

~~8582~~

**ДОКЛАДЪ**  
**ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ПОДКОММИССИИ**  
ДЛЯ ИЗСЛѢДОВАНІЯ  
**ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАГО ДѢЛА**  
ОБЪ УСЛОВІЯХЪ

перевозки грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ Юго-Восточнаго района съ поѣздами малой скорости и о заявленіяхъ товаротправителей на неудобства существующихъ порядковъ этой перевозки.



МОСКВА.  
Типо-Литографія И. Н. Кушнерова и К<sup>о</sup>, Пимен. ул., д. Кушнеровой.  
1880.



А 1196

# ДОКЛАДЪ

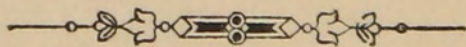
## ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ПОДКОММИССИИ

ДЛЯ ИЗСЛѢДОВАНІЯ ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАГО ДѢЛА

*Вмѣ*

ОВЪ

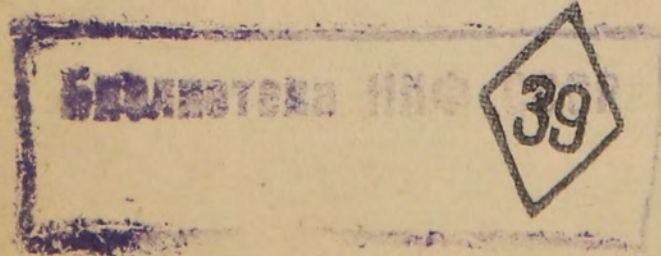
условіяхъ перевозки грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ Юго-Восточнаго района съ поѣздами малой скорости и о заявленіяхъ товароотправителей на неудобства существующихъ порядковъ этой перевозки.



МОСКВА.

Типо-Литографія И. Н. Кушнерова и К<sup>о</sup>, Пименовская улица, домъ Кушнеровой.

1880.



ДОКЛАДЪ

ПОДКОММИССИИ ПО ЮГО-ВОСТОЧНОМУ РАЙОНУ

Печатано по распоряженію Высочайше учрежденной Подкоммисіи для ислѣдованія  
желѣзныхъ дорогъ Юго-Восточнаго района.

19669

Ученый секретарь Подкоммисіи  
Юго-Восточнаго района  
С. П. П. П.

## ДОКЛАДЪ

объ условіяхъ перевозки грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ Юго-Восточнаго района съ поѣздами малой скорости и о заявленіяхъ товароотправителей на неудобства существующихъ порядковъ этой перевозки.

Какъ въ дѣлѣ торговли и промышленности, такъ и въ интересахъ желѣзныхъ дорогъ всѣ условія и правила, которыми обставлена перевозка грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ, имѣютъ первенствующую важность. Для публики каждая формальность, недостаточно оправдываемая необходимостью, каждый порядокъ, служащій причиною хотя бы не значительнаго замедленія, является на практикѣ большимъ неудобствомъ, создающимъ рядъ затрудненій, недоразумѣній, жалобъ и нареканій; для желѣзныхъ же дорогъ всякій недосмотръ, всякое легкое отношеніе къ формальностямъ, обезпечивающимъ ихъ интересъ и дающимъ возможность контроля и учета, послужитъ источникомъ злоупотребленій и разорительно отзовется на доходахъ дороги. Едва ли въ какомъ нибудь дѣлѣ такъ рѣзко замѣтно противорѣчіе интересовъ и стремленій публики и желѣзныхъ дорогъ, какъ въ установленіи условій перевозки грузовъ и отвѣтственности за нихъ. Оно и понятно, ежели обратиться къ цифровымъ даннымъ.

Десять желѣзныхъ дорогъ юго-восточнаго района перевезли частныхъ грузовъ:

	Малою скоростью	Большою скоростью	Всего *)
въ 1876 г.	297.863.615 п.	860.571 п.	298.724.186 п.
въ 1877 г.	345.994.790 „	962.024 „	346.956.814 „

\*) Кромѣ оренбургской дороги, которая въ 1876 г. не эксплуатировалась.

Эти сотни миллионъ пудовъ свидѣтельствуютъ, что торговля и промышленность сдаютъ на руки желѣзныхъ дорогъ громаду матеріальнаго богатства, передаютъ въ ихъ временное вѣденіе результатъ экономической дѣятельности цѣлой страны, довѣряютъ ихъ сохранности состоянія не только отдѣльныхъ лицъ и семействъ, но богатство и трудъ миллионъ народа, и потому совершенно естественно, почему съ такою ревностью и энергіей высказывается публика по поводу правилъ и условій, которыя установлены желѣзными дорогами для перевозки грузовъ и которыя она считаетъ неудобными и несправедливыми.

Съ другой стороны главную работу значительнаго большинства нашихъ желѣзныхъ дорогъ составляетъ перевозка грузовъ, она даетъ имъ главный доходъ, размѣрами товарной перевозки обуславливается доходность дорогъ, она составляетъ главный импульсъ ихъ жизни, процвѣтанія и состоятельности какъ коммерческаго предпріятія. Въ справедливости этого положенія убѣждаетъ сопоставленіе цифръ воловой доходности дорогъ съ суммою сбора ихъ за перевозку товаровъ. Такъ дороги юго-восточнаго района дали въ послѣднее трехлѣтіе:

	Всего сбора	За перевозку товаровъ	Что составитъ
въ 1876 г.	23.378.026 руб.	15.769.255 руб.	67 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
въ 1877 г.	30.215.073 „	20.309.132 „	67 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>

Существова товарнымъ движеніемъ, желѣзныя дороги само собою стремятся, на сколько возможно, обезпечить себя противъ злоупотребленій какъ своихъ агентовъ, такъ и отправителей, охранить свои матеріальныя выгоды цѣлымъ рядомъ правилъ, которымъ должны подчиняться грузоотправители и товарополучатели, а привилегированное и монопольное положеніе рельсовыхъ путей въ дѣлѣ перевозки даетъ имъ силу и возможность заставить публику подчиняться этимъ правиламъ, не смотря на глубоко укоренившееся сознаніе у большинства въ односторонности и несправедливости этихъ правилъ.

Въ этомъ сознаніи, а также въ томъ, что существующія правила перевозки грузовъ, установленныя желѣзными дорогами, затрогиваютъ общіе и многоразличные интересы, коренится, по всей вѣроятности, причина какъ многочисленности полученныхъ юго-восточною подкоммиссіею заявленій, такъ и того, что  $\frac{3}{4}$  этихъ заявленій относятся до существующихъ правилъ перевозки грузовъ и что заявленія, поданныя и сдѣланныя словесно подкоммиссіи на такомъ огромномъ пространствѣ Россіи, какое захватываютъ дороги юго-восточнаго района, по существу тождественны и очень близки между собою какъ по формѣ, такъ и по содержанію. Этотъ фактъ, казалось бы, долженъ служить неопровержимымъ указаніемъ на то, что существующія правила перевозки, охраненія и сдачи грузовъ требуютъ всесторонняго пересмотра, что, будучи установлены въ 1863 году для дорогъ Главнаго Общества, они, съ развитіемъ рельсовыхъ путей и прогрессивнымъ тому увеличеніемъ обмѣна произведеніями такого большаго государства какъ Россія, оказываются неподходящими подъ новыя условія грузоваго движенія по желѣзнымъ дорогамъ, что создавшіяся въ послѣднее десятилѣтіе условія прямыхъ сообщеній и специальныхъ тарифовъ не были въ виду при составленіи въ 1863 г., по тогдашнимъ французскимъ образцамъ, правилъ перевозки грузовъ по дорогамъ варшавской и нижегородской; между тѣмъ прямыя сообщенія на столько способствовали оживленію движенія, столько ввели въ него новыхъ элементовъ, что правила перевозки, составленныя 16 лѣтъ тому назадъ для двухъ дорогъ, не соединенныхъ въ то время между собою прямымъ сообщеніемъ, во многомъ должны быть измѣнены примѣнительно къ выяснившимся нуждамъ торговли и промышленности. Нужды эти очень подробно заявлены были представителями общественныхъ и сословныхъ учрежденій, торговли, фабричной и земледѣльческой промышленности подкоммиссіямъ, учрежденнымъ для изслѣ-

дованія этихъ потребностей на мѣстахъ отправокъ и полученія грузовъ.

Многочисленныя заявленія, полученныя юго-восточною подкоммиссіею во время осмотра ею желѣзныхъ дорогъ, вполне исчерпываютъ вопросъ о тѣхъ требованіяхъ, какія заявляетъ публика относительно условій перевозки грузовъ; требованія эти не имѣютъ характера теоретическихъ разсужденій, не высказываютъ мнимыхъ и предполагаемыхъ неудобствъ, въ большинствѣ не представляютъ желаній неосуществимыхъ, напротивъ, преобладающая часть требованій публики имѣетъ за собою трудно оспоримыя указанія опыта; указываемыя неудобства неоднократно извѣданы дорогою цѣною потерь, пропажъ, убытковъ, которыми многіе товаротправители оплатили знаніе существующихъ правилъ перевозки грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ. Этотъ, по преимуществу практической, характеръ заявленій, высказанныхъ подкоммиссіи, даетъ ей полное основаніе опереться на нихъ въ своихъ сужденіяхъ о неудобствахъ, представляемыхъ существующими порядками приѣма, храненія, перевозки, охраны и выдачи грузовъ, какъ на весьма вѣскія и положительныя данныя. Сопоставленіе съ этими данными тѣхъ интересовъ, которые должны быть соблюдены, чтобы охранить желѣзныя дороги отъ исполненія требованій не выполнимыхъ какъ по техническимъ условіямъ дорогъ, такъ и по финансовымъ причинамъ, съ которыми тѣсно связаны интересы общегосударственныя, будетъ служить подкоммиссіи постоянною точкою опоры при опредѣленіи тѣхъ основныхъ началъ, которыя, по ея мнѣнію, желательно бы установить въ правилахъ, опредѣляющихъ порядки перевозки грузовъ и отношенія отсюда возникающія между желѣзными дорогами и публикою.

Переходя къ изложенію и критическому разбору требованій публики, высказанныхъ въ заявленіяхъ относительно существующаго порядка приѣма, перевозки, охра-



ненія и сдачи грузовъ, сданныхъ для провоза по желѣзнымъ дорогамъ, подкоммиссія ограничится изложеніемъ сущности этихъ заявленій, расположивъ ихъ въ той системѣ, въ какой слѣдуютъ одна за другою тѣ формальности и операціи, черезъ которыя проходитъ привезенный къ сдачѣ на желѣзную дорогу товаръ отъ минуты подвоза его къ воротамъ станціоннаго двора до окончательной приѣмки этого товара получателемъ на станціи назначенія.

## ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗКИ ТОВАРОВЪ ВООБЩЕ.

---

Въ общихъ чертахъ порядокъ приема и отправленія грузовъ по желѣзной дорогѣ слѣдующій: Отправитель, подвезя свой грузъ къ станціи, является къ ея начальнику или кассиру товарной конторы и пишетъ на бланкѣ объявленіе, въ которомъ, между прочимъ, сказано: *„избавляю желѣзную дорогу отъ ответственности за подмочку отъ ненастной погоды и пожара до сдачи моего товара правленію“*. Когда объявленіе подписано отправителемъ, ему дается пропускная записка или пропускъ на ввозъ товара на станцію. Въ пропускной запискѣ указывается число мѣстъ, вѣсъ по указанію отправителя и станція назначенія. Ввезя товаръ на станцію, отправитель отдаетъ пропускную записку артельщику или смотрителю погрузнаго двора, который повѣряетъ число мѣстъ, указываетъ мѣсто для склада ввезеннаго товара, дѣлаетъ надпись на запискѣ и возвращаетъ ее отправителю. За тѣмъ, въ замѣнъ пропуска, ему выдается станціею ордеръ, въ которомъ тоже обозначено число мѣстъ товара и вѣсъ, показанный отправителемъ. Когда наступитъ очередь \*) для погрузки вве-

---

\*) Здѣсь рѣчь идетъ о грузахъ очередныхъ, срокъ отправленія которыхъ „опредѣляется перевозочными средствами дорогъ“; грузы срочные отправляются на четвертые сутки.

зеннаго груза, то отправитель предъявляетъ выданный ему ордеръ, грузъ взвѣшивается въ присутствіи отправителя, а иногда безъ него, вѣсъ и состояніе тары отмѣчается на ордерѣ, за тѣмъ товаръ грузится въ вагонъ, № и серія котораго также отмѣчаются на ордерѣ, ордеръ передается кассиру или въ товарную контору, гдѣ дѣлается расчетъ провозной платы и всѣхъ сборовъ, причитающихся дорогѣ, и составляются всѣ документы, въ томъ числѣ и квитанція, выдаваемая отправителю. Ежели тара груза не крѣпка или грузъ такого рода, что желѣзная дорога не отвѣчаетъ за цѣлость его доставки, то съ отправителя берется такъ называемая „подписка обезпеченія“. Несогласіе отправителя на исполненіе какого либо изъ установленныхъ правилъ или на выдачу означенной подписки влечетъ за собою, на основаніи § 12 пункта 5 конвенціи II группы, безусловный отказъ въ пріемъ груза.

Принятый такимъ образомъ товаръ грузится въ вагонъ рабочими дороги или артели, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ средствами отправителя, запломбировывается и при документахъ отправляется по назначенію. Ежели грузъ долженъ идти по нѣсколькимъ линіямъ, то станція отправленія въ документахъ назначаетъ, сколько каждой изъ дорогъ, чрезъ которыя долженъ пройти грузъ, слѣдуетъ провозной платы и другихъ сборовъ изъ общей суммы, взятой или назначенной за провозъ. На передаточныхъ пунктахъ агенты дорогъ, принимающихъ грузъ, повѣряютъ суммы, причитающіяся ихъ дорогамъ, и исправляютъ, ежели имъ покажется, что сумма эта исчислена неправильно.

Прибывшій на мѣсто грузъ выдается предъявителю квитанціи, который обязанъ явиться за нимъ не позже 48 часовъ съ минуты прибытія груза на станцію, въ противномъ случаѣ платитъ такъ называемое „полежалое“. Въ случаѣ порчи груза, недостачи его, подмочки, кражи, просрочки въ доставкѣ и т. п. составляется станціею наз-

наченія актъ, который служитъ главнымъ документомъ, на основаніи котораго отправитель требуетъ вознагражденія за убытки въ той мѣрѣ ответственности, которая установлена самими дорогами.

Обращаясь къ заявленіямъ лицъ, непосредственно заинтересованныхъ въ дѣлѣ организаціи порядка пріема, храненія, перевозки и сдачи грузовъ и руководясь выше указанною системою, подкоммиссія разсмотритъ сначала все относящееся до пріема грузовъ къ отправленію.

### 1. Ввозъ груза на станцію.

Во многихъ мѣстахъ (въ Рязани, Ряжскѣ, Кирсановѣ, Воронежѣ) заявлено было желаніе, чтобъ время, назначенное теперь для пріема и выдачи грузовъ со станціи желѣзныхъ дорогъ, было продолжено, особенно лѣтомъ.

Въ настоящее время ворота товарныхъ станцій бываютъ открыты зимою отъ 8 ч. утра до 4 ч. вечера, лѣтомъ отъ 6 час. утра до 6 час. вечера. Заявители высказывали, что назначенное теперь время потому недостаточно, что крестьяне, пріѣзжающіе на станцію съ хлѣбомъ часто издалека, должны оставаться ночевать, ежели опоздають прибыть на станцію къ 6 ч. вечера, между тѣмъ ежели бы время назначенное для пріема и выдачи грузовъ, было увеличено, крестьяне могли бы сдать грузъ и возвратиться домой въ тотъ же день, пользуясь долгимъ лѣтнимъ днемъ, ежели принять во вниманіе наши большія разстоянія, которыя должны иногда проходить подводы, доставляющія грузъ на желѣзную дорогу, ежели не забывать, что пріѣзжающіе къ многимъ станціямъ желѣзныхъ дорогъ не могутъ найти пристанища, такъ какъ близъ станціи нѣтъ никакого жилаго строенія, ежели имѣть въ виду, что наши крестьяне и возчики лѣтомъ начинаютъ работу свою очень рано, то, безъ сомнѣнія, увеличеніе срока открытія товарныхъ станцій представится очень желательнымъ, въ особенности на промежуточныхъ станціяхъ, лежащихъ

въ степи, гдѣ возчики не могутъ найти крыши для ночлега. При этомъ нельзя не принять въ расчетъ, что возчики, привезшіе грузъ на станцію, не могутъ проѣхать прямо въ ворота и свалить привезенное, а должны отправиться въ товарную контору, гдѣ напишутъ объявленіе отъ отправителя, составятъ пропускную записку, затѣмъ должны отправиться къ артельщику или къ смотрителю погрузнаго двора, которые указываютъ мѣсто склада груза и отмѣчаютъ на пропускѣ количество мѣстъ и примѣрный вѣсъ товара. Всѣ эти формальности, хотя и необходимы, но требуютъ сравнительно много времени, которое возчики считаютъ потеряннымъ и ставятъ въ цѣну, назначая плату за провозъ товара. Избѣгнуть такого искусственнаго возвышенія стоимости провоза до станціи можно бы отчасти увеличеніемъ въ лѣтнее время (до 1 Октября) числа часовъ, положенныхъ для приѣма и выдачи товаровъ.

Казалось бы, что исполненіе этого желанія торговыхъ людей не можетъ встрѣтить особыхъ затрудненій со стороны желѣзнодорожной администраціи, такъ какъ назначеніе срока закрытія станціи лѣтомъ въ 8 часовъ вечера не составитъ неодолимаго препятствія. Для облегченія служащихъ можетъ быть удобно было бы устроить такъ, чтобы между 6 и 8 часами вечера дозволено было только ввозить товаръ, а выдача квитанцій, приѣмъ денегъ и всѣ разчеты по принятымъ къ отправкѣ и подлежащимъ выдачѣ товарамъ оканчивались бы къ 6 часамъ вечера. Что же касается открытія станціи для ввоза раньше 6 часовъ утра, то такое можетъ быть допущено только для такого товара какъ лѣсъ, уголь и т. п., который складывается обыкновенно на особо отведенныхъ участкахъ подъ охрану хозяевъ, который при ввозѣ не считается поштучно и на ввозъ котораго большею частью не выдаются пропуска и ордера.

Второе требованіе публики относительно порядковъ, установленныхъ при ввозѣ товара, состоитъ въ слѣдую-

щемъ: „При приѣмѣ груза, выдавая пропускную, желѣзная дорога обозначаетъ въ ней число мѣстъ и ничего не отмѣчаетъ относительно крѣпости его тары, а потомъ, когда выдаютъ квитанцію, когда хлѣбъ уже долго пролежалъ на станціи, пишутъ на квитанціи, что хлѣбъ подмочень, мѣшки худые, а между тѣмъ хлѣбъ подмочили на станціи же, вслѣдствіе недостаточности ея складовъ, мѣшки разорваны крючьями, вслѣдствіе небрежной нагрузки. Такимъ образомъ, желѣзная дорога, не доставивъ грузъ своевременно, перепортивъ его у себя на станціи, освобождаетъ себя отъ всякой отвѣтственности \*) не только за порчу хлѣба, но и за исправную доставку его по назначенію“. \*\*)

Подобныя забвленія подкоммиссія получила въ Козловѣ, Тамбовѣ, Кирсановѣ, Аткарсѣ, Ртищевѣ, Бузулукѣ, Моршанскѣ, Оренбургѣ, Воронежѣ, при чемъ было указано, что отмѣтки о крѣпости тары дѣлаютъ артельщики, которые заинтересованы въ томъ, чтобы тару считать не крѣпкою и не отвѣчать поэтому за цѣлость груза. Кроме того заявлялось, чтобы въ пропускахъ при ввозѣ отмѣчался вѣсъ товара и чтобы пропускъ былъ равнозначущъ квитанціи.

Вопросъ этотъ находится въ прямой зависимости отъ того, съ какого момента начинается отвѣтственность дороги за сохранность груза, переданнаго въ ея вѣденіе. Ежели дорога отвѣчаетъ за товаръ только съ минуты его погрузки въ вагонъ, то, само собою, она не интересуется тѣмъ, въ какой тарѣ грузъ ввезенъ на станцію; ежели же отвѣтственность дороги за сохранность груза должна начинаться съ той минуты, когда онъ поступилъ въ фактическое владѣніе желѣзной дороги, то требованіе товаротправителей относительно отмѣтки о состояніи тары во время ввоза является вполне правильнымъ и законнымъ.

\*) § 12 Конвенціи II группы дорогъ.

\*\*) Смотри журналъ подкоммиссіи 16 Мая 1869 г.

Чтобы разъяснить справедливость настоящего требованія грузоотправителей, необходимо уяснить положеніе груза, ввезеннаго на станцію, до нагрузки его въ вагонъ.

Грузъ ввезенъ на станціонный дворъ съ разрѣшенія управленія дороги, выдавшаго на то особый документъ—пропускную записку, грузъ складывается на мѣсто указанное агентами дороги, охраняется ея служащими и грузохозяинъ не имѣетъ права ставить свой караулъ къ доставленному на станцію товару; ежели хозяинъ, ввезя товаръ, возьметъ его со станціи обратно, то обязанъ платить за храненіе товара на основаніи тарифа. Все это указываетъ, что и юридически, и фактически желѣзная дорога принимаетъ грузъ, ввезенный на ея станціонный дворъ, на храненіе и потому обязана отвѣчать за его цѣлость и невредимость, а слѣдовательно не можетъ относиться безучастно къ тому, въ какомъ состояніи грузъ доставленъ на станцію. Нѣкоторыя дороги, какъ напр. козлово-воронежско-ростовская, признаютъ принципъ своей отвѣтственности предъ отправителемъ за пропажу мѣсть и подмочку товара, ввезеннаго на станцію, ограничивая впрочемъ эту отвѣтственность тѣмъ случаемъ, ежели товаръ не былъ сложенъ на платформѣ или на подмостяхъ. Другія же дороги признаютъ свою отвѣтственность за подмочку груза снизу.

Подкомиссіи кажется, что поставленное такимъ образомъ заявленіе касательно необходимости отмѣтокъ на пропускныхъ запискахъ о состояніи тары пріобрѣтаетъ полное право на осуществленіе. Можно удивляться, какъ до сихъ поръ простое и наглядно справедливое требованіе публики не было исполнено; только систематическимъ отстраненіемъ желѣзными дорогами отъ себя отвѣтственности или постановкою ея въ такія условія, при которыхъ она становится призрачною, можно объяснить себѣ, что заявленія товаротправителей относительно тары не осуществлены, особенно когда между ввозомъ товара на станцію и нагрузкою его въ вагоны проходили мѣсяцы и мѣ-

сяцы осенніе и зимніе, а товаръ лежалъ на подмостяхъ и платформахъ, подвергаясь всѣмъ невздамъ атмосферныхъ явленій.

Что же касается заявленія о томъ, чтобы всякій грузъ при самомъ ввозѣ на станцію немедленно перевѣшивался и отправителю выдавалась квитанція, то, по мнѣнію подкомиссіи, такое желаніе практически не исполнимо. Извѣстно, что большая часть нашихъ желѣзныхъ дорогъ работаетъ полною силою только часть года, осенью, послѣ уборки хлѣбовъ, и зимою, во время хорошаго зимняго пути. Въ это время къ желѣзнодорожнымъ станціямъ со всѣхъ сторонъ везутъ грузъ, взвѣсить и принять который, при настоящихъ личныхъ средствахъ дорогъ, не возможно, увеличивать же эти средства, не увеличивая въ то же время провозную способность дорогъ, не приведетъ ни къ какимъ полезнымъ результатамъ, такъ какъ взвѣшенный хлѣбъ будетъ всетаки лежать, ожидая очереди; а ежели дорога будетъ отвѣтственна за число, цѣлость и исправность мѣстъ товара, за сохраненіе марокъ, которыми помѣчены мѣста, за исправность тары, то отправители могутъ быть гарантированы въ сохранности ихъ собственности, доставленной на станцію. Кромѣ того весьма возможны нѣкоторыя неудобства и пререканія по поводу вѣса товара, когда онъ пролежитъ долгое время на станціи до его нагрузки въ вагоны; вѣсъ очень многихъ товаровъ, по истеченіи напр. мѣсяца лежанія на платформѣ, долженъ измѣниться, именно онъ можетъ убавиться вслѣдствіе естественной усышки и утечки или увеличиться вслѣдствіе гигроскопичности массы. Отсюда являлась бы необходимость перевѣшиванія грузовъ при самой ихъ отправкѣ, а слѣдовательно и разрѣшеніе споровъ, долженствующихъ возникнуть при оказавшейся разницѣ между вѣсомъ товара при ввозѣ и вѣсомъ при нагрузкѣ въ вагоны. Безъ сомнѣнія, такое положеніе желѣзной дороги, при которомъ она могла бы каждый доставленный на станцію грузъ



немедленно взвѣсить, выдать на него квитанцію и отправить по назначенію, представляется желательнымъ, но у насъ далеко еще то время, когда перевозочная способность многихъ нашихъ дорогъ достигнетъ того идеала.— Наконецъ послѣднее желаніе публики, касающееся ввоза товаровъ на станцію,—чтобы въ рукахъ отправителя былъ документъ, удостоверяющій, что дѣйствительно ввезенъ на станцію товаръ,—по мнѣнію подкоммиссіи, легко можетъ быть исполнено такимъ образомъ, чтобы пропускная записка постоянно находилась въ рукахъ отправителя, а не артельщика, какъ это теперь практикуется на нѣкоторыхъ дорогахъ, артельщикъ долженъ только отмѣчать количество ввезеннаго товара и, записавъ о томъ въ свою книгу, возвращать пропускную записку отправителю.

На нѣкоторыхъ дорогахъ введены съ этою цѣлью особые ярлыки, выдаваемые привратникомъ при ввозѣ товара на станціонный дворъ, но ярлыки эти представляются излишнею формальностью, которая легко можетъ быть упразднена принятіемъ вышеуказаннаго порядка. На тѣхъ же дорогахъ, на которыхъ не выдаютъ при ввозѣ ни „пропусковъ“, ни „ордеровъ“, ни „ярлыковъ“ на ввозъ, обязательно долженъ быть установленъ такого рода документъ, который удостоверялъ бы, что хозяинъ ввезъ грузъ на станцію въ извѣстномъ количествѣ и при извѣстномъ состояніи упаковки.

## 2. Храненіе грузовъ на станціяхъ, до отправленія ихъ по назначенію.

Объѣхавъ значительную часть Россіи, пересѣкаемую желѣзными дорогами юго-восточнаго района, подкоммиссія вездѣ слышала одну и ту же жалобу—на недостаточность и неудовлетворительность мѣстъ храненія грузовъ на станціяхъ. И въ Егорьевскѣ, и въ Зарайскѣ жаловались, что грузы приходится класть на землю, такъ

какъ на существующихъ платформахъ помѣщается только  $\frac{1}{5}$  часть того груза, который скопляется на станціяхъ, въ Раненбургѣ подкоммиссія видѣла, что не смотря на то, что это былъ Май, когда количество грузовъ вообще мало на станціяхъ, грузовая платформа почти вся занята была хлѣбомъ, на саратовской, ряжско-моршанской и моршанско - сызранской дорогахъ заявленія о недостаточности имѣющагося количества товарныхъ платформъ и пакгаузовъ были всеобщы, купцы и земледѣльцы цитировали факты о громадныхъ убыткахъ, которые понесла хлѣбная торговля въ 1874, 1875, 1876 и 1877 годахъ вслѣдствіе недостатка мѣстъ храненія грузовъ, ввезенныхъ на станціи, служащіе на желѣзныхъ дорогахъ подтверждали эти заявленія; въ Оренбургѣ подкоммиссія нашла до 5000 кипъ хлопка и шерсти на землѣ безъ подкладокъ и безъ всякой крыши, пассажирская платформа вся занята была прибывшимъ мануфактурнымъ товаромъ, такъ какъ товарныя платформы заграмождены были отправляемымъ изъ Оренбурга грузомъ. На дорогахъ козлово - воронежско - ростовской и ростово - владикавказской, на которыхъ подкоммиссія была въ Сентябрѣ и въ Октябрѣ, хлѣбъ и семя лежали въ бунтахъ на шпалахъ и доскахъ, прикрытые брезентами и рогожами, доставленными частью дорогами, частью отправителями. На поти-тифлисской дорогѣ, вообще крайне бѣдной постройками, товарныя платформы и пакгаузы имѣются только на нѣкоторыхъ станціяхъ.

Судя по той общности и настоятельности, съ какою публика заявляла о необходимости постройки крытыхъ платформъ, казалось бы, что эта потребность должна быть удовлетворена раньше всѣхъ другихъ, что правительство и желѣзнодорожныя общества должны сразу затратить огромныя суммы на постройку пакгаузовъ и удобныхъ платформъ.

Прежде чѣмъ отвѣтить по существу на это положеніе

приходится обратиться къ нѣкоторымъ подробностямъ. Фактъ общеизвѣстный, что цѣпь желѣзныхъ дорогъ, идущихъ отъ средней и нижней Волги къ Москвѣ и отъ Дона и горъ Кавказскихъ къ Козлову и Ростову, пересекаетъ мѣстности по преимуществу хлѣбородныя, земледѣльческія, а потому, перевозя произведенія своей страны, эти дороги везутъ къ центрамъ сбыта хлѣбные грузы, т. е. товары громоздкіе и сравнительно дешевые. Такого же характера и грузы, которые даетъ донская каменноугольная промышленность.

Хлѣбъ родится у насъ разъ въ годъ, уборка его кончается въ Августѣ и Сентябрѣ и въ странѣ вдругъ является масса груза, составляющая продуктъ годовой работы ея жителей и стремящаяся къ выходу въ море, пока навигація не закрылась, или къ центрамъ потребленія, пока цѣны высоки, а въ это же время, послѣ уборки хлѣбовъ въ западной Европѣ, окончательно опредѣляется потребность ея въ привозномъ хлѣбѣ, и ежели потребность эта большая, цѣны быстро растутъ, вызывая лихорадочную дѣятельность въ мѣстахъ производства хлѣба. Ежели къ этому добавить хорошій путь, какой обыкновенно бываетъ въ Сентябрѣ или раннею зимою въ Ноябрьѣ, то очень понятно, почему на желѣзнодорожныхъ станціяхъ нашихъ южныхъ и восточныхъ дорогъ является сильный завозъ грузовъ, которыхъ дороги поднять не могутъ.

Ежели посмотрѣть на количество грузовъ, доставленныхъ по важнѣйшимъ хлѣбнымъ желѣзнымъ дорогамъ въ 1877 году, то окажется, что перевезено:

	въ Сентябрѣ.	въ Октябрѣ.	въ Ноябрѣ.	въ Декабрѣ.	въ Январѣ.	въ Мартѣ.	въ Апрѣлѣ	въ Августѣ.
Рязанско-Козлов.	6.836.264	7.908.643	8.264.199	8.135.147	8.641.353	5.680.740	3.680.273	4.637.559
Тамбово-Саратов.	2.323.328	2.392.468	2.700.221	2.752.829	2.986.339	1.798.305	1.344.685	1.850.493
Ростов.-Владикав.	1.726.777	2.032.297	2.052.391	1.119.601	446.250	407.486	583.346	830.393
Коз.-Вор.-Ростов.	4.891.329	6.036.744	6.052.496	4.340.765	4.331.760	2.967.247	3.422.071	3.446.318
*) Моршан.-Сызр.	1.501.962	1.574.359	1.731.027	1.731.588	1.829.602	1.857.753	419.794	760.684

\*) Дороги транзитныя: московско-рязанская, ряжско-моршанская и козлово-тамбовская, здѣсь не приняты въ расчетъ.

Эти цифры показываютъ, что главная работа крайнихъ дорогъ юго-восточнаго района бываетъ осенью и зимою, въ Мартѣ она уменьшается, въ Апрѣлѣ и Августѣ сокращается иногда на половину противъ осеннихъ мѣсяцевъ.

Такимъ образомъ завозъ хлѣбныхъ грузовъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ составляетъ такой фактъ, который вытекаетъ изъ экономическихъ условій страны, фактъ коренящійся въ самомъ бытѣ населенія, живущаго только тѣмъ, что даетъ земля и потому сбывающаго ея произведенія преимущественно сейчасъ послѣ уборки. Недостатокъ другихъ источниковъ жизни населенія заставляетъ торопиться сбытомъ собраннаго съ полей хлѣба, чтобы своевременно расплатиться съ казенными повинностями и заручиться средствами для удовлетворенія многихъ потребностей, нетерпѣливо ожидавшихъ осени и начала зимы, когда въ рукахъ земледѣльца итогъ его годичной трудовой дѣятельности. Чѣмъ настоятельнѣе эти потребности, чѣмъ сильнѣе и неотложнѣе онѣ требуютъ удовлетворенія, тѣмъ скорѣе земледѣлецъ стремится реализовать этотъ итогъ и обратить его въ деньги. Ежели посмотрѣть съ этой точки зрѣнія на причины быстрого и одновременнаго скопленія хлѣбныхъ грузовъ на станціяхъ нашихъ южныхъ и восточныхъ дорогъ, то нельзя не видѣть того, что это явленіе, будучи въ тѣсной связи съ экономическимъ положеніемъ нашего земледѣльца, трудно устранимо и измѣнить его въ смыслѣ регулированія привоза со средствами желѣзныхъ дорогъ едва ли возможно въ близкомъ будущемъ, такъ какъ факты, истекающіе изъ матеріальнаго быта массы населенія, не поддаются теоретическимъ рѣшеніямъ. Вѣдь ежели нужда заставляетъ продать и свести хлѣбъ въ портъ, то повезутъ его туда на волахъ гужомъ, если желѣзная дорога не станетъ принимать,—а все таки повезутъ.

Закрѣпить станціи и опредѣлить ихъ дѣятельность извѣст-

ною нормой значитъ усилить, существующій мѣстами и теперь параллельно желѣзнымъ дорогамъ, извозный промыселъ, т. е. тратить силы и время непроизводительно въ ущербъ проведеннымъ рельсовымъ путямъ и возвышать искусственно стоимость нашего хлѣба на заграничныхъ рынкахъ въ ущербъ общимъ торговымъ интересамъ страны.

Правда, усиленіемъ перевозочной способности дорогъ, т. е. постройкою полустанцій, устройствомъ большаго числа запасныхъ путей, увеличеніемъ подвижнаго состава можно сократить до нѣкоторой степени размѣры потребности въ постройкахъ для храненія грузовъ, но ежели принять въ расчетъ, что грузы эти являются въ большомъ количествѣ, разъ въ годъ, что, перевезя ихъ разъ въ сравнительно короткое время, дорога останется безъ работы, что капиталы, потраченные на приобрѣтеніе паровозовъ и вагоновъ, не будутъ давать процентовъ, потому что подвижной составъ будетъ стоять безъ дѣла, что построенныя полустанціи нужно содержать круглый годъ, а онѣ будутъ давать доходъ только въ теченіи 4-хъ мѣсяцевъ, то едва-ли будетъ выгодно очень дорогою цѣною усиливать рабочую способность дороги, не давая ей работы, которая окупила бы затраты.

Эти соображенія, по мнѣнію подкоммиссіи, указываютъ, что необходимость имѣть на станціяхъ многихъ желѣзныхъ дорогъ большіе склады, амбары или хорошо приспособленныя крытыя платформы для храненія грузовъ не предотвратима, потребность эта сказалась слишкомъ сильно потерю многихъ тысячъ четвертей хлѣба, порченнаго и сгноеннаго на желѣзнодорожныхъ станціяхъ, которыя не были приготовлены къ такому одновременному приливу грузовъ, сказалась она дорого государственной казнѣ, которой пришлось изъ своего сундука увеличивать облигаціонные капиталы и безъ того задолжавшихъ дорогъ, чтобы увеличить количество крытыхъ помѣщеній для хлѣба, купить брезенты для покрытія бунтовъ, при-

обрѣсти вагоны, паровозы и т. п., такъ что можетъ быть только рѣчь о томъ, какимъ образомъ, на какія средства и на какихъ условіяхъ должно создать склады для храненія грузовъ, особенно хлѣбныхъ, по линіямъ желѣзныхъ дорогъ, а не о томъ нужны ли они или нѣтъ.

До постройки желѣзныхъ дорогъ, собранный съ полей хлѣбъ, точно также какъ и теперь, сбывался производителями его осенью и зимою, точно также на мѣстахъ производства почти не было крупныхъ складовъ для хлѣба, его везли въ извѣстные пункты, откуда онъ уже шель водою или гужомъ до главныхъ водяныхъ путей государства или до большихъ центровъ потребленія. Такими пунктами были: Моршанскъ, Ухолово, Козловъ, Беково и др. Здѣсь были амбары, въ которыхъ ссыпался хлѣбъ, и амбары эти были собственностью лицъ, торгующихъ хлѣбомъ; они затрачивали капиталы на постройку амбаровъ, будучи заинтересованными, чтобы хлѣбъ ихъ сохранился и барыши отъ хлѣбной торговли вознаграждали ихъ сторицею. Съ проведеніемъ желѣзныхъ дорогъ до окраинъ государства, пункты эти потеряли свое торговое значеніе, склады упразднились, потому что каждая желѣзнодорожная станція сдѣлалась такимъ складочнымъ мѣстомъ.

Но желѣзная дорога, перевозя хлѣбъ, не торгуетъ имъ, она не извлекаетъ пользы отъ той разницы, какая существуетъ между покупною цѣною на мѣстѣ и биржевою на заграничномъ рынкѣ, и нѣтъ основанія возлагать на нее заботу объ интересахъ торговца, о его товарѣ до той минуты, пока она не приняла его для перевозки. Точно также, какъ прежде, до проведенія желѣзныхъ дорогъ, когда лица, торгующіе хлѣбомъ, хранили его, какъ свое собственное имущество, строили въ этихъ видахъ амбары, устройство складовъ и пакгаузовъ для сохраны хлѣбныхъ грузовъ должно быть предоставлено лицамъ, заинтересованнымъ непосредственно въ этомъ дѣлѣ.

Волжскіе пароходы перевозятъ много милліоновъ пудовъ хлѣба, но на пристаняхъ для храненія его строятъ амбары отправители, а не пароходныя общества. Казалось-бы, нѣтъ особыхъ причинъ ставить желѣзнодорожныя общества въ совершенно иныя условія и взваливать на нихъ устройство амбаровъ для храненія хлѣба, котораго они въ данное время принять для перевозки не могутъ. Существенная разница здѣсь та, что берегъ, прилегающій къ пристани парохода, не принадлежитъ пароходной компаніи, а земля, на которой стоитъ желѣзнодорожная станція, принадлежитъ желѣзной дорогѣ, кромѣ того пароходъ съ причаленными къ нему баржами сразу беретъ много груза и очищаетъ амбары, а желѣзная дорога, поднимая сравнительно съ пароходомъ менѣе, требуетъ нѣкотораго времени для перевозки того, что пароходъ беретъ въ одинъ рейсъ, — послѣдствіемъ чего является очередь. Но оба эти затрудненія могутъ быть устранены при помощи правительственныхъ мѣръ къ обоюдной выгодѣ желѣзныхъ дорогъ и отправителей хлѣбныхъ грузовъ.

Мысль объ устройствѣ частныхъ складовъ у станцій желѣзныхъ дорогъ казалось подкомиссіи единственнымъ практическимъ средствомъ къ устраненію существующихъ неудобствъ, вслѣдствіе недостаточности мѣстъ храненія на станціяхъ. Осуществленіе этой мысли освобождало бы желѣзныя дороги отъ затратъ на устройство и содержаніе громадныхъ платформъ и пакгаузовъ, которые большую часть года стояли бы пустыми, въ чемъ убѣдилась подкомиссія, осматривая въ Маѣ и въ Іюнѣ товарныя платформы козловской, тамбовской, кирсановской, аткарской, моршанской и др. станцій, съ другой стороны избавило бы торговлю и земледѣліе отъ тѣхъ громадныхъ убытковъ, которые неминуемы при храненіи хлѣбовъ въ бунтахъ и на открытыхъ платформахъ.

Безъ сомнѣнія, въ практическомъ примѣненіи, пост-

ройка частныхъ складовъ близъ желѣзнодорожныхъ станцій должна быть связана съ двумя непремѣнными условіями: а) чтобы къ частному амбару или складу, находящемуся въ извѣстномъ разстояніи отъ станціи, проведена была рельсовая вѣтвь на средства дороги и отправителя, напр. такъ какъ это имѣетъ мѣсто на нижегородской дорогѣ, которая, проводя вѣтвь къ какому либо заводу, мельницѣ или складу, даетъ рельсы (обыкновенно старыя), а владѣлецъ завода даетъ шпалы и баластъ; 2) чтобы хлѣбъ, находящійся на храненіи въ складѣ, будучи заявленнымъ въ извѣстномъ порядкѣ станціи, принять былъ на очередь наравнѣ съ хлѣбомъ, лежащимъ на платформѣ. Ежели амбаръ частнаго лица не будетъ пользоваться привилегіей желѣзнодорожной платформы относительно очереди, то это приведетъ къ такой аномаліи, какая заявлена была подкоммиссіи въ Саратовѣ, что хлѣбъ изъ суховаго амбара нужно вывозить на станціонный дворъ, класть его на землю въ бунты, гноить, чтобы предоставить ему право на очередь.

Означенныя два условія необходимы, чтобы частные амбары могли вырости близъ желѣзнодорожныхъ станцій.

Чтобы заручиться мнѣніемъ людей компетентныхъ, подкоммиссія почти вездѣ просила товароотправителей высказаться относительно возможности постройки частныхъ складовъ близъ станцій. За исключеніемъ воронежскихъ купцовъ, грузоотправители всѣхъ городовъ, гдѣ подкоммиссія имѣла случай выслушать заявленія, высказались безусловно за то, что предоставленіе частнымъ лицамъ права строить амбары близъ станцій желѣзныхъ дорогъ устранить тотъ недостатокъ въ помѣщеніяхъ для храненія грузовъ, какой теперь существуетъ. Подобныя амбары подкоммиссія видѣла на станціи „Бекково“ саратовской дороги; амбары, устроенныя владѣльцемъ желѣзнодорожной вѣтви, сдаются въ наемъ и всегда имѣютъ много нанимателей.



Разумѣется правомъ постройки амбаровъ воспользуются крупные отправители, а ведущіе не обширную торговлю будутъ по прежнему пользоваться желѣзнодорожными платформами или будутъ нанимать свободные амбары, построенные частными лицами съ цѣлью сдавать ихъ въ аренду. Арендная плата эта не можетъ быть очень высока, ибо будетъ регулироваться существованіемъ желѣзнодорожныхъ складовъ, ничего не взимающихъ за храненіе грузовъ.

Между тѣмъ до сихъ поръ многія изъ желѣзныхъ дорогъ какъ то враждебно смотрѣли на проявленія частной инициативы въ дѣлѣ устройства складовъ. Подкомиссіи неоднократно было заявлено многими лицами, что они готовы устроить на свой счетъ склады и входили въ сношенія съ правленіями дорогъ, но или не получали отвѣтовъ или получали такія условія, на которыхъ соглашенія о проведеніи вѣтви были невозможны. Подкомиссія видѣла въ Бузулукѣ и въ Сорокахъ длинные ряды амбаровъ, владѣльцы которыхъ напрасно ходатайствовали о проведеніи къ нимъ вѣтви, хотя эти амбары отстоятъ отъ станціи въ разстояніи 100—300 с. Такая невнимательность къ общимъ интересамъ со стороны желѣзныхъ дорогъ, живущихъ правительственною гарантіею, должна вызвать вмѣшательство правительства въ это дѣло.

Остается разсмотрѣть вопросъ объ улучшеніи конструкции нынѣ существующихъ желѣзнодорожныхъ платформъ.

Что платформы нынѣ существующаго типа не отвѣчаютъ той цѣли, ради которой они возведены, извѣстно всѣмъ, кто хотя разъ видѣлъ сложенный на нихъ грузъ во время дождя и снѣга. Нельзя не удивляться, что, не смотря на очевидную несостоятельность существующаго типа товарныхъ платформъ, подобныя платформы строятся и проекты ихъ утверждаются министерствомъ путей сообщенія.

Заявленія, сдѣланныя подкоммиссіи о неудобствахъ настоящихъ крытыхъ товарныхъ платформъ, единогласно говорятъ о томъ, что платформы недостаточно охраняютъ сложенные на нихъ грузы отъ дождя и снѣга и неудовлетворительны по устройству полового настила. Вслѣдствіе того, что настоящія платформы узки (4 сажени ширины) и что крыши ихъ имѣютъ небольшой свѣсъ, они очень мало защищаютъ товары отъ боковаго дождя и снѣга и во время непогоды сложенный на платформѣ грузъ нужно закрывать брезентами и рогожами, хотя брезенты дороги и ни одна дорога юго-восточнаго района не имѣетъ ихъ въ достаточномъ количествѣ. Но такъ какъ коренная перестройка платформъ немислима по значительности той суммы, какая потребовалась бы на это дѣло, то подкоммиссія, при совѣщаніяхъ своихъ съ отправителями, старалась выяснить, какія пальятивныя мѣры слѣдуетъ предпринять для охраненія сложеннаго на платформѣ груза отъ подмочекъ съ боковъ. Почти вездѣ заявлено было, что подшивка верхнихъ частей столбовъ платформъ легкимъ тѣсомъ и прикрѣпленіе по бокамъ на кольцахъ въ видѣ шторъ брезентовъ вполне защитило бы грузъ отъ непогоды и не потребовало бы большихъ расходовъ со стороны желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ легкой тѣсъ стоитъ не дорого, а брезенты и теперь употребляются на покрытіе грузозъ съ подвѣтренной стороны во время дождя.

Подкоммиссія вполне раздѣляетъ это мнѣніе практическихъ людей и думаетъ, что ежели бы такія мѣры приняты были бы со стороны желѣзнодорожныхъ управленій, то много жалобъ на подмочку и порчу грузовъ не имѣло бы мѣста. Возвращаясь обратно въ Москву осенью по козлово-воронежско-ростовской дорогѣ, подкоммиссія видѣла, что на нѣкоторыхъ станціяхъ платформы которыхъ заняты были хлѣбомъ, принята была подобная система защиты хлѣба отъ непогоды. Надобно полагать, что управленіе дороги путемъ практики пришло къ убѣжденію

о пригодности предлагаемой товароотправителями мѣры.

Гораздо труднѣе практически рѣшить вопросъ о томъ, какого рода конструкція нижней части платформы самая удобная для грузовъ?

Деревянные платформы высокія неудобны потому, что подъ нихъ пролѣзаютъ люди и разрѣзываютъ мѣшки, подъ деревянными низкими заводятся мыши, которыя портятъ много хлѣба, при томъ эти оба вида платформъ на нѣкоторыхъ дорогахъ, пролегающихъ по степнымъ мѣстностямъ, обходятся очень дорого; платформы земляныя, съ мощеннымъ или щебенистымъ поломъ, портятъ мѣшки, которые скоро гніютъ и рвутся; асфальтовые — лѣтомъ размягчаются и сообщаютъ нѣкоторымъ грузамъ смолистый запахъ. О платформахъ изъ каменныхъ плитъ, разумѣется, не можетъ быть и рѣчи въ виду ихъ высокой стоимости.

По мнѣнію подкомиссіи, болѣе удобными были бы земляныя плотно утрамбованныя платформы съ каменными стѣнками, съ деревяннымъ поломъ, имѣющимъ скатъ къ краямъ. Такія платформы имѣютъ на своей сторонѣ тѣ преимущества, что они не требуютъ такого частаго ремонта какъ деревянные на столбахъ, очень прочны и подъ ними нѣтъ никакого хода. Разумѣется, платформы такія должны имѣть крыши съ возможно большимъ свѣсомъ, которымъ обезпечивался бы полъ отъ дождя и снѣга. На эти условія, по мнѣнію подкомиссіи, должно бы обратить вниманіе министерство путей сообщенія какъ высшее техническое учрежденіе, рассматривающее и разрѣшающее всѣ новыя постройки на желѣзныхъ дорогахъ и руководившееся до сихъ поръ въ дѣлѣ возведенія товарныхъ платформъ рутинными прежними образцами, не смотря на оказавшуюся ихъ непрактичность.

### 3. Очереди.

Очередь составляетъ неизбежное зло въ нашихъ желѣзнодорожныхъ порядкахъ, зло, дающее поводъ къ

множеству нареканий и служащее источником злоупотреблений, но уничтожить очередную отправку грузов невозможно, такъ какъ невозможно требовать, чтобы наши желѣзныя дороги, по крайней мѣрѣ юго-восточнаго района, въ скоромъ времени были въ состояніи отправить немедленно всю ту массу грузовъ, которая предъявляется имъ въ теченіи двухъ, трехъ мѣсяцевъ въ году.

Выше было упомянуто, что усиленіе перевозочной способности дорогъ и затрата на это большихъ капиталовъ представляется дѣломъ до крайности убыточнымъ, ежели эти затраты не будутъ, хотя отчасти, соразмѣряться съ возможностью увеличенія грузовъ, а слѣдовательно съ постепеннымъ развитіемъ экономическаго быта районовъ, питающихъ своими произведеніями желѣзныя дороги. Кромѣ неравномѣрнаго распредѣленія грузовъ, представляемыхъ желѣзнымъ дорогамъ для перевозки, кромѣ громоздкости и дешевизны ихъ, дороги юго-восточнаго района имѣютъ очень мало обратныхъ грузовъ, что тяжело отражается на доходности дорогъ, увеличивая непомѣрно бесполезный пробѣгъ подвижнаго состава. Такъ, напри- мѣръ въ 1877 году, перевезено.

	По направленію къ Москвѣ.	По направленію къ исходящимъ пунктамъ.
Рязанско-Козловскою .	65.114.266 пуд.	8.800.622 пуд.
Тамбово-Саратовскою .	24.817.193 „	2.652.697 „
Моршанско-Сызранскою	15.380.212 „	2.119.772 „
Оренбургскою *) . . .	14.878.504 „	3.039.776 „
Ростово-Владикавказ.**)	4.917.291 „	8.037.709 „

Расчитывать на то, чтобы наши юго-восточныя дороги имѣли въ близкомъ будущемъ обратный грузъ нельзя; почти всѣ онѣ примыкаютъ къ отдаленнымъ окраинамъ имперіи, слабо населеннымъ, съ населеніемъ

\*) За 1878 годъ.

\*\*\*) Военные грузы шли по направленію отъ Ростова къ Владикавказу.

находящимся въ первобытныхъ почти условіяхъ жизни, котораго потребности очень ограничены и удовлетворяются мѣстными домашними средствами; по линіи этихъ дорогъ нѣтъ никакихъ крупныхъ фабричныхъ и промышленныхъ центровъ, которые могли бы явиться сильными потребителями тѣхъ продуктовъ, которые производитъ Москва и прилегающіе къ ней фабричные округа, продуктовъ, могущихъ составить обратный грузъ для желѣзныхъ дорогъ, доставляющихъ къ Москвѣ и къ Ростову преимущественно сырье. Къ этому нельзя не добавить, что всѣ дороги юго-восточнаго района, кромѣ двухъ, московско-рязанской и рязанско-козловской, по указаннымъ выше причинамъ слабы въ финансовомъ отношеніи; доходовъ ихъ едва достаетъ на покрытіе расходовъ эксплуатаціи и потому всякія затраты, произведенныя на увеличеніе средствъ перевозки, по необходимости должны ложиться на средства государства.

Принявъ все изложенное во вниманіе, нельзя, кажется, не согласиться съ тѣмъ, что къ требованіямъ, заявляемымъ публикою объ усиленіи перевозочной способности дорогъ, слѣдуетъ относиться осмотрительно, такъ какъ нельзя еще болѣе усиливать несостоятельность желѣзныхъ дорогъ въ смыслѣ коммерческаго предпріятія, обременяя ихъ еще большими долгами подъ именемъ дополнительныхъ облигаціонныхъ капиталовъ.

Высказываясь такимъ образомъ вообще противъ тѣхъ непомѣренныхъ требованій объ усиленіи перевозочной способности желѣзныхъ дорогъ, какія нерѣдко заявляются публикою, подкоммиссія оговаривается, что этимъ она не говоритъ, что перевозочная сила дорогъ юго-восточнаго района не требовала увеличенія, чтобы средства ихъ не были усилены по крайней мѣрѣ на столько, чтобы онѣ имѣли возможность исполнить полный графикъ ихъ движенія. Но такъ какъ вопросъ объ усиленіи перевозочной способности дорогъ юго-восточнаго

района составляет предметъ особаго доклада, то подкоммиссія не будетъ останавливаться здѣсь на этомъ предметѣ. Въ данномъ случаѣ вопросъ этотъ былъ затронутъ съ тою цѣлью, чтобы уяснить, что очереди у насъ будутъ существовать какъ явленіе неизбежное, происходящее отъ причинъ, существующихъ внѣ воли и власти желѣзныхъ дорогъ.

Вся задача, по мнѣнію подкоммиссіи, въ томъ, чтобы умалить и, по возможности, сократить тѣ неудобства для торговли и убытки отъ порчи грузовъ, лежащихъ по мѣсяцамъ на станціяхъ въ ожиданіи очереди отправки. Подкоммиссія убѣждена, что предоставленіе надлежащаго простора частной инициативѣ въ дѣлѣ устройства складовъ и амбаровъ близъ желѣзнодорожныхъ станцій ежели бы не окончательно разрѣшило, то значительно смягчило бы тотъ острый характеръ, какой теперь имѣетъ вопросъ объ очередяхъ. Масса грузовъ, преимущественно хлѣбныхъ, принадлежащая крупнымъ торговымъ фирмамъ, сложенная въ сухихъ и хорошихъ амбарахъ, спокойно ожидала бы весны для отправки въ порты, между тѣмъ какъ теперь всѣ должны свозить хлѣбъ къ станціямъ, такъ какъ хранить его негдѣ, а пользоваться зимнимъ путемъ нужно, ибо весною по нашимъ грунтовымъ дорогамъ и по причинѣ спѣшныхъ полевыхъ работъ доставить его къ станціи невозможно, а слѣдовательно хлѣбъ, не вывезенный осенью или въ началѣ зимы на станціонный дворъ, не попадетъ въ портъ къ открытію навигаціи. Ежели бы близъ желѣзнодорожныхъ станцій устроились частные амбары, то ходъ торговыхъ операцій съ хлѣбомъ по желѣзнымъ дорогамъ могъ бы принять приблизительно такія же формы, какъ это организовалось само собою на Волгѣ, гдѣ хлѣбъ всю зиму свозится въ амбары, а весною и лѣтомъ отправляется на баржахъ. При этомъ на сторонѣ желѣзныхъ дорогъ будетъ всегда преимущество болѣе быстрой доставки.

Наконецъ нельзя не высказать и того общаго положенія, что ежели желѣзныя дороги должны примѣняться къ требованіямъ публики и къ интересамъ торговли и промышленности, то точно также публика и торговля обязаны входить въ условія дѣятельности и движенія по желѣзнымъ дорогамъ, которыя не могутъ удовлетворять желаніямъ, превосходящимъ ихъ техническія и финансовыя силы.

Обращаясь затѣмъ къ тому, на сколько удовлетворительна нынѣшняя система очередей, установленная по распоряженію министерства путей сообщенія, подкоммиссія должна заявить, что сколько нибудь серьезныхъ жалобъ на не соблюденіе очередей подкоммиссія не слыхала; ежели были заявленія на мѣстныя, случайныя злоупотребленія, то они не имѣли общаго характера.

Исключеніемъ въ этомъ случаѣ можетъ быть саратовская дорога, на которой, судя по заявленіямъ, сдѣланнымъ въ Козловѣ и въ Аткарскѣ, практикуется такой порядокъ, что пропускная записка выдается не на то количество груза, которое дѣйствительно доставлено къ станціи, а на то, которое заявлено отправителемъ. Въ результатѣ такой системы выдачи пропускныхъ записокъ, а слѣдовательно и назначенія очередей, бываетъ обыкновенно, что мелкіе отправители не могутъ дождаться очереди и что ловкіе люди могутъ торговать очередями.

#### 4. Взвѣшиваніе грузовъ при приѣмѣ.

Опредѣленіе дѣйствительнаго вѣса товара, сдаваемого желѣзной дорогѣ для перевозки, составляетъ очень важный по своимъ послѣдствіямъ фактъ въ тѣхъ договорныхъ отношеніяхъ, какія устанавливаются между желѣзною дорогою и отправителемъ: товаръ по вѣсу принимается и дорога отвѣчаетъ, по существующимъ правиламъ, предъ отправителемъ только за вѣсъ перевезеннаго ею до станціи назначенія груза.

Въ смыслѣ установленія гарантіи для обоихъ сторонъ при опредѣленіи вѣса, принимаемаго груза, т. е. желѣзной дороги и отправителя необходимо разсмотрѣть: кто взвѣшиваетъ и на чемъ взвѣшиваетъ товаръ?

На шести дорогахъ юго-восточнаго района (изъ 10-ти) принимаемый товаръ взвѣшивается артельщикомъ, лицомъ отвѣтственнымъ за цѣлость принятаго груза\*). Такъ какъ артель, къ которой принадлежитъ вѣсовщикъ, отвѣтственна за сдачу груза по вѣсу, то вѣсовщикъ — артельщикъ заинтересованъ въ томъ, чтобы вѣсъ принимаемаго груза показать менѣе на станціи отправленія. Это относится преимущественно до цѣнныхъ грузовъ. Умышленнымъ уменьшеніемъ вѣса товара на станціи отправленія объясняются тѣ неоднократно заявленные подкоммиссіи случаи, когда часть товара, пришедшаго на станцію назначенія, украдена, а вѣсъ его вѣренъ, а иногда и больше показаннаго въ квитанціи. Подобныя злоупотребленія заставляютъ желать, чтобы на станціяхъ, по крайней мѣрѣ на болѣе важныхъ по отправленію товаровъ, вѣсовщиками были лица постороннія, не принадлежащія къ составу артели и не заинтересованныя ея отвѣтственностью, хотя бы при взвѣшиваніи присутствовалъ хозяинъ груза. Присутствіе же артельщика при взвѣшиваніи само собою остается необходимымъ.

Такое введеніе посторонняго элемента въ процессъ взвѣшиванія кажется тѣмъ болѣе желательнымъ, что существующіе на желѣзныхъ дорогахъ десятичные вѣсы различныхъ системъ далеко не возбуждаютъ довѣрія ни по своей конструкціи, ни по той акуратности, съ какою они содержатся. Нареканій на невѣрность вѣсовъ очень много \*\*) и подкоммиссіи часто приходилось убѣждаться

\*) Артель существуетъ на дорогахъ: московско-рязанской, рязанско-козловской, тамбово-саратовской, ряжско-моршанской, моршанско-сызранской и козлово-воронежско-ростовской.

\*\*) Циркуляръ Мин. Путей Сообщенія 15 января 1873 и 8 іюня 1876 г.



при осмотрѣ станцій въ справедливости этого недовѣрія публики къ желѣзнодорожнымъ вѣсамъ. Кромѣ того нѣкоторыя желѣзныя дороги юго-восточнаго района бѣдны, сравнительно съ приливомъ грузовъ, товарными вѣсами, такъ что на нѣкоторыхъ товарныхъ платформахъ всѣ грузы, какъ бы ихъ много не было, перевѣшиваются на небольшихъ багажныхъ вѣсахъ.

Изъ всѣхъ конструкцій вѣсовъ, видѣнныхъ подкомиссію, самыми удовлетворительными оказались вѣсы К<sup>о</sup> Фербэнкса, но они слишкомъ дороги, чтобы ими могли быть въ скоромъ времени снабжены всѣ станціи.

Вагонныхъ вѣсовъ на дорогахъ юго-восточнаго района очень мало, да и тѣ въ большинствѣ невѣрны или не дѣйствуютъ; самые лучшіе вагонные вѣсы подкомиссія видѣла на станціи „Рязань“ рязанско-козловской дороги и было бы весьма желательно, чтобы остальные дороги имѣли хотя бы по экземпляру подобныхъ вѣсовъ. Между тѣмъ неимѣніе вагонныхъ вѣсовъ служитъ источникомъ безконечныхъ пререканій о перегрузѣ и недогрузѣ, какъ это заявлено было подкомиссіи на дорогахъ рязанско-козловской, моршанско-сызранской и ростово-владикавказской. При томъ ежели бы на дорогахъ было больше вагонныхъ вѣсовъ, можно бы чаще повѣрять тару самихъ вагоновъ, особенно въ зимнее время, когда на вагонахъ намерзаетъ слой льда, снѣга и щепы отъ перевозимаго лѣса. Вѣсъ этого намерзшаго слоя оплачивается отправителями при повагонной отправкѣ особенно на открытомъ подвижномъ составѣ.

Жалобы на взысканіе штрафовъ за перегрузъ вагоновъ хлѣбнымъ товаромъ подкомиссіи принесены были по ростово-владикавказской желѣзной дорогѣ на станціяхъ Малороссійской, Армавиръ, Незлобной и др. Вслѣдствіе того, что станціи эти, отправляющія въ Ростовъ много хлѣбныхъ грузовъ, не имѣютъ вагонныхъ вѣсовъ, а перевѣшивать на обыкновенныхъ вѣсахъ всѣ мѣшки, ко-

торые при томъ разномѣрны, нѣтъ возможности, то, по прибытіи груженныхъ вагоновъ въ Ростовъ, они перевѣшиваются на вагонныхъ вѣсахъ и ежели окажется перегрузъ, то отправитель подвергается штрафу. Въ Ростовѣ на Дону подкоммиссіи представлены были акты, составленные агентами ростово-владикавказской и козлово-воронежско-ростовской дорогъ о результатахъ перевѣски вагоновъ груженыхъ хлѣбомъ и оказалось, что вѣсы вагонные ростово-владикавказской дороги показали перегрузу 93 пуда 25 ф. болѣе, нежели вѣсы козлово-воронежско-ростовской дороги, а то бывали и такіе случаи, что вѣсы ростово-владикавказской дороги показываютъ 23 пуда перегруза, а вѣсы козлово-воронежско-ростовской — 4 пуда 30 ф. недогруза, взвѣшивая одинъ и тотъ же вагонъ, до его разгрузки\*).

Не говоря уже о томъ, что желѣзная дорога не имѣла никакого законнаго основанія облагать штрафами отправителей за перегрузъ въ то время, когда вагоны грузились средствами дороги и когда вѣсъ товара опредѣленъ былъ на станціи отправленія агентами самой дороги, которые взвѣсили, приняли грузъ и выдали на него квитанцію, нельзя не обратить вниманія на то, что недостаточность и неудовлетворительность вѣсовъ желѣзной дороги причиняетъ вредъ торговцамъ, путаетъ коммерческіе расчеты, не имѣвшіе въ виду штрафовъ за перегрузъ, будто-бы обнаруженный на станціи назначенія. Такой ненормальный порядокъ можетъ быть названъ систематическимъ злоупотребленіемъ.

Кромѣ того неисправность вѣсовъ или отсутствіе подлежащей силы въ нихъ приводитъ на практикѣ къ двумъ невыгоднымъ результатамъ: или дорога вынуждена допускать перегрузы, не имѣя возможности опредѣлить вѣсъ товара на станціи отправленія, а слѣдовательно подвер-

\*) Смотр. журналы подкоммиссіи 23 и 24 Сентября.

гать свой подвижной составъ усиленной работѣ, не оплаченной отправителями, или же, относясь подозрительно къ нагрузкѣ по примѣрному взвѣшиванію, недогружать вагоны до нормы и брать лишнее за провозъ. Въ Кузнецкѣ подкоммиссіи было заявлено, что, по случаю неимѣнія на станціи вагонныхъ вѣсовъ, мѣстные лѣсо-торговцы не могутъ отправлять дровъ на оренбургскую дорогу, ибо кузнецкая станція не дозволяетъ грузить въ вагоны болѣе  $1\frac{1}{2}$  кубич. сажени дровъ, которые, по словамъ мѣстныхъ купцовъ, вѣсятъ 450, а не 600 пуд., за которые берутъ провозную плату, такъ что, благодаря отсутствію вагонныхъ вѣсовъ, тарифъ на дрова искусственно поднять и не дозволяетъ отправлять дрова на болѣе далекое разстояніе.

Все это вмѣстѣ взятое приводитъ подкоммиссію къ тому заключенію, что на вѣсы на желѣзныхъ дорогахъ должно быть обращено особое вниманіе со стороны власти, которой порученъ надзоръ за исправностью эксплуатаціи дорогъ и что, въ виду невыработанности до сихъ поръ хорошаго типа десятичныхъ вѣсовъ, слѣдуетъ имѣть на станціяхъ, по крайней мѣрѣ болѣе выдающихся по отпуску грузовъ, обыкновенные вѣсы съ коромысломъ, которые могли-бы служить для повѣрки десятичныхъ и для разрѣшенія пререканій и недоразумѣній между управленіемъ дороги и отправителями. Вѣсы обыкновеннаго типа могутъ пригодиться и для взвѣшиванія; вѣдь въ Ростовѣ на Дону, отправляющемъ милліоны пудовъ хлѣба, весь грузъ, идущій за границу и сдаваемый на корабли, перевѣшивается безъ особыхъ затрудненій на вѣсахъ съ коромысломъ.

Для облегченія при нагрузкѣ вагоновъ лѣсными товарами, слѣдуетъ имѣть особыя таблицы нормальнаго вѣса разнаго рода и размѣра лѣсныхъ матеріаловъ; таблицы эти должны быть утверждены правительственною властью.

## 5. Нагрузка и выгрузка товаровъ.

Жалобы и нареканія публики, относящіяся до стоимости и существующихъ способовъ нагрузки, заявлены были подкомиссіи на всѣхъ дорогахъ, такъ что, формулируя эти нареканія вкратцѣ, можно считать ихъ относящихся до всѣхъ дорогъ юго-восточнаго района.

### а) Плата за нагрузку и выгрузку.

По существующимъ тарифамъ за нагрузку и выгрузку различныхъ товаровъ, отправляемыхъ по внутреннему и прямому сообщенію, взимается отъ 1 до 3 коп. съ пуда, т. е. отъ 6 до 18 руб. съ вагона. Товароотправители заявляли, что въ дѣйствительности дорога такой цѣны за нагрузку и выгрузку не платитъ, что, нагружая вагонъ своими рабочими, отправители платятъ отъ 60 коп. до 1 руб. съ вагона. Изъ контракта съ артелью моршанско-сызранской дороги видно, что артель получаетъ за нагрузку и выгрузку по  $\frac{40}{100}$  коп. съ пуда и за охраненіе груза въ пути по  $\frac{5}{100}$ , а всего получаетъ по  $\frac{45}{100}$  коп. съ пуда, остальные за тѣмъ  $\frac{55}{100}$  коп. съ каждаго пуда остается въ пользу дороги. Ростово-владикавказская дорога, не имѣющая артели, платитъ за нагрузку по 60 коп. съ вагона. Это указываетъ, что цѣна, назначенная тарифомъ за нагрузку и выгрузку, дѣйствительно не соответствуетъ настоящей стоимости работы.

Въ нѣкоторыхъ городахъ подкомиссіи было заявлено, что желѣзныя дороги взимаютъ деньги за нагрузку и выгрузку въ размѣрѣ, опредѣленномъ въ тарифѣ, даже и тогда, когда вагоны нагружаются и разгружаются рабочими отправителей. Это было заявлено, между прочимъ, въ Ростовѣ на Дону, на такой же фактъ указалъ заводчикъ Д. А. Пастуховъ, который нагружаетъ вагоны желѣзомъ у себя

на заводѣ своими людьми\*) и потомъ выгружаетъ эти же вагоны въ Ростовѣ у амбара посредствомъ своихъ же рабочихъ, а между тѣмъ желѣзная дорога взимаетъ съ него по 6 руб. съ вагона за нагрузку и выгрузку.

Такимъ образомъ оказывается, что желѣзныя дороги изъ платы за нагрузку и выгрузку сдѣлали одну изъ доходныхъ статей и что доходъ этотъ сдѣлался какъ бы прибавкою къ провозной платѣ, прибавкою взимаемой тогда, когда слѣдуетъ и когда не слѣдуетъ. Ежели смотрѣть на плату, получаемую дорогами за нагрузку и выгрузку, какъ на предметъ ихъ дохода, то правильнѣе было бы возвысить тарифъ за перевозку на соотвѣтственную сумму, понизивъ плату за нагрузку и выгрузку до предѣловъ, опредѣляемыхъ дѣйствительною стоимостью этой работы. Тогда бы сборъ этотъ надалѣ уравнительнѣе на отправляемые грузы, потому что взимался бы не только съ количества пудовъ, погруженныхъ въ вагоны, но и пропорціонально разстоянію, проходимому этими пудами. Теперь за нагрузку и выгрузку платятъ одинаково: грузъ, прошедшій сто верстъ по желѣзной дорогѣ и товаръ, прибывшій за тысячу верстъ; между тѣмъ во второмъ случаѣ товаръ въ 10 разъ болѣе пользовался услугами желѣзной дороги, его болѣе продолжительное время нужно было охранять и заботиться о немъ, чѣмъ о грузѣ, пробѣжавшемъ стоверстное разстояніе. При настоящей таксѣ за нагрузку и выгрузку перевозка сравнительно недорогихъ грузовъ на небольшія разстоянія невыгодна, такъ какъ плата 1 или 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> коп. съ пуда за нагрузку и выгрузку ложится очень высокимъ накладнымъ расходомъ на перевозку его. Нѣтъ сомнѣнія, что болѣе уравнительное взиманіе платы за нагрузку и выгрузку способствовало бы развитію мѣстнаго грузоваго движенія на желѣзныхъ дорогахъ и уничтожило бы сильную конкуренцію,

\*) Къ заводу отъ станціи Сулинъ проведена вѣтвь.

какую представляет теперь желѣзнымъ дорогамъ гуже-  
вая перевозка, которая на небольшія разстоянія положи-  
тельно выгоднѣе желѣзнодорожной, какъ это было дока-  
зано подкоммиссіи фактами въ Аткарскѣ, въ Пензѣ и въ  
Ростовѣ на Дону. Наши желѣзныя дороги далеко не такъ  
сильно обременены работою, чтобы имъ не стараться при-  
влекать къ себѣ грузы, хотя бы средній пробѣгъ ихъ былъ  
небольшой.

Резюмируя сказанное о дороговизнѣ существующей  
платы за нагрузку и выгрузку, подкоммиссія полагала бы:  
а) сократить эту плату; б) на сумму чистаго дохода, по-  
лучаемаго дорогами съ нагрузки и выгрузки, увеличить  
провозную плату, по классамъ тарифа, по среднему за  
нѣсколько лѣтъ выводу перевезеннаго по дорогамъ груза,  
при чѣмъ размѣръ этого увеличенія долженъ быть общій  
для всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, и в) считать дѣй-  
ствіемъ противузаконнымъ взиманіе платы за нагрузку  
или выгрузку, ежели по какимъ либо причинамъ товаръ  
нагружался или выгружался средствами отправителя или  
получателя.

*б) Способы нарузки и вырузки.*

Подкоммиссія не будетъ распространяться о томъ бо-  
лѣе чѣмъ небрежномъ способѣ нарузки товаровъ, какой  
практикуется на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ и о кото-  
ромъ слышалось столько жалобъ и въ заявленіяхъ отпра-  
вителей, и въ ежедневной печати. Всѣмъ извѣстно, что  
значитъ терминъ „смѣтки“ и какой оборотъ дѣлаетъ тор-  
говля „смѣтками“ на глазахъ публики и желѣзнодорожной  
администраціи. Только долготерпѣніемъ русскаго человѣка  
и боязнью его судиться, а также безотвѣтственностью на-  
шихъ дорогъ можно объяснить, что всѣ послѣдствія не-  
брежной, или лучше, завѣдомо недобросовѣстной нарузки  
и вырузки, особенно хлѣбныхъ грузовъ, спирта и др.,  
приняли такіе размѣры.

Не говоря теперь о способахъ нагрузки скота, птицы и угля, о чемъ будетъ сказано въ другомъ мѣстѣ настоящаго доклада, подкоммиссія ограничится теперь рѣчью о нагрузкѣ хлѣбныхъ грузовъ, мануфактурныхъ, бакалейныхъ и иныхъ товаровъ.

Первое, что по этому предмету можетъ быть сказано— это безусловное изгнаніе крюка, какъ орудія для нагрузки и выгрузки. Пресловутый крюкъ создалъ какъ бы особую категорію лицъ — „крючниковъ“, которые въ глуши провинціальной сдѣлались людьми нужными для лицъ, отправляющихъ и получающихъ товары по желѣзной дорогѣ\*). Какъ бы не была несоотвѣтственна укупорка товаровъ, въ видахъ удобствъ нагрузки, какъ бы не были тяжелы тюки съ мануфактурнымъ товаромъ, вѣсъ которыхъ доходитъ до 10 пудовъ, существующее первобытное орудіе нагрузки — крюкъ — должно быть изъято изъ употребленія и замѣнено другимъ, болѣе безопаснымъ для товара, приспособленіемъ. Что это осуществимо, не смотря на развитую привычку къ крюку, доказываетъ практика одесской желѣзной дороги, которая безусловно изгнала крюкъ изъ употребленія.

Что касается мѣръ для предупрежденія небрежной или неосторожной нагрузки вообще, то въ этомъ отношеніи единственными, по мнѣнію подкоммиссіи, радикальными средствами могутъ служить: обязательность отмѣтки о состояніи тары при ввозѣ груза на станціи и увеличеніе степени отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за всякую порчу товара, происшедшую во время нахождения его въ вѣденіи дороги.

Подкоммиссія убѣждена, что путемъ строгаго и бдительнаго надзора за своими агентами и артелью, управленіе дороги всегда можетъ довести дѣло нагрузки и выгрузки до той акуратности и уваженія къ чужой собствен-

---

\*) Смолр. журналъ засѣданія въ Кирсаповѣ.

ности, какая непременно должна лечь въ основаніе желѣзнодорожныхъ порядковъ. Отвѣчая непосредственно передъ товарохозяиномъ въ полной суммѣ его убытковъ, управленіе дороги съумѣетъ сразу прекратить то хищническое хозяйничанье чужимъ добромъ, какое практиковалось до сихъ поръ на желѣзныхъ дорогахъ.

*в) Тара отправляемыхъ грузовъ.*

Въ конвенціи прямаго сообщенія дорогъ II группы (§§ 11, 12, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42) и въ правилахъ перевозки каждой дороги подробно обозначено, въ какой укупоркѣ должны быть товары, принимаемые къ перевозкѣ и по этому предмету со стороны отправителей особыхъ заявленій не поступало. Исключеніе составляетъ тара хлѣбныхъ грузовъ — мѣшки, непрочность которыхъ часто даетъ поводъ къ пререканіямъ. При объѣздѣ дорогъ подкоммисія вездѣ обращала особое вниманіе на состояніе тары сложеннаго на платформахъ хлѣба, и въ очень многихъ случаяхъ видѣла, что хлѣбъ, иногда дорого стоящій, отправлялся въ Ревель и въ Петербургъ въ плохихъ, кое какъ починенныхъ мѣшкахъ, которые не выдерживали давленія, сложеннаго на нихъ въ количествѣ одного вагона, хлѣбнаго же груза. Обращая на это вниманіе отправителей, подкоммисія возбуждала вопросъ о томъ, на сколько была бы удобна и примѣнима къ условіямъ и обычаямъ нашей торговли отправка хлѣба въ сыпную, разумѣется ежели вагоны будутъ къ этому приспособлены. Большинство отправителей въ Кирсановѣ, Аткарскѣ, Моршанскѣ, Пензѣ, Сызрани, Воронежѣ высказали, что такая отправка хлѣба была бы желательна и удешевила бы хлѣбъ, сокративъ расходъ на мѣшки, но нѣкоторыми лицами, въ особенности хлѣбными торговцами Ростова на Дону, представлены возраженія, которыя не опровергають по существу полезности такого способа



перевозки, но высказываетъ опасеніе, что при отсутствіи на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ складовъ, при неудовлетворительности настоящихъ порядковъ по товарному движенію на желѣзныхъ дорогахъ, перевозка хлѣба въ сыпную можетъ причинить отправителямъ большіе убытки. Было даже выражено желаніе, чтобы при отправкѣ хлѣба въ сыпную артель отвѣчала не только за цѣлость, но и за качество принятаго товара, ибо въ случаѣ „болѣзни“ вагона въ пути и перегрузки хорошій хлѣбъ могутъ замѣнить дурнымъ.

По мнѣнію подкомиссіи, введеніе перевозки хлѣба въ насыпную было бы мѣрою очень полезною для нашей хлѣбной торговли, ежели бы она сопровождалась устройствомъ складовъ, безъ которыхъ такая перевозка болѣе чѣмъ затруднительна, и ежели бы удалось выработать такія простыя приспособленія нашихъ товарныхъ вагоновъ, которыя не мѣшали бы имъ на обратномъ пути идти подъ нагрузку всякаго товара. Мы вообще еще такъ не богаты подвижнымъ составомъ, бесполезный пробѣгъ его еще настолько великъ, что спеціализація вагоновъ является дѣломъ обусловленнымъ только крайнею необходимостью.

Въ заключеніе, говоря о нагрузкѣ и выгрузкѣ, слѣдуетъ упомянуть о тѣхъ неисправностяхъ, о которыхъ было заявлено подкомиссіи и которыя объясняются недостаткомъ мѣстнаго надзора желѣзнодорожной администраціи, а не отсутствіемъ правилъ и установленнаго порядка. Къ числу такихъ заявленій можно отнести:

1) Заявленіе, сдѣланное подкомиссіи въ Ряжскѣ, Тамбовѣ и Бузулукѣ, о томъ, что сложенный на платформахъ товаръ грузятъ часто безъ хозяина его, иногда ночью, потому отмѣтка о состояніи тары дѣлается по усмотрѣнію артельщика и хозяинъ товара лишенъ возможности протестовать предъ станціоннымъ начальствомъ

относительно невѣрнаго показанія состоянія укупорки его товара.

2) Заявленіе (въ Коломнѣ и Самарѣ) о томъ, что грузятъ часто муку въ вагоны дурно очищенные, отчего мука получаетъ запахъ, понижающій ея цѣнность.

### 6. Выдача квитанціи.

Когда товаръ погруженъ въ вагонъ, въ товарной конторѣ составляется, между прочими документами на отправляемый грузъ, квитанціи, которая даетъ право получить сданный товаръ на станціи назначенія. Для отправителя квитанція составляетъ самый важный документъ, такъ какъ съ момента выдачи его кладъ считается окончательно принятою и начинается исчисленіе времени, въ которое грузъ долженъ быть доставленъ на станцію назначенія.

Сущестующій теперь порядокъ выдачи квитанцій и другихъ документовъ вызвалъ слѣдующія заявленія со стороны отправителей:

а) При выдачѣ квитанцій отправитель долженъ уплачивать за гербовыя марки, прилагаемыя какъ къ квитанціи, такъ и къ накладной, между тѣмъ накладная составляетъ документъ, необходимый управленію желѣзной дороги, а не отправителю, который совершенно не заинтересованъ въ существованіи накладной.

Происхожденіе настоящаго заявленія объясняется тою неравноправностью, какая существуетъ между желѣзною дорогою и отправителемъ при заключеніи добровольнаго акта — договора о перевозкѣ. Обыкновенно, при совершеніи юридическихъ сдѣлокъ, обѣ стороны, совершающія сдѣлку, входятъ въ соглашеніе относительно того, кому платитъ гербовый сборъ, нотаріальные расходы и т. п. Въ данномъ случаѣ, хотя желѣзныя дороги признаютъ квитанцію документомъ добровольно состоявшагося договора, они не входили и не входятъ въ уговоръ относительно гербоваго сбора, а, поль-

зуюсь правомъ сильнаго, возложили этотъ расходъ всецѣло на отправителя, какъ бы приравнивая себя къ казеннымъ учрежденіямъ, договоры которыхъ съ частными лицами оплачиваются гербовымъ сборомъ на счетъ послѣднихъ, такъ какъ казна сама себѣ платитъ не имѣетъ основанія. Такимъ образомъ вопросъ объ уплатѣ гербоваго сбора за документы, составляемые при желѣзнодорожныхъ перевозкахъ, остается открытымъ и требуетъ разрѣшенія по существу, по крайней мѣрѣ въ томъ смыслѣ, чтобы бумаги, нужныя желѣзной дорогѣ въ видахъ контрольных, оплачивались гербовымъ сборомъ на ея счетъ. Казалось бы такое требованіе настолько очевидно справедливо, что не можетъ быть предметомъ серьезныхъ возраженій.

б) Повсемѣстныя жалобы отправителей вызываетъ поздняя выдача квитанцій, особенно на большихъ станціяхъ\*). По словамъ заявителей, при большомъ стеченіи грузовъ, квитанціи на товаръ, нагруженный въ вагоны, выдаются на второй и на третій день, такъ что товаръ находится уже въ пути, а отправитель не имѣетъ еще въ рукахъ квитанціи, по которой получатель долженъ принять товаръ на станціи назначенія. Вслѣдствіе чего нерѣдко товаръ приходитъ на мѣсто раньше, чѣмъ лицо, которому адресованъ грузъ, получить квитанцію; товаръ лежитъ на станціи назначенія и получатель самый исправный долженъ платитъ „полежалое“. Есть мѣстности, гдѣ, вслѣдствіе неудобнаго распредѣленія почтовыхъ поѣздовъ, квитанціи всегда приходятъ позже груза, такъ что получатели такихъ мѣстностей осуждены на уплату штрафовъ за храненіе груза сверхъ 48 часовъ, и для такихъ мѣстностей провозная плата какъ бы искусственно возвышена.

О томъ, что квитанціи выдаются поздно, заявляли подкоммиссіи на всѣхъ дорогахъ, кромѣ поти-тифлисской;

---

\*) Смотри журналы засѣданій въ Зарайскѣ, Козловѣ, Атварскѣ, Саратовѣ и Коломнѣ.

тоже подтвердилъ и директоръ правленія тамбово-саратовской дороги В. Н. Штрикъ, который объяснилъ это явленіе тѣмъ, что отчетность по перевозкѣ товаровъ прямаго сообщенія очень сложна и кассиры въ товарныхъ конторахъ на каждую отправку должны составить по 5 документовъ \*) и потому, при большомъ числѣ отправокъ, не могутъ изготовить квитанцій немедленно.

Подкомиссія вполне раздѣляетъ мнѣніе В. Н. Штрикъ о томъ, что станціонная и контрольная отчетность товаровъ прямаго сообщенія, установленная во II группѣ дорогъ, требуетъ упрощенія, въ видахъ ускоренія составленія необходимыхъ документовъ. Отчетность эта создана недавно и не фазу; она вырабатывалась постепенно, по мѣрѣ открывавшейся надобности, по мѣрѣ развитія прямыхъ сообщеній, еще довольно новыхъ у насъ, а потому и не удивительно, ежели, примѣняясь къ нашимъ порядкамъ, она, будучи заимствована изъ заграницы, оказалась очень сложна для нашихъ желѣзнодорожныхъ агентовъ.

Въ настоящее время подкомиссія не подготовлена къ тому, чтобы высказаться опредѣлительно, въ какой мѣрѣ, на какихъ основаніяхъ и какимъ образомъ отчетность эта могла бы быть преобразована въ видахъ сокращенія числа составляемыхъ теперь документовъ: дѣло это требуетъ особой спеціальной разработки при участіи лицъ, непосредственно соприкасающихся въ своей ежедневной дѣятельности съ отчетностью по грузовому прямому сообщенію. До того же времени нужно помириться съ увеличеніемъ расхода на содержаніе товарныхъ конторъ и на усиленіе ихъ личнаго состава, чтобы удовлетворить справедливому требованію публики — не платить магазижныхъ денегъ по неисправности желѣзнодорожнаго управленія. Это требованіе кажется подкомиссіи

---

\*) Кромѣ дорожной вѣдомости, вагоннаго листа и записки въ книгу управленія товаровъ.

настолько безспорнымъ, что не нуждается въ разъясненіяхъ его законности и правильности.

в) Прежде составленія квитанціи, пишется накладная въ 2-хъ экземплярахъ,\*) при чемъ на практикѣ бываетъ такъ, что агентъ товарной конторы, записывая въ накладную наименованіе товара со словъ отправителя, торопясь, пишетъ названіе товара возможно сокращеннѣе: напр. пшеница, шерсть, писчая бумага и т. п. Разумѣется, въ такой формѣ наименованіе товара означается и въ квитанціи, а такъ какъ квитанція составляетъ документъ, служащій основаніемъ для заявленія претензіи къ дорсгѣ, въ случаѣ пропажи или порчи товара, то, въ видахъ гарантіи товарохозяина, нѣкоторые солидные отправители высказывали желаніе, чтобы поименованіе товара прописано было въ накладной и въ квитанціи возможно обстоятельнѣе, напр. пшеница русская или бѣлотурка или кубанка, писчая бумага, оберточная или бѣлая или веленевая, шерсть русская или шпанская, мытая или невытая и т. п. Согласно § 40 протокола съѣзда представителей дорогъ II группы 1871 г. такое требованіе отправителя обязательно подлежитъ исполненію, но такъ какъ правило это не всегда исполняется, то для обезпеченія интересовъ отправителя самое лучшее разрѣшить тѣмъ изъ отправителей, которые сами пожелаютъ, составлять накладные собственноручно; тогда все, что отправитель найдетъ необходимымъ написать о своемъ товарѣ, онъ скажетъ въ накладной и, въ случаѣ пропажи товара, разрѣшеніе вопроса о размѣрѣ вознагражденія облегчится само собою и предъявленіе чрезмѣрныхъ требованій будетъ почти невымыслимо.

г) По правиламъ конвенціи прямого сообщенія\*) установлено выдавать вообще квитанціи „на предъявителя“ и

\*) Второй экземпляръ для контроля сборовъ.

\*) § 29 Протокола Январскаго 1871 г.

только по особому требованію отправителя выдавать имянные. Нѣкоторыя дороги, видимо, поняли это постановленіе съѣзда въ томъ смыслѣ, что нужно побуждать отправителей разными средствами къ отправкѣ грузовъ „на предъявителя“. Такъ въ Коломнѣ подкомиссіи заявлено, что станція очень неохотно пишетъ именныя квитанціи и что нужно нѣкоторой настоятельности, чтобы получить квитанцію на имя того лица, которому грузъ адресованъ, между тѣмъ квитанція „на предъявителя“ сопровождается рискомъ потерять товаръ, ежели она случайно попадаетъ въ ненужныя руки. На саратовской дорогѣ для побужденія отправителей писать квитанціи „на предъявителя“ употребляется особое средство: такъ какъ отправка грузовъ поручается прикащикамъ или повѣреннымъ купцовъ, то отъ всѣхъ, отправляющихъ грузъ на имя опредѣленнаго лица, требуется довѣренность или копія съ нея, засвидѣтельствованная надлежащимъ порядкомъ, и при этомъ на каждую отправку должна быть представлена особая копія съ довѣренности. Всякая копія стоитъ денегъ и хлопотъ, а между тѣмъ формальность, установленная на саратовской дорогѣ, совершенно безцѣльна.

При полученіи грузовъ по имяннымъ квитанціямъ саратовская дорога также затрудняетъ отправителей ничѣмъ неоправдываемыми обрядностями. По правиламъ прямаго сообщенія „управленіе дороги, выдающей кладъ, при извѣстности личности получателя, можетъ выдать грузъ и безъ засвидѣтельствованія личности“. Въ Кирсановѣ подкомиссіи заявляли, что хотя станціонное начальство хорошо знаетъ всѣхъ получателей, которыхъ немного, однако при выдачѣ товара, адресованнаго на извѣстное лицо, непременно, при каждомъ полученіи товара, требуетъ удостовѣренія полиціею личности получателя.

На этотъ порядокъ можно смотрѣть какъ на крайнее проявленіе желѣзнодорожнаго бюрократизма, превзошедшаго въ данномъ случаѣ казенные порядки, на которые

бываетъ столько нареканій. Остается пожелать, чтобы управленіе саратовской дороги отмѣнило указанныя формальности, стѣснительныя для публики и бесполезныя для дѣла.

Безъ сомнѣнія, ежели бы правительственный надзоръ за эксплуатаціею желѣзныхъ дорогъ проявлялъ болѣе энергіи, ежели бы въ нашихъ инспекціяхъ было болѣе жизненности, ежели онѣ стояли бы ближе къ той массѣ народа, которая отправляетъ и получаетъ грузы по желѣзнымъ дорогамъ, относились съ большимъ участіемъ къ ея потребностямъ, тогда созданіе излишнихъ стѣснительныхъ бюрократическихъ порядковъ, подобныхъ вышеуказаннымъ, едва-ли бы имѣло мѣсто.

#### 7. Срочная доставка очередныхъ грузовъ.

Въ числѣ самыхъ главныхъ требованій грузоотправителей, заявленныхъ подкоммиссіи въ нѣкоторыхъ городахъ \*), видное мѣсто занимаетъ ходатайство объ установленіи срока, напр. въ 15 дней, для отправки всѣхъ грузовъ, ввезенныхъ на станцію, безъ органиченія пріема станціи какою-либо нормою. Требованіе это естественно возникло вслѣдствіе залежей особенно хлѣбнаго груза, какія ежегодно бываютъ на нашихъ дорогахъ. Установленіе законодательнымъ порядкомъ такого правила считается самымъ радикальнымъ средствомъ противъ всѣхъ недуговъ нашего желѣзнодорожнаго дѣла и единственно желательнымъ результатомъ предпринятаго правительствомъ изслѣдованія положенія желѣзныхъ дорогъ. Нѣкоторые хлѣбные торговцы высказывали, что съ многими неудобствами и порядками можно бы помириться, лишь бы назначена была срочная отправка такъ называемыхъ очередныхъ грузовъ \*\*).

\*) Смотри журналы засѣданій въ Ряжскѣ, Раненбургѣ, Воронежѣ, Ростовѣ на Дону.

\*\*) Очередными считаются: мука, рожь, пшеница, крупа, горохъ, пшено, ячмень, овесъ, сѣмена разныя, соль, ленъ, пенька, каменный уголь. Смотри стр. 29 конвенціи II группы.

Дѣйствительно, съ точки зрѣнія торговыхъ интересовъ, созданіе такого положенія желѣзныхъ дорогъ, чтобы все приведенное на станціи было доставлено въ извѣстный срокъ по назначенію, обезпечиваетъ вполнѣ всѣ торговыя сдѣлки, всѣ продажи даже на короткіе сроки, освобождаетъ торговцевъ отъ убытковъ отъ порчи груза, отъ заботъ по охраненію его, отъ хлопотъ по соблюденію очереди, отъ возможныхъ неустоекъ, а главное даетъ возможность осенній урожай продать и получить за него деньги въ теченіи же осени, хотя бы разстояніе, отдѣляющее мѣсто производства хлѣба отъ пункта сбыта превышало 1000 верстъ. Говоря о средствахъ къ устраненію залежей на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ, подкоммиссія уже высказалась и по вопросу о срочной отправкѣ очередныхъ грузовъ. Остается немного добавить къ сказанному.

Значительная часть нашего торговаго сословія, особенно въ отдаленныхъ углахъ государства, не усвоила себѣ вполнѣ того мнѣнія, что желѣзная дорога, какъ сила механическая, можетъ работать только въ извѣстныхъ предѣлахъ, разширеніе которыхъ сопряжено съ многими, разнообразными условіями, что прибавить вагоновъ не значитъ еще перевести весь накопившійся грузъ. Перейдя прямо, безъ всякихъ переходныхъ ступеней, отъ гужевой перевозки на быкахъ и ѣзды „на долгихъ“ къ доставкѣ товаровъ съ поѣздами, идущими отъ 20 до 35 верстъ въ часъ, люди, незнакомые съ условіями эксплуатаціи и движенія по желѣзнымъ дорогамъ, составили себѣ понятіе, что всѣ грузы, сколько бы ихъ ни было предъявлено, могутъ сейчасъ же быть доставлены на самыя большія разстоянія. Опыта нѣсколькихъ лѣтъ достаточно было, чтобы разочароваться въ этихъ представленіяхъ, тѣмъ болѣе что многія дороги, въ томъ видѣ какъ онѣ вышли изъ конструкціи, обладали весьма небольшою перевозочною способностью.

Вслѣдствіе ходатайствъ торговаго сословія и въ виду



военныхъ цѣлей предприняты были работы и затрачены капиталы на усиленіе средствъ желѣзныхъ дорогъ; въ настоящее время эти средства оказываются недостаточными и является стремленіе довести перевозочную способность дорогъ до того, чтобы онѣ могли сразу поднять чуть ли не весь годовой итогъ производительности страны. При этомъ заявители не интересуются, во сколько обойдется такая сила дорогъ, откуда могутъ быть взяты капиталы на эти расходы, производительная ли будетъ затрата этихъ капиталовъ? На поставленные ими вопросы они отвѣчаютъ: „какъ же намъ торговать тогда, мы продали хлѣбъ на срокъ, доставили его на станцію, а онъ тамъ лежитъ безъ движенія“ \*).

Этотъ отвѣтъ наглядно иллюстрируетъ ту точку зрѣнія, съ которой многія лица торговаго сословія смотрятъ на желѣзнодорожное дѣло, которое у насъ, по связи его съ финансами государства, является дѣломъ государственнымъ. Узкая точка зрѣнія собственныхъ интересовъ затемняетъ передъ заявителями, что всѣ затраты, какія нужно будетъ сдѣлать на желѣзныя дороги, идутъ изъ одного кармана—плательщиковъ податей, что въ цѣлесообразномъ расходованіи суммъ, идущихъ изъ этого источника, заинтересованы всѣ сословія, а между тѣмъ барыши отъ выгодно проданнаго товара не касаются всѣхъ, а идутъ въ пользу очень немногихъ. Облагать же всѣ сословія и напрягать всѣ податныя силы государства ради того только, чтобы довести желѣзныя дороги до идеальныхъ удобствъ для торговли, невозможно безъ явнаго нарушенія того равновѣсія интересовъ, на которомъ держится государственный строй.

Ежели, по финансовымъ условіямъ государства, оно не можетъ удовлетворить очень многимъ насущнымъ мате-

---

\*) Смотри журналъ подкомиссіи 23 сентября.

ріальнымъ и духовнымъ требованіямъ своихъ гражданъ, то и торговому сословію русской земли нельзя не преклонить своихъ интересовъ предъ тѣмъ неопровержимымъ фактомъ, что правительство не можетъ, не имѣетъ средствъ положить столько денегъ въ желѣзныя дороги, чтобы онѣ были въ силахъ уничтожить разницу между срочнымъ и очереднымъ грузомъ и обязаны были считать всякій грузъ за срочный.

## 8. Прибытіе и выдача товара.

### *а) Извѣщеніе о прибытіи товара.*

Товары, отправляемые съ поѣздами малой скорости, какъ извѣстно, обязательно должны придти на мѣсто въ сроки, указанные въ квитанціяхъ, т. е. по расчету 125 верстъ въ сутки, кромѣ того полагается по двое сутокъ на каждую передачу; но въ натурѣ товарные поѣзда идутъ почти по 300 верстъ въ сутки и на передаточныхъ станціяхъ тратится обыкновенно около 12 часовъ на обмѣнъ вагоновъ, и потому товары приходятъ на станцію назначенія много раньше сроковъ, указанныхъ въ квитанціи. Товарополучатель не знаетъ времени прибытія товара на станцію и потому вынужденъ, по полученіи квитанціи, часто навѣдываться на станціи о томъ, не пришелъ ли товаръ. Несмотря на свою акуратность, получатель, какъ показываютъ существующіе на дорогахъ порядки, не всегда успѣваютъ разъяснить интересующій его вопросъ. Сегодня говорятъ: „Вашъ грузъ не пришелъ“, а завтра просятъ уплатить за храненіе, такъ какъ товаръ прибылъ на станцію уже нѣсколько дней. Чтобы избавить товарополучателя отъ такихъ случайностей, управленіе нѣкоторыхъ дорогъ, въ видахъ устраненія результатовъ легкомыслія своихъ агентовъ, дающихъ невѣрную справку о полученномъ на станціи товарѣ, установили, чтобы на квитанціи получателя, явившагося на станцію узнать о

прибытіи его груза, кассиръ прикладывалъ особый штемпель, въ которомъ обозначено число, когда получатель приходилъ за справкою. Управленія другихъ дорогъ пошли въ этомъ отношеніи дальше. На ростово-владикавказской дорогѣ при отправленіи товара можно заплатить 50 коп. и станція назначенія увѣдомитъ товарополучателя особою повѣсткою о прибытіи товара.

По распоряженію управленія поти-тифлисской дороги ежедневно на каждой станціи выставляется письменное объявленіе о томъ, какіе товары, на чье имя и за какими №№ квитанцій полученія на станціи; въ самомъ городѣ Тифлисѣ подобное объявленіе ежедневно печатается въ одной изъ мѣстныхъ газетъ и кромѣ того въ печатномъ оттискѣ вывѣшивается на станціи, въ управленіи дороги и на улицахъ на видныхъ мѣстахъ.

Это стремленіе со стороны нѣкоторыхъ желѣзнодорожныхъ управленій къ облеченію получателей въ дѣлѣ приѣма товаровъ, кромѣ удобства, доставляемаго публикѣ, объясняется также и тѣмъ, что желѣзнымъ дорогамъ, вообще имѣющимъ мало складовъ для сохраненія прибывшихъ товаровъ, при не высокой сравнительно платѣ за храненіе, выгодно скорѣе сдать грузъ и освободить себя отъ отвѣтственности за подмочку или порчу его, что очень легко можетъ случиться при недостаточности мѣстъ храненія товаровъ. При томъ загроможденіе станціи прибывшими товарами, занятіе ими вагоновъ, которые нужны для вывоза товаровъ, скопившихся на другихъ пунктахъ желѣзнодорожной линіи, еще болѣе могутъ побуждать желѣзныя дороги къ тому, чтобы облегчить получателямъ возможно скорѣе получить прибывшій товаръ.

Мнѣніе подкоммиссіи по этому вопросу идетъ на встрѣчу тому порядку, который уже установился на поти-тифлисской дорогѣ. Подкоммиссія полагаетъ, что этотъ порядокъ можетъ быть примѣненъ ко всѣмъ грузамъ,

адресованнымъ на предъявителя квитанціи, имя, фамилія и адресъ котораго неизвѣстны.

О прибытіи грузовъ, адресованныхъ на имя лица, указаннаго въ документахъ, станція назначенія могла бы посылать особыя повѣстки, тѣмъ болѣе что адресъ получателя извѣстенъ изъ накладной, прибывшей на станцію вмѣстѣ съ товаромъ. За извѣщеніе получателя станціи могла бы взыскивать небольшую плату отъ 5-ти до 10-ти копѣекъ съ одной повѣстки. Объявленія или повѣстки станціи о прибытіи груза въ городахъ, гдѣ есть городскія почты, могли бы быть разосланы чрезъ посредство почты, въ небольшихъ городахъ, гдѣ городскихъ почтъ нѣтъ, эти объявленія могли бы посылаться чрезъ станціонныхъ служителей, заинтересовать которыхъ можно бы нѣкоторою долею сбора, взимаемаго за разсылку повѣстокъ. Товарополучателямъ, имѣющимъ жительство вдали отъ желѣзнодорожныхъ станцій, такія объявленія можно бы посылать по почтѣ, казенной или земской, или чрезъ волостныя правленія, или другимъ способомъ, по указанію отправителя груза.

Казалось бы, что осуществленіе указаннаго предложенія подкоммиссіи, одобреннаго всѣми товарополучателями, съ которыми подкоммиссія вела объ этомъ рѣчь, не можетъ встрѣтить на дѣлѣ особыхъ затрудненій для желѣзнодорожной администраціи; составленіе повѣстокъ на печатныхъ бланкахъ дѣло болѣе чѣмъ легкое, разсылка ихъ—вещь сама по себѣ очень простая, а между тѣмъ публика освободится отъ хлопотъ; служащіе на станціяхъ не будутъ отрываемы отъ своихъ обязанностей постоянными справками о прибывшихъ грузахъ, товарныя конторы (обыкновенно очень тѣсныя) не будутъ переполнены, какъ теперь, получателями, задающими одинъ и тотъ же вопросъ: прибылъ ли мой товаръ? При этомъ устранятся существующія на нѣкоторыхъ станціяхъ особыя сдѣлки служащихъ желѣзной дороги съ отправителями, ведущія

къ подачкамъ, злоупотребленіямъ, невѣжливымъ отвѣтамъ, а слѣдовательно и къ жалобамъ, претензіямъ и нареканіямъ. Подкомиссіи кажется, что въ интересахъ желѣзнодорожной администраціи и порядка службы было бы установленіе разсылки повѣстокъ о прибывшихъ грузахъ и объявленіе о тѣхъ изъ нихъ, которые адресованы на предъявителя квитанціи.

Къ числу полезныхъ мѣръ, облегчающихъ операцію выдачи груза, подкомиссія предлагаетъ на большихъ станціяхъ имѣть при товарныхъ конторахъ справочныя книги, въ которыхъ записывался бы каждый прибывшій грузъ съ отмѣткою, гдѣ онъ находится. Теперь получателю нерѣдко приходится искать свой грузъ по всему станціонному двору: на платформахъ, въ пакгаузахъ, въ вагонахъ; все это сопряжено съ тратою времени и неудобствами для станціонной службы, которую постоянно отрываютъ отъ прямыхъ обязанностей разными вопросами и требованіями.

#### *б) Плата за храненіе прибывшаго груза.*

Выше было сказано, что хотя по квитанціи опредѣлены наибольшіе сроки на доставку клади, но ежели она прибудетъ на станцію назначенія раньше срока, получатель въ теченіи 48 часовъ пользуется правомъ безвозмезднаго храненія груза на станціи, а за тѣмъ платитъ за храненіе по особой таксѣ. Льготный 48-ми часовой срокъ исчисляется съ *момента прибытія* клади на станцію. Моментъ этотъ собственно точно не опредѣленъ. Надобно полагать, что это та минута, когда поѣздъ подойдетъ къ дебаркадеру станціоннаго зданія, т. е. такое время, когда ни станціонное начальство, ни получатель не знаютъ и не могутъ знать, что привезъ поѣздъ, какіе и чьи въ немъ грузы, подлежатъ ли они сдачѣ на станцію или уйдутъ дальше съ тѣмъ же поѣздомъ? Все это

разъяснится послѣ, когда станція получитъ прибывшіе съ поѣздомъ документы, когда ихъ разберутъ, разсортируютъ, когда станція повѣритъ то, что ей сдаютъ, когда поѣздъ разгрузятъ и станція приметъ товары къ ней адресованные, запишетъ ихъ въ свои книги. На дѣлѣ на эту работу уходитъ не мало времени, иногда цѣлый день. Ежели бы получатель явился съ квитанціею за полученіемъ товара, пока онъ не принятъ станціею, ему бы отказали въ выдачѣ.

Такимъ образомъ оказывается, что моментъ, съ котораго начинается срокъ бесплатнаго храненія прибывшаго груза на станцію, находится внѣ сферы знанія лица заинтересованнаго—получателя, что это такой моментъ, къ наступленію котораго онъ сознательно отнестись не можетъ, хотя моментомъ этимъ опредѣляется извѣстное его право. Но, оставляя въ сторонѣ юридическую несостоятельность срока назначеннаго для полученія товара, прибывшаго на станцію, обратимся къ указаніямъ практики о томъ, на сколько, на самомъ дѣлѣ, срокъ этотъ даетъ возможность своевременно получить прибывшій грузъ.

Какъ видно изъ заявленій лицъ, имѣющихъ дѣла съ желѣзными дорогами, заявленій, полученныхъ подкомиссіею и въ Коломнѣ, и въ Раненбургѣ, и въ Саратовѣ, и въ Кузнецкѣ, и въ Бузулукѣ, и въ Воронежѣ, 48 часовой льготный срокъ на полученіе груза, при настоящемъ порядкѣ исчисленія, ведетъ къ постоянной уплатѣ „полежалыхъ“ денегъ даже со стороны лицъ, имѣющихъ своихъ агентовъ на станціяхъ прибытія груза. Не вѣрить этимъ единогласнымъ заявленіямъ, сдѣланнымъ на всѣхъ дорогахъ, нѣтъ основанія. Наконецъ выше указанное введеніе нѣкоторыми управленіями дорогъ штемпелей, прикладываемыхъ къ квитанціямъ, сильно поддерживаетъ всѣ заявленія о тѣхъ сюрпризахъ, бьющихъ по карману получателя, на какіе указывали лица, близко стоящіе къ дѣлу и извѣдавшіе хорошо желѣзнодорожные порядки.

Подъ давленіемъ невозможности получить прибывшій грузъ безъ платежа „полежалыхъ“ денегъ, на всемъ пространствѣ Россіи, охватываемомъ дорогами юго-восточнаго района, высказано было желаніе, чтобы уменьшить размѣръ платы, назначенной за храненіе товара на станціи, и увеличить льготное время, которое грузъ можетъ пролежать безъ платежа полежалыхъ денегъ.

При всеобщемъ недостаткѣ помѣщеній для храненія грузовъ на станціяхъ, при небогатствѣ нашихъ дорогъ вагонами, которые по необходимости должны бы пойти подъ склады для прибывшихъ грузовъ въ случаѣ ихъ скопленія, такъ какъ оставлять ихъ безъ крыши нельзя, не подвергая себя отвѣтственности, подкоммиссія не находитъ возможнымъ уменьшать существующую плату за храненіе ( $\frac{1}{5}$  коп. съ пуда за 3, 4 и 5 сутки) и увеличивать 48 часовой срокъ, назначенный для бесплатнаго пребыванія прибывшаго товара на станціи.

Независимо отъ указанныхъ причинъ, удешевленіе охраны прибывшихъ грузовъ дастъ новый толчекъ развитію той неправильной торговлѣ, какая теперь производится съ желѣзно-дорожныхъ складовъ въ Москвѣ. Не говоря о неудобствахъ, сопряженныхъ съ такою торговлею въ смыслѣ порядка желѣзнодорожной службы, торговля эта не подлежитъ никакому контролю, никакимъ сборамъ и ведется въ ущербъ интересамъ городскимъ и торговымъ мѣстнаго купечества. Ежели признается, что станція желѣзной дороги не должна давать приюта запоздавшему на поѣздъ пассажиру, то тѣмъ болѣе она не должна быть лавкою, лабазомъ и вообще мѣстомъ открытой купли и продажи привезенныхъ по желѣзной дорогѣ грузовъ.

Съ другой стороны, подкоммиссія положительно высказывается за то, чтобы существующее исчисленіе льготнаго 48 часоваго срока было измѣнено такимъ образомъ, чтобы срокъ платежа „полежалыхъ“ денегъ начинался съ *минуты отправки повѣстки* получателю или выставки

объявленія о прибывшихъ грузахъ, адресованныхъ на предъявителя квитанціи, для чего на повѣсткахъ и объявленіи должно быть означено прописью это время.

По мнѣнію подкомиссіи, такой порядокъ исчисленія срока для уплаты магазижныхъ денегъ гарантировалъ бы публику противъ существующихъ неурядицъ и вмѣстѣ съ тѣмъ не способствовалъ бы къ излишнему скопленію прибывающихъ грузовъ на станціяхъ. Безъ предлагаемаго исчисленія времени, съ котораго должны быть взыскиваемы магазижные деньги, не можетъ имѣть значенія разсылка объявленій или повѣстокъ получателямъ о прибывшемъ грузѣ, такъ какъ при существующемъ срокѣ — съ момента прибытія груза на станцію — получатель, даже живущій въ городѣ, будетъ получать повѣстку по истеченіи 48 часовъ послѣ прибытія товара, а для получателей, имѣющихъ жительство гдѣ нибудь въ уѣздѣ, повѣстки о прибытіи груза обратятся въ объявленія объ уплатѣ „полежалыхъ“ денегъ. Надобно будетъ тогда опасаться, чтобы установленіе правила о разсылкѣ объявленій не обратилось въ ловушку для получателей, которые не будутъ посылать на станцію узнавать о прибытіи товара, а будутъ ждать повѣстки, которая навѣрно явится къ нимъ послѣ истеченія 48 часоваго срока.

Обѣ эти мѣры — разсылка повѣстокъ и предлагаемое исчисленіе льготнаго срока храненія — тѣсно связаны между собою и одна безъ другой не имѣютъ значенія и практическаго удобства. Нельзя не признать, что осуществленіе этихъ мѣръ нѣсколько сократитъ доходъ желѣзныхъ дорогъ по статьѣ „за полежалое“, такъ какъ та часть сбора, которая взыскивается теперь съ помощью разныхъ прижимокъ, несправедливаго учета льготнаго времени не поступитъ въ желѣзнодорожныя кассы. Но едва ли справедливо будетъ предполагать, чтобы правленія желѣзныхъ дорогъ такъ враждебно относились къ справедливымъ требованіямъ публики, желающей имѣть гарантіи противъ



произвола агентовъ, что изъ за недополученія сравнительно небольшой суммы не могли присоединиться къ предлагаемымъ мѣрамъ. Подкоммиссія думаетъ, что точное примѣненіе этихъ мѣръ положило бы конецъ тѣмъ злоупотребленіямъ, какія теперь существуютъ при назначеніи платы „за пожеланіе“ и окончательно урегулировало бы эту часть отношеній желѣзныхъ дорогъ къ публикѣ къ обоюдной выгодѣ обѣихъ сторонъ.

*в) Уплата провозныхъ денегъ, недоборы и переборы.*

„Уплата денегъ за провозъ клади производится или при отправленіи или по прибытіи ея на станцію назначенія“ \*). Послѣднею привиллегіею не пользуются художественныя произведенія, всякаго рода припасы и фрукты, подверженные порчѣ и гніенію, жидкости въ непрочныхъ деревянныхъ бочкахъ, животныя, зеркала, мебель не упакованная въ ящикахъ, и т. п. и наконецъ товары, стоимость которыхъ не превышаетъ вдвое издержекъ провоза. Впрочемъ почти всѣ изъ указанныхъ предметовъ могутъ быть перевезены съ переводомъ тарифной платы на получателя подъ отвѣтственностью дороги отправленія, которая снабжаетъ себя въ подобныхъ случаяхъ „подпискою обезпеченія“. Возможность отправленія указанныхъ кладей съ переводомъ провозной платы подъ отвѣтственностью дороги отправленія указываетъ, по мнѣнію подкоммиссіи, что очень многіе изъ предметовъ, перечисленныхъ на страницѣ 44 конвенціи II группы, могли бы пользоваться привиллегіею, въ которой имъ отказываютъ, единственно потому, что предметы эти требуютъ нѣкоторой осторожности при перевозкѣ. Подкоммиссія полагаетъ, что перечень вышеуказанныхъ товаровъ долженъ быть пересмотрѣнъ съ цѣлью выдѣлить изъ него предметы, по свойству своему подверженные скорой порчѣ или гніенію.

\*) Смотри стр. 42 конвенціи II группы.

Товаръ выдается получателю по взысканіи съ него всѣхъ слѣдующихъ въ пользу желѣзныхъ дорогъ платежей безразлично, будетъ ли сдѣланъ расчетъ по тарифу при отправленіи товара или нѣтъ. Не уплативъ все до копѣйки, товарополучатель не можетъ получить своего груза, за это отвѣчаетъ станція, выдающая грузъ, которая не входитъ въ разбирательство того, вѣрно ли требуются деньги съ получателя или требованіе, значущееся въ дорожной вѣдомости, явно неосновательное. Расчетъ, указанный въ квитанціи не обязателенъ ни для одной изъ дорогъ, по которымъ проходилъ грузъ, расчетъ этотъ именуется „первоначальнымъ“ и на каждой передаточной станціи онъ подлежитъ контролю агентовъ, принимающихъ вагоны съ грузомъ. А такъ какъ агенты эти отвѣтственны предъ своимъ контролемъ за всякое недопущеніе суммы, слѣдующей дорогѣ, то исправленіе цифръ, проставленныхъ въ квитанціи, дѣлается постоянно и всегда въ пользу увеличенія.

Изъ этого слѣдуетъ, что отправитель, заключающій договоръ съ желѣзною дорогою о перевозкѣ, по одному изъ самыхъ существенныхъ условій договора — цѣнѣ, не ставитъ съ своей стороны никакого опредѣленнаго требованія, онъ собственно какъ бы соглашается на то, что дорога перевезетъ его кладъ по такой цѣнѣ, какую она или, уполномочившія ее, другія дороги, вздумаютъ взять; хотя хозяинъ груза заключаетъ договоръ съ одною дорогою отправленія, которая принимаетъ на себя обязательства и за другія дороги, давшія ей полномочія, но въ дѣлѣ провозной платы ему приходится имѣть дѣло со всѣми дорогами, по которымъ проходитъ его грузъ, такъ какъ каждая изъ нихъ имѣетъ право перемѣнить расчетъ, составленный станціею отправленія. Результатомъ такой неравноправности договаривающихся сторонъ или, лучше, безправности одной изъ нихъ является то, что, по повѣркѣ расчетовъ, станція назначенія довыскиваетъ все

что отправитель не доплатилъ, но не возвращаетъ ничего, что онъ переплатилъ, а предоставляетъ ему вѣдаться съ желѣзнодорожнымъ управленіемъ указаннымъ въ правилахъ путемъ и доказывать основательность своей претензіи,\*) такъ какъ желѣзными дорогами установленъ тотъ юридическій принципъ, что предположеніе виновности — на сторонѣ отправителя, который обязанъ доказывать правоту своего дѣла.

Такая постановка дѣла расчетовъ желѣзныхъ дорогъ съ отправителями и получателями производитъ страшную путаницу въ торговлѣ; никто не знаетъ, во что ему обойдется доставка какого либо груза по желѣзной дорогѣ, всѣ прикидки и расчеты оказываются только „первоначальными“ до той минуты, когда грузъ нужно получить со станціи назначенія. Какъ бы вѣрно не былъ сдѣланъ расчетъ суммы, слѣдующей за провозъ, онъ однако можетъ быть измѣненъ съ легкой руки желѣзнодорожнаго агента на передаточномъ пунктѣ, который, не отвѣтствуя за сдѣланныя поправки, дѣйствуетъ, такъ сказать, во имя самозащиты противъ начетовъ контроля. Можно себѣ представить затруднительное положеніе хозяина груза, который, рассчитавъ по тарифу получить отъ продажи его на станціи назначенія барышъ, получаетъ, благодаря усердію агента на передаточномъ пунктѣ, неожиданный убытокъ. А такія явленія тѣмъ болѣе возможны у насъ, гдѣ большинство грузовъ, перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ, не дорогіе и гдѣ разница между цѣнами на нихъ въ мѣстахъ производства и пунктахъ потребленія не большая, ежели вычесть стоимость перевозки по желѣзной дорогѣ.

Подкоммиссіи заявлено было столько нарекавій на недоборы и переборы; заявленія эти въ большинствѣ подтверждены были документами, изъ которыхъ многіе оста-

\*) Смотри стр. 84 Конвенціи II группы.

лись въ рукахъ подкоммиссіи, что она считаетъ излишнимъ очерчивать тѣ неудобства, какія сопряжены съ настоящею системою расчетовъ желѣзныхъ дорогъ съ отправителями, системою, хуже которой трудно придумать и которая затрудняетъ желѣзныя дороги разборомъ нескончаемыхъ жалобъ и претензій.

Относительно возвращенія переборовъ на дорогахъ II группы установлены слѣдующія правила:

а) Срокъ предъявленія претензіи о переборѣ двухмѣсячный со дня пріема товара на станціи назначенія.

б) Возвращеніе перебора производитъ дорога, выдающая грузъ. „Собщая о претензіи, въ день ея полученія, дорогѣ составившей неправильный расчетъ, дорога, выдающая грузъ, ожидаетъ отвѣта первой въ теченіи двухъ недѣль со времени предъявленія отправителемъ квитанціи, и за тѣмъ, въ случаѣ неполученія отвѣта, возвращаетъ переборъ за счетъ дороги, сдѣлавшей неправильный расчетъ“\*).

в) Запросы о переборѣ обязательно дѣлаются въ теченіи семи сутокъ отъ времени заявленія товарохранителя объ означенномъ переборѣ, при чемъ, за несоблюденіе, а равно промедленіе двухнедѣльнаго срока для отвѣта, виновная дорога уплачиваетъ претенденту пеню со всей суммы перебора, признанной за счетъ всѣхъ дорогъ перевозки, считая по 6% въ годъ \*\*).

Сопоставленіе двухъ послѣднихъ привилѣй, напечатанныхъ въ конвенціи II группы и служащихъ руководствомъ для всѣхъ дорогъ этой группы, показываетъ явное противорѣчіе между ними.

По одному правилу—станція назначенія отсылаетъ претензію о переборѣ въ день ея полученія, по другому—въ теченіи семи дней. По первому правилу неполученіе от-

\*) См. стр. 83 конвенціи II группы

\*\*) См. стр. 84 конвенціи II группы.

вѣта въ теченіи 14 дней уполномочиваетъ станцію назначенія заплатить переборъ хозяину груза безъ всякихъ проволочекъ, второе правило какъ бы отмѣняетъ эту мѣру, назначая пеню за недоставленіе отвѣта въ двухъ недѣльный срокъ; при наличности же обязанности дороги назначенія уплатить переборъ въ случаѣ неполученія отвѣта исключается необходимость какого либо штрафа. Но такъ какъ второе правило позднѣйшее и болѣе выгодное для дорогъ, то оно и примѣняется на практикѣ. Въ доказательство чего подкоммиссія укажетъ на нѣсколько фактовъ, взятыхъ ею на выдержку изъ цѣлой массы заявленій, подкрѣпленныхъ документами.

Фирмою Карнѣева, Горшанова и К<sup>о</sup>, по просьбѣ товаротправителя Федора Никитина изъ Моршанска, поданъ былъ въ правленіе московско-рязанской дороги цѣлый рядъ заявленій (13) о переборахъ за провозъ порожнихъ бочекъ отъ Моршанска до Москвы, на сумму 310 р. 42 к., начиная съ 14 іюня 1878 года по 7 іюня 1879 года, и до 18 іюня истекшаго года, когда подкоммиссія была въ Моршанскѣ, отвѣта не получено.

Сызранскій мѣщанинъ Павелъ Ивановъ Корюкинъ съ 1 января 1879 г. подалъ въ управленіе моршанско-сызранской дороги заявленія о переборахъ по 66 квитанціямъ на сумму перебора 1778 р. 58 к., но получилъ только 80 р., а относительно остальныхъ нѣтъ отвѣта.

На сколько вообще велики переборы, можно видѣть изъ слѣдующихъ цифръ, взятыхъ изъ контроля дорогъ съ самымъ незначительнымъ грузовымъ движеніемъ, именно поти-тифлисской и ростово-владикавказской \*).

Въ 1878 году переборовъ

	поступило	возвращено	осталось
на поти-тифлисской дорогѣ	7.918 20	2.205 01	4.713 19
на ростово-владикавказской	27.873 63	10.373 25	17.500 38

За четыре послѣдніе года, т. е. 1875, 1876, 1877 и 1878

\*) По другимъ дорогамъ числовыхъ данныхъ о переборахъ не имѣется.

въ кассахъ управленій желѣзныхъ дорогъ осталось переборовъ, не возвращенныхъ товарохозяевамъ:

по поти тифлисской дорогѣ на 12.791 р. 18 к.

по ростово-владикавказской „ 43.921 „ 90 „

Къ этому необходимо добавить, что на поти-тифлисской дорогѣ, на основаніи циркуляра ея управляющаго отъ 1877 г. за № 35, агенты, сдѣлавшіе переборъ при исчисленіи провозной платы, платятъ штрафъ въ размѣрѣ 20% съ перебранной суммы.

Вышеприведенные цифры свидѣтельствуютъ, что суммы, уплачиваемыя публикою въ видѣ переборовъ, очень значительны, особенно онѣ должны быть большія на дорогахъ съ развитымъ грузовымъ движеніемъ, и эти-то суммы ихъ собственники не могутъ получить, ежели не представлено заявленія въ теченіи двухъ мѣсяцевъ послѣ полученія груза.

Вникая въ причины такъ развившихся переборовъ, подкоммиссія полагаетъ, что ихъ двѣ:

1) Отсутствіе правильной систематизаціи и крайнее разнообразіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ и классификацій грузовъ. По свидѣтельству служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ, обиліе тарифовъ и пестрота, существующая въ классификаціяхъ товаровъ, составляютъ неодолимое препятствіе къ правильному составленію расчетовъ за перевозку, особенно ежели добавить къ этому избыточность работы и массу документовъ, которые нужно составить на каждую отправку.

2) Недовѣріе, существующее между дорогами въ ихъ взаимныхъ расчетахъ, и доведенное до щепетильности въ дѣлѣ назначенія провозной платы; послѣднее тѣмъ болѣе непонятно, что станція отправленія взимаетъ плату за провозъ съ отправителя, лица, ей чуждаго, беречь интересы котораго она не имѣетъ причинъ. Эта недовѣрчивость дорогъ другъ къ другу создала повѣрку тарифныхъ расчетовъ на передаточныхъ пунктахъ, а затѣмъ и страш-

ное развитіе переборовъ. Между тѣмъ, казалось бы, основнымъ принципомъ прямого сообщенія должна бы быть круговая отвѣтственность дорогъ другъ за друга; товаро-хозяинъ, при прямомъ сообщеніи, не имѣетъ дѣла и не знаетъ дорогъ, по которымъ пойдетъ его грузъ; онъ знаетъ одну только дорогу отправленія, съ которою онъ заключилъ договоръ и потому тарифовыя ставки этой дороги, вошедшія въ документъ—квитанцію, для него должны быть обязательныя. Такъ по крайней мѣрѣ по смыслу того юридическаго отношенія, которое создается договоромъ о перевозкѣ. Дорога назначенія въ этомъ случаѣ является простымъ агентомъ дороги, заключившей договоръ съ товаро-хозяиномъ, и потому не должна измѣнять цѣны, назначенной дорогою отправленія; передаточныя же пункты для отправителя не существуютъ, такъ какъ онъ ни въ какія отношенія съ промежуточными дорогами не входилъ.

Сводя въ одно общее все сказанное о недоборахъ и переборахъ, подкоммиссія полагаетъ, что для устраненія существующихъ неудовлетворительныхъ порядковъ по расчетамъ съ товаро-хозяевами необходимо установить:

1. Срокъ заявленія претензіи о переборѣ назначается *двухлѣтній*.

Такое положеніе составляетъ, строго говоря, отступленіе отъ общихъ основъ гражданскихъ законовъ, по которымъ каждый можетъ отыскивать свое имущественное право въ теченіи 10 лѣтъ. Предлагая 2-хъ лѣтній срокъ, подкоммиссія имѣетъ въ виду затруднительность храненія въ правленіяхъ и управленіяхъ желѣзныхъ дорогъ массы мелочныхъ документовъ, при помощи которыхъ можетъ быть доказанъ переборъ.

2. Относительно порядка и сроковъ возвращенія переборовъ должно быть въ точности исполняемо правило, установленное § 58 конвенціи II группы и § 28 Январскаго протокола 1871.

3. Плата, назначенная дорогою отправленія за провозъ и другіе дополнительные сборы, не подлежитъ относительно грузоотправителя измѣненію дорогами, по которымъ проходитъ грузъ.

4. Суммы переборовъ, оставшіяся не выданными по истеченіи двухъ лѣтъ, вносятся въ казну, какъ имущество никому не принадлежащее, на основаніи общихъ гражданскихъ законовъ.

Съ принятіемъ означенныхъ четырехъ основныхъ правилъ, вопросы объ унификаціи тарифовъ и классификаціи грузовъ и объ установленіи болѣе удобныхъ порядковъ расчетовъ и отношеній между дорогами, состоящими въ прямомъ сообщеніи, разрѣшается самими дорогами посредствомъ съѣздовъ ихъ представителей, такъ какъ необходимость исполненія упомянутыхъ четырехъ положеній заставитъ дороги, путемъ взаимныхъ соглашеній, облегчить способъ исполненія этихъ положеній, коль скоро они будутъ санкционированы закономъ.

## 9. Отвѣтственность дорогъ за вредъ, причиненный грузамъ.

### *а) Начало отвѣтственности дорогъ.*

Говоря о требованіяхъ грузоотправителей относительно условій ввоза груза на станцію, подкоммиссія высказала тѣ мотивы, которые руководили ею при опредѣленіи времени, съ котораго должна начинаться отвѣтственность дорогъ за грузъ. Въ этомъ случаѣ она дѣлаетъ различіе отвѣтственности по числу мѣстъ и цѣлости тары отъ отвѣтственности по вѣсу. Первая должна начинаться съ момента ввоза, вторая съ момента выдачи квитанціи.

### *б) Подписки обезпеченія.*

Монопольное и привилегированное положеніе желѣзныхъ дорогъ относительно лицъ, прибѣгающихъ къ услугамъ ихъ, рельефнѣе всего выразилось въ такъ назы-



ваемыхъ „подпискахъ обезпеченія“. Въ текстѣ этой подписки, между прочимъ, значится: „я освобождаю отъ всякой отвѣтственности всѣ дороги, по которымъ долженъ пройти мой грузъ и обязываюсь вознаграждать всѣ убытки, которые могутъ быть причинены растечкою и воспламененіемъ моего товара другимъ товароотправителямъ и обществамъ желѣзныхъ дорогъ порчею подвижнаго состава“. Какъ видно изъ конвенціи о прямомъ сообщеніи II группы „подпискою обезпеченія“ должны быть снабжены клади, имѣющія явныя слѣды гнили, предметы опасные, ядовитые, легковоспламеняющіеся, жидкости, подлежащія броженію, порчѣ и утечкѣ, грузы отправляемые безъ достаточно прочной упаковки или вовсе безъ упаковки. Кромѣ того, какъ видно изъ той же конвенціи, всѣ предметы, перевозимые по желѣзнымъ дорогамъ, въ отношеніи уплаты денегъ за провозъ ихъ раздѣляются на категоріи: одни товары перевозятся съ переводомъ платы на получателя, другіе не пользуются этимъ льготнымъ условіемъ, ежели отправитель не подпишетъ росписки, освобождающей желѣзныя дороги отъ всякой отвѣтственности за акуратную доставку клади. Просматривая перечень предметовъ второй категоріи, усматривается, \*) что, кромѣ предметовъ хрупкихъ, легковоспламеняющихся, скоропортящихся, въ немъ помѣщены: калачи, грибы, звѣри, капуста свѣжая, сѣрная кислота, кровь скотская, порожнія бутылки въ тарѣ, мебель не упакованная въ ящики, минеральныя кислоты, нефть, мерзлая рыба, пиво въ бочкахъ, сидръ въ бочкахъ, спиртъ, керосинъ, художественныя произведенія и т. д. Такія же росписки даютъ лица, соглашающіеся отправлять свой хлѣбъ въ открытомъ подвижномъ составѣ. \*\*) Изъ конвенціи II группы нельзя не

\*) Страница 44 конвенціи.

\*\*) Циркуляромъ министерства путей сообщенія 30 апрѣля 1875 г. такія подписки воспрещены.

видѣть, что въ § 11 ст. 10 подробно изложены правила укупорки веществъ опасныхъ и легковоспламеняющихся, безъ чего вещества эти не принимаются къ перевозкѣ.

Рождается вопросъ, дѣйствительно ли предметы, отправленіе которыхъ обусловлено „подписками обезпеченія“, такого рода по своимъ свойствамъ, что перевести ихъ по желѣзной дорогѣ очень трудно безъ особаго риска?

Не упоминая о гнилыхъ продуктахъ, которые собственно никогда не должны быть перевозимы, конвенція говоритъ во 1-хъ о предметахъ опасныхъ и ядовитыхъ; но для укупорки и перевозки такихъ веществъ установлены тою же конвенціею особыя, весьма точныя, правила и коль скоро эти предписанія исполнены, коль скоро родъ укупорки товара, такъ сказать, обезвредилъ его, обезопасилъ отъ взрыва, воспламенѣнія, то представляется непонятнымъ, почему желѣзная дорога освобождаетъ себя отъ всякой отвѣтственности по его доставкѣ. Можетъ быть было бы болѣе справедливо, ежели бы дорога, принимая легко воспламеняющійся грузъ къ отправкѣ, потребовала отъ отправителя подписки такого рода, что ежели грузъ его воспламенится или произведетъ взрывъ, то отправитель отвѣчаетъ за причиненный убытокъ; но требовать отъ хозяина груза документа, который давалъ бы юридическое основаніе дорогѣ испортить его товаръ, растерять половину безъ всякой матеріальной отвѣтственности, даже тогда, когда грузъ не причинилъ вреда и не проявлялъ своихъ опасныхъ свойствъ, положительно неосновательно.

Далѣе, безъ „подписокъ обезпеченія“ не принимаютъ къ отправкѣ жидкости, подверженныя утечкѣ, усушкѣ, броженію. На основаніи § 70 конвенціи назначена норма убыли отъ усышки товаровъ, при чемъ для жидкихъ предметовъ назначено 2%. Слѣдовательно „подписка обезпеченія“ даетъ право дорогѣ не отвѣчать за убыль жидкаго товара, превышающую указанную норму, или, другими

словами, устанавливаетъ, что желѣзная дорога не обязуется перевозить исправно всѣ жидкіе предметы и за растерю ихъ не отвѣчаетъ, такъ какъ, за весьма малыми исключениями, всѣ жидкости подлежатъ усышкѣ и утечкѣ.

Затѣмъ „подписками обезпеченія“ должны сопровождаться товары, отправляемые безъ упаковки или въ недостаточной упаковкѣ.

Какъ видно изъ перечня предметовъ, которые не пользуются правомъ перевода провозной платы на получателя, къ этому разряду принадлежатъ большею частью предметы, требующіе извѣстной осторожности при нагрузкѣ и выгрузкѣ или такіе, которые не могутъ переносить продолжительной перевозки и должны быть доставлены непосредственно въ срокъ или наконецъ легковоспламеняющіеся.

Такимъ образомъ не подлежитъ сомнѣнію, что путемъ „подписокъ обезпеченія“ желѣзныя дороги стремятся выгородить себя отъ уплаты вознагражденія за перевозку такихъ предметовъ, которые въ большинствѣ цѣнны (художественныя произведенія) или требуютъ извѣстной аккуратности, осмотрительности и заботливости при перевозкѣ. Говоря проще, за сохранность и прочность всего того, чего нельзя кидать безъ опасенія порчи и ломки, что не настолько прочно, чтобы выдержать всю грубость существующихъ приѣмовъ нагрузки, желѣзныя дороги сами себя освобождаютъ отъ „всякой отвѣтственности“. Ежели вообще отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за сданный имъ для перевозки грузъ не должна быть чѣмъ-то проблематическимъ и фиктивнымъ, то не можетъ подлежать сомнѣнію, что они обязаны отвѣчать за цѣлость и тѣхъ грузовъ, относительно которыхъ онѣ ограждаютъ себя „подписками обезпеченія“. Подкоммиссія того мнѣнія, что всякія подписки, въ родѣ упомянутыхъ, должны исчезнуть изъ правилъ перевозки грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ и считаться документами, не имѣющими никакого юридическаго значенія.

Но подкоммиссія не можетъ обойти молчаніемъ и тѣхъ случаевъ, когда, не смотря на монопольный характеръ желѣзныхъ дорогъ, можетъ встрѣтиться надобность, въ видахъ общей выгоды, обезпечить отправляемый грузъ не правилами, а обоюднымъ добровольнымъ соглашеніемъ дороги отправленія и грузоотправителя, такъ на примѣръ: при желаніи послѣдняго отправить свой хлѣбный грузъ въ хорошую погоду въ открытомъ подвижномъ составѣ, когда нѣтъ налицо закрытаго. По правиламъ, въ данномъ случаѣ, желѣзная дорога должна отказать товароотправителю, между тѣмъ какъ ему выгоднѣе принять на себя рискъ провоза своего груза въ открытомъ подвижномъ составѣ, нежели дожидаться закрытаго. Подкоммиссія полагала бы возможнымъ, въ подобномъ случаѣ, допустить, вмѣсто „росписокъ обезпеченія“, составленіе договоровъ, въ которыхъ обѣ стороны, за общей подписью, излагали бы условія ихъ соглашенія и причины, вызвавшія въ немъ надобность. Подобный документъ съ одной стороны поставилъ бы желѣзныя дороги въ болѣе правильное отношеніе къ грузоотправителямъ, нежели нынѣшнія „росписки обезпеченія“, выдаваемые одной стороной, и, въ случаѣ пререканій, могъ бы служить основаніемъ для рѣшенія спорныхъ вопросовъ, а съ другой—далъ бы возможность избѣгнуть тѣхъ неудобствъ всякой регламентаціи, которыя часто стѣсняютъ живую дѣятельность и особенно чувствительны въ дѣлѣ торговли.

*в) Размѣръ и порядокъ выдачи вознагражденія.*

Желѣзныя дороги II группы отвѣчаютъ предъ отправителемъ или получателемъ клади за несрочную доставку на мѣсто назначенія, за порчу, недостачу мѣсть и вѣса и за пропажу части или цѣлой партіи сданнаго къ перевозкѣ товара.

Отвѣтственность за несрочную доставку опредѣляется въ размѣрѣ 10% провозной платы за каждые просрочен-

ныя сутки, съ тѣмъ чтобы вознагражденіе никогда не превышало полной провозной платы. За поврежденіе и пропажу клади дороги отвѣчаютъ по дѣйствительной стоимости клади, но отнюдь не болѣе *пяти рублей* съ пуда. При выдачѣ упомянутаго вознагражденія съ товарополучателя отбирается росписка въ прекращеніи претензіи, безъ подобной росписки вознагражденіе не выдается. Дороги не принимаютъ на себя отвѣтственности:

а) За несрочную доставку клади, ежели просрочка произошла отъ несчастныхъ случаевъ съ поѣздами, отъ перерыва сообщеній вслѣдствіе снѣжныхъ заносовъ и случайной порчи пути и сооружений и отъ чрезмѣрнаго накопленія грузовъ.

б) За поврежденіе клади, ежели она представляетъ вещества опасныя и ѣдкія, какъ-то: сѣрную кислоту, спиртъ, петролей; ежели она состоитъ изъ ломкихъ предметовъ: мебели не упокованной въ ящики, посуды, стекла, не отвѣчаетъ также за утечку отъ дурной упаковки, за порчу жидкостей и предметовъ, подверженныхъ броженію и гніенію, и т. п.

Вознагражденіе за убытки, причиненные желѣзными дорогами II группы, получаютъ слѣдующимъ порядкомъ: претензіи о недостаткѣ, пропажѣ и просрочкѣ въ доставкѣ груза дѣлаются письменно или лично обязательно при самомъ полученіи груза; ежели претензія заявлена послѣ, то не принимается къ разсмотрѣнію. Вмѣстѣ съ заявленіемъ претензіи представляются документы: расчетные листы, фактуры и т. п. Дорога, получившая отъ товарохранителя заявленіе о претензіи, обязана въ 2-хъ мѣсячный срокъ дать отвѣтъ претенденту, т. е. уплатить деньги или отказать.

Спрашивается, насколько указанные опредѣленія отвѣтственности дорогъ передъ отправителями удовлетворяютъ послѣднихъ?

Отвѣтомъ на этотъ вопросъ могутъ служить безконечныя жалобы на кражу товаровъ, которыя каждый много разъ слышалъ въ публикѣ. Ловкость и смѣлость исполненія кражъ на желѣзныхъ дорогахъ становится предметомъ легендарныхъ разсказовъ среди рабочихъ, прикосновенныхъ къ грузамъ, и есть опасеніе, что кражи эти составятъ предметъ традицій, которыя очень трудно искоренять. Должно-быть найдется очень мало отправителей, которые не были бы жертвами этой ловкости и смѣлости.

Рядомъ съ этимъ фактическимъ отвѣтомъ на вышепоставленный вопросъ слѣдуетъ поставить разборъ существующихъ правилъ, которыми администраціи желѣзныхъ дорогъ опредѣляютъ свою отвѣтственность предъ лицомъ, потерпѣвшимъ отъ воровства.

Изъ правилъ этихъ оказывается:

1) Что дороги платятъ за поврежденіе и поломку такихъ только грузовъ, которые испортить и изломать довольно трудно, напр. хлѣбъ, соль, лѣсъ, уголь; за разбитіе и уничтоженіе предметовъ, требующихъ осторожности при нагрузкѣ и выгрузкѣ и обыкновенно болѣе цѣнныхъ, дороги отвѣчать не хотятъ.

2. Что, суживая такимъ образомъ кругъ своей отвѣтственности, желѣзныя дороги и въ этомъ кругу отвѣчаютъ по дѣйствительной стоимости только за порчу и пропажу предметовъ дешевыхъ, а за украденныя дорогія вещи ограничиваются уплатой 5 рублей за пудъ, хотя сами дороги взыскиваютъ съ артели за пропажу каждой клади по стоимости ея, заявленной претендателемъ, \*) такъ что пропажа и порча цѣнныхъ предметовъ даетъ еще доходъ желѣзной дорогѣ.

3. Что уплата и этого скуднаго, во многихъ случаяхъ, вознагражденія въ двухмѣсячный срокъ ничѣмъ не обез-

\*) § 19 контракта съ артелью козлово-воронежско-ростовской дороги и § 3 статьи XII договора съ артелью моршанско-сызранской дороги.

печена и, какъ показываетъ опытъ, переписка объ уплатѣ за поврежденія и кражи длится чуть ли не годы, не давая никакихъ результатовъ. \*)

4. Что размѣръ уплаты за просрочку просто ничтожный въ сравненіи съ тѣми убытками, какіе можетъ принести отправителю неакуратная доставка, ежели товаръ проданъ на срокъ, какъ постоянно практикуется въ торговлѣ.

5. Что ограниченіе этой уплаты случаями, освобождающими дороги отъ отвѣтственности, почти уничтожаетъ эту отвѣтственность, такъ какъ:

а) несчастные случаи съ поѣздами, кромѣ весьма рѣдкихъ исключеній, бываютъ вслѣдствіе недосмотра, ошибокъ и небрежности желѣзнодорожной службы и нѣтъ основанія освободить дорогу за вредъ, причиненный несвоевременною доставкою груза по винѣ ея администраціи;

б) поврежденіе пути и зданій можетъ служить оправданіемъ не срочной доставки, ежели будетъ доказано, что въ этихъ поврежденіяхъ неповинно управленіе дороги;

в) чрезмѣрное скопленіе грузовъ ни въ какомъ случаѣ, при существующихъ правилахъ, не должно имѣть значенія обстоятельства, облегчающаго вину дороги въ просрочкѣ, такъ какъ срокъ доставки считается съ минуты выдачи квитанціи, а слѣдовательно съ того времени, когда товаръ нагруженъ въ вагонъ; всѣ же грузы, скопившіеся на станціяхъ, лежатъ на платформахъ и подмостяхъ въ ожиданіи очереди отправки и ихъ присутствіе на станціи не можетъ имѣть вліянія на правильность хода поѣздовъ съ нагруженными вагонами.

Такимъ образомъ съ одной стороны публика терпитъ убытки отъ кражъ и небрежнаго обращенія съ грузами на желѣзныхъ дорогахъ, съ другой—дороги всѣми воз-

\*) Смотри журналъ засѣданія подкомиссіи 24 сентября въ Ростовѣ на Дону.

возможными средствами отклоняютъ отъ себя отвѣтственность за ущербъ, нанесенный имуществу, имъ ввѣренному, и потому естественно публика обвиняетъ желѣзнодорожную администрацію въ отсутствіи всякой обеспеченности въ сохранности той массы матеріальнаго богатства, которая перевозится по желѣзнымъ дорогамъ. И нельзя сказать, чтобы публика была совсѣмъ не права въ этомъ случаѣ.

Надзоръ за порядкомъ отправленія всѣхъ службъ желѣзнодорожнаго механизма всецѣло въ рукахъ правленій и управленій дорогъ, на вмѣшательство правительственныхъ и общественныхъ властей въ ихъ распорядки желѣзныя дороги жаловаться не могутъ, не смотря на ихъ государственный характеръ въ экономическомъ и финансовомъ отношеніяхъ; слѣдовательно желѣзныя дороги имѣли власть и средства создать такую организацію перевозки грузовъ, которая бы вполне обеспечивала интересы лицъ, ввѣрившихъ имъ свое достояніе. Ежели дѣло такъ организовано, что оно никого не удовлетворяетъ, а вызываетъ жалобы всѣхъ—вина въ этомъ администраціи желѣзныхъ дорогъ, которыя не исполнили своей задачи. Съ этой точки зрѣнія нельзя, кажется, сказать, что публика не права, обвиняя желѣзнодорожныя администраціи въ существованіи того безцеремоннаго обращенія съ имуществомъ публики, какое существуетъ на многихъ желѣзныхъ дорогахъ.

Далѣе, правила объ отвѣтственности дорогъ передъ публикою установлены ихъ администраціею, въ составленіи ихъ не принимала участія никакая посторонняя власть, въ правилахъ этихъ нѣтъ слѣдовъ, характеризующихъ добровольное соглашеніе сторонъ, входящихъ въ договоръ о перевозкѣ, и потому правила эти односторонни, эгоистичны и тщательно оберегаютъ интересъ сильнѣйшей стороны—желѣзной дороги. Вотъ почему публика вездѣ въ сильныхъ выраженіяхъ протестуетъ противъ существующей отвѣтственности или, лучше, безъотвѣт-



ственности желѣзныхъ дорогъ и всѣ послѣдствія этой безъотвѣтственности возлагаетъ на администрацію дорогъ, какъ на силу, созидавшую настоящій порядокъ вещей.

Подкоммиссія раздѣляетъ эти возрѣнія публики, высказанныя ей многократно какъ въ центрѣ, такъ и на восточныхъ и южныхъ окраинахъ Россіи. Подкоммиссія, полагая, что радикальное искорененіе зла требуетъ сильныхъ, радикальныхъ средствъ, находитъ, что вопросъ объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за вредъ и убытки, причиненные желѣзными дорогами, долженъ былъ поставленъ широко; дороги должны отвѣчать за всякій вещественный вредъ, причиненный грузохозяину ихъ неисправностью, а такъ какъ установленіе нормъ, опредѣляющихъ всѣ виды вещественнаго вреда, невозможно, то, по мнѣнію подкоммиссіи, установленіе степени отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ передъ грузохозяиномъ можно бы ограничить слѣдующими общими положеніями:

1. Желѣзныя дороги отвѣчаютъ передъ грузохозяиномъ за всякій вещественный вредъ, причиненный грузу, сданному имъ для перевозки, ежели не будетъ доказано, что вредъ произошелъ отъ чрезвычайныхъ причинъ.

2. Вознагражденіе уплачивается желѣзными дорогами въ полной стоимости причиненнаго вещественнаго вреда, на основаніи добровольнаго соглашенія съ хозяиномъ груза или по суду.

3. Фактъ причиненія вреда заявляется и констатируется при полученіи груза посредствомъ акта, составленнаго на станціи назначенія при участіи товарохозяина, агента дороги и мѣстнаго жандарма.

4. Умышленное невѣрное наименованіе всего или части груза съ цѣлью уменьшенія провозной платы или полученія, въ силу пунктовъ 1 и 2 сихъ предложеній, не соответственнаго со стоимостью груза вознагражденія, подвергаетъ отправителя отвѣтственности, какъ за мошенничество, въ порядкѣ уголовного суда.

5. Искъ о вознагражденіи можетъ быть, при прямомъ сообщеніи, предъявленъ дорогѣ отправленія или дорогѣ назначенія.

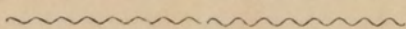
Предлагая такія общія положенія, подкоммиссія основывается на томъ, что ст. 220 и 35 устава гражданскаго судопр. будутъ измѣнены въ томъ смыслѣ, что иски къ желѣзнымъ дорогамъ можно будетъ предъявлять въ судахъ тѣхъ мѣстностей, въ юрисдикціи которыхъ проходитъ желѣзная дорога.

Измѣненіе для желѣзныхъ дорогъ общаго закона о подсудности составляетъ одинъ изъ тѣхъ вопросовъ, безъ разрѣшенія которыхъ почти всѣ мѣры, какія могли бы быть установлены касательно ответственности дорогъ, окажутся недѣйствительными. Вмѣшательство суда, какъ рѣшающей инстанціи въ дѣлахъ, возникающихъ изъ отношеній желѣзныхъ дорогъ къ публикѣ, будетъ самымъ прочнымъ обезпеченіемъ для публики въ ея интересахъ и нѣкоторымъ тормазомъ для административнаго вмѣшательства во внутреннія, хозяйственныя дѣла желѣзнодорожныхъ обществъ, не живущихъ правительственною гарантіею.

Подкоммиссія думаетъ, что разширеніе сферы вмѣшательства суда въ гражданскія отношенія, возникающія изъ желѣзнодорожной перевозки, въ нашемъ будущемъ желѣзнодорожномъ законодательствѣ благотворно повліяетъ на обѣ стороны: публика въ своихъ требованіяхъ не будетъ опираться на правительственныя административныя вѣдомства, а сама путемъ суда постарается отстаивать свои права, какія будутъ предоставлены ей закономъ, а, вчиная иски, она должна будетъ твердо знать не только права, но и обязанности свои, ибо за всякій неосновательный искъ прійдется платить; желѣзныя дороги, опираясь на законъ и рѣшенія суда, будутъ ограждены отъ многихъ требованій и претензій, заявляемыхъ публикою,

отчасти вслѣдствіе незнакомства ея съ желѣзнодорожнымъ дѣломъ, отчасти вслѣдствіе легкомыслія, съ какимъ у насъ часто заявляются желанія, невозможныя на практикѣ.

При такой постановкѣ, наше желѣзнодорожное дѣло, по мнѣнію подкомиссіи, могло бы быть прочнымъ и не возбуждать жалобъ, по крайней мѣрѣ на сколько это относится до условій перевозки грузовъ съ поѣздами малой скорости.



## ОСОБЕННЫЯ УСЛОВІЯ ПЕРЕВОЗКИ.

### 1. Перевозка рогатаго скота и птицы.

Относительно условій перевозки рогатаго скота въ конвенціи II группы, въ тарифахъ и условіяхъ перевозки товаровъ сказано немного, и то что сказано касается преимущественно интересовъ желѣзныхъ дорогъ и имѣетъ въ виду обезпечить ихъ отъ убытковъ, могущихъ быть вслѣдствіе пропажи или неявки получателя живаго груза. Между тѣмъ скотъ, какъ грузъ живой и цѣнный, требуетъ нѣкоторыхъ удобствъ при перевозкѣ его на большія разстоянія; недостаточно сказать, что животныя перевозятся въ поѣздахъ большой и малой скорости, надобно бы опредѣлить и тѣ правила относительно нагрузки, выгрузки и перевозки скота, которыя требуются самими особенностями этого живаго груза. Этотъ пробѣлъ въ правилахъ, написанныхъ желѣзными дорогами для своего исполненія, отчасти пополняется распоряженіями министерства путей сообщенія, вызванными жалобами скотопромышленниковъ и, существовавшими въ свое время, предположеніями объ установленіи обязательной перевозки скота по желѣзнымъ дорогамъ, въ видахъ прекращенія эпизотій \*).

Мѣры, исполненія которыхъ потребовалъ министръ путей сообщенія въ 1875 г., относились до самыхъ су-

---

\*) Циркуляры 5 Февраля 1873 г., 10 Юля 1873 г., 18 Юля 1873 г., 23 Ноября 1873 г., 9 Января 1874 г., 15 Января 1875 г.

щественныхъ потребностей передвиженія скота по рельсовымъ путямъ, именно министерство потребовало: а) чтобы вагоны послѣ перевозки скота дезинфекцировались, а навозъ и подстилка уничтожались; б) чтобы сдѣланы были приспособленія для вентиляціи вагоновъ со скотомъ посредствомъ оконъ или рѣшетокъ, вставляемыхъ вмѣсто дверей; в) чтобы устроены были приспособленія къ посадкѣ или выгрузкѣ скота; г) чтобы заведены были приспособленія для водопоя скота въ вагонахъ; д) чтобы поѣзда со скотомъ шли со скоростью не менѣе 20 верстъ въ часъ, считая въ то число и остановки на станціяхъ; е) чтобы передача вагоновъ со скотомъ производилась внѣ очереди и продолжалась не болѣе 8 часовъ и ж) чтобы, при скрещеніи поѣздовъ отдаваемо, было преимущество поѣздамъ со скотомъ.

Эти мѣры, въ точности исполненныя, казалось-бы, должны были вполне устранить жалобы скотопромышленниковъ на неудобства, съ которыми сопряжена перевозка рогатаго скота по желѣзнымъ дорогамъ, такъ какъ распоряженія министра путей сообщенія имѣютъ цѣлью устранить самое важное въ этомъ дѣлѣ — медленность перевозки скота въ Москву.

Насколько однако распоряженія министра, въ вѣденіи котораго состоятъ желѣзныя дороги, осуществились на дѣлѣ и насколько они устранили причины тѣхъ жалобъ, которыя побудили его къ изданію указанныхъ распоряженій, видно изъ тѣхъ заявленій, которыя поступили въ подкомиссію отъ лицъ, торгующихъ скотомъ, въ Егорьевскѣ, Коломнѣ, Зарайскѣ, Рязани, Раненбургѣ, Козловѣ, Тамбовѣ, Моршанскѣ, Усмани и Воронежѣ. Желанія и жалобы скотопромышленниковъ изложены подробно въ журналахъ подкомиссіи и въ заявленіяхъ, къ журналамъ относящимся. Сущность этихъ заявленій состоитъ въ слѣдующемъ:

а) Скотъ грузятъ въ глухіе вагоны безъ оконъ и рѣшетокъ, отъ чего быки, особенно лѣтомъ, задыхаются.

б) Поѣзда со скотомъ идутъ очень медленно, напр. изъ Усмани до ст. „Перово“ (491 верста) везутъ быковъ 55 часовъ, между тѣмъ какъ разстояніе отъ Москвы до Петербурга (600 верстъ) поѣзда со скотомъ проходятъ въ 33 часа.

в) Передача вагоновъ со скотомъ на передаточныхъ станціяхъ продолжается 10 и 12 часовъ въ Тамбовѣ, Козловѣ или Рязани, а въ Грязяхъ поѣзда со скотомъ стоятъ отъ 17 до 24 часовъ, въ ожиданіи передачи съ одной дороги на другую.

г) Для водопоя и корма скота нѣтъ приспособленій въ вагонахъ, которые подаются подъ нагрузку скота; но желанія скотопромышленниковъ въ этомъ отношеніи ограниченныя, они ходатайствуютъ только о томъ, чтобы поѣзда со скотомъ, при передачѣ, ставили на такихъ запасныхъ путяхъ, которые находятся близко воды.

д) Провожатые, назначаемые отъ хозяевъ скота для сопровожденія его въ поѣздѣ до станціи назначенія, не имѣютъ теплаго помѣщенія въ поѣздѣ, а такъ какъ въ вагонахъ, въ которыхъ помѣщается 8 головъ дикаго рога-таго скота, сидѣть имъ невозможно, то они, заплативъ деньги за билеты III класса пассажирскаго поѣзда, должны мерзнуть на тормозахъ въ продолженіи трехъ сутокъ слѣдованія поѣзда, напр. отъ Усмани до Москвы.

е) Въ случаѣ порчи вагона въ пути, скотъ изъ вагона выгружаютъ на станціи и хозяинъ долженъ нанимать людей для присмотра за выгруженнымъ скотомъ и для нагрузки его въ другой вагонъ, поданный въ замѣнъ „больнаго“, между тѣмъ расходъ этотъ долженъ бы падать всецѣло на желѣзную дорогу, неисправность которой была поводомъ перегрузки скота.

ж) Приспособленій особыхъ для удобной нагрузки и выгрузки скота не сдѣлано, скотъ нагружается съ обыкно-

венныхъ открытыхъ товарныхъ платформъ, всходъ на которыя въ большинствѣ крутъ и неудобенъ.

з) Загоновъ для скота въ мѣстахъ его посадки и выгрузки нѣтъ.

Всѣ эти жалобы заявлены были подкоммиссіи шесть лѣтъ спустя послѣ того, какъ состоялось вышеупомянутое распоряженіе министерства путей сообщенія, распоряженіе неоднократно повторенное. Почему это распоряженіе, весьма важное для скотопромышленности, осталось на бумагѣ—подкоммиссіи неизвѣстно?

Что заявленія скотопромышленниковъ, которыя упомянуты выше, справедливы, подкоммиссія убѣдилась при осмотрѣ желѣзнодорожныхъ линій, встрѣчая нерѣдко въ поѣздахъ вагоны со скотомъ, вентилируемые неплотно притворенными дверьми, видя провожатыхъ, сидящихъ на площадкахъ тормазныхъ вагоновъ и не встрѣчая приспособленій для удобной нагрузки и выгрузки скота, а относительно дезинфекціи и навоза сказано, что дезинфекція ограничивается простою очисткою вагона, а навозъ продается подмосковнымъ огородникамъ.

Изъ бесѣдъ своихъ съ лицами, торгующими скотомъ и съ прасолами, сопровождающими скотъ въ поѣздахъ, подкоммиссія вынесла то убѣжденіе, что устройство стойлъ, привязи и приспособленій для корма и поила скота въ вагонахъ, по крайней мѣрѣ въ настоящее время, составляютъ вопросы второстепенной важности. Скотъ нашъ, перевозимый на убой въ Москву и Петербургъ, такъ называемый черкасскій, степной, совершенно дикій; будучи поставленъ въ стойла или привязанъ, онъ рвется, мечется, путается и нерѣдко бывали прежде случаи, что находили въ вагонахъ быковъ затянувшихся, вслѣдствіе чего теперь всѣ кольца и скобы для привязи быковъ уничтожены, какъ не нужны. Точно также на скотъ этотъ, поставленный въ вагоны, шумъ отъ движенія поѣзда и свистковъ паровоза дѣйствуетъ такъ одуряющимъ образомъ, что онъ не

ѣсть и не пьеть покрайней мѣрѣ первое время, и ежели бы удалось ускорить перевозку скота до пунктовъ назначенія, то недостатокъ пищи и водою былъ бы менѣе чувствителенъ, особенно осенью и зимою.

Устройство же остановочныхъ пунктовъ для корма и поила скота, съ выгрузкою его изъ вагоновъ, по словамъ свѣдующихъ людей, немислимо, такъ какъ, разъ выпущенный изъ вагона на свободу, дикій быкъ не пойдетъ обратно въ вагонъ. Точно также не примѣнимы ни къ нашему скоту, ни къ нашимъ порядкамъ тѣ приспособленія для корма скота, какія введены въ Англіи, гдѣ перевозится скотъ домашній, ручной, гдѣ разстоянія меньше, а слѣдовательно и такихъ сложныхъ и дорогихъ приспособленій нужно немного, и гдѣ наконецъ стоимость мяса почти въ четверо дороже чѣмъ у насъ. Такъ что ежели бы даже у насъ и устроены были такіе механическіе подвѣсныя желоба, какіе сдѣланы въ Англіи, они не окупилась бы при нашихъ цѣнахъ на говядину и при возможности перевозить въ теченіи 4, 5 мѣсяцевъ мясо въ тушахъ прямо съ мѣстъ нагула скота.

Относительно поила скота самое важное то, чтобы на всѣхъ станціяхъ, на которыхъ поѣзда со скотомъ стоятъ долго, была вода въ достаточномъ количествѣ и чтобы краны съ водою были тутъ же у мѣста остановки поѣзда, такъ какъ дальность воды равносильна въ этомъ случаѣ ея отсутствію. Подкоммиссія въ Козловѣ видѣла цѣлый складъ желобовъ для поила скота; желоба эти лежатъ безъ употребленія, такъ какъ прасолы не берутъ ихъ въ вагоны, находя затруднительнымъ наливать въ нихъ воду, да и скоту, расположенному въ вагонѣ кое какъ, въ разныхъ направленіяхъ, желоба эти недоступны.

Желая поставить вопросъ о болѣе скорой перевозкѣ скота по желѣзнымъ дорогамъ на практическую почву, подкоммиссія совѣщалась по этому предмету съ управляющими дорогъ козлово-воронежско-ростовской Н. Е. Ада-



дуровымъ и грязе-царицынской Н. І. Кульжинскимъ, такъ какъ главная посадка скота и передача его на Москву бываетъ съ этихъ дорогъ. По обсужденіи этого дѣла, выяснилось, что для ускорѣнія перевозки скота, а главное для сокращенія простоя вагоновъ со скотомъ на станціяхъ: „Грязи“ „Козловъ“ и „Рязань“, какъ пунктахъ передачи, подлежащія желѣзныя дороги, могли бы, путемъ взаимнаго соглашенія, установить:

1) Чтобы, при отправкѣ скота большими партіями, цѣлыми поѣздами, поѣзда такіе передавались на передаточныхъ станціяхъ во всякое время, внѣ очереди;

2) Чтобы на дорогахъ, перевозящихъ много скота, были установлены для мелкихъ партій особыя поѣзда, напр. два раза въ недѣлю, въ которые грузился бы скотъ въ назначенное станціею время; поѣзда эти также пользовались бы правомъ передачи всѣ очереди и во всякое время, и сокращеннымъ порядкомъ самой передачи съ формальной точки зрѣнія.

Ежели бы такія правила были установлены, то вмѣсто теперешнихъ 10, 12 и 24 часовъ простоя вагоновъ со скотомъ на передаточныхъ станціяхъ, время это сократилось бы до 2—4 часовъ, а слѣдовательно и проѣздъ скота могъ бы сократиться на сутки съ небольшимъ.

Въ виду того, что большаго нельзя достигнуть при перевозочной способности нашихъ желѣзныхъ дорогъ, не стѣсняя правильности движенія другихъ грузовъ и что высказанное практически достижимо по мнѣнію специалистовъ, подкоммиссія полагаетъ, что относительно ускорѣнія передвиженія поѣздовъ со скотомъ слѣдовало бы принять вышеупомянутыя мѣры.

Относительно возможности устройства специальныхъ приспособленій въ вагонахъ для перевозки скота, подкоммиссія, принимая во вниманіе, что наши дороги на столько небогаты товарными вагонами, что изъ общаго числа ихъ онѣ не много могутъ выдѣлать для перевозки специаль-

ныхъ грузовъ, что даже при нѣкоторомъ увеличеніи ихъ подвижнаго состава (что безусловно необходимо), вагонные парки ихъ все таки должны имѣть такой общій типъ, чтобы онъ годился для всяксі перевозки и шелъ въ обмѣнъ на каждую дорогу, пришла къ тому заключенію, что для вентиляціи вагоновъ, перевозящихъ скотъ, достаточно обязательной вставки рѣшетокъ въ дверныя отверстія лѣтомъ, (что практикуется на рязанско-козловской дорогѣ) при открытыхъ окнахъ, а зимою можно бы ограничиться тѣмъ, чтобы окна товарныхъ вагоновъ непременно были отворены.

Заявленія, сдѣланныя скотопромышленниками касательно доставленія теплаго помѣщенія провожатымъ, по мнѣнію подкоммиссіи, такого рода, что о справедливости его и необходимости съ чисто-гуманной точки зрѣнія, кажется, не можетъ быть рѣчи. Можно только удивляться, какъ до сихъ поръ практикуется такой жестокій обычай, что съ человѣка берутъ деньги за теплое и сухое помѣщеніе пассажирскаго вагона, а заставляютъ обмерзать въ теченіи 3 сутокъ на тормазной площадкѣ. На дорогахъ Главнаго Общества проводники скота пользуются теплымъ помѣщеніемъ и предоставленіе имъ этого необходимаго удобства нисколько не препятствуетъ безопасности движенія.

Осматривая рязанско-козловскую и козлово-воронежско-ростовскую дороги, подкоммиссія обратила вниманіе на способъ перевозки живой птицы. На станціяхъ „Богоявленскъ“ и „Хоботово“ подкоммиссія присутствовала при нагрузкѣ вагоновъ живою птицею. Изъ распросовъ лицъ, торгующихъ птицею, подкоммиссія убѣдилась, что настоящую громадную смертность (20%) птицы, при перевозкѣ ея въ вагонахъ, слѣдуетъ отнести къ той примитивной формѣ нагрузки, какая имѣетъ мѣсто въ настоящее время. Въ вагонахъ не было ни какихъ приспособленій и корзины, въ которыхъ очень тѣсно помѣщены куры, были гуси, утки,

ставились другъ на друга въ два ряда. Въ нѣкоторыхъ вагонахъ есть приспособленія, позволяющія устанавливать корзины съ птицею въ четыре яруса, но этимъ не предохраняется птица отъ большаго  $\%$  смертности, такъ какъ вагоны, въ которыхъ она перевозится, не имѣютъ вентеляціи и птица гибнетъ отъ недостатка свѣжаго воздуха.

## 2. Перевозка каменнаго угля и антрацита.

Приступая къ разсмотрѣнію условій перевозки каменнаго угля по желѣзнымъ дорогамъ, подкоммиссія не будетъ въ данномъ случаѣ опредѣлять вообще отношенія каменноугольной промышленности къ желѣзнодорожному дѣлу; тѣсная связь этихъ двухъ важныхъ факторовъ въ экономическомъ быту страны и противоположность ихъ интересовъ разъяснены уже вполнѣ; образовалась цѣлая литература, разрабатывающая каменноугольное дѣло со всѣхъ сторонъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и со стороны самой важной для этого дѣла — перевозки каменнаго угля, какъ главнаго условія сбыта, а слѣдовательно развитія и существованія каменноугольныхъ копей. Подкоммиссія ограничится разборомъ сдѣланныхъ ей заявленій о неудобствѣ перевозки каменнаго угля по желѣзнымъ дорогамъ, придерживаясь строго желѣзнодорожной точки зрѣнія, имѣя при томъ въ виду козлово-воронежско-ростовскую дорогу, такъ какъ къ ней относились всѣ заявленія, полученныя подкоммиссіею.

Потребности каменноугольной промышленности по отношенію къ существующимъ условіямъ перевозки, заявленныя подкоммиссіи на станціяхъ „Лихая“, и „Шахтная“, въ Новочеркасскѣ и въ Ростовѣ на Дону, распадаются, по мнѣнію подкоммиссіи, на двѣ категоріи: а) потребности чисто мѣстнаго свойства, относящіяся до козлово-воронежско-ростовской дороги и могущія быть устраненными средствами и распоряженіями администраціи этой дороги и

б) потребности болѣе общаго характера, удовлетвореніе которыхъ внѣ власти и средствъ правленія упомянутой дороги.

А. Потребности мѣстныя, относящіяся до Козлово-воронежско-ростовской дороги.

а) *Неправильное примѣненіе тарифа на южномъ участкѣ дороги.*

Дѣло въ томъ: на основаніи § 30 устава общества козлово-воронежско-ростовской дороги предѣльный тарифъ на перевозку минеральнаго топлива назначенъ по  $\frac{1}{65}$  съ пуда и версты, „при отправленіи минеральнаго топлива со втораго отдѣленія дороги \*) на разстояніе менѣе 82 верстъ общество сохраняетъ право назначать плату по  $\frac{1}{40}$  части копѣйки съ пуда и версты“. По буквальному смыслу устава, ежели съ пункта отправки 2-го отдѣленія разстояніе больше 82 верстъ, минеральное топливо должно перевозиться по  $\frac{1}{65}$  съ пуда и версты. Отъ станціи „Шахтной“ до станціи „Ростовъ-Донъ“ 89 верстъ, отъ станціи „Грушевка“ до станціи „Гниловская“, курско-харьково-азовской дороги, 91 верста, слѣдовательно за провозъ на эти разстоянія желѣзная дорога должна получать по  $\frac{1}{65}$  коп. съ пуда и версты; въ дѣйствительности она беретъ по  $\frac{1}{40}$  коп. съ пуда и версты, ссылаясь на ст. 73 пунктъ в тарифа главнаго общества, въ каковомъ тарифѣ сказано, что провозная плата за разстояніе болѣе не должна быть менѣе той, какая причиталась бы за разстояніе меньшее.

Въ данномъ случаѣ, по мнѣнію подкоммиссіи, правленіе козлово-воронежско-ростовской дороги не имѣетъ основанія, во 1-хъ потому, что приведенное правило изъ тарифа главнаго общества относится до товаровъ первыхъ трехъ классовъ, для которыхъ провозная плата понижается пропорціонально разстоянію, а каменный уголь не принадлежитъ къ товарамъ этихъ классовъ, 2-хъ по-

\*) Отъ Воронежа до «Максимовки».

тому, что уставъ общества козлово-воронежско-ростовской дороги утвержденъ въ 1873 году, а тарифъ главнаго общества въ 1863 году и что всякій новый законъ отмѣняетъ обязательную силу стараго во всемъ, въ чемъ послѣдній противорѣчитъ новому закону и въ 3-хъ потому, что тарифная ставка на минеральное топливо, указанная въ § 30 устава общества, составляетъ особое спеціальное узаконеніе, обязательная сила котораго не можетъ быть опровергаема правилами и узаконеніями, касающимися другихъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Въ такомъ видѣ представляется этотъ вопросъ съ формальной стороны. Но по существу, по духу § 30 устава общества ему должно бы принадлежать право перевозить каменный уголь отъ ст. „Шахты“ до Ростова по  $\frac{1}{40}$  съ пуда и версты, такъ какъ въ основаніи этого права лежитъ несомнѣнно та мысль, что каменный уголь, перевозимый отъ „Шахтъ“ и „Грушевки“ до Ростова будетъ проходить по желѣзной дорогѣ сравнительно небольшое разстояніе и заплатитъ ей не дорого за свой провозъ. Кромѣ того, безспорнымъ представляется и то соображеніе, что сохраненіе за обществомъ желѣзной дороги права брать  $\frac{1}{40}$  коп. съ пуда и версты за провозъ минеральнаго топлива вызвано было необходимостью обезпечить за желѣзною дорогою извѣстный доходъ, поддержать ея матеріальные интересы, а такъ какъ главная масса каменноугольнаго топлива идетъ не до пунктовъ, отстоящихъ отъ „Шахтъ“ и „Грушевки“ въ разстояніи менѣе 82 верстъ, а до Ростова и гниловской станціи, то казалось бы соответственнымъ съ духомъ закона, чтобы недоразумѣніе, возникшее относительно примѣненія § 30 устава общества, было разъяснено правительствомъ въ смыслѣ интересовъ желѣзной дороги.

Для послѣдней вопросъ этотъ первостепенной важности, ибо, какъ видно изъ отчета за 1877 годъ, изъ 16.980.251 пуд. антрацита, перевезеннаго дорогою, от-

правлено въ Ростову 11.922.546 пудовъ и къ Козлову 5.057.705 пудовъ. Изъ числа 11.922.546 пудовъ антрацита, направленного къ Ростову, назначалось на станціи: ростовскую, гниловскую, на ростово - владикавказскую дорогу — 10.940.954 пуда; значить рѣчь идетъ о томъ, по какой цѣнѣ слѣдуетъ перевозить  $\frac{9}{10}$  частей антрацита, идущаго на югъ отъ Грушевскихъ полей.

При теперешней провозной платѣ, по  $\frac{1}{40}$  коп. съ пуда и версты, перевозка антрацита отъ „Шахтъ“ до Ростова обходится 2, 29 коп. съ пуда; въ Ростовѣ продаютъ его по 14 коп.; полагая, что кубическая сажень березовыхъ дровъ равна 80 пудамъ антрацита, \*) окажется, что въ Ростовѣ на Дону кубическая сажень дровъ стоитъ 11 руб. 20 коп.; такую цѣну на дрова можно встрѣтить лишь въ самыхъ лѣсныхъ мѣстностяхъ имперіи. Отсюда слѣдуетъ, по мнѣнію подкоммиссіи, что пониженіе тарифа съ  $\frac{1}{40}$  на  $\frac{1}{65}$  коп. съ пуда и версты на антрацитъ, идущій въ Ростовъ и за Ростовъ, не вызывается дороговизною топлива и не обусловливается нуждами потребителей. Между тѣмъ, при существованіи нынѣшняго тарифа ( $\frac{1}{40}$ ), дорога выручила за провозъ антрацита къ Ростову въ 1877 г. 246.354 р.; ежели тарифъ будетъ пониженъ до  $\frac{1}{65}$  коп., то само собою доходъ дороги отъ перевозки антрацита на югъ долженъ уменьшится болѣе чѣмъ на  $\frac{1}{3}$ . Въ виду того, что минеральное топливо въ Ростовѣ на Дону сравнительно дешево, подкоммиссія считаетъ такое уменьшеніе дохода дороги не желательнымъ, тѣмъ болѣе, что козлово-воронежско-ростовская дорога своими доходами не уплачиваетъ процентовъ на строительный капиталъ и всякое сокращеніе прибылей дороги всецѣло падаетъ на средства государственнаго казначейства. Поддерживать же интересы потребителей каменнаго угля въ Ростовѣ на казенный счетъ не согласно съ убѣжденіями подкоммиссіи.

\*) Смотри заявленіе управляющаго антрацитнымъ рудникомъ русскаго общества пароходства и торговли.

*б) Излишнее взиманіе провозной платы за уголь, идущій отъ станціи „Шахты“ до Козлова.*

Отъ „Шахтъ“ до Козлова прямымъ путемъ чрезъ „Раздѣльную“ 679 верстъ, но общество козлово-воронежско-ростовской дороги взимаетъ провозную плату, сверхъ суммы, слѣдующей за 679 верстъ, еще за 14 верстъ, отъ „Раздѣльной“ до Воронежа и обратно, хотя грузы, адресованные за Воронежъ, идутъ прямо и по вѣтви до Воронежа и обратно не проходятъ. Такимъ образомъ каждый вагонъ каменнаго угля платитъ 1 руб. 30 коп. за разстояніе, котораго онъ не проходитъ.

Подкоммиссія считаетъ настоящее требованіе грузоотправителей слишкомъ очевидно справедливымъ, чтобы удовлетвореніе его и вмѣстѣ съ тѣмъ отмѣна неправильнаго сбора могла быть предметомъ обсужденія. Настоящій вопросъ могъ бы, кажется, быть рѣшенъ чисто административнымъ распоряженіемъ министерства путей сообщенія.

*в) Неудобное расположеніе платформы для нагрузки угля на ст. „Лихой“.*

Подкоммиссія на мѣстѣ повѣрила это заявленіе и нашла, что платформа расположена на правую сторону пути, считая отъ Козлова, между тѣмъ какъ всѣ угольные копи находятся по лѣвую сторону дороги, вслѣдствіе чего возы и телѣги съ углемъ должны переѣзжать рельсовый путь близъ станціи.

По мнѣнію подкоммиссіи, настоящая просьба мѣстныхъ углепромышленниковъ заслуживаетъ уваженія, тѣмъ болѣе, что устройство угольной стѣнки и прилегающаго къ ней запаснаго пути не потребуетъ большихъ расходовъ и избавитъ службу движенія отъ одного лишняго неудобства для маневрированія поѣздовъ по путямъ станціи „Лихой“.

*г) О неисправности вагонныхъ вѣсовъ, о штрафахъ за простой вагоновъ, прибывшихъ съ углемъ, и о кражахъ перевозимаго угля изъ открытаго подвижнаго состава подкоммиссія*

здѣсь не будетъ ничего не говорить, такъ какъ указанные неудобства разобраны ею въ общей части настоящаго доклада, и если бы проектированныя подкоммиссіею мѣры относительно вѣсовъ, извѣщенія получателей грузовъ и ответственности дорогъ за цѣлостъ ввѣреннаго имъ груза были приведены въ исполненіе, то неудобства выше упомянутыя не имѣли бы мѣста и исчезли бы сами собою.

*д) Неудовлетворительность конструкціи существующихъ для перевозки угля вагоновъ.*

На козлово-воронежско-ростовской дорогѣ, на южномъ ея участкѣ, начиная отъ станціи „Шахтной“, уголь перевозится въ особыхъ спеціальныхъ вагонахъ, получившихъ мѣстное названіе „жучковъ“. Эти вагоны отличаются отъ обыкновеннаго типа угольныхъ вагоновъ тѣмъ, что не имѣютъ буферовъ, сцѣпка у нихъ болѣе слабая и колеса меньшаго діаметра. Отсутствіе буферовъ, а вслѣдствіе того сильные толчки на подъемахъ, спускахъ и остановкахъ, дѣлаютъ эти вагоны пригодными для движенія только на южномъ равнинномъ участкѣ дороги, на сѣверъ же отъ ст. „Шахты“ „жучки“ не ходятъ. „Жучковъ“ 476 на 3453 общаго наличнаго количества всякихъ вагоновъ, которыми владѣетъ дорога.

Администрація дороги сознаетъ невыгодныя стороны этихъ вагоновъ и они понемногу выводятся изъ употребленія, ежели „жучекъ“ идетъ въ большой ремонтъ, то его передѣлываютъ на другой типъ. Сразу же уничтожить 476 вагоновъ невозможно, это потребовало бы затраты около 400.000 рублей. \*) Да, въ этомъ и не представляется особой, настоятельной надобности. До сихъ поръ главными потребителями антрацита являются Ростовъ и мѣстности, лежація за Ростовомъ, тамъ лѣсовъ нѣтъ и антрацитъ представляетъ главное топливо, сбытъ его тамъ

\*) По словамъ управляющаго дорогою, «жучекъ» стоитъ 800 рублей.



обезпеченъ естественными условіями страны и не требуетъ искусственныхъ поощрительныхъ мѣръ. На участкѣ дороги отъ „Шахтной“ и „Грушевки“ до Ростова „жучки“ ходятъ безпрепятственно и перевозятъ до 15.000.000 пудовъ антрациту, слѣдовательно главная работа, на нихъ возложенная, исполняется ими болѣе или менѣе исправно, такъ какъ неудобства, которыя указаны были касательно погрузки антрацита въ эти вагоны, не настолько существенны, чтобы уничтожить самые вагоны, а строить и пріобрѣтать новые. О томъ, чтобы „жучковъ“ было слишкомъ много, сравнительно съ возложенною на нихъ работою, никто подкоммиссіи не заявлялъ и потому она не видитъ причинъ, почему бы эти вагоны не могли нести своей службы еще долгое время, пока постепенно не будутъ замѣнены новыми, путемъ текущихъ расходовъ эксплуатаціи безъ чрезвычайныхъ затратъ и обремененія общества новыми долгами. Ежели бы новый долгъ возлагался на изъятіе изъ употребленія „жучковъ“ въ надеждѣ, что болѣе совершенный типъ вагоновъ увеличитъ отправку антрацита, дастъ ему новыхъ потребителей, тогда долгъ такой имѣлъ бы серьезное оправданіе, но надежды такія, кажется, немислимы. Убытки же углепромышленниковъ отъ раструски угля вслѣдствіе толчковъ на уклонахъ не могутъ быть велики, такъ какъ разстояніе, которое проходятъ „жучки“, сравнительно очень незначительно—не болѣе 90 верстъ. Притомъ за раструску угля выше опредѣленной нормы дорога отвѣтственна передъ получателемъ какъ за потерю.

Самое важное неудобство „жучковъ“ и вообще угольныхъ вагоновъ представляетъ то обстоятельство, что они не возможны для перевозки хлѣбныхъ и другихъ грузовъ, и потому не могутъ идти въ обмѣнъ на передаточныхъ станціяхъ. Подкоммиссія думаетъ, что для дорогъ юго-восточнаго района, изъ которыхъ ни одну нельзя считать спеціально каменноугольною, не слѣдуетъ допускать постройку вагоновъ, при-

годныхъ исключительно для перевозки угля, и что указанная практикою въ этомъ случаѣ ошибка не должна быть повторяема.

*е) Нагрузка угля средствами дороги съ платою по 3 рубля съ вагона.*

Собственно, эта дорогая нагрузка для такого дешеваго груза какъ уголь въ натурѣ не существуетъ и на козлово-воронежско-ростовской дорогѣ углепромышленники грузятъ свой товаръ въ вагоны своими рабочими. Поводомъ къ настоящему заявленію послужило постановленіе 44 сѣзда представителей желѣзныхъ дорогъ II группы, бывшаго въ Москвѣ 5 и 6 іюля и постановившаго, по поводу циркуляра министерства путей сообщенія (отъ 28 марта 1879 г. за № 5796); „безотлагательно ввести обязательную нагрузку минеральнаго топлива самими желѣзными дорогами, съ распредѣленіемъ нагрузочно-выгрузочнаго сбора на основаніи § 49 конвенціи“.

Подкоммиссія не будетъ входить въ разборъ тѣхъ побудительныхъ причинъ, которыя привели сѣздъ II группы къ такому постановленію, какъ ни характеристично эти причины сбрисовываютъ настоящее положеніе у насъ желѣзнодорожнаго дѣла, подкоммиссія можетъ заявить только, что означенное постановленіе сѣзда не исполняется козлово-воронежско-ростовскою дорогою, да и не можетъ исполняться, ежели дорога эта будетъ держаться легальной почвы въ своихъ отношеніяхъ къ грузоотправителямъ. По § 30 устава общества, условія перевозки, правила товарной и пассажирской службы и конвенціи съ сосѣдними дорогами должны быть утверждены министромъ путей сообщенія. Вышеупомянутое постановленіе сѣзда не утверждалось подлежащею властью, а потому не обязательно для дороги. Далѣе, въ томъ же § устава сказано, что тарифъ общества не долженъ быть выше тарифной платы главнаго общества россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, а, согласно ст. 135 пункта б тарифа послѣдняго, нагрузка и

выгрузка антрацита и каменного угля предоставляется самимъ отправителямъ.

Нельзя не надѣется, что опасенія донскихъ углепромышленниковъ о новомъ сборѣ по 2 рубля съ вагона угля\*), въ видѣ нагрузочныхъ денегъ, не оправдаются съ пользою для ихъ дѣла.

*ж) Несогласіе желѣзной дороги на переводъ провозной платы на получателя.*

Льгота, которою пользуются очень многіе грузы и объ обязательномъ присвоеніи которой каменному углю ходатайствуютъ углепромышленники, состоитъ въ томъ, что отправитель, сдавая свой товаръ желѣзной дорогѣ, не платитъ провозной платы и другихъ сборовъ по тарифу, а предоставляетъ дорогѣ взыскать ихъ съ получателя на станціи назначенія. Льгота эта въ торговлѣ имѣетъ весьма важное значеніе, она особенно важна производителямъ и фабрикантамъ, которымъ не нужно тратить оборотный капиталъ на уплату за провозъ, при продажѣ своихъ произведеній. Для углепромышленниковъ, особенно не крѣпкихъ по капиталу, производящихъ дешевый продуктъ и пользующихся барышемъ только на массѣ его, право перевода провозной платы на получателя составляетъ вопросъ, рѣшающій о томъ, быть или не быть. Съ этою льготою положительно связана судьба мелкой углепромышленности, а такъ какъ промышленниковъ, добыча которыхъ изъ нѣдръ земли ограничивается 100, 200, 300 тысячами пудовъ угля, очень много, то весьма понятно, что лишеніе каменного угля настоящей льготы имѣетъ общій интересъ, огражденіе котораго должно входить въ задачи правительственной власти.

Такъ какъ государственная власть не можетъ допустить, чтобы разъ установившійся промыселъ, въ который затрачены капиталы и масса труда, былъ уничтоженъ однимъ по-

\*) Углепромышленникамъ нагрузка вагона обходится отъ 80 коп. до 1 руб.

черкомъ пера, то не представляется сомнѣнія, что и желѣзныя дороги не могутъ имѣть права самостоятельно создавать такія условия перевозки, которыя бы убивали богатство, созданное трудомъ человѣка, и вредили дѣлу разъ установившемуся, развитіе котораго непосредственно связано съ средствами и условіями перевозки. Допустить противное, значило бы создать въ государствѣ постороннюю силу, которая бы, по своему вліянію на экономическій бытъ цѣлыхъ районовъ, была могущественнѣе правительства, заинтересованнаго въ развитіи всѣхъ отраслей труда на территоріи государства. Смѣтрянъ такъ на дѣло желѣзнодорожное, подкоммиссія думаетъ, что, въ видахъ общегосударственныхъ, антрацитъ и всѣ роды каменнаго угля, при отправахъ по желѣзнымъ дорогамъ, обязательно должны пользоваться правомъ перевода тарифныхъ платежей, хотя ихъ „стоимость не превышаетъ вдвое издержекъ провоза“ \*).

Причиною, объясняющею отказъ желѣзныхъ дорогъ въ переводѣ провозной платы на получателя каменнаго угля, выставляется дешевизна предмета перевозки, который на мѣстѣ стоитъ отъ 9 до 10 коп., а напр. въ Москвѣ 30 коп. пудъ, т. е. предметъ перевозки дешевле провозной платы, а потому, въ случаѣ отказа получателя отъ груза и продажи послѣдняго съ публичнаго торга, дорога можетъ невозвратить слѣдующихъ ей за провозъ денегъ. Теоретически это положеніе можетъ быть и вѣрно, но практика не оправдываетъ этихъ соображеній. Углепромышленники категорически заявляли, что еще не было случая отказа получателя отъ присланнаго ему каменнаго угля; представители желѣзныхъ дорогъ, бывшіе на съѣздѣ углепромышленниковъ въ Новочеркасскѣ, гдѣ обсуждался и этотъ вопросъ, также не выставили ни одного факта, подтверждающаго теоретическія опасенія желѣзныхъ дорогъ.

\*) Конвенція II группы стр. 43.

Къ этому нельзя не добавить, что антрацитъ и каменный уголь, прибывши на станцію назначенія, не теряютъ своей цѣнности въ случаѣ простоя вслѣдствіе неявки получателя, какъ напр. предметы, подверженные порчѣ, гніенію и броженію, не требуютъ крытыхъ помѣщеній для склада и вообще не могутъ въ подобныхъ случаяхъ затруднять дороги; наконецъ, ежели бы, при продажѣ, за залежавшійся каменный уголь предложены были низкія цѣны, дорога имѣетъ возможность оставить его за собою, такъ какъ онъ всегда пригодится ей для отопленія паровозовъ или въ мастерскихъ. Вообще, по мнѣнію подкоммиссіи, предоставленіе углепромышленникамъ права перевода провозной платы на получателя каменного угля не сопряжено съ рискомъ для дорогъ и должно быть обязательно допущено, кромѣ случаевъ доказаннаго злоупотребленія со стороны отправителя, могущаго послать уголь на столько недоброкачественный, что онъ не имѣетъ цѣнности.

До іюля 1879 года козлово-воронежско-ростовская дорога принимала къ отправкѣ каменный уголь съ переводомъ провозной платы, отвѣтствуя сама предъ другими дорогами, на которыя она сдавала уголь, за всякій убытокъ, могущій произойти въ случаѣ неявки получателя или отказа его отъ груза. Въ настоящее время она ограничила свою отвѣтственность тѣмъ, что принимаетъ къ отправкѣ каменный уголь съ переводомъ платежа за провозъ въ тѣхъ случаяхъ, ежели уголь адресованъ желѣзнымъ дорогамъ или крупнымъ получателямъ, ежели же адресаты частныя лица, то отправитель угля долженъ заплатить провозную плату на станціи отправленія.

Хотя путемъ соглашенія управленія дороги съ уполномоченными отъ углепромышленниковъ не трудно было бы, при доброй волѣ сторонъ, устранить это важное препятствіе для развитія каменноугольнаго дѣла, но подкоммиссія полагаетъ, что этотъ вопросъ заслуживаетъ

того, что бы быть рѣшеннымъ болѣе полно и широко посредствомъ обязательнаго постановленія, изданнаго для всѣхъ дорогъ безусловно и скрѣпленнаго законодательною санкціею.

В. Потребности каменноугольной промышленности, относящіяся до многихъ желѣзныхъ дорогъ.

*а) О пониженіи тарифа на перевозку минеральнаго топлива.*

По той прямой связи, какая существуетъ между развитіемъ разработки минеральнаго топлива и сохраненіемъ лѣсовъ, еще срубленныхъ въ центральной полосѣ Россіи, вопросъ о пониженіи провозной платы на каменный уголь по желѣзнымъ дорогамъ пріобрѣтаетъ общій интересъ, близкій не только углепромышленникамъ, но касающійся и жителей тѣхъ отдаленныхъ отъ донскаго бассейна мѣстностей, которые отапливаютъ еще свои помѣщенія дровами и жгутъ лѣсъ тысячами кубическихъ сажень на фабрикахъ и заводахъ. Подкоммиссія не станетъ распространяться здѣсь о вліяніи лѣсоистребленія на исчезновеніе рѣчекъ, на обмеленіе большихъ рѣкъ, на производительность почвы, насколько она зависитъ отъ атмосферныхъ явленій—вопросы эти давно рѣшены и стали истинами общеизвѣстными. Но такъ какъ въ нашемъ климатѣ безъ топлива нельзя жить, также какъ и безъ воды, то, щадя лѣса, необходимо способствовать распространенію и удешевленію тѣхъ суррогатовъ лѣса, которые по своимъ горючимъ свойствамъ могутъ замѣнить его и конкурировать съ нимъ. Такихъ суррогатовъ у насъ три: торфъ, нефть и каменный уголь. Разработка торфа еще развивается, отопленіе нефтью еще не привилось, въ каменноугольное же дѣло положены уже значительные капиталы и оно стало, въ особенности въ послѣднее десятилѣтіе, на прочномъ фундаментѣ. Разширеніе области потребленія каменнаго угля посредствомъ увеличенія его сбыта главнымъ образомъ вытекаетъ изъ

того, по какой цѣнѣ уголь перевозится, цѣнность же самого угля, какъ продукта дешеваго, играетъ здѣсь второстепенную роль. Такъ напр. провозъ вагона антрацита отъ Грушевки до Москвы, по заявленію Я. К. Попова \*), стоитъ около 104 р., предметъ же перевозки представляетъ стоимость 76 руб. Нужно слѣдовательно уяснить вопросъ, по какому тарифу уголь можетъ быть перевозимъ по желѣзнымъ дорогамъ?

Углепромышленники заявляютъ, что правительство должно произвести возможно-сильное давленіе на желѣзнодорожныя общества, чтобы понизить тарифъ на перевозку минеральнаго топлива до minimum'a, ежели это окажется невозможнымъ, то потребовать пониженія и могущія произойти отъ того убытки обезпечить дальнѣйшими гарантіями.

Въ настоящее время самый низшій тарифъ на дорогахъ юго-восточнаго района для каменнаго угля установленъ въ  $\frac{1}{63}$  коп. съ пуда и версты. Этотъ тарифъ обязательенъ для козлово-воронежско-ростовской дороги; рязанско-козловская и московско-рязанская для минеральнаго топлива держатъ тарифъ по  $\frac{1}{34}$  съ пуда и версты. При существованіи этихъ тарифныхъ ставокъ, донской уголь мало идетъ въ Москву, гдѣ съ нимъ конкурируетъ заграничный уголь, доставляемый дешево водою до Петербурга, откуда николаевская дорога перевозитъ его въ Москву по  $\frac{1}{73}$  коп. съ пуда и версты, не принимая на себя срочности доставки. Съ перваго взгляда [кажется, что ставка по  $\frac{1}{73}$  коп. съ пуда и версты должна быть тѣмъ minimum'омъ, примѣнивъ который на 600 верстное разстояніе къ дорогамъ юго-восточнаго района, можно бы вытѣснить съ рынка заграничный уголь. Но тутъ возникаетъ новый вопросъ: во сколько обходится перевозка пудо-версты самимъ дорогамъ юго-восточнаго района и могутъ ли онѣ возить по этой цѣнѣ?

\*) Уполномоченный донскихъ углепромышленниковъ.

Обыкновенно, при расчетахъ общаго количества пудо-верствъ, сдѣланныхъ дорогою, и стоимости каждой пудо-версты, оказывается, что провозъ одного пуда груза стоитъ самой дорогѣ по  $\frac{1}{100}$  коп. съ пуда и версты \*); на величину этой стоимости вліяютъ весьма многія условія, изъ которыхъ важнѣйшія: общее количество грузовъ, перевозимыхъ дорогою и равномерность въ направленіи грузовъ въ обѣ стороны пути. Выше были указаны числовыя данныя о той неравномерности, какая существуетъ на дорогахъ юго-восточнаго района въ движеніи грузовъ къ Москвѣ и отъ Москвы; полагая по этому, что вагоны, перевозившіе каменный уголь въ Москву, почти навѣрно обратно пойдутъ негруженными, нельзя не видѣть, что существующія тарифныя цѣны за провозъ угля въ натурѣ понижаются вдвое, т. е.  $\frac{1}{65}$  превращается въ  $\frac{1}{130}$  коп., съ пуда и версты или, другими словами, дороги, перевозя каменный уголь по  $\frac{1}{65}$ , при настоящемъ грузовомъ направленіи, работаютъ себѣ въ убытокъ. Отсюда ясно, что дальнѣйшее пониженіе тарифа для дорогъ юго-восточнаго района не возможно.

Остается объяснить, почему николаевская дорога находитъ возможнымъ возить англійскій уголь по  $\frac{1}{75}$  коп. съ пуда и версты.

Главные грузы николаевской дороги, имѣющей два пути и 7.000 товарныхъ вагоновъ, идутъ изъ центра Россіи къ Петербургу, грузы эти по преимуществу продукты земледѣльческой производительности, обратнаго груза въ равной пропорціи тому, что перевозится въ Петербургъ, николаевская дорога не имѣетъ и чтобы не гонять вагоны безъ груза перевозитъ заграничное минеральное топливо по  $\frac{1}{75}$ . По дорогамъ юго-восточнаго района каменный уголь идетъ по направленію къ Москвѣ, по то-

---

\*) Цифра эта принята въ соображеніе на томъ основаніи, что, перевозя свой грузъ, дороги оцѣниваютъ перевозку его по  $\frac{1}{100}$  съ пуда и версты.



му же направленію, по которому идутъ хлѣбные продукты, и потому, естественно, что онѣ перевозить уголь по  $\frac{1}{75}$ , безъ убытка себѣ, не могутъ. Требовать отъ нихъ такой перевозки значило бы предложить имъ возить много, а получать очень мало, или, другими словами, работать въ пользу углепромышленниковъ, а въ ущербъ себѣ. Каждому предпріятію, имѣющему коммерческой характеръ, подобныя предложенія дѣлать немислимо и требованіе углепромышленниковъ о пониженіи тарифа на минеральное топливо до невозможной для желѣзныхъ дорогъ нормы не можетъ быть ими исполнено, ежели дороги должны жить и платить проценты изъ доходовъ эксплуатаціи. Остается затѣмъ одно средство: посредствомъ правительственной субсидіи возмѣщать желѣзнымъ дорогамъ тѣ убытки, которыя понесутъ онѣ, перевозя каменный уголь по низкому тарифу или, что все равно, перевозить каменный уголь въ центральныя губерніи на казенный счетъ. Привлекать же податныя средства государства на поддержаніе каменноугольной промышленности, въ видахъ удешевленія минеральнаго топлива въ фабричныхъ мѣстностяхъ Россіи и сбереженія тамъ лѣсовъ, нужно съ большою осмотрительностью.

Нельзя забывать, что лѣса представляютъ богатства, которыя должны давать доходъ, что лѣса также подлежатъ эксплуатаціи какъ залежи каменнаго угля, поддерживать же на правительственныя средства распространеніе минеральнаго топлива въ ущербъ дровяному значитъ облагать, между прочимъ, и владѣльцевъ лѣсовъ на усиленіе производства, направленнаго къ умаленію цѣнности ихъ имущества. Это указываетъ отчасти на то, что хотя въ виду государственнаго значенія каменноугольной промышленности, она заслуживаетъ поддержки со стороны государства, но при этомъ не должны быть приносимы въ жертву другіе интересы, пренебреженіе которыми повлечетъ къ убыткамъ и справедливымъ жалобамъ. По мнѣнію подкоммиссіи, ради поддержанія извѣстнаго равновѣсія

между различными интересами, сталкивающимися на почвѣ государственной жизни, казенная помощь каменноугольному дѣлу не должна переходить за извѣстные предѣлы.

При существующихъ условіяхъ эксплуатаціи козловоронежско - ростовской дороги, правительство ежегодно приплачиваетъ на уплату процентовъ по гарантіи дохода части акцій и облигацій значительную сумму; высота этой приплаты объясняется, между прочимъ, и тѣмъ, что дорога на основаніи устава перевозитъ минеральное топливо по  $\frac{1}{63}$  коп. съ пуда и версты. По мнѣнію подкомиссіи, относительно казенной помощи облегченію перевозки каменнаго угля дальше нельзя идти и установленный уставомъ тарифъ не долженъ быть понижаемъ. Что же касается дорогъ рязанско-козловской и московско-рязанской, то было бы желательно, чтобы путемъ соглашенія правительству удалось привлечь эти дороги къ установленію тарифа пониженнаго противъ теперешняго, ежели бы такое соглашеніе не потребовало большихъ матеріальныхъ жертвъ.

Подкомиссія думаетъ, что вопросъ объ удешевленіи минеральнаго топлива вполне можетъ быть рѣшенъ не иначе какъ въ связи съ развитіемъ водяныхъ путей сообщенія, съ которыми желѣзныя дороги въ дешевизнѣ перевозки соперничать не могутъ. Можетъ быть развитіе существующихъ и устройство новыхъ каналовъ теперь еще не на очереди, такъ какъ желѣзнодорожное дѣло еще не приведено въ желательное положеніе, но въ недалекомъ будущемъ интересы судоходства по Волгѣ и соединеннаго съ нимъ лѣсоистребленія въ верховьяхъ бассейна этой рѣки поставятъ дѣло соединенія донскихъ минеральныхъ богатствъ съ Волгою въ ряду вопросовъ, разрѣшеніе которыхъ будетъ имѣть вліяніе на экономическое положеніе значительной части юго-восточной половины Россіи. Расчитывать на однѣ поощрительныя мѣры со стороны правительства и на его приплаты

желѣзнымъ дорогамъ для расширенія области потребленія донскаго минеральнаго топлива нельзя; теперь, пока каменноугольное дѣло на первой ступени своего развитія, оно имѣетъ право на поддержку государства, но поддержка эта какъ всякая субсидія не можетъ и не должна обратиться въ такую систематическую приплату, существованіемъ которой каменноугольное дѣло обусловливало бы свой бытъ, дѣло это должно современемъ стать на собственные ноги и сбывать свои произведенія безъ правительственныхъ льготъ, и ежели время покажетъ, что при нашихъ разстояніяхъ, каменный уголь не можетъ безъ помощи казны идти въ центральныя губерніи, то ему прійдется избрать другой путь, на Волгу, куда онъ можетъ прійти дешево только водянымъ путемъ.

Резюмируя все сказанное о пониженіи тарифа на минеральное топливо до возможнаго minimum'a, подкоммиссія полагаетъ, что этимъ наименьшимъ предѣломъ слѣдуетъ признать ставку  $\frac{1}{65}$  коп. съ пуда и версты, считая допущеніе этого тарифа, какъ соединеннаго съ приплатою казны, зломъ, но зломъ неизбѣжнымъ, но временнымъ.

*б) Объ увеличеніи подвижнаго состава и перевозочной способности дорогъ, въ видахъ усиленія отправокъ минеральнаго топлива.*

Углепромышленники въ своихъ заявленіяхъ высказываютъ, что для прочной постановки ихъ дѣла и обезпеченія сбыта минеральному топливу необходимо: а) чтобы вагоновъ желѣзная дорога подавала имъ столько, сколько потребуетъ, б) чтобы вагоны эти могли быть направлены въ ту сторону, куда желаютъ отправители угля и в) чтобы перевозка минеральнаго топлива производилась преимущественно зимою, когда идетъ главная работа въ рудникахъ, которые тогда не имѣютъ недостатка въ рабочихъ, свободныхъ отъ земледѣльческаго труда.

Требованія эти совершенно однородныя съ тѣми, которыя предъявлены были подкоммиссіи хлѣбными торгов-

цами, съ тою только разницею, что послѣдніе предлагають для перевозки грузъ болѣе дорогой чѣмъ уголь и перевозка котораго даетъ желѣзнымъ дорогамъ барышъ.

Подкоммиссія уже высказала свой взглядъ относительно ходатайствъ объ увеличеніи перевозочной силы желѣзныхъ дорогъ юго-восточнаго района, ходатайствъ обусловленныхъ невозможностью сразу поднять весь привезенный на станціи грузъ. Того же воззрѣнія подкоммиссія держится и относительно заявленій углепромышленниковъ по поводу усиленія перевозочныхъ средствъ дорогъ. Перевозочныя средства на казенный счетъ усилить не трудно, но кто будетъ платить проценты на капиталы, затраченные на эти усиленія? Углепромышленники могутъ отправлять свой грузъ только при такой провозной платѣ, которая почти не окупаетъ расходовъ перевозки; груза этого они хотятъ отправить возможно больше, а слѣдовательно и причинить возможно больше убытковъ желѣзной дорогѣ; грузы свои углепромышленники могутъ отправлять только зимою, когда дороги заняты перевозкою хлѣба и болѣе цѣнныхъ чѣмъ уголь товаровъ, слѣдовательно, подавая неограниченное число вагоновъ подъ минеральное топливо, дороги должны сократить подачу вагоновъ подъ другіе товары, подъ грузы болѣе выгодные и лишать себя доходовъ въ самое лучшее время.

Приходится рѣшать, чему отдать преимущество: минеральному топливу или хлѣбнымъ грузамъ, такъ какъ то и другое предъявляется къ перевозкѣ въ одно время и по одному и тому же направленію.

Хлѣбъ, доставляемый на желѣзныя дороги, представляетъ результатъ годовой дѣятельности массы населенія, онъ предъявляетъ свои права на перевозку разъ въ году, такъ какъ онъ собирается однажды въ годъ. Каменный уголь разрабатывается немногими и въ барышахъ отъ его разработки заинтересованы хозяева рудниковъ и тѣ рабочіе, которые на нихъ трудятся,

населеніе цѣлыхъ областей не причастно этому дѣлу; каменный уголь всегда налицо въ нѣдрахъ земли и разрабатывать его и доставлять на станціи желѣзныхъ дорогъ можно круглый годъ. Далѣе, хлѣбные грузы, составляя предметъ нашей отпускной торговли, должны въ въ извѣстное время прибыть въ порты; каменный же уголь нашъ за границу не идетъ и времени опредѣленнаго, когда онъ необходимъ на мѣстахъ потребленія, нѣтъ.

Сравненіе двухъ этихъ грузовъ указываетъ само собою, что углепромышленность должна примѣниться къ условіямъ желѣзнодорожнаго движенія и отправлять свои грузы преимущественно лѣтомъ, когда подвижной составъ дорогъ свободнѣе и когда самая перевозка обходится имъ дешевле. Подкоммиссія понимаетъ, что такая ломка существующихъ порядковъ въ углепромышленности дѣло не легкое: нужно или нанимать рабочихъ для разработки копей лѣтомъ, когда трудъ вдвое дороже, или, разрабатывая копи зимою, сосредоточивать добытый уголь въ склады и тратить проценты на мертволежащій въ складахъ капиталъ до наступленія лѣтняго времени, когда дороги поднимутъ все, сложенное въ складахъ.

По мнѣнію подкоммиссіи, въ данномъ случаѣ не представляется иного исхода, какъ или принаровить время и условія разработки минеральнаго топлива къ потребностямъ желѣзной дороги или допустить перевозку его почти на казенный счетъ. Мысль объ удобствахъ, представляемыхъ перевозкою каменнаго угля лѣтомъ, принадлежитъ Федору Михайловичу Дмитріеву \*), который въ своемъ заявленіи убѣдительно доказываетъ возможность перевозки минеральнаго топлива лѣтомъ по низкому тарифу. Мысль эту подкоммиссія вполне поддерживаетъ, хотя не находитъ возможнымъ согласиться съ размѣромъ тарифа, предполагаемаго г. Дмитріевымъ для перевозки угля (по  $\frac{1}{80}$  съ пуда и версты). Противъ лѣтней перевозки минеральнаго

\*) Смотри заявленіе № 68.

топлива можетъ быть сдѣлано то возраженіе, что топливо нужно зимою, а лѣтомъ оно нужно только фабрикамъ и заводамъ, да и то въ болѣе ограниченномъ размѣрѣ, чѣмъ зимою.

Подкоммиссія полагаетъ, что углепромышленники могли бы усвоить такую систему доставки минеральнаго топлива, какой держатся лѣсопромышленники, снабжающіе дровами центры ихъ потребленія. Дрова лѣтомъ водою или по желѣзнымъ дорогамъ доставляются въ города, сосредоточиваются въ складахъ, а зимою продаются. Точно такіе же склады близъ болѣе крупныхъ центровъ потребленія могли бы имѣть владѣльцы каменноугольныхъ рудниковъ, что способствовало бы, при извѣстномъ навыкѣ, урегулированію движенія на желѣзныхъ дорогахъ и распространенію каменноугольнаго топлива среди публики, не имѣющей возможности и надобности выписывать каменный уголь цѣлыми вагонами прямо изъ мѣстъ производства. А тогда только каменному углю будетъ обезпеченъ сбытъ и не опасна конкуренція дровъ, когда онъ сдѣлается предметомъ домашняго употребленія и пойдетъ на отопленіе жилыхъ зданій, а не однихъ фабрикъ и заводовъ, а это возможно при устройствѣ большихъ складовъ.

*в). О покупкѣ каменнаго угля желѣзными дорогами посредствомъ торговъ \*).*

Главные потребители каменнаго угля и антрацита — желѣзныя дороги, которыя сжигаютъ минеральнаго топлива болѣе 40.000.000 пудовъ. На основаніи правилъ, изданныхъ министерствомъ путей сообщенія, о перевозкѣ минеральнаго топлива, каменный уголь, проданный желѣзнымъ дорогамъ, пользуется привилегіею перевозки, такъ что углепромышленникъ, продавшій уголь желѣзной дорогѣ, обезпеченъ въ томъ, что вагоны ему будутъ даны и уголь его будетъ доставленъ по назначенію, между тѣмъ

\*) См. записку горнаго инженера Вагнера.

какъ, продавъ уголь частному лицу, углепромышленникъ нисколько не гарантированъ въ томъ, что его уголь получить возможность прибыть на мѣсто въ срокъ. Такая привиллегія перевозки дѣлаетъ желѣзныя дороги весьма желательными покупателями среди углепромышленниковъ, которымъ очень важна не столько продажа, сколько доставка проданнаго къ назначенному сроку. Желѣзнымъ дорогамъ остается пользоваться такими счастливыми условіями для возможно выгоднѣйшаго пріобрѣтенія минеральнаго топлива. Между тѣмъ практика желѣзнодорожнаго хозяйства показываетъ, что дороги покупаютъ уголь и антрацитъ дороже другихъ непривилегированныхъ покупателей. Такая аномалія объясняется тѣмъ, что желѣзныя дороги въ своихъ операціяхъ руководствуются соображеніями, не всегда подходящими къ интересамъ выгодной покупки; онѣ сдаютъ поставку минеральнаго топлива не гласно, хозяйственнымъ образомъ, съ устраненіемъ конкуренціи, нѣкоторымъ излюбленнымъ владѣльцамъ каменноугольныхъ копей, или хотя и съ торговъ, но обставленныхъ условіями, на которыя непривилегированныя фирмы согласиться не могутъ. Взявъ съ желѣзной дороги высокую цѣну и не имѣя собственнаго угля въ томъ количествѣ, какое нужно поставить, желѣзнодорожный поставщикъ скупаетъ уголь и антрацитъ у мелкихъ промышленниковъ, устраненныхъ желѣзными дорогами отъ поставокъ. Такъ, на примѣръ, южно-русское общество каменноугольной промышленности считается привилегированнымъ поставщикомъ минеральнаго топлива для трехъ дорогъ: курско-харьково-азовской, орловско-грязской и козлово-воронежско-ростовской, которая впрочемъ на 1879 годъ поставку антрацита и угля сдала другимъ фирмамъ.

Чтобы желѣзныя дороги не платили лишнихъ коммисіонныхъ денегъ своимъ поставщикомъ, скупающимъ для нихъ каменноугольное топливо у углепромышленниковъ, предлагаются слѣдующія мѣры:

а) Сдача поставки каменного угля и антрацита, нужнаго желѣзнымъ дорогамъ, съ торговъ, назначаеваемыхъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ воронежской или азовской близь пересѣченія ихъ донецкою дорогою.

б) Облегченіе условій поставки относительно порядка платежей и представленія залоговъ.

в) Раздробленіе поставки на части до 100,000 пудовъ каждая.

г) Сдачу поставки только владѣльцамъ или арендаторамъ каменноугольныхъ копей и только на поставку того количества, которое добывается изъ ихъ копей.

Ежели бы изложенныя положенія приняты были въ основу желѣзнодорожнаго хозяйства по части топлива, то данъ былъ бы сильный толчекъ развитію и поддержкѣ мелкой углепромышленности, которая теперь эксплуатируется сильными фирмами во вредъ желѣзнымъ дорогамъ и связаннымъ съ ними интересамъ казны, такъ какъ, при теперешнемъ положеніи многихъ дорогъ, всякій лишній расходъ ихъ сказывается прямо на размѣрѣ приплаты, получаемой дорогами изъ казны.

Подкоммиссія вполне раздѣляетъ изложенныя предложенія инженера Вагнера, долгимъ опытомъ изучившаго каменноугольное дѣло донскаго бассейна, и полагала бы, что настоящія соображенія можно бы рекомендовать въ руководство тѣмъ правительственнымъ органамъ, на которые прямо или косвенно возложенъ надзоръ за веденіемъ желѣзнодорожнаго хозяйства и оставлять которое безъ правительственнаго контроля невозможно.

Предсѣдатель подкоммиссіи *Князь С. Волконскій.*

Члены	{	<i>М. Даниловъ.</i>
		<i>В. Билингъ.</i>
		<i>А. Галецкій.</i>
		<i>С. Жеромскій.</i>



