проблем и несовершенств, мешавших комфорту и зачастую оскорблявших их достоинство. Путь на дачу, к месту отдыха, необходимо было не только проложить, открыв новые дачные местности. В последней четверти XIX в. для дачников не менее, если не более, важным было привести порядки на новом транспорте в соответствие со своими представлениями о комфорте, безопасности и справедливости.

Поскольку железнодорожная тема была открыта для публичного обсуждения и общественность горячо интересовалась политикой железнодорожной администрации, у дачников появилась возможность защищать свои права и интересы, а также корректировать противоречившие им порядки и правила.

Рост правосознания среди городского населения, даже среди рабочих⁶⁹, давал о себе знать и на железной дороге. Здесь особенно показательна борьба среднего класса (особенно пассажиров III класса, небогатых и экономных) за права потребителя. Историки права мало рассматривали эти вопросы, а активности пассажиров внимания не уделяли⁷⁰. Все-таки эта

⁶⁸ *Сатирическое* стихотворное произведение на злобу дня. Манилов. Клеветникам железных дорог // Петербургский листок. 1871. 21 марта (2 апреля).

⁶⁹ *Neuberger J.* When the word was the deed... P. 292–308.

⁷⁰ Рассматривались меры, принятые в интересах грузоперевозчиков: *Богдан В. В.* Защита прав потребителей в России: историко-правовое исследование. Курск, 2008. С. 8–14; *Бычко М. А.* Развитие законодательства о защите прав потребителей в России. Историко-правовой аспект: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Ставрополь, 2000; *Булнина С. Г.* Юридическое обеспечение прав потребителей в России (историко-правовое исследование): Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2009.

тема куда ближе социальным наукам, но социальная история также не обращалась к такому сюжету.

Железная дорога, ее вокзалы, станции и вагоны представляли собой одно из пространств, располагавших к дисциплинированию, разумеется, ввиду повышенной опасности для жизни пассажиров и служащих. М. Фуко описал дисциплинирование, приводя в пример казарму, тюрьму, больницу⁷¹, однако дисциплинарные практики распространялись не только на эти заведения. Железную дорогу также характеризуют подобные признаки. Например, строгое отгораживание пространства от окружающего мира (правила действуют от момента входа на вокзал/станцию и распространяются на всем пространстве, принадлежащем железной дороге), распределение людей по классам и ячейкам (места для ожидания, каждому пассажиру — свое место согласно купленному билету и классу вагона), разграничение специальных мест (дамские комнаты для ожидания, общие залы для ожидания, вагоны для курения и для некурящих и пр.)⁷².

Как правило, протест пассажиров был связан с издержками социального дисциплинирования и социального контроля. Под социальным дисциплинированием понимаются осознанные попытки изменить нормы поведения «сверху», внедрявшиеся в общественную и частную жизнь каждого индивидуума. Под социальным контролем — традиционный набор правил в обществе и традиционные же практики, рассчитанные на то, чтобы поддерживать отдельный социум в должном порядке (этот аспект присутствует в любом обществе, играя интегрирующую роль). И социальное дисциплинирование, и социальный контроль, существовавшие параллельно, были свойственны российской жизни задолго до появления железнодорожного транспорта⁷³ и настоятельно требовали корректировки и в России, и во всей Европе. На смену дисциплинированию, как мечтали юристам и законодателям, должен был прийти договор — новая основа общественных отношений⁷⁴. Эти идеи, сформулированные учеными, не всегда были понятны публике «в теории», однако же они находили отклик и даже порождали действие.

⁷¹ Фуко М. Надзирать и наказывать: Рождение тюрьмы / Пер. с франц. В. Наумова под ред. И. Борисовой. М., 1999. С. 205–208.

⁷² Schenk F. B. Russlands Fahrt... S. 223–227.

⁷³ Behrisch L. Social Discipline in early modern Russia, Seventeenth to Nineteenth Centuries // Institutionen, Instrumente und Akteure sozialer Kontrolle und Disziplinierung im frühneuzeitlichen Europa / Hrsg H. Schilling. Frankfurt-am-Mein: Klostermann, 1999. P. 325.

⁷⁴ Фуко М. Надзирать и наказывать... С. 246, 283, 325–326.

Путешествие по железной дороге как нельзя более способствовало этим процессам, ведь именно там встречались представители различных социальных слоев общества, а сама поездка была одним из немногих общих переживаний, хотя пассажиры и находились в вагонах разных классов. В любом случае все они получали возможность сравнить свое положение на социальной лестнице с положением других⁷⁵, соотнести реалии жизни со своими представлениями об идеале и справедливости. Немецкий историк Ф. Б. Шенк пришел к заключению, что российская железная дорога не столько рождала чувство единства между пассажирами, сколько давала импульс для социального размежевания⁷⁶. Совместное путешествие в дачном поезде также рождало немало эмоций — и консолидирующих, и размежевывающих людей, и подталкивавших их к решению важных общественных проблем.

Железная дорога, превращаясь в массовый транспорт, вводила в постоянное употребление новые практики. От пассажиров потребовалось подчинение правилам, отличающимся от правил проезда в извозчицкой пролетке, в дилижансе, в конке. Кроме того, железнодорожная администрация должна была разработать такой порядок движения, который предусматривал бы все возможные сбои и накладки. Понятно, что введение и освоение новых практик были нелегким делом для обеих сторон. Кроме того, и та и другая видели свои роли совершенно по-разному, а от нового высокотехнологичного транспорта ожидали слишком многого. Эти представления только усугубляли противоречия между ними.

Изначально железная дорога была нацелена на дисциплинирование российского общества. С ней связывались большие надежды на прогресс в экономической, военно-политической и культурной сферах. В частности, проектировщики и крупные чиновники мечтали, что с ее помощью можно будет донести достижения цивилизации и особый, усовершенствованный порядок в самые отдаленные уголки Российской империи и познакомить с ними все слои общества, вплоть до самых низших⁷⁷. Как прежде дилижансы⁷⁸, железная дорога будто бы могла привить русским привычку к пунктуальности, поскольку поезда отправляются строго по

⁷⁵ Freeman M. J. *Railways and the Victorian Imagination...* P. 111.

⁷⁶ Schenk F. B. *Russlands Fahrt...* S. 216, 324.

⁷⁷ Schenk F. B. *Im Kampf um Recht und Ordnung: Zivilisatorische Mission und Chaos auf den Eisenbahnen im Zarenreich Neue Wege in ein neues Europa. Verkehr und die Geschichte Europas im 20. Jahrhundert* / Eds. R. Roth, K. Schlögel. Frankfurt, 2009. S. 197–221.

⁷⁸ Григорович Д. В. Литературные воспоминания // Григорович Д. В. Литературные воспоминания; Приложения из «Воспоминаний» В. А. Панаева / Вступ. ст. Г. Елизаветиной; подг. текста и коммент. Г. Елизаветиной и И. Павловой. М., 1987. С. 101.

часам. Железнодорожные служащие в красивой униформе должны были обращаться с пассажирами вежливо и предупредительно, подавая положительный пример всем жителям страны. Вокзалы, выстроенные лучшими архитекторами, украшались экзотическими растениями и мраморными бюстами правителей, что должно было привить местным жителям вкус к архитектуре и убранству интерьеров⁷⁹. Таким образом, железнодорожные власти претендовали на роль воспитателей общества, а диктат своих правил принимали за единственно возможный способ организовать безопасное движение.

Позиция публики не была единой, как не были едиными и условия, с которыми сталкивались путешественники в вагонах первого, второго и третьего классов. Вагоны были оборудованы по-разному, и цены на проезд в них тоже существенно отличались⁸⁰. Недовольная же часть публики выступала против дисциплинарного характера управления в пользу соблюдения равноправия и обоюдной ответственности сторон по договору. В данном случае имеется в виду договор, где одной стороной выступает железная дорога, а другой — пассажир, купивший билет на поезд. Пассажиры-корреспонденты с негодованием напоминали всем, что именно железные дороги существуют для пассажиров, а никак не наоборот⁸¹.

В 1870-х гг. конфликты дачной публики с железнодорожными служащими и железнодорожной администрацией потребовали публичного диалога. Он стал возможен благодаря прессе, в частности газете «Петербургский листок», печатавшей сообщения с той и с другой стороны. Пассажиры направляли в газету свои жалобы по поводу качества обслуживания. Железнодорожная администрация, со своей стороны, сообщала обо всех изменениях в расписании, особенно в дачный сезон, а также само расписание. Официальные заявления от представительства дороги об авариях, инспектировании пути или о результатах строительства, которые дорога сделала бы специально для газеты «Петербургский листок», не встречаются. Материалы такого рода печатались в официальных изданиях городских властей⁸². «Петербургский листок» можно было

⁷⁹ Schenk F. B. Im Kampf um Recht und Ordnung... S. 197–203.

⁸⁰ Ф.-Б. Шенк, описывая пространство вагонов, залов ожидания и буфетов для I, II и III класса, говорит о проявлении классового общества в этих местах, так сильно различались их убранство и размер площади, отведенной на каждого пассажира (Schenk F. B. Die «Klassengesellschaft» und ihre Orte // Schenk F. B. Russlands Fahrt... S. 223–231).

⁸¹ *Безобразия* на наших железнодорожных линиях // Петербургский листок. 1875. 4 июня.

⁸² Например, «Ведомости Санкт-Петербургской городской полиции» (1839–1917).

упрекнуть в несерьезности и даже определенной желтизне. Внимание там уделялось не только фактам, но и городским сплетням, в том числе личного характера. Бывало, что за злостную клевету цензура приостанавливала ее выпуск на время⁸³. Однако именно такое издание предоставляло горожанам поле для обсуждения насущных проблем. Вмешательство прессы было тем более важным, что никакая другая структура не готова была рассматривать и решать их. Взаимоотношения дачной публики и железной дороги не были важнейшей из проблем в этой области, как и вообще пригородное движение не являлось главным источником дохода и целью строительства магистралей. Существовала масса других, не менее важных вопросов, требовавших регулирования: технических (пропускная способность железных дорог, комфорт в вагонах), санитарных (предотвращение эпидемий и устройство освещения и отопления, которое бы не вредило здоровью пассажиров), а также вопросы, касавшиеся тарифов и грузоперевозок. Пассажиры и грузоперевозчики жаловались и протестовали, в качестве аргумента они могли представить точно вычисленные убытки, нанесенные железной дорогой их делу или здоровью. В первую очередь власти решали именно эти проблемы. В частности, Комиссия для исследования железнодорожного дела в России (1876—1879—1885) была создана во многом в ответ на многочисленные жалобы торговых домов⁸⁴. Комиссия проинспектировала все железные дороги в России и выпустила многочисленные доклады с результатами исследования и проектами развития железнодорожной сети. В результате ею был разработан «Общий устав паровых российских дорог» (1885).

Но какими бы мелочами ни казались жалобы дачников по сравнению с другими проблемами железных дорог, те не отступали. Пассажиры боролись за свои права тем больше, чем меньше внимания им уделяли и железные дороги, и контролирующее их Министерство путей сообщения, во многом реализуюя свои амбиции и компенсируя свое вынужденное молчание там, где отстаивать свои права было и вовсе невозможно.

⁸³ Петербургский листок. 1875. 22 марта. Следующий номер газеты вышел лишь 24 мая 1875 года. По распоряжению министра внутренних дел газета была наказана за статью «В мертвецкой», ее оценили как клевету на приют для незамужних рожениц. Автор будто бы зашел в мертвецкую и обнаружил там сразу два десятка тел молодых женщин и их младенцев. Он задался вопросом: а стоило ли создавать приют, если условия там так плохи?

⁸⁴ Салов В. Исторический очерк учреждения под председательством генерал-адъютанта графа Э. Т. Баранова комиссии для исследования железнодорожного дела в России. СПб., 1909. С. 3, 11, 15—16.

Жалобная книга

Дисциплинарный порядок отношений между администрацией и пассажирами заключался в первую очередь в полном отсутствии механизма обратной связи. Это положение затрагивало интересы людей всех социальных страт. Автор большой аналитической статьи «Железнодорожное дело» (1871) указывал, что публика играет по отношению к железнодорожной корпорации роль «самого покорного и безответного раба». Пассажиры должны были исполнять все требования администрации, вплоть до личных капризов, в то время как механизм защиты их прав вовсе не предусматривался⁸⁵.

Действительно, порядок решения конфликтов между железнодорожной администрацией и пассажирами был изначально несправедливым по отношению к последним. Все претензии по поводу качества обслуживания должны были решать начальники станций, где произошло правонарушение. Справедливость, таким образом, должны были восстанавливать лица, незадолго до этого ее поправшие. Более того, на станциях отсутствовали даже жалобные книги. Процедура подачи и разбирательства по поводу жалобы не была формализованной, а значит, и не всегда обязательной для администрации. Таким образом, суд разбирал лишь дела о нанесении материального или личного ущерба, то есть иски по поводу причинения вреда, когда он уже был нанесен и доказан. Сообщения же, способные этот вред предотвратить, не принимались во внимание вовсе⁸⁶.

Министерство путей сообщения отозвалось на эти замечания, и уже через несколько недель после публикации процедура рассмотрения жалоб была усовершенствована. На каждой станции следовало поместить жалобную книгу. Теперь все конфликты разбирали вышестоящие инстанции — управляющие дорогой или инспекторы, а информация должна была поступать к ним в тот же день. Разбирательство по делу следовало провести в двухнедельный срок, обязательно довести результаты до сведения заявителя⁸⁷. Правила, касающиеся жалобных книг (хранение, ответственность за запись посторонних соображений), вывешивались на станциях в местах, предназначенных для публики⁸⁸. Конечно, эта мера не исчерпала проблемы. Дальнейшее разбирательство все равно должно было производиться вышестоящими лицами корпорации-нарушителя,

⁸⁵ *Железнодорожное дело* // Петербургский листок. 1871. 10 авг.

⁸⁶ Там же.

⁸⁷ *Распоряжение* министра путей сообщения // Петербургский листок. 1871. 21 сент.

⁸⁸ *Выборка* из постановлений МПС для сведения публики. СПб., 1881.

а никак не независимыми судьями⁸⁹. Судебные полномочия, таким образом, оставались в руках администрации, и еще один принцип свободного общества оказывался погрязшим.

Несостоятельность такого порядка была отмечена и Комиссией для исследования железнодорожного дела в России (1881). Расследование жалоб заключалось лишь в опросе служащих (лиц, прямо или косвенно заинтересованных) без присутствия проезжего лица, которое могло бы доказывать свою претензию, привлекать свидетелей, опровергать объяснения железнодорожных агентов и пр. Правительственные инспекции тотчас получали и жалобы, и результаты расследования вместе с резолюциями, просматривали и подписывали время от времени жалобные книги, но те не защищали интересов публики. Их роль была в значительной степени формальной⁹⁰. А. П. Чехов подтрунивал над «полезностью» жалобной книги, исписанной безграмотными пассажирами, которые часто сами не понимали, чем может помочь им железная дорога: «Подъезжая к сией станции и глядя на природу в окно, с меня слетела шляпа», «Катинька, я Вас люблю безумно»⁹¹. Тем не менее в 1871 г. публике стало ясно, что диалог с железнодорожной администрацией возможен. Это уже было победой, и «Петербургский листок» ликовал.

Вопрос ответственности железных дорог перед пассажирами тем временем оставался открытым. Статья «Железнодорожное дело» вопрошала: «...должна ли железнодорожная администрация сама подчиняться тем правилам, которые для нее установлены? <...> Если должна, то кто напоминает ей об этих правилах в случае нарушения и кто восстанавливает порядок снова? Кто ограждает интересы публики? Кто заботится об ее безопасности?»⁹² Проблема действительно существовала, и государственная власть знала о ней. Комиссия для исследования железнодорожного дела в России пришла к выводу, что железные дороги работают неэффективно и вызывают многочисленные жалобы, поскольку неразвитым остается законодательство по этому вопросу. Часто очевидную несправедливость нельзя было покарать, потому что невозможно было установить ни виновных, ни самой вины⁹³.

⁸⁹ Жалоба была единственным средством защиты частных интересов в конфликтах, связанных с управлением (*Правилова Е. А.* Законность и права личности: административная юстиция в России (вторая половина XIX в. — октябрь 1917 г.). СПб., 2000. С. 62).

⁹⁰ *Высочайше учрежденная комиссия для исследования железнодорожного дела в России.* Доклад о пассажирском движении. СПб., 1881. С. 364–365.

⁹¹ *Чехов А. П.* Жалобная книга // Полн. собр. соч. и писем: В 30 т. Т. 2. С. 358–359.

⁹² *Железнодорожное дело...*

⁹³ *Салов В.* Исторический очерк учреждения... С. 8–9, 12–14.

В России не существовало и инстанций, с помощью которых следовало бы решать эти вопросы. Как уже было отмечено, в суде можно было разбирать лишь деликтные иски, когда «личный ущерб», нанесенный пассажиру или его багажу, подлежал конкретной оценке⁹⁴. При этом вопросы о порче, потере и несвоевременной доставке грузов были одними из самых острых, поскольку страдали интересы серьезных торговых и промышленных корпораций. Деловые люди тратили немало времени и средств для решения этих вопросов⁹⁵, на основании их жалоб созывались комиссии⁹⁶, выпускались указы и постановления⁹⁷. Вопросы же морального ущерба или неподобающего качества обслуживания считались намного менее значительными, и решать их было вовсе негде.

Если речь шла о правонарушении на частной железной дороге, то дело должно было разбираться в суде, мировом или общем. Однако законодательство о правах потребителя было неразвитым. Значит, искать там защиты было бесполезно, поскольку судьи не могли найти состава правонарушения.

Привлечь к ответственности служащего государственной железной дороги через суд тоже было нельзя, мешало недостаточное развитие административной юстиции. Первый департамент Правительствующего Сената, представлявший административную юстицию, опирался на присутствия по городским, воинским, крестьянским и питейным делам. Они занимались контролем за законностью правовых актов, принятых по делам их ведомства, но никак не вопросами ответственности должностных лиц на железнодорожном транспорте или защитой прав потребителя. Все вместе эти учреждения не могли заполнить пробел между высшей административной властью и отсутствовавшими низшими инстанциями. Таким образом, административная юстиция в России, по словам известного правоведа И. Т. Тарасова, представляла собой «купол без здания и фундамента»⁹⁸.

⁹⁴ 10 октября 1874 г. за № 5969 // Выборка из постановлений МПС...

⁹⁵ Московское биржевое общество. Постоянная комиссия. Доклад о затруднениях и неудобствах, представляющихся при отправлении товаров по железным дорогам. 16 сентября 1870 г. М., 1870.

⁹⁶ Доклад по вопросу о полной ответственности железных дорог, с установлением особого к провозной плате дополнительного сбора. СПб., 1879; Докладная записка Господину председателю высочайше учрежденной подкомиссии для исследования железнодорожного дела Его превосходительству барону Менгдену М., 1884.

⁹⁷ Выборка из постановлений МПС...

⁹⁸ Тарасов И. Т. Краткий очерк науки административного права: Конспект лекций. Т. 1. Ярославль, 1888. С. 378–380.

Неразвитость законодательства позволяла чиновникам разных рангов чувствовать свою абсолютную власть на дороге, и даже право частной собственности пассажиров, бывало, не принималось во внимание. Статья «Ловля рыбы в багажном отделении Варшавской железной дороги» рассказывает, как жена некоего Кердбица, одного из крупных железнодорожных начальников, явилась на станцию и потребовала отнести к ней на квартиру большую рыбу, присланную из Пскова и предназначавшуюся совсем не ей. Служащий не посмел потребовать у госпожи начальницы документов на посылку. Настоящему адресату, архитектору Серебрякову, предъявившему квитанцию, рассказали все без утайки. Тот послал своего человека в дом к Кердбицу, и там подтвердили случай, добавив, что если он обижается, то ему купят и пришлют такую же рыбу. Возмущенный архитектор решил действовать официальным путем, составить протокол и после пойти к директору Варшавской железной дороги. Однако решение удивило и огорчило его. Весь гнев директора обрушился на голову служащего, выдавшего посылку без квитанции, а значит, против правил. Вопрос, мог ли тот послушаться приказа влиятельной дамы, остался в стороне. Оскорбленный архитектор решил обжаловать дело в мировом суде⁹⁹. Однако эта судебная инстанция разбирала деликтные иски, а вопросы превышения должностных полномочий находились вне ее компетенции. Тем не менее публикация в газете повредила госпоже Кердбиц едва ли не сильнее, чем любой штраф, взысканный по решению суда. Ее действия, сравнимые с мелкой кражей, были недопустимы для репутации дамы в щепетильный XIX в. Газета же ославила ее на весь Петербург.

Благодаря жалобным книгам и активности прессы пассажиры получили хоть какую-то возможность отстаивать свои права потребителя, а также права личности. Железнодорожная тема изначально была открыта для обсуждения, и введение жалобных книг сформировало механизм обратной связи с железнодорожной администрацией, что и превратило тему в поле для решения общественных проблем. Кроме того, жалобные книги использовала специально организованная Комиссия по исследованию железнодорожного дела в России¹⁰⁰. Однако главным рычагом борьбы оставалась пресса.

⁹⁹ *Ловля рыбы в багажном отделении Варшавской железной дороги* // Петербургский листок. 1875. 1 марта.

¹⁰⁰ *Доклад С.-Петербургской подкомиссии для исследования железнодорожного дела в России о пассажирском движении марта 1880 г.* СПб., 1880. С. 7; *Действующая на правах Высочайше учрежденной Комиссии подкомиссия для исследования железнодорожного дела в Рижско-Царицынском районе. Доклад по вопросу о претензиях и жалобах.* СПб., 1880.

Расписание движения

Идея о том, что железные дороги должны служить интересам публики, выражалась также в выступлениях по поводу неудобства расписания. Бывало, что пассажиры стремились договориться с администрацией, направляя свои предложения в газету. Например, «Петербургский листок» заметил, что Финляндской железной дороге необходимо перенести время отправления последнего поезда с восьми часов вечера на более позднее время. Множество жителей дачного поселка Парголово, занятых в Петербурге «службою, торговлею и частными делами», заканчивают свой рабочий день не ранее девяти часов вечера. Отмечалось, что в прошлый дачный сезон администрация дороги пошла навстречу пожеланиям публики и изменила расписание¹⁰¹, то есть уведомила об этом ряд печатных изданий и напечатала утвержденное уже расписание еще раз, разослав по 25 экземпляров в Министерство путей сообщения и Главный штаб Военного министерства¹⁰². Однако и это не удовлетворило публику, и уже новые просители попытались перенести время отхода поезда с девяти часов на еще более позднее время, поскольку лавки закрываются ровно в девять, а хозяевам хотелось бы пользоваться услугами железной дороги¹⁰³.

Установленные на железной дороге порядки мешали не только торговцам и лавочникам. Одна из жалоб, как видно из текста и из характера претензий, составлена чиновником Дворцового ведомства. Текст написан канцеляритом — сложноподчиненными предложениями с обилием причастных и деепричастных оборотов. Автор протестовал против правила, по которому нельзя было купить билет на курьерский поезд, следующий до/от близлежащей к Петербургу станции. По его словам, мест в дорогостоящих курьерских поездах было всегда вдоволь, и объяснить причины такого распорядка «для людей, не страдающих душевными болезнями, является трудом непосильным». Резон этого правила мы можем легко объяснить в первом случае, когда состав отправляется из Петербурга. Продавая билеты на короткие расстояния, дорога теряла клиентов, которым необходимо было проехать весь долгий междугородный или международный путь, и, соответственно, доходы от таких билетов. Причину, по которой нельзя было воспользоваться поездом, идущим в Петербург, объяснить сложнее. Вероятно, таким образом закреплялся запрет на

¹⁰¹ *Внутренняя почта. Парголово // Петербургский листок. 1874. 4 апр.*

¹⁰² Согласно § 30–32 Правил движения по железным дорогам (1874). *Правила движения по железным дорогам, открытым для общественного пользования. М., 1879.*

¹⁰³ *Вниманию администрации Финляндской железной дороги // Петербургский листок. 1874. 23 мая.*

пользование курьерскими поездами в дачной зоне столицы. Эти местности обслуживали поезда, следующие на короткие расстояния, однако в 1870-х гг. интервал между поездами Варшавской железной дороги достигал по меньшей мере шести часов. Видеть перед собой поезд, отправившийся от станции в этот долгий промежуток, и не иметь возможности им воспользоваться было для деловых людей невыносимо. Автор заметки предлагал отменить запрет, настаивая на том, что поезд действительно необходим для срочнейших дел публики в Петербурге, не только для дачников, но и для служащих императорского загородного дворца, императорской охоты, Дворцового, Городского и Комендантского управлений. Он упомянул также нужды сиротского института, женской гимназии, учительской семинарии и кавалерийского полка¹⁰⁴.

Железнодорожные правила не становятся общеизвестными

*Они нам деньги заплатили? — Так мы
должны же их учить!*

«Клеветникам железных дорог»¹⁰⁵

Дисциплинарный характер порядков на железной дороге, противоречащий принципу равенства сторон в договоре, состоял также в слабой регламентированности железнодорожных правил. И первоначально, и впоследствии они были составлены так, что пассажирам не были ясны ни их собственные права, ни обязанности железных дорог по отношению к ним. Кроме того, железнодорожная администрация не слишком заботилась, чтобы уже существовавшие положения о правах пассажиров стали общеизвестными. По какой-то причине постановления министра путей сообщения (1874), обязательные для всех железных дорог России, могли издаваться с купюрами. Так, правила, напечатанные на отдельном листе и предназначенные для расклеивания на вокзалах и станциях (С.-Петербург, 1881)¹⁰⁶, серьезно отличаются от «Правил движения по железным дорогам» (Москва, 1879)¹⁰⁷, изданных в виде книжки, и еще более — от справочника М. Нементовича (Вильно, 1883). Составители первых двух изданий произвольно исключали из них целые разделы, касающиеся обязанностей дороги и поведения пассажиров в конфликтных

¹⁰⁴ *Вниманию управления Варшавской железной дороги...*

¹⁰⁵ *Сатирическое стихотворное произведение на злобу дня...*

¹⁰⁶ *Выборка из постановлений МПС...*

¹⁰⁷ *Правила движения по железным дорогам, открытым...*