

А. 1196.  
72.

XXI

А. 1196

69667

~~2582~~

Высочайше учрежденной Коммисіи

ПОДКОММИСИЯ

для изслѣдованія желѣзно - дорожнаго дѣла

въ Рижско-Царицынскомъ районѣ.

ДОКЛАДЪ

ПО ВОПРОСУ

Марта 15 дня 1880 г.

0

ПРЕТЕНЗІЯХЪ и ЖАЛОБАХЪ

№ 1.

(Отдѣлъ XVI).

Вопросъ о претензіяхъ и заявленіяхъ—одинъ изъ самыхъ важныхъ и существенныхъ вопросовъ, подлежащихъ изслѣдованію Подкоммисіи \*). Заявленія, претензіи, жалобы могутъ быть болѣе или менѣе справедливы или несправедливы, основательны или неосновательны, — но во всякомъ случаѣ они указываютъ на случаи недовольства публики (т. е. провозителей, товаро-хозяевъ, отправителей и получателей) существующими на желѣзныхъ дорогахъ порядками; обстоятельное и точное изслѣдованіе жалобъ и заявленій должно потому служить исходною точкою всякаго дальнѣйшаго обсужденія необходимыхъ, въ экономическомъ отношеніи (хотя и техническая сторона входитъ сюда нѣкоторымъ факторомъ), мѣропріятій для развитія и усовершенствованія ж. д. дѣла въ Россіи.

Вотъ почему Рижско-Царицынская Подкоммисія и приступила прежде всего къ разработкѣ этой стороны своей задачи.

\*) Настоящій докладъ былъ составленъ по окончаніи первой половины изслѣдованія Подкоммисіи, разосланъ всѣмъ жел. дорогамъ Р. Ц. района и сообщенъ нѣкоторымъ другимъ компетентнымъ лицамъ, съ просьбой о доставленіи замѣчаній. Поступившія съ тѣхъ поръ замѣчанія и дополнительныя свѣдѣнія помѣщены въ докладѣ въ видѣ примѣчаній.

39

Библиотека НКД СССР

Претензіи, жалобы и заявленія, представленныя Подкомисіи, можно подраздѣлить на двѣ главныя категоріи:

*Во-первыхъ*, на жалобы, имѣющія исковой характеръ, т. е. претензіи на неудовлетвореніе болѣе или менѣе справедливыхъ требованій отправителей и получателей грузовъ за несвоевременную доставку товара, порчу, недостачу и т. п. Претензіи этого рода имѣютъ точно опредѣленный характеръ, подтверждаются отдѣльными, конкретными фактами и потому не представляютъ особой трудности для критической разработки.

*Вторую категорію* представляютъ жалобы, заявлявшіяся большею частію въ общихъ выраженіяхъ, на небрежное обращеніе съ грузомъ, на недостаточно внимательное отношеніе артелей и перегрузочныхъ рабочихъ (тамъ гдѣ не существуетъ артелей) съ перегружаемыми товарами, на неточную вывѣску, на пропажи, раструску и кражу товара, отправляемаго въ большихъ партіяхъ безъ вывѣски каждаго отдѣльнаго мѣста (вопросъ тѣсно связанный съ общимъ вопросомъ о перегрузкѣ вагоновъ и отправкѣ нѣкоторыхъ товаровъ на открытыхъ платформахъ), на систему очередей и на недостаточность помѣщеній.

Заявленія, относящіяся ко второй категоріи, рассмотрѣны въ монографическихъ описаніяхъ отдѣльныхъ дорогъ.

Жалобы же имѣющія исковой характеръ Подкомисія считаетъ нужнымъ рассмотретьъ отдѣльно. Изслѣдованію оныхъ и посвящается настоящій докладъ.

Прежде чѣмъ приступить къ рассмотрѣнію жалобъ полезно намѣтить, хотя въ самыхъ общихъ чертахъ, хронологическій и географическій порядокъ, въ которомъ заявленія и жалобы поступали въ Подкомисію.

Весеннюю половину своихъ изслѣдованій Подкомисія начала съ Риги и окончила Ливнами.

Въ Ригѣ кромѣ заявленій, поступавшихъ большею частію черезъ посредство Биржеваго Комитета и касавшихся тарифа ж. д., разныхъ общихъ вопросовъ о системѣ нагрузки, выгрузки и т. п. — никакихъ другихъ частныхъ заявленій въ Под-

коммисію не поступало; ей не было представлено почти ни одной исковой претензіи; точно также ей не было заявлено жалобъ на дурное обращеніе рабочихъ съ товарами.

Въ Динабургѣ поступили первыя жалобы, но еще въ столь незначительномъ количествѣ, что Подкоммисіи могло казаться, что ей вообще не будетъ заявлено ничего существеннаго со стороны публики. Положеніе дѣла начинаетъ однако измѣняться на пути изъ Динабурга въ Витебскъ. Въ Дриссѣ, Полоцкѣ и другихъ промежуточныхъ станціяхъ уже являются требованія и рекламациі всякаго рода, хотя все еще не въ весьма значительномъ количествѣ. Но въ Витебскѣ происходитъ крутой переломъ: жалобы, претензіи, заявки (особенно со стороны еврейскаго населенія) являются массами, — просители, можно сказать, по временамъ осаждаютъ Подкоммисію и этотъ наплывъ претензій продолжается до Орла и Ливенъ включительно, причемъ изъ промежуточныхъ станцій, особенно выдается Брянскъ, по массѣ заявленій.

Во время осенней поѣздки Подкоммисіи, составлявшей вторую половину изслѣдованія рижско-царицынскаго раіона, значительнымъ числомъ подаваемыхъ заявленій и жалобъ отличались преимущественно города: Елецъ, Липецкъ, Борисоглѣбскъ и Царицынъ, хотя въ послѣднемъ городѣ ихъ поступило гораздо меньшее число.

Такимъ образомъ естественными пунктами сосредоточенія жалобъ и заявленій представляются лежащіе на линіи изслѣдованія города и въ особенности Витебскъ и Орель. Почему же одна Рига составляетъ какъ бы исключеніе въ этомъ отношеніи; почему на Риго-Динабургской дорогѣ не поступало почти никакихъ жалобъ?

Въ частностяхъ одна дорога можетъ имѣть преимущества передъ другой и наоборотъ; такъ напр., несомнѣнно, что система передачи вагоновъ устроена несравненно лучше между Риго-Динабургской и Динабурго-Витебской дорогами въ Динабургѣ чѣмъ между Орловско-Витебскою и Орловско-Грязскою

дорогами въ Орлѣ \*). Затѣмъ существованіе артели на однѣхъ дорогахъ и простыхъ рабочихъ на другихъ, вызываетъ тоже своеобразнаго рода жалобы (такъ напр. на артельныхъ дорогахъ слышно болѣе жалобъ на дурное обращеніе съ товаромъ), но параллельно съ этимъ идутъ заявки о томъ, что если ужъ разъ признана претензія, то артельныя дороги удовлетворяютъ такую скорѣе, чѣмъ другія, на которыхъ нѣтъ артели,—и такъ въ отдѣльныхъ частностяхъ одна дорога можетъ имѣть разныя преимущества передъ другою и наоборотъ, но въ общемъ цѣломъ причину столь разительной разницы въ количествѣ заявленій слѣдуетъ искать въ другомъ.

Этотъ фактъ можно объяснить себѣ отчасти характеромъ хлѣбной торговли, происходящей между Ригю и тѣми центральными мѣстностями, которымъ Рига служитъ истокомъ въ море заграничныхъ рынковъ.

До проведенія желѣзныхъ дорогъ, Рига обращалась сама къ мѣстамъ производства и скупала тамъ хлѣбный товаръ. Главнѣйшіе ея дома, напр. фирма Армитстедъ, имѣли конторы для покупки хлѣба въ разныхъ мѣстахъ внутри Россіи. Въ эти времена Витебскъ и Полоцкъ процвѣтали какъ складочныя мѣста хлѣбной торговли. Но съ проложеніемъ желѣзныхъ дорогъ положеніе дѣла измѣнилось: доставка хлѣба съ мѣстъ производства въ Ригу перешла мало по малу въ руки посредствующихъ еврейскихъ домовъ, часто весьма мелкихъ. Еврейскіе торговцы явились покупателями на мѣстахъ производства, соперничая съ рижскими скупщиками; тѣ же еврейскіе торговцы явились продавцами товара въ Ригѣ; эта конкуренція съ одной стороны, а съ другой стороны, удобство покупать у нихъ въ Ригѣ готовый товаръ, побудили многія рижскія фирмы прекратить непосредственныя покупки на мѣстѣ и упразднить свои склады,

---

\*) Положеніе дѣлъ въ Орлѣ въ этомъ отношеніи, побудило даже Подкомисію обратиться ко всѣмъ дорогамъ ея раіона съ просьбою (Циркуляръ № 174) обсудить этотъ вопросъ на іюньскомъ сѣздѣ.

и конторы \*), въ Витебскѣ, Полоцкѣ и другихъ посредствующихъ городахъ; вмѣстѣ съ тѣмъ эти города стали замѣтно бѣднѣть, — Витебскъ и Полоцкъ раззорены проведеніемъ желѣзныхъ дорогъ. Покупая теперь у посредствующихъ еврейскихъ домовъ хлѣбъ, съ обязанностью поставки таковаго въ Ригѣ, рижскіе дома принимаютъ и платятъ разумѣется, только по дѣйствительному вѣсу сданнаго въ Ригѣ товара. Вотъ почему всѣ потери отъ недостачи, подмочки и т. п. ложатся на посредствующій торговый классъ, съ одной стороны и на отправителей съ другой, между тѣмъ какъ интересы рижскихъ получателей этимъ совершенно не затрогиваются; потому Рижане и не жалуются, а жалуются въ Полоцкѣ, Витебскѣ, Орлѣ и т. п. Жалобы даже на рижскую вѣску, Подкоммисіи пришлось слышать не въ Ригѣ, а въ Витебскѣ, гдѣ представитель одного не еврейскаго и довольно значительнаго торговаго дома, на который, какъ на солиднаго купца было указано Подкоммисіи въ Ригѣ, — заявилъ ей что въ Ригѣ притѣсняють часто на вѣсахъ при приѣмѣ. Когда цѣны за границей стоятъ хорошія, рижская торговля идетъ выгодно и приѣмка совершается легко; но какъ скоро только заграничныя цѣны начинаютъ падать и прибыль рижскихъ отправителей уменьшаться, они начинаютъ притѣснять при приѣмѣ, объявляя что вѣсъ груза легче указаннаго, хлѣбъ хуже и т. п., находя въ этомъ удобную причину для скидки цѣны, противъ которой привозитель безпомощенъ, ибо не везти же ему товаръ обратно.

Что же касается далѣе жалобъ на обращеніе рабочихъ съ товаромъ, то эти жалобы являются большею частью на перегрузочныхъ станціяхъ и при отправкѣ на открытыхъ платформахъ; Динабургско-Витебская дорога перегружаетъ всѣ открытыя платформы въ Витебскѣ. На эту перегрузку и происходящую при томъ расруску и потерю хлѣба было подано не мало жа-

---

\*) Нынѣ имѣють еще своихъ мѣстныхъ представителей рижскія фирмы Галль и К<sup>о</sup> въ Полоцкѣ, Годилые въ Дриссѣ, и нѣкоторыя другія въ Динабургѣ.

лобъ; характеристическимъ фактомъ объясняющимъ какую важность придаютъ торговцы этой потерѣ, можетъ служить мѣстный рассказъ, который Подкоммисіи приходилось неоднократно слышать о томъ что Витебская перегрузка даетъ пищу около 200 бѣдныхъ семействъ, живущихъ краденымъ хлѣбомъ. Вслѣдствіи перегрузки въ Витебскѣ Рига получаетъ весь грузъ въ крытыхъ вагонахъ, при выгрузкѣ же въ Мюльграбенъ и Болдераа непосредственно изъ вагоновъ въ хозяйскіе пакгаузы, хозяйскими рабочими подъ собственнымъ надзоромъ торговыхъ домовъ, — уже не можетъ быть жалобъ на худое обращеніе рабочихъ съ товаромъ. Тутъ даже и худая тара перестаетъ быть вредною, ибо хлѣбъ высыпается прямо въ амбары.

Съ другой стороны однако Рижская желѣзная дорога указываетъ на одну сторону дѣла, которая ставитъ ее въ невыгодное положеніе.

„По существующимъ условіямъ перевозки по прямому сообщенію, сказано въ ея отвѣтѣ, принято за общее правило, что рекламации заявляются у дороги пазначенія получателемъ при выдачѣ товара. Между тѣмъ, часто случается, что получатели (отправленнаго изъ Риги) товара, когда оказывается недостача или порча, во избѣжаніе продолжительныхъ переговоровъ съ дорогами внутри Имперіи, просто вычитаютъ опредѣленное количество недостачи у отправителя или ставятъ ему таковое на счетъ, предоставляя послѣднему искать вознагражденія у дороги отправительницы. *Отправитель* въ этомъ случаѣ обращается съ искомъ къ Рижско-Динабургской дорогѣ, — какъ дорогѣ отправительницѣ, — такъ какъ, на основаніи общихъ законовъ, принимающей отправку отвѣчаетъ за товаръ до сдачи его по адресу. Въ противномъ же случаѣ, когда Рижско-Динабургская дорога является дорогою назначенія, она не можетъ избѣгнуть рекламации *получателя*, потому что она обязана къ тому по положенію условій перевозки“.

Это обстоятельство, что Рижская дорога является отвѣтчицею и въ качествѣ дороги отправленія, и въ качествѣ дороги

назначенія, можетъ быть до нѣкоторой степени справедливымъ, но оно не уничтожаетъ предположеній, которыя указываютъ на таковой же фактъ только въ обратномъ смыслѣ. Вѣроятно бывали дѣйствительно случаи, что Рижской дорогѣ приходилось сноситься съ получателемъ за товаръ, отправленный изъ Риги,— такъ что въ принципѣ ея сѣтованіе справедливо. Но, по самому характеру ея отправокъ подобные случаи не могутъ быть многочисленны, ибо изъ Риги отправляется большею частію мануфактурный и колониальный товаръ отдѣльными мѣстами и въ хорошей упаковкѣ, т. е. товаръ, который относительно страдаетъ гораздо менѣе отъ перевозки,—недостачи и порчи бываютъ рѣже. Между тѣмъ при товарѣ, идущемъ по направленію къ Ригѣ, т. е. хлѣбѣ, мукѣ, льняномъ сѣмени—порчи и недостачи могутъ считаться общимъ правиломъ. По всѣмъ этимъ товарамъ, какъ мы уже указали, Рижскіе получатели съ своей стороны, не заявляя претензій, просто вычитаютъ недостающее у отправителя, какъ это можно вывести изъ Витебскихъ заявленій; Орловскій же, Елецкій и даже Витебскій отправитель, чрезвычайно рѣдко обратится въ этомъ случаѣ съ требованіемъ вознагражденія къ Рижской дорогѣ, какъ дорогѣ назначенія, потому что это возможно только судебнымъ порядкомъ.

И такъ, если заявленіе Рижской дороги и справедливо отчасти, то все же нельзя не признать, что она находится въ гораздо болѣе выгодномъ положеніи, чѣмъ остальные и особенно чѣмъ дорога Динабургско-Витебская и Витебско-Орловская. Это подтверждается еще и нижеслѣдующими данными.

Между тѣмъ какъ въ Витебскѣ и Орлѣ преобладаютъ мелкія претензіи въ 10, 15, 20 руб. въ Ригѣ возбуждаются иски только по болѣе крупнымъ претензіямъ, какъ видно изъ слѣдующихъ цифръ: Рижской дорогѣ заявлено претензій въ 1876—78 году на 34,000 руб. (изъ нихъ удовлетворено на 21,000 или 62%) за то же время Орловско-Витебской дорогѣ предъявлено претензій на 23,000 руб. (удовлетворено 17,000 или 83%). Всѣхъ же заявленныхъ претензій было, напр. въ 1877 году,

на Риго-Динабургской дорогѣ 165, а на Орель-Витебской 610, т. е. вчетверо больше. Изъ этого ясно видно, что всѣ мелкіе торговцы и посредствующія лица (въ значительномъ числѣ еврейскіе купцы) заявляютъ свои претензіи не въ Ригѣ, а преимущественно въ Витебскѣ и отчасти въ Орлѣ.

Далѣе, — Рига получаетъ главнымъ образомъ товаръ съ дорогъ 1-й группы (хлѣбъ, пенька и т. д.), которыя въ случаѣ заявленія какой либо претензіи рассчитываются гораздо легче и скорѣе нежели дорога Московско-Курская и дороги за ней лежащія (3-й группы). Вотъ почему опять Рижская дорога имѣетъ возможность скорѣе удовлетворять просителей и вотъ почему жалобъ въ Ригѣ мало. Просматривая массу исковыхъ заявленій, представленныхъ Подкоммисіи въ Витебскѣ и Орлѣ на Орловско-Витебскую дорогу, Подкоммисія убѣдилась, что спеціально на дѣйствія Орловско-Витебской дороги Подкоммисіи не заявлено ни одной серьезной претензіи (какъ видно изъ приложенныхъ таблицъ) напротивъ того, Подкоммисія извѣстно нѣсколько случаевъ, когда Орловско-Витебская дорога, при удовлетвореніи товарохозяевъ, не пользовалась предоставленнымъ ей § 164 правомъ не платить выше 5 руб. съ пуда, а возвращала полную стоимость товара. Орловско-Витебская дорога является притомъ дорогою назначенія, по такимъ товарамъ какъ керосинъ, рыба соль, — подверженнымъ весьма легкой порчѣ отъ подмочки, — и въ этомъ случаѣ ей приходится отвѣчать за дороги: Грязскую, Царицынскую, Курскую, Брестскую и Донецкую и вотъ почему тутъ жалобы приливаютъ со всѣхъ сторонъ.

Послѣ этой общей характеристики мѣстныхъ условій можно приступить къ изслѣдованію представленныхъ Подкоммисіи претензій и жалобъ.

### Описаніе различныхъ категорій претензій.

Къ докладу приложены таблицы, въ которыхъ сгруппиро-



ваны, по предмету содержанія жалобъ, главнѣйшія претензіи, переданныя въ Подкоммисію.

Онѣ распредѣлены на четыре категоріи: 1) Несвоевременная доставка. 2) Переборы. 3) Подмочка и порча. 4) Недостача.

Наиболѣе многочисленны—первая и четвертая категоріи.

По первой таблицѣ мы имѣемъ два отказа, по формальной причинѣ несвоевременности заявки. Нельзя не замѣтить по этому поводу, что требованіе заявки въ моментъ принятія товара, совершенно основательно въ случаяхъ порчи, подмочки и недостачи товара, ибо разъ какъ товаръ принятъ со станціи становится невозможно или крайне трудно констатировать дѣйствительность факта, вызывающаго жалобу. Въ этихъ случаяхъ отказъ совершенно мотивированъ; если же получатель настаиваетъ на своемъ требованіи, то дѣло можетъ рѣшаться только судебнымъ порядкомъ. Но въ случаѣ просрочки, этой необходимости немедленнаго заявленія уже не существуетъ, ибо самый фактъ всегда можетъ быть провѣренъ на основаніи ж. д. документовъ, между тѣмъ могутъ быть случаи, какъ въ дѣлѣ Каширина, когда заявку трудно сдѣлать немедленно, не оставляя товара до другого дня,—товаръ-же можетъ быть проданъ на срокъ, и каждый лишній день, при вообще несвоевременной доставкѣ, можетъ имѣть большое значеніе. Кромѣ того, требованіе Козловско-Воронежской дороги о немедленномъ представленіи расчетнаго листа оказывается въ этомъ случаѣ совершенно произвольнымъ. Въ четырехъ случаяхъ отказъ удовлетворенія основанъ на перерывѣ движенія и на чрезвычайномъ скопленіи товаровъ. Извѣщенія о томъ, доставляемыя истцу, однако большею частію неполны, такъ что онъ лишень возможности провѣрить законность отказа. Такъ, напримѣръ, большею частію не указано на то, было-ли о перерывѣ движенія и о скопленіи грузовъ сдѣлано требуемое §-омъ 153 условій перевозки дорогъ I-й группы, извѣщеніе инспектору дороги,—не указано съ какого времени и по какое продолжался перерывъ движенія или замедленіе по случаю большаго скопленія грузовъ, такъ что, даже

при дѣйствительности факта перерыва или скопленія, совершенно невозможно провѣрить, произошла ли въ данномъ случаѣ просрочка дѣйствительно по этой причинѣ? Вообще, есть нѣкоторые поводъ предполагать, что въ случаѣ подобныхъ законныхъ причинъ остановки и промедленія, подъ нихъ подводятся и разныя другія просрочки, происшедшія отъ совершенно другихъ причинъ. Такъ напр. Подкомисіи было представлено нѣсколько заявленій (№ 5, 7) о томъ, что между тѣмъ какъ по просроченнымъ грузамъ произошелъ отказъ въ удовлетвореніи претензіи по поводу *перерыва движенія* или *скопленія грузовъ*, другія позднѣйшія отправки приходили раньше и потому не были задержаны тѣмъ же перерывомъ или скопленіемъ.

Въ таблицѣ о переборахъ особенно замѣчательно дѣло Жуковскаго продолжительностію переписки; искъ заявленъ въ концѣ 1872 г., а переписка длится по сіе время отчасти правда потому, что истецъ постоянно возобновлялъ свои жалобы, но фактъ тотъ, что онъ получилъ удовлетвореніе, не очень давно тому назадъ, пока только за часть Орлово-Витебской дороги (Подкомисія не касается здѣсь вопроса объ основательности самой суммы его иска).

По предмету подмочки и порчи заявлено только два положительныхъ иска, но оба чрезвычайно рельефно могутъ служить доказательствомъ того произвола, съ которымъ ж. д. могутъ относиться ко всѣмъ истцамъ, которые, по малой цѣнности иска или по другой причинѣ, не въ состояніи обратиться къ суду.

Въ первомъ случаѣ Пищулину отказано въ удовлетвореніи за подмочку всего груза пшеницы, 600 пуд., въ слѣдствіе того, что отправителемъ выдана подписка обезпеченія. Въ своемъ основаніи эти подписки справедливы, потому что, въ случаѣ погрузки товара въ неудовлетворительномъ видѣ, желѣзная дорога не можетъ отвѣчать за него, — но, съ другой стороны, едва-ли можно оспаривать фактъ, что желѣзныя дороги часто злоупотребляютъ подписками. Въ настоящемъ-же случаѣ замѣчательно особенно то, что подписка послужила къ отклоненію требованія

вознагражденія, не смотря на то, что причина порчи несомнѣнно оказалась совершенно другая, въ актѣ, составленномъ на станціи, оговорено: „что подмочка произошла отъ неисправнаго состоянія крыши“, такъ какъ у вагона оказалась „совершенно старая и худая крыша“.

Замѣчательнѣе то же второй фактъ. Порча признана, и Управление Орлово-Грязской дороги опредѣлили вознагражденіе по 32<sup>1</sup>/<sub>2</sub> коп. за мѣшокъ, на томъ основаніи, что по опыту, сдѣланному Управленіемъ, въ подмоченномъ мѣшкѣ болѣе 10 фунтовъ порчи быть не можетъ \*). Не входя въ разсмотрѣніе степени правильности этого предположенія, нельзя не признать, что едва-ли можно допустить, чтобы Управление виновной дороги было само экспертомъ по опредѣленію вознагражденія, которое этому Управленію приходится платить товарополучателю.

Обращаясь, наконецъ, къ послѣдней таблицѣ, о недостаткахъ, надо прежде всего замѣтить, что хотя Подкоммисія ограничивалась большею частію разсмотрѣніемъ исковъ за послѣдніе 3 года, въ эту таблицу включено 8 исковъ, относящихся до 1874 года, по той причинѣ, что на вопросъ Подкоммисіи: не было ли подобныхъ случаевъ и послѣ 1874 г., Брянскіе товарополучатели заявили, что бывали, но что, такъ какъ они по прежнимъ актамъ не получали удовлетворенія, то они махнули рукой на подобныя недостатки и перестали и акты составлять о нихъ. Провѣрить справедливость и точность этого заявленія было довольно трудно, но въ виду многочисленныхъ жалобъ на недостачу вѣса, жалобъ, постоянно повторяющихся до сихъ поръ — можно предположить, что это заявленіе не лишено, по крайней мѣрѣ, нѣкоторой вѣроятности. Всѣ эти случаи замѣчательны, кромѣ того, еще по тому, что всѣ вагоны пришли, какъ сказано въ актахъ, „пломбы цѣлы“ — и потому недостача явно указываетъ на возможность неправильной погрузки, т. е.

---

\*) Опытъ былъ повторенъ впоследствии въ присутствіи Подкоммисіи съ тѣми же результатами см. Описаніе Орлово-Грязской дороги стр. 111.

или недогрузки товара на станціи отправленія, что могло бы произойти только въ слѣдствіе сдѣлки отправителя съ погрузчиками,—или похищенія товара во время погрузки, ибо трудно предположить, чтобы похищеніе, на которое указано даже въ нѣкоторыхъ актахъ, могло произойти въ пути, когда пломбы оказались цѣлыми, хотя и это не составляетъ безусловной невозможности, такъ какъ у нѣкоторыхъ вагоновъ можно приподнимать двери безъ поврежденія пломбы.

Затѣмъ, заслуживаетъ еще замѣчанія то обстоятельство, что неотвѣтственность Общества за содержаніе распространяется такъ далеко, что кули муки перваго сорта замѣняются иногда мукою четвертаго сорта (вѣроятно сметками) (№№ 39, 40).

Эта широта пониманія существующаго положенія даетъ возможность артели возмѣщать всякія пропажи хлѣба сметками. Доказательствомъ тому можетъ служить слѣдующій случай, который былъ предъявленъ Подкоммисіи въ Рославль. Въ партіи муки, пришедшей въ Рославль, недостаетъ одного мѣшка; товарополучатель заявляетъ о недостачѣ и черезъ нѣсколько дней получаетъ извѣщеніе, что мѣшокъ найденъ и будетъ доставленъ вслѣдъ за симъ. Онъ дѣйствительно и былъ доставленъ, но только, вмѣсто муки высшаго сорта, въ немъ оказалась мука гораздо нисшаго сорта. Этотъ фактъ подтверждается только заявленіемъ получателя и поэтому долженъ считаться голословнымъ, — но онъ получаетъ большую вѣроятность, при точномъ разсмотрѣніи грузовыхъ документовъ, сопровождавшихъ дополнительную высылку. Это — вагонный листъ и дорожная вѣдомость на вагонъ № 4962 (№ дорожной вѣдомости и квитанціи 4508). Эти документы писаны на бланкахъ Орловско-Грязской дороги, между тѣмъ на нихъ обозначена станція отправленія Ливны. На Орловско-Грязской и Ливенской дорогахъ одна артель, и найденный мѣшокъ отправленъ вѣроятно не съ Ливенской, а съ Грязской дороги, вѣроятно изъ Верховья, поэтому онъ сопровождался дорожными документами, писанными на бланкахъ Орловско-Грязской, а не Ливенской дороги. Такъ какъ

Ливенскіе вагоны перегружаются въ Верховьѣ, то возможно, что недостающій мѣшокъ дѣйствительно былъ оставленъ не въ Ливнахъ, при погрузкѣ, а въ Верховьѣ, при перегрузкѣ. Но, съ другой стороны, въ виду жалобы получателя на то, что мука была совершенно другою, гораздо болѣе нисшаго сорта, по крайней мѣрѣ возможно подозрѣніе въ томъ, что Орлово-Грязская артель, работающая и въ Ливнахъ, получивъ извѣщеніе о недостаткѣ, поторопилась выслать изъ Верховья *мѣшокъ муки*, взявъ его изъ своихъ сметочныхъ запасовъ \*).

Далѣе, въ четвертой таблицѣ слѣдуютъ два случая вытека жидкостей, изъ которыхъ, въ одномъ случаѣ дѣло продолжается съ 1870 года по настоящее время. Варшавская дорога отказала (по словамъ истца) въ удовлетвореніи по тому странному поводу, что получатель, отказавшись отъ пріемки товара, потерялъ право на всякое вознагражденіе, а въ другомъ случаѣ,

---

\*) По этому случаю со стороны управляющаго дороги было доставлено Подкоммисіи въ послѣдствіи слѣдующее разъясненіе: по полученіи извѣщеній о недостаткѣ въ какой либо отправкѣ нѣсколькихъ мѣствъ, дѣлается по линіи розыски и затѣмъ станція на которой найдены недостающія мѣста, составляетъ дорожную вѣдомость за тѣмъ-же № и названіемъ станціи отправленія, по коимъ значилась первоначальная отправка. Это дѣлается для того чтобы на станціи назначенія было извѣстно, что прибывшее мѣсто принадлежитъ къ ранѣе прибывшей отправкѣ съ недостаткомъ. Точно также было поступлено и въ настоящемъ случаѣ, недогруженный мѣшокъ муки оказался въ Верховьѣ, а потому дорожная вѣдомость написана на бланкѣ Орл.-Грязск. дороги, съ показаніемъ первоначальной станціи—Ливны.— Что же касается предположенія Подкоммисіи о досылкѣ одного мѣшка изъ смѣтнаго запаса артели, то не отвергая возможности таковой, я долгомъ считаю и по этому поводу дать слѣдующее объясненіе. Товарополучатели большею частію закупаютъ полученный товаръ тотчасъ-же; при позднѣйшей досылкѣ одного или нѣсколькихъ мѣшковъ имъ болѣе выгодно потребовать уплату за недостачу,—а какъ на мѣшкахъ знаковъ о принадлежности къ извѣстной отправкѣ большею частію не имѣется то предлогомъ къ отказу служить обыкновенно простое заявленіе о непринадлежности къ партіи.... Такая практика товарополучателей, заявляющихъ обыкновенно преувеличенныя требованія за недосланные товары, въ случаѣ дѣйствительной потери мѣствъ, вынуждаетъ дорогу покупать недостающіе грузы для извѣстныхъ на станціяхъ товарополучателей и досылать по принадлежности.... Въ настоящемъ случаѣ, вслѣдствіи отказа получателя принять досылку, управленіемъ дороги изъяснено согласіе на выдачу требуемаго вознагражденія въ 15 руб.

(Подр. отвѣтъ см. въ Описаніи Орл.-Грязск. дороги стр. 109—111).

Риго-Динабургская дорога отказала въ удовлетвореніи (№ 43) на основаніи утечки, между тѣмъ какъ въ актѣ оговорено, что „такъ какъ масло было мерзлое, то надо предполагать, что такой утечки быть не могло“.

Наконецъ слѣдуетъ цѣлый рядъ недостатчъ мануфактурныхъ товаровъ, винъ въ бутылкахъ и др., при кажущейся цѣльности внѣшней упаковки, что и послужило причиною къ отказу, хотя недостача выразилась и въ видѣ уменьшенія вѣса. При этомъ особенно замѣчательнъ случай № 47, въ которомъ Динабургско-Витебская дорога мотивируетъ свой отказъ тѣмъ, что хотя недостача и оговорена въ дорожныхъ документахъ, но такъ какъ упаковка хорошая, то по всей вѣроятности вещи остались въ рукахъ отправителя и вѣсъ былъ показанъ невѣрно въ накладной!

Достоенъ замѣчанія также случай № 48, гдѣ взята подписка обезпеченія за вино, отправляемое въ бутылкахъ и ящикѣ, и оказалась недостача *2 пуда 10 фунтовъ*, но въ ящикѣ не оказалось боя стекла.

Все вышеизложенное вызываетъ несомнѣнно впечатлѣніе, что при настоящемъ порядкѣ товарополучатели находятся фактически въ совершенно безправномъ положеніи относительно желѣзнодорожныхъ управленій — по крайней мѣрѣ по всѣмъ такимъ мелкимъ статьямъ, по коимъ, вслѣдствіе ихъ малоцѣнности, трудно обратиться къ суду.

Прежде всего видно, что переписка о вознагражденіи можетъ длиться мѣсяцы и годы, такъ какъ она не ограничена никакимъ срокомъ и такъ какъ для выдачи вознагражденія выжидается согласіе виновной дороги. Согласіе это, однако, ничѣмъ не контролируется и ничѣмъ не вынуждается. Предположимъ несвоевременную доставку или порчу; дорога назначенія составляетъ по требованію товарохранителя актъ, въ которомъ она признаетъ и констатируетъ порчу, пропажу, просрочку и т. п. — Затѣмъ она пишетъ виновной дорогѣ. Если послѣдняя, подъ какимъ либо предлогомъ, иногда весьма сомнительнымъ, какъ видно

изъ многихъ примѣровъ, приведенныхъ въ таблицахъ, отказываетъ въ удовлетвореніи, то—дорога назначенія и товарополучатель лишены возможности побуждать ее къ удовлетворенію претензіи, которая можетъ быть вполне справедливою,—остается только обращеніе къ суду. Но и послѣднее крайне затрудняется не только расходами, сопряженными съ судебнымъ преслѣдованіемъ, но и самою малоопредѣлительностію выражений и данныхъ, которыя сообщаются грузополучателю при нотификаціи отказа. Наконецъ, даже при признаніи правильности требованія, господствуетъ, не смотря на существующія правила, полный произволъ въ опредѣленіи суммы вознагражденія. Одна дорога можетъ въ этомъ случаѣ дѣйствовать либеральнѣе, другая хуже, но каждая дѣйствуетъ вполне произвольно. Если присоединить къ этому системѣ подписокъ, которую, вслѣдствіе преобладанія вообще худой тары на зерновой товаръ, можно потребовать почти съ каждой партіи, далѣе—возможность подводить подъ каждый фактъ перерыва движенія и скопленія грузовъ такіа опозданія, которыя произошли по совершенно другой причинѣ, наконецъ постановленіе, на основаніи котораго дорога не отвѣчаетъ за содержаніе мѣста при цѣльности тары,—то вслѣдствіе всего этого, вмѣстѣ взятаго, Подкоммисія несомнѣнно вправѣ высказать свое мнѣніе о безправности товарополучателя.

Мнѣніе это подтверждается, впрочемъ, даже нѣкоторыми управленіями желѣзныхъ дорогъ. Такъ, Рижско-Динабургская дорога, въ своемъ отвѣтѣ на ст. 5, отд. XVI, говоритъ: „условія перевозки русскихъ желѣзныхъ дорогъ и дополняющія эти условія постановленія конференцій отдѣльныхъ группъ, заключаютъ, относительно отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за потерю или порчу товара, за несвоевременную доставку и т. д., постановленія, которыя, если ихъ примѣнять съ особенною строгостію, буквально, чрезвычайно стѣснительны для публики.

„Происхожденіе этихъ постановленій обусловлено, несомнѣнно, убѣжденіемъ, почерпнутымъ изъ практическаго опыта, что желѣзныя дороги должны быть снабжены достаточными сред-

ствами для защиты противъ существующаго въ избыткѣ стремленія извлекать несправедливую выгоду изъ ущербовъ желѣзныхъ дорогъ (Uebervortheilung). Не мало такихъ товарополучателей, которые съ радостію ухватились бы за каждый случай, дающій имъ возможность извлечь прибыль изъ ошибки, происшедшей на желѣзной дорогѣ. Но, съ другой стороны, обладаніе столь сильными средствами, находящимися въ распоряженіи желѣзныхъ дорогъ, должно бы возлагать на послѣднія нѣкоторую сдержанность, побуждая ихъ пользоваться этими средствами только въ тѣхъ случаяхъ, когда приходится отклонять несправедливыя требованія или явный обманъ“.

Это заключеніе Рижской дороги несомнѣнно справедливо; но какимъ образомъ желѣзныя дороги исполняютъ эту нравственную обязанность сдержанности, возложенную на нихъ самою силою тѣхъ правъ, которыми они владѣютъ?

Предоставимъ слово опять Правленію Рижско-Динабургской дороги. „Послѣднее воззрѣніе встрѣчается, однако, только у немногихъ дорогъ. Отъ этого происходитъ, что на практикѣ, хорошо обоснованныя и констатированныя желѣзною дорогою (въ актѣ) требованія, отклоняются ссылкой на букву того или другаго постановленія“.

Приложенныя къ докладу таблицы представляютъ къ вышеприведенному отзыву не одну иллюстрацію \*).

Далѣе, по поводу того, какимъ образомъ ведется обыкновенно исковое дѣлопроизводство, Рижско-Динабургская дорога замѣчаетъ слѣдующее:

„Нужно вообще замѣтить, что переписка между дорогами по исковымъ дѣламъ чрезвычайно протягивается. Правленіе Рижско-Динабургской дороги можетъ привести не мало примѣ-

---

\*) Борисоглѣбскій городской голова замѣчаетъ что претензіи на возвратъ перебранной платы удовлетворяются съ большими проводочками. Въ этомъ случаѣ правила, припечатанныя въ извлеченіи на самыхъ квитанціяхъ въ ст. 15, и опредѣляющія положительный срокъ на окончательное удовлетвореніе всѣхъ претензій—остаются безъ всякаго вниманія.



ровъ тому, что на свои отношенія, заключавшія просьбы о справкахъ, разъясненіяхъ и т. п., оно иногда въ теченіи многихъ мѣсяцевъ не получало никакого отвѣта, — подобное промедленіе, повидимому, обращается нѣкоторыми желѣзными дорогами въ систему. При этомъ ясно выступаетъ стремленіе сваливать съ себя отвѣтственность во всякомъ случаѣ, — т. е. возлагать вину на другія дороги. Что при такомъ положеніи дѣла, конечныя дороги, которымъ приходится вести переписку, должны быть до крайности обременены канцелярскимъ трудомъ, и что при этомъ товарохозяева несутъ ущербъ въ своихъ интересахъ, ясно до очевидности, тѣмъ болѣе что нѣтъ никакого средства вліять на медлительныя дороги. Урегулированіе способа сношенія между желѣзными дорогами представляется поэтому крайне необходимымъ и т. д.“.

29969  
Въ дополненіе къ вышеприведенному, не излишне привести здѣсь еще пунктъ в изъ отзыва торговцевъ города Витебска, представленнаго въ Подкомисію Витебскимъ Городскимъ Головою (№ 274). „Заявленія товарополучателей, съ приложеніемъ составленныхъ при выдачѣ товара актовъ, разрѣшаются Управленіями желѣзныхъ дорогъ крайне медленно и по большей части разрѣшеніе заключается въ оставленіи безъ послѣдствій такихъ заявленій, выставляя разныя неосновательныя причины, а въ особенности при полученіи товара, идущаго прямымъ сообщеніемъ съ другихъ дорогъ, — по составленнымъ актамъ о поврежденіяхъ и недостачахъ, по такимъ отправкамъ, удовлетворенія не происходитъ, а Управленія дороги слагаютъ лишь вину на другія дороги...“.

Такое положеніе дѣла несомнѣнно требуетъ кореннаго измѣненія, какъ въ отношеніяхъ товарополучателей и желѣзныхъ дорогъ къ суду, такъ и въ желѣзнодорожныхъ правилахъ и постановленіяхъ по вопросу объ отвѣтственности дорогъ передъ товарохозяевами \*).

\*) Не безынтересно привести нижеслѣдующій отзывъ юриста о предметѣ настоящаго доклада:

„Приводимыя въ докладѣ соображенія убѣждаютъ, что въ настоящемъ случаѣ примѣненіе началъ существующаго гражданскаго права не только не разрѣшитъ

## I. Отношенія грузополучателей и грузоотправителей къ суду.

Главное и самое существенное условіе заключается въ облегченіи товарополучателямъ возможности обращаться къ рѣшенію суда. Пока этого не достигнуто, никакими правилами и поста-

---

вопроса, но и оставить главную цѣль, водвореніе правильныхъ и справедливыхъ правовыхъ отношеній, не достигнуто. Поэтому прежде всего важно найти основную нить, которая могла-бы привести въ этомъ дѣлѣ къ уразумѣнію начала, долженствующаго служить основаніемъ юридическихъ отношеній желѣзной дороги и публики. Настоящій докладъ, говоря исключительно о послѣдствіяхъ неисправностей дороги по доставленію товаровъ, не касается весьма серьезнаго вопроса объ отвѣтственности вообще желѣзныхъ дорогъ за причиненный ими вредъ, т. е. также и за вредъ, причиненный лично пассажирамъ. Между тѣмъ разрѣшеніе вопроса *объ отвѣтственности вообще* должно дать именно ту нить, которую мы ищемъ. Разрѣшеніе это мы находимъ въ брошюрѣ Делярова: *объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ*.

Основной выводъ ея слѣдующій:

- а) вопросъ объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ есть вопросъ права публичнаго,
- б) желѣзная дорога должна отвѣчать за выполненіе своего назначенія.

Соглашаясь съ этимъ выводомъ, необходимо придти къ заключенію: что нельзя смотрѣть на желѣзную дорогу какъ на обыкновенное юридическое лицо, входящее въ извѣстныя, обязательственныя отношенія съ публикой, къ которому примѣнялись бы общіе гражданскіе законы о послѣдствіяхъ неисполненія обязательствъ; что исключительныя условія желѣзныхъ дорогъ, ихъ такъ сказать обязательная монопольность и полная зависимость отъ нихъ публики—ставить и вопросъ объ отвѣтственности въ совершенно особыя условія. Непримѣнимость въ настоящемъ случаѣ общихъ законовъ подтвердилась и практикой. Отсутствие специальныхъ законовъ подало поводъ желѣзнымъ дорогамъ къ составленію своихъ правилъ, обязательно навязываемыхъ публикѣ. — Очевидно, что такія правила необходимо несутъ на себѣ характеръ исключительнаго огражденія интересовъ желѣзныхъ дорогъ, и не принимаютъ вовсе во вниманіе, или весьма мало, интересы публики, тождественной въ этомъ случаѣ съ интересами государственными. Поэтому созданіе особаго законодательства, нормирующаго юридическія отношенія желѣзныхъ дорогъ и публики безусловно необходимо. Но законодательство это едва-ли должно обнимать собою разрѣшеніе всѣхъ возникающихъ правовыхъ отношеній и случаевъ подобныхъ тѣмъ, которыя указаны въ настоящемъ докладѣ. Законодательство должно установить только общія начала, опредѣляющія какъ порядокъ и способъ рѣшенія возникающихъ споровъ, такъ и общее понятіе о вредѣ, подлежащемъ вознагражденію. За тѣмъ установленіе способовъ исчисленія вреда должно быть предоставлено юридической практикѣ. Осуществленіе такого законодательства еще не исчерпываетъ однако вопроса. Параллельно съ необходимостью такихъ общихъ законовъ необходимо еще двойное правительственное вмѣшательство.

Во первыхъ не желательно и невозможно, чтобы каждый вопросъ рѣшался судомъ.

новленіями уставовъ желѣзныхъ дорогъ желаемая цѣль не будетъ достигнута. Витебскіе товарополучатели совершенно справедливо замѣчаютъ, что крайне неудобно и стѣснительно, что жалобы на Управленіе желѣзныхъ дорогъ должны быть прино-

---

Судь есть крайность, къ которой должно прибѣгать только при совершенной невозможности какимъ-либо другимъ способомъ разрѣшить возникшее столкновеніе. Въ настоящее время эти столкновенія разрѣшаются или по простому соглашенію, или по правиламъ, установленнымъ самими дорогами. Оба эти способа не представляютъ въ себѣ необходимыхъ гарантій.—Простое соглашеніе не всегда бываетъ свободное; оно легко можетъ быть вынужденное со стороны публики, въ особенности при тѣхъ исключительныхъ положеніяхъ, въ которыхъ можетъ находиться частное лицо. Правило, устанавливаемое самими дорогами, не обезпечиваетъ публику, такъ какъ въ этомъ отношеніи неизвѣстно гдѣ остановится корыстный произволъ желѣзной дороги.

Поэтому необходимо вмѣшательство Правительства для установленія правилъ, коимъ должны подчиняться дороги при опредѣленіи вознагражденія, безъ обращенія къ суду. Въ такихъ правилахъ должны имѣть мѣсто подробное исчисленіе случаевъ, подвергающихъ желѣзную дорогу отвѣтственности, и вмѣстѣ съ тѣмъ указаны и способы подобной отвѣтственности, а равно и сроки, дающіе право частному лицу на требованіе такого вознагражденія. — За тѣмъ частное лицо, пропустившее означенные сроки или неудовлетворяющееся причитающимся ему по такимъ правиламъ вознагражденіемъ, должно имѣть право обращенія къ суду для взысканія на основаніи спеціальнаго закона объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ. Большинство случаевъ, о которыхъ идетъ рѣчь въ настоящемъ докладѣ, подходитъ именно къ тѣмъ, которые должны разрѣшаться подобною инструкціею для исчисленія добровольнаго со стороны дороги вознагражденія.

Высказать мнѣніе о томъ, какъ они должны разрѣшаться, кѣмъ и въ какіе сроки,—я не въ состояніи по совершенному незнакомству съ условіями дорогъ; но несомнѣнно, что въ такой инструкціи правила вознагражденія должны быть настолько ясны, чтобы подобное исчисленіе и самое удовлетвореніе могло происходить на мѣстѣ обнаруженія каждымъ лицомъ вреда, и въ самое короткое время.

Цѣль этихъ правилъ должна быть: быстрое удовлетвореніе претензій, безъ всякой переписки съ Правленіями. Коль скоро необходима переписка, то правила не достигаютъ цѣли.

Во вторыхъ необходима правительственная инструкція, опредѣляющая отношенія желѣзныхъ дорогъ между особою по исчисленію и раскладкѣ убытковъ по вознагражденію за вредъ частныхъ лицъ.

Для частнаго лица всякая линія прямого сообщенія представляется одной желѣзной дорогой; такую же она должна и быть для законодателя при опредѣленіи вознагражденія частныхъ лицъ. Разверстка этихъ убытковъ должна, очевидно, быть подчинена какимъ-либо правиламъ для избѣжанія той несправедливости, которая естественно можетъ обнаружиться при выдачѣ вознагражденія частному лицу дорожною назначенія. Частное лицо должно быть устранено отъ взаимныхъ пререканій желѣзныхъ дорогъ и получать немедленное вознагражденіе отъ сдающей товаръ или багажъ дороги.

симы въ судебныя мѣста тѣхъ городовъ, гдѣ находятся Управленія.

На основаніи § 32 Устава гражд. судопроизводства, искъ можетъ быть предъявленъ только по мѣсту жительства отвѣтчика, — для желѣзной дороги мѣстомъ жительства ея признается мѣсто нахождения управленія. Такъ напримѣръ, къ Орловско-Витебской дорогѣ, искъ можетъ быть предъявленъ только въ Орлѣ. Спрашивается: имѣетъ ли товарополучатель въ Витебскѣ, Смоленскѣ, Рославлѣ, Брянскѣ возможность ѣхать въ Орелъ, или нанимать тамъ довѣреннаго, для того чтобы возбуждать искъ противъ дороги за подмочку полсотни мѣшковъ хлѣба, за недостачу или просрочку, по которымъ ему слѣдуетъ вознагражденіе въ нѣсколько десятковъ рублей. Такимъ образомъ всѣ мелкія претензіи (за исключеніемъ возбуждаемыхъ въ самомъ мѣстѣ нахождения управленія дороги) фактически изъяты изъ вѣдѣнія суда, а мелкихъ претензій главная масса, и въ общемъ итогѣ онѣ составляютъ очень почтенную цифру. *Вотъ почему необходимо признать представителями ж. дороги, въ качествѣ отвѣтчиковъ по искамъ, не только ея управленіе, но и всѣхъ ея агентовъ, (согласно § 36 у. г. с.) по крайней мѣрѣ начальниковъ станцій, въ тѣхъ видахъ, чтобы иски могли быть заявляемы товарополучателемъ въ мѣстѣ назначенія груза \*)*; это будетъ одна изъ самыхъ дѣйствительныхъ мѣръ для пре-

---

\*) По отзыву Управленія Орловско-Витебской дороги, послѣдняя вполне готова предоставить товарополучателямъ—право иска на станціи назначенія товара и даже неоднократно принимала подобные иски до настоящаго времени. — Управленіе Динабургско-Витебской дороги съ своей стороны замѣчаетъ, что невозможно признать всѣхъ Начальниковъ станцій представителями желѣзной дороги въ процессахъ съ товароотправителями и товарополучателями, а должно быть представлено Управленію дороги право назначенія такого лица. Допуская разборъ претензій ближайшимъ къ станціи прибытія товара судомъ, по мнѣнію Управленія, необходимо: чтобы обжаловалось Управленіе дороги, а не Начальникъ станціи,—съ тѣмъ чтобы къ назначенному для разбирательства сроку на станцію являлось уполномоченное отъ Управленія лицо, которымъ по его усмотрѣнію можетъ быть и Начальникъ, станціи,—чтобы повѣстки, до сего относящіяся, были доставляемы Управленію д. не позже опредѣленнаго закономъ срока и, наконецъ, чтобы разбирательства производились на самой станціи, а не въ камерахъ, часто весьма отдаленныхъ отъ станцій.

дупрежденія отказовъ въ удовлетвореніи разныхъ мелкихъ претензій, отказовъ, повторяющихся въ настоящее время сплошь и рядомъ, подъ весьма сомнительными предлогами.

## II. Необходимость установленія опредѣленныхъ правилъ.

### а) *Относительно удовлетворенія безспорныхъ претензій.*

Обращаясь за тѣмъ къ желѣзнодорожнымъ порядкамъ и правиламъ, необходимо прежде всего, чтобы безусловная обязанность конечной дороги къ немедленному удовлетворенію всѣхъ безспорныхъ претензій товарополучателя стала *общимъ правиломъ*, а предварительная переписка съ виновною дорогою — *исключеніемъ* \*). Однимъ словомъ слѣдуетъ постановить, что во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда самый фактъ опозданія, порчи, или потери влады, а также перебора приведенъ въ ясность (констатированъ), вознагражденіе обязательно для дороги назначенія и притомъ въ той мѣрѣ, что если она не удовлетворитъ въ теченіи опредѣленнаго срока претензіи, признанной правильною, то она должна подвергаться за такое промедленіе денежной отвѣтственности \*\*), въ видѣ ли извѣстнаго 0/0 съ подлежащей къ уплатѣ суммы вознагражденія, въ видѣ ли другимъ образомъ опредѣленнаго денежнаго штрафа.

### б) *Относительно предварительной переписки.*

Только въ тѣхъ случаяхъ, когда можно предполагать со стороны виновной дороги законную причину къ отказу вознагражденія, можетъ быть допускаема предварительная переписка.

---

\*) На дорогахъ III группы полагается ожидать отвѣта два мѣсяца, по истеченіи котораго срока дорога назначенія имѣетъ право удовлетворять претензіи.

\*\*) См. ст. 42 Бернскаго проекта.

Но какого рода могутъ быть эти случаи по каждой категоріи претензій.

Чаще всего повторяются требованія вознагражденія за *несвоевременную доставку груза*. Въ удовлетвореніи этихъ претензій можетъ быть отказано только въ случаѣ такъ называемыхъ *cas de force majeure*; самые обыкновенные изъ нихъ: перерывъ движенія и скопленіе товаровъ выше извѣстной нормы. Положеніе требуетъ уже теперь заявленія о всѣхъ подобныхъ случаяхъ Прав. Инспектору; при неисполненіи этой формальности, желѣзная дорога лишается права основывать свой отказъ на этихъ случайностяхъ. Столь важное правило должно быть строго соблюдаемо, и слѣды его исполненія должны встрѣчаться въ отвѣтахъ, даваемыхъ истцамъ. За тѣмъ какъ о моментѣ начала, такъ и о моментѣ прекращенія перерыва движенія или накопленія груза, подлежащая дорога должна быть обязана извѣщать по телеграфу дороги \*), находящіяся съ нею въ прямомъ сообщеніи. Соблюденіемъ этихъ двухъ правилъ дѣло упростится до крайности и <sup>9</sup>/<sub>10</sub> переписки сдѣлаются излишними, какъ легко пояснить примѣромъ: Если предположить что на Донецкой дорогѣ, напримѣръ, произошелъ перерывъ движенія 15 января, а 23 это движеніе возстановлено, то станція назначенія, имѣя по телеграфу точное извѣщеніе, будетъ въ правѣ возбуждать переписку по искамъ за несвоевременную доставку товара только по такимъ грузамъ, *которые отправлены съ пунктовъ Донецкой дороги, лежащихъ выше мѣстъ перерыва, между 15 и 23 января*. Если перерывъ вызвалъ съ своей стороны скопленіе товаровъ, превышающее въ два раза возможную для дороги суточную отправку грузовъ, то объ этомъ слѣдуетъ присылать увѣдомленіе. Всѣ остальные иски, признанные справедливыми, будутъ удовлетворяться Орловскою станціею обязательно въ теченіи опредѣленнаго числа дней безъ всякихъ сношеній съ Донецкою дорогою. Само собою разумѣется, что

---

\*) Телеграфное извѣщеніе могло бы происходить при посредствѣ инспекціи.

возвратъ подобныхъ уплатъ со стороны виновныхъ дорогъ дорогѣ назначенія долженъ быть также обязательенъ; въ случаѣ невозврата дорогѣ назначенія уплаченныхъ ею суммъ въ теченіи, примѣрно, одного мѣсяца, слѣдующаго за мѣсяцомъ присылки расчета, виновная дорога должна подлежать также довольно значительному штрафу, примѣрно въ 10<sup>0</sup>/о съ невозвращенной суммы, въ пользу конечной дороги. Имѣющійся въ виду проектъ конвенціи I-ой группы, о прямомъ сообщеніи, сохраняетъ еще прежнее предположеніе, т. е. обязательство для дороги назначенія сообщать въ теченіи 14 дней заявленную претензію дорогамъ, участвовавшимъ въ перевозкѣ (§ 68), но Подкомиссія полагаетъ совершенно необходимымъ не допускать подобнаго порядка, за исключеніемъ тѣхъ случаевъ, когда дорога поставлена въ извѣстность о происшедшемъ прекращеніи движенія или скопленіи груза. \*) Что же касается до предположенія, что дороги обязаны извѣщать другъ друга по телеграфу о всякомъ необыкновенномъ замедленіи движенія, то эти предположенія Подкомиссіи сходятся съ предположеніями проекта конвенціи I-ой группы, въ которой, въ концѣ § 69, говорится: „О такомъ накопленіи безотлагательно сообщается въ день накопленія, письменно или по телеграфу, инспектору дороги и вывѣшивается объявленіе на станціяхъ. Кромѣ того о всѣхъ случаяхъ, указанныхъ въ этомъ пунктѣ, равно какъ о минованіи ихъ, управляющій дорогою, или лицо его замѣняющее, обязанъ, телеграммами и въ слѣдъ за тѣмъ письменными извѣщеніями, сообщить всѣмъ дорогамъ группы и предсѣдателю съѣзда. Неиспол-

---

\*) При этомъ необходимо однако имѣть въ виду во 1-хъ, что въ случаѣ несвоевременнаго извѣщенія о *прекращеніи* или *скопленіи*—на виновную въ такой несвоевременности извѣщенія дорогу, должна падать и денежная отвѣтственность за *несвоевременную доставку груза*, даже въ тѣхъ случаяхъ, когда задержанный грузъ былъ отправленъ не съ ея станцій и назначенъ не на ея станціи (напр. если задержка произошла на предѣльной станціи одной изъ среднихъ дорогъ), и во 2-хъ, что *скопленіе* груза не можетъ служить причиною несвоевременной доставки для погруженнаго въ вагоны груза, какъ на это указала Харьковская II. Коммиссія.

неніе даннаго правила какою либо дорогою лишаетъ ее права ссылаться въ какомъ либо отношеніи на означенные случаи“. Подобныя извѣщенія теряли бы однако всякое значеніе, если-бы, не смотря на то, требовалась во всѣхъ случаяхъ предварительная переписка со всѣми дорогами, съ которыми дорога назначенія находится въ прямомъ сообщеніи.

Всѣ вопросы о *переборахъ* должны быть разрѣшаемы немедленно конечною дорогою, такъ какъ ставки тарифа прямаго сообщенія должны быть извѣстны каждой дорогѣ группы, — если же могутъ быть исключительные случаи, напр. по приѣмкѣ съ постороннихъ дорогъ (т. е. не принадлежащихъ къ той-же группѣ), то такіе случаи должны быть точно оговорены въ положеніи.

*Порча* можетъ быть всегда констатирована въ пунктѣ назначенія, и если на отправку не было дано подписки обезпеченія, — то другихъ обстоятельствъ, рационально освобождающихъ дорогу отъ лежащей на ней отвѣтственности, быть не можетъ \*). Поэтому предварительная переписка допустима только въ тѣхъ случаяхъ когда, не смотря на сопровожденіе товара подпискою обезпеченія, можетъ явиться сомнѣніе не произошла ли порча, недостача и т. п. по винѣ дороги, а не вслѣдствіе худой тары или худаго состоянія товара при погрузкѣ, т. е. тѣхъ двухъ обстоятельствъ, къ которымъ исключительно относится подписка. Наконецъ, когда и въ этомъ послѣднемъ случаѣ не предлежитъ сомнѣнія (какъ напр. въ случаѣ подмочки товара по причинѣ худаго состоянія крыши вагона), то даже и при существованіи подписки немедленное удовлетвореніе пострадавшаго грузополучателя становится обязательнымъ \*\*).

Подписка обезпеченія всегда должна сопровождать грузъ; въ случаѣ неисполненія этого правила, никакая переписка между

---

\*) Кромѣ можетъ быть рѣдкихъ и точно опредѣленныхъ cas de force majeure.

\*\*) За исключеніемъ случаевъ, обозначенныхъ въ §§ 159, 160 Услов. Перев. 1 группы.

См. ст. 31 Бернского проекта.



дорогами о томъ, была-ли дана подписка обезпеченія, или съ требованіемъ о присылкѣ таковой, не должна быть допускаема. Есть при товарѣ подписка — нечего и спрашивать; нѣтъ ея — слѣдуетъ считать, что ея не существуетъ, даже если-бы она была выдана.

Нѣсколько въ другихъ условіяхъ находятся случаи *недостаки*, т. е. когда вся или часть партіи не пришла къ мѣсту назначенія. Въ этихъ случаяхъ очевидно необходимо сношеніе съ другими дорогами на тотъ конецъ, не отъищется ли недостающее. (Само собою разумѣется, что въ случаѣ послѣдующаго доставленія товара, за товарополучателемъ должно быть сохранено право получить вознагражденіе за несвоевременную доставку). Но и эта переписка должна быть ограничена въ точные предѣлы \*), т. е. долженъ быть опредѣленъ срокъ розыска, послѣ котораго товарокозайинъ или получатель долженъ имѣть право отказаться отъ полученія груза. Кромѣ того, могутъ быть предусмотрѣны еще нѣкоторые случаи, когда товарополучателю должно быть предоставлено право заявить уже при самомъ составленіи акта о своемъ отказѣ отъ послѣдующей получки недостающаго количества и требовать денежнаго вознагражденія. Такое ограниченіе слѣдовало бы напр. допустить въ тѣхъ случаяхъ, когда при отправкѣ однороднаго товара, напр. хлѣба, муки, — недостача составляетъ только нѣкоторую часть всей партіи, напр. менѣе половины или четверти. Этимъ путемъ былъ бы положенъ предѣленъ высылки сметокъ взаимнѣе недостающей муки или хлѣба.

Подраздѣливъ случаи обязанности конечной дороги къ удовлетворенію товарополучателя на безусловные и условные, т. е. допускающіе предварительное сношеніе съ соотвѣтствующею дорогою, — самый срокъ переписки долженъ быть поставленъ въ тѣсные предѣлы, какъ это впрочемъ предусмотрѣно уже въ про-

---

\*) Срокъ этотъ въ нѣкоторыхъ конвенціяхъ опредѣленъ уже, только никогда не соблюдается.

ектѣ конвенціи I группы, постановляющемъ въ § 68, что дорога выдающая обязана, въ теченіе *четырнадцати дней* по полученіи заявленія, сообщать таковое дорогамъ участвовавшимъ въ перевозкѣ; отвѣты же послѣднихъ должны послѣдовать не позже мѣсячнаго срока, — эти сроки можно бы принять безъ всякаго измѣненія. Но сообразно съ этимъ слѣдовало бы постановить, что претензія должна быть удовлетворена и истецъ о томъ извѣщенъ не позже 7 недѣль (2 + 4 + 1 недѣлю на отсылку корреспонденціи и возможное замедленіе), и что несоблюденіе вышеуказанныхъ сроковъ жел. дорогою равняется согласію ея на правильность иска, какъ на это указываетъ и рижское мнѣніе (*stillschweigend ihre Haftpflicht anerkennt*). Обязанность разрѣшенія исковъ въ опредѣленный срокъ (не позже двухъ мѣсяцевъ) уже постановлена въ конвенціи II-й и III-й группы § 89 \*).

в) *Относительно переборовъ и недоборовъ.*

Въ случаѣ ошибки тарификаціи, случающейся нерѣдко \*\*) при сложности и многочисленности тарифовъ — желѣзныя до-

---

\*) Постановление это однако повидимому далеко не всегда соблюдается и такъ будетъ продолжаться до тѣхъ поръ, пока это постановление не будетъ замѣнено положительнымъ закономъ.

\*\*) Борисоглѣбскій городской голова пишетъ Подкомисіи слѣдующее: — „Правильное исчисленіе провозной платы должно быть непремѣнною обязанностію всѣхъ агентовъ желѣзной дороги; между тѣмъ опытъ указываетъ, какія безпорядки и даже распущенность существуютъ въ этомъ отношеніи на всѣхъ линіяхъ, хотя къ чести агентовъ сказать—всегда въ пользу дорогъ. Послѣднее обстоятельство слѣдуетъ приписать тому, что лица, производящія расчеты провозной платы, за всѣ недоборы отвѣтствуютъ предъ дорогою своимъ жалованіемъ. Переборы-же въ вину имъ не ставятся, и вслѣдствіе этого каждый изъ нихъ, въ огражденіе себя отъ прочетовъ, не стѣсняясь излишними переборами, рассчитываетъ тарифы по высшимъ размѣрамъ. Конечно переборы эти нельзя принимать за сознательныя обсчитыванія съ корыстною цѣлію, и слѣдуетъ отнести прямо къ неопытности въ своемъ дѣлѣ самихъ агентовъ, но тѣмъ не менѣе отъ этого теряютъ отправители, а особенно люди, мало знакомые съ порядкомъ.

Достаточно взглянуть на отчеты желѣзныхъ дорогъ, гдѣ подъ рубрикою *раз-*

роги довзыскиваютъ недоборы и возвращаютъ переборъ. Порядокъ при этомъ обыкновенно соблюдается слѣдующій.

На I-й группѣ въ случаѣ отправленія товара неоплаченнымъ, т. е. въ случаѣ взысканія провозной платы при выдачѣ товара съ получателя, дорожная вѣдомость провѣряется на станціи назначенія, за всѣ дороги прямого сообщенія, и провозная плата взыскивается на основаніи такой провѣрки, т. е. съ уменьшеніемъ ея, если она была рассчитана слишкомъ высоко, и съ увеличеніемъ, если она была рассчитана слишкомъ низко \*).

Въ случаѣ же прихода товара уже оплаченнаго, если оказывается, что, по ошибкѣ исчисленія, произошелъ недоборъ, то доплата требуется съ получателя, и безъ того не выдается ему товара; въ случаѣ же перебора, таковой возвращается только по формальному требованію получателя.

Ошибки, недоборы, которые оказываются послѣ выдачи товара, возмѣщаются товарополучателями факультативно, т. е. начальникъ станціи обращается къ нимъ обыкновенно съ требованіемъ доплаты, и большею частію они не отказываются уплатить, особенно постоянные товарополучатели. Если же товарополучатель отказывается внести добровольно приплату, то желѣзная дорога не имѣетъ никакихъ средствъ понудить его къ тому, и въ этомъ случаѣ взысканіе обращается обыкновенно контролемъ дороги на виновнаго въ ошибкѣ агента дороги, кассира станціи отправленія, или начальника станціи полученія.

Относительно этого порядка было выражено желаніе, чтобы дороги возвращали переборы не выжидая ходатайства отпрати-

---

*ныхъ сборовъ* фигурируютъ довольно почтенныя суммы, образовавшіяся именно отъ не востребованныхъ переборовъ; а съ какимъ трудомъ и проволочками удовлетворяются всѣ претензіи о возвратѣ заявленныхъ переборовъ. Коммисія можетъ составить понятіе только провѣривъ эту часть на каждой желѣзнодорожной линіи. Относительно переборовъ, оставшихся въ теченіе извѣстнаго времени безгласными, и поступающихъ въ счетъ доходовъ той дороги, на которой состоялось полученіе ихъ, рождается вопросъ: на какомъ основаніи допускается подобное обращеніе съ чужою собственностію?

\*) По новой конвенціи I-й группы того не требуется.

теля или получателя и не вводя его въ излишнюю переписку. Объ этомъ было заявлено Подкомисіи въ Дриссѣ, объ этомъ же Орловскіе товарохозяева говорятъ въ своей запискѣ слѣдующее: „если желѣзная дорога дѣлаеть переборъ, то (слѣдуетъ) возвращать его на той станціи, гдѣ онъ произведенъ, не вводя отправителя (или получателя) въ переписку съ Правленіемъ. Если же это невозможно безъ контроля (т. е. безъ предварительной провѣрки контролемъ дороги), то чтобы Контроль, въ случаѣ перебора, увѣдомлялъ ту станцію, на которой произведенъ переборъ, для увѣдомленія объ этомъ отправителя, хотя вывѣшиваніемъ вѣдомости“ \*).

Вмѣстѣ съ тѣмъ, Орловскіе товарохозяева указываютъ, „что первоначальная неясность \*\*) тарифа нерѣдко вводитъ отправителей въ убытокъ, которые дѣлають закупку товара, полагаясь на точность первоначально заявленной провозной платы“. Эта сторона вопроса имѣеть, несомнѣнно, весьма важное значеніе. Расходъ на провозъ товара входитъ въ расчетъ всѣхъ товарныхъ оборотовъ — и поэтому послѣдующее измѣненіе первоначально рассчитанной провозной платы не можетъ не нанести существеннаго ущерба торговлѣ; отсюда возникаетъ болѣе общій вопросъ: слѣдуетъ ли вообще допускать послѣдующее увеличеніе провозной платы противъ первоначально рассчитанной.

Для товарохозяина главное — знаніе во что ему обойдется извѣстный провозъ. Это до того важно, что является даже во-

---

\*) Рижско-Динабургская жел. дорога сама возвращаетъ переборы, не ожидая рекламации, см. отвѣтъ правленія на вопр. 19-ый XV-го Отдѣла Программы.

Подобный же порядокъ соблюдается и на Курско-Кіевской дорогѣ.

На прусскихъ ж. дорогахъ принять такой же порядокъ.

\*\*) Одинъ изъ представителей I-й группы высказалъ мнѣніе, что многія ошибки слѣдуетъ преимущественно приписывать не сложности или сбивчивости тарифовъ I-й группы, а арифметическимъ погрѣшностямъ и неряшливому, съ ними обхожденію агентовъ, намѣренному исчисленію высшихъ ставокъ, чтобы предохранить себя отъ начетовъ и воспрещенію въ иныхъ случаяхъ дорогамъ назначенія исправлять даже явно невѣрныя цифры.

прось: не представило-ли бы установление неизмѣнности платы, сопряженной съ одной стороны съ невзысканіемъ недоборовъ, а съ другой съ невозвращеніемъ переборовъ, важнаго преимущества противъ существующаго порядка. Вопросъ этотъ былъ поднятъ нѣсколько времени тому назадъ на Съѣздахъ, но былъ отклоненъ по тому соображенію, что въ этомъ случаѣ кассиры, чтобы оградить свою отвѣтственность, во всѣхъ сомнительныхъ случаяхъ станутъ исчислять плату съ переборомъ. Возраженіе это дѣйствительно справедливо, — подобное положеніе обратилось бы въ прямое поощреніе переборовъ.

Другой исходъ былъ бы слѣдующій: прекращеніе взысканія недоборовъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ сохраненіе за товарохозяевами права заявлять о переборахъ, для возврата излишне взысканнаго \*). Хотя подобное предположеніе и можетъ считаться несправедливымъ относительно желѣзной дороги, но нельзя не согласиться съ тѣмъ, что оно представляетъ единственное дѣйствительное средство противъ существующей неурядицы. Тарификація дѣлается такъ небрежно, что Подкомисіи рѣдко встрѣчалось видѣть дорожные документы, прошедшіе по 2 или 3 дорогамъ, по которымъ бы не было сдѣлано исправленія провозной платы. Слѣдовало бы, однако, ожидать отъ дорожныхъ агентовъ точнаго знанія, по крайней мѣрѣ, тарифа своей группы прямаго сообщенія. Если въ настоящее время ошибки такъ часты, то это происходитъ, во-первыхъ, отъ сложности самаго тарифа, безпорядка изданія тарифовъ, несвоевременной публикаціи и несвоевременнаго сообщенія кому слѣдуетъ, и во-вторыхъ, отъ ограниченности содержанія, платимаго дорогами товарнымъ кассирамъ (примѣры изъ отчетовъ) содержанія, при скудности котораго почти совершенно невозможно опредѣлять на эти мѣста лицъ на столько развитыхъ, чтобы они безошибочно справлялись съ этимъ сложнымъ дѣломъ.

Уничтоженіе права довыскивать недоборы, во всякомъ слу-

---

\*) См. ст. 12 Бернскаго проекта.

чаѣ, побудило бы желѣзныя дороги позаботиться, по крайней мѣрѣ, объ увеличеніи содержанія товарныхъ кассировъ и объ опредѣленіи на эти должности лицъ, вполне соотвѣтственныхъ потребностямъ этой, довольно сложной, обязанности.

Наконецъ слѣдуетъ еще прибавить, что Подкомисіи было заявлено весьма справедливое желаніе, чтобы на всѣхъ станціяхъ прямого сообщенія продавались не только мѣстные тарифы своей дороги, но и тарифы всѣхъ дорогъ прямого сообщенія, а также и самый тарифъ прямого сообщенія \*). Принимая вмѣстѣ съ тѣмъ въ соображеніе, что къ тарифамъ издаются постоянно прибавленія, дополненія и разъясненія, необходимо, чтобы таковыя разсылались на станціи въ достаточномъ числѣ экземпляровъ, для приобщенія ихъ къ продаваемымъ тарифамъ, а также и для отдѣльной продажи; по этой же причинѣ желательно, чтобы они печатались страницами въ форматѣ тарифа.

г) *Относительно недостатка и подмѣны груза.*

Чрезвычайно сложный вопросъ о недостаткѣ или подмѣнѣ товара при внѣшней цѣльности и неповрежденности тары, представляющей значительныя трудности въ своемъ разрѣшеніи по самому существу дѣла, — заслуживаетъ тоже спеціальнаго разсмотрѣнія. Онъ распадается на два вопроса: а) на вопросъ о подмѣнѣ товара, при цѣльности тары и томъ же вѣсѣ, и б) на вопросъ о недостаткѣ вѣса.

а) Возлагать безусловно, въ случаѣ подмѣны, отвѣтственность на желѣзную дорогу, — значило бы понуждать ее вскрывать и осматривать *каждое* товарное мѣсто, и записывать его содержаніе. Но это требованіе легло бы большею частію на то-

---

\*) Объ этомъ имѣется уже спеціальное распоряженіе М-ва П. С., см. Цир. Т. И. Ком. ж. д. 9 февраля 1879 г. № 1825. За исполненіемъ этого циркуляра инспекторамъ особенно предписано наблюдать (Ц. № 1827). — Но все это, къ сожалѣнію, не привело къ исполненію требуемаго.

вароотправленіе еще худшею тягостію. Съ другой стороны, если бы желѣзныя дороги отвѣчали за содержаніе груза, при цѣльности тары, не удостовѣряясь, при принятіи груза, въ дѣйствительности содержанія каждаго отдѣльнаго мѣста, — то они сдѣлались бы жертвою легкаго обмана. Можно бы просто нагрузить ящикъ соломой и камнемъ и объявить мануфактурнымъ товаромъ, и дорога была бы принуждена впослѣдствіи платить за подмѣну, будто бы совершенный. Очевидно, это немыслимо. Какъ на другую систему обмана, иногда практикуемую при таковыхъ товарахъ, было указано г. Управляющимъ Орлово-Грязскою дорогою. Изъ 1000 мѣшковъ муки, отправляемыхъ по желѣзной дорогѣ, сдаютъ первую сотню кулей муки высшаго сорта, а остальное — низшаго, при невозможности провѣрить всю партію. Впослѣдствіи же товарополучатель заявлялъ жалобу на подмѣну высшаго сорта муки, низшимъ. Вслѣдствіе этого, въ конвенціи I-й группы было постановлено, что отдѣльныя мѣста слѣдуетъ отмѣчать извѣстными знаками, безъ которыхъ общество за подмѣну не беретъ на себя отвѣтственности, и что знаки эти должны быть обозначаемы въ накладной.

Мѣра эта относится, главнымъ образомъ, до товара, отправляемаго большими количествами, — какъ мука въ куляхъ, — при которомъ возможна только подмѣна одного мѣста другимъ, а не замѣна содержанія. Мѣра эта, однако, примѣняется весьма рѣдко на практикѣ. Подобная же мѣра могла бы быть постановлена однако для товаровъ, отправляемыхъ въ отдѣльныхъ помѣщеніяхъ, т. е. мануфактурныхъ, колониальныхъ и т. п., подъ тѣмъ условіемъ, какъ выше сказано, чтобы каждое мѣсто вскрывалось при отправкѣ и содержаніе его подробно заносилось въ накладную. Общество въ этихъ случаяхъ не могло бы ручаться за порчу, происшедшую отъ дурной упаковки, такъ какъ упаковка производится отправителемъ, но оно должно бы ручаться за содержаніе — въ случаѣ подмѣны одного товара другимъ. Несомнѣнно, однако, что подобное вскрытіе возможно только въ исключительныхъ случаяхъ.

Внѣ этого остается только прибавить къ правилу, что Общество не отвѣчаетъ за содержаніе при цѣльности тары, оговорку (устанавливаемую проектомъ конвенціи первой группы для перевозки въ открытыхъ помѣщеніяхъ): „если не будетъ доказано, что подмѣна произошла отъ злоупотребленія служителей“ дополнивъ ее словами „или отъ несоблюденія ими предписанныхъ правилъ предосторожности“. Затѣмъ разрѣшеніе вопроса въ каждомъ данномъ случаѣ должно быть предоставлено суду, если желѣзно-дорожнымъ Обществомъ не будетъ признано ни злоупотребленія, ни небрежности со стороны служащихъ.

Дальнѣйшимъ огражденіемъ можетъ служить только страхование и право товарополучателя отказываться въ нѣкоторыхъ случаяхъ отъ принятія досылаемаго товара (см. выше стр. 25).

б) Но совершенно другой характеръ получаетъ этотъ вопросъ, когда дѣло идетъ о *недостачѣ вѣса*, при цѣльности тары, кромѣ, разумѣется, допущенной усышки и утечки. *Цѣльность тары никогда не должна прикрывать собою недостачу вѣса если весь грузъ былъ дѣйствительно взвѣшенъ при отправкѣ*. Но предоставимъ слово самимъ желѣзнымъ дорогамъ.

Уже на пятомъ Съѣздѣ III-й группы было предложено со стороны Кіево-Брестской желѣзной дороги постановить, что „при отправленіи однимъ транспортомъ товаровъ, разныхъ наименованій, съ подробнымъ обозначеніемъ наименованія и вѣса cadaго отдѣльнаго мѣста, дорога отвѣтственна за недостачу вѣса, хотя бы общій вѣсъ всей партіи товаровъ былъ согласенъ съ показаннымъ въ документахъ...“. Это предложеніе было отклонено другими дорогами — подѣ тѣмъ предлогомъ, что невозможно обозначать въ документахъ вѣсъ cadaго мѣста.

Далѣе, въ отвѣтѣ Правленія Рижско-Динабургской желѣзной дороги, на 5 п. отдѣла XVI программы вопросовъ, сказано, между прочимъ:

„Въ большей части условій перевозки русскихъ желѣзныхъ дорогъ находится слѣдующее постановленіе: товарныя и другія мѣста считаются поврежденными по винѣ Общества только въ



томъ случаѣ, когда въ тарѣ замѣтны внѣшніе признаки поврежденія или недостача... (см. § 157 Услов. Перев. Рижско-Динабургской жел. дороги и § 175 С.-Петербурго-Варшавской и § 156 Услов. Перев. I-й группы). Если примѣнять это постановленіе буквально, безъ всякаго соображенія съ особенностями каждаго даннаго случая, то желѣзныя дороги будутъ вправѣ отвергать всякое вознагражденіе за недостатокъ вѣса въ товарномъ мѣстѣ, при кажущейся цѣльности внѣшней упаковки. Подобный порядокъ приводитъ къ несправедливости въ тѣхъ случаяхъ, когда кража произведена самими служащими на желѣзной дорогѣ, которые, затѣмъ, для покрытія слѣдовъ или для освобожденія себя отъ всякой отвѣтственности, привели опять внѣшнюю упаковку въ хорошее состояніе.

„На основаніи протокола представителей I-й группы № 43 26 — 27 Августа 1873 г. постановлено ввести на дорогахъ I-й группы нижеслѣдующія правила, принятыя на конференціи II-й группы 2 Августа 1873 г. \*):

Въ случаяхъ:

1) Когда число мѣстъ болѣе, а вѣсъ вѣренъ, то всѣ мѣста сдаются получателю съ роспискою его на квитанціи, что онъ получилъ столько лишнихъ мѣстъ.

2) Когда число мѣстъ окажется менѣе, а вѣсъ вѣренъ съ показаннымъ въ накладной, то дороги не несутъ никакой отвѣтственности; если же въ подобномъ случаѣ получатель не изъявитъ согласія на пріемъ влады при такихъ условіяхъ, то, почитая прибывшій грузъ непринадлежащимъ предъявителю квитанціи, дорога выдаетъ ему удовлетвореніе на основаніи условій перевозки; съ полученною же кладью поступаетъ какъ съ прибывшею безъ документовъ.

3) Когда вѣсъ груза менѣе, а число мѣстъ вѣрно и тара совершенно исправна, то за недостатокъ въ вѣсѣ дороги не

---

\*) Онѣ приведены здѣсь въ той редакціи, въ которой онѣ впоследствии вошли въ Проектъ Конв. I-й группы § 71.

отвѣчаютъ, получателю-же возвращается излишне взятая провозная плата.

4) Когда число мѣстъ менѣе, а вѣсъ болѣе, то дороги не несутъ никакой отвѣтственности; если же въ подобномъ случаѣ получатель не изъявитъ согласія на пріемъ клади, то примѣняется правило, указанное въ п. 2.

5) Когда же и число мѣстъ, и самый вѣсъ менѣе противъ означенныхъ въ накладной, то получателю уплачивается за недостачу товара на общемъ основаніи.

6) Въ случаѣ, если и число мѣстъ, и вѣсъ болѣе противъ означенныхъ въ накладной, тогда грузъ выдается получателю согласно накладной и подлежащихъ документовъ.

7) Когда окажется число мѣстъ болѣе, а вѣсъ менѣе, тогда грузъ сдается тѣмъ числомъ мѣстъ, какое значится въ накладной, и за недостатокъ вѣса, если марки вѣрны, дороги не отвѣчаютъ, и наконецъ

8) Когда число мѣстъ вѣрно, а вѣсъ болѣе, тогда въ пользу дорогъ, по которымъ послѣдовалъ такой грузъ, взимается за провозъ излишняго вѣса дополнительная плата съ получателя.

„По всей вѣроятности при изданіи вышеозначенныхъ постановленій имѣлось прежде всего въ виду движеніе массовыхъ товаровъ (какъ напр. зерноваго товара); но такъ какъ примѣненіе этихъ правилъ ничѣмъ не ограничено, то желѣзныя дороги и пользуются ими во всѣхъ случаяхъ. Особенно притѣснительно постановленіе п. 3, въ примѣненіи къ болѣе цѣнному товару, отправляемому отдѣльными мѣстами, какъ напр. мануфактурный товаръ, сукна и т. п. Къ разницѣ вѣса при товарѣ, отправляемомъ отдѣльными мѣстами (Stueckgut) нельзя примѣнять начала, которыя положены въ основаніе вышеприведенныхъ правилъ. Недостача въ 2 или 3 пуда—въ грузѣ вагона съ зерновымъ товаромъ, не вызоветъ никогда рекламации со стороны получателя. Ибо если на всю партію нехватаетъ отъ 2 до 3 пудовъ, то это на каждый мѣшокъ составитъ не болѣе 2—3 фунтовъ. Но совершенно иначе становится дѣло (не го-

вора даже о большей цѣнности товара), когда нехватаетъ 2 и 3 пудовъ на партію мануфактурнаго товара, при которой обыкновенно каждое товарное мѣсто вывѣшивается отдѣльно. На основаніи соображеній справедливости, желательно, чтобы примѣненіе вышеприведенныхъ положеній, — если ихъ нельзя совершенно отмѣнить, — было-бы ограничено массовымъ товаромъ, отправляемымъ цѣлыми вагонами“.

Нельзя не согласиться безусловно съ возрѣніемъ Р. Д. Ж. дороги въ настоящемъ случаѣ. Вышеприведенныя восемь положеній грѣшатъ противъ требованій справедливости и вмѣстѣ съ тѣмъ представляютъ крайнюю сбивчивость основаній, дѣлающую ихъ вполне непрактическими въ примѣненіи. Изъ восьми предусмотрѣнныхъ случаевъ, только въ одномъ (п. 5), когда и число и вѣсъ оказываются менѣе, признана обязанность дороги къ возмѣщенію товароозяину убытка. Во всѣхъ остальныхъ случаяхъ эта обязанность отклоняется. Даже въ пунктѣ 3-мъ, когда вѣсъ менѣе, при томъ же числѣ мѣсть, отказывается въ вознагражденіи — что представляетъ самое явное нарушеніе справедливости и не можетъ не служить прямымъ поощреніемъ къ похищенію во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда таковое можетъ быть произведено безъ явной порчи тары. Далѣе эти правила представляютъ самыя невѣроятныя и гадательныя предположенія, напр. такіе случаи, что число мѣсть больше при томъ же или меньшемъ вѣсѣ. Подобный случай еще возможенъ, хотя и въ видѣ крайняго исключенія, при отправленіи однороднаго, массоваго товара, цѣлыми вагонами; при отправленіи же отдѣльныхъ партій въ упаковкѣ онъ становится положительно невозможнымъ. Очевидно, такое предположеніе не имѣетъ никакого практическаго значенія. Наконецъ, слѣдуетъ замѣтить, что вышеозначенныя положенія отличаются вообще крайнею сбивчивостію \*) основаній, потому что въ нихъ смѣшаны самымъ нераціональнымъ

---

\*) Вслѣдствіе ихъ сложности и сбивчивости они исключены при окончательномъ исправленіи Конвенціи.

образомъ, и всегда къ ущербу товарополучателя, два различные фактора: *вѣсъ* и *число мѣстъ*.

Нормою всякой оцѣнки можетъ быть только одинъ *факторъ*, а такъ какъ провозная плата, а потому и весь контроль желѣзной дороги основанъ на *вѣсѣ*, то въ основаніе правильной сдачи товара долженъ быть положенъ *вѣсъ*; число же мѣстъ можетъ имѣть только второстепенное значеніе и то не при массовыхъ отправленияхъ. Когда отправляется въ вагонъ 600 пуд. муки или зерна, то желѣзная дорога обязана сдать на мѣстѣ назначенія *600 пуд.* \*), и число мѣшковъ не играетъ при этомъ никакой роли. Если при вѣрномъ вѣсѣ число мѣшковъ окажется менѣе, то это можетъ произойти только или вслѣдствіе ошибки счета при нагрузкѣ, или по причинѣ бывшей первоначально перегрузки, т. е. болѣе или менѣе преднамѣреннаго обмана отправителя; въ послѣднемъ случаѣ онъ самъ виноватъ, что при похищеніи нѣкотораго числа мѣшковъ вѣсъ остался прежній (т. е. показанный имъ въ накладной, который былъ менѣе дѣйствительнаго) и онъ никакого вознагражденія не заслуживаетъ. И такъ, при повагонномъ грузѣ, или грузѣ, сдаваемомъ цѣлыми партіями, единственнымъ регуляторомъ служить вѣсъ \*\*).

За тѣмъ во всѣхъ отправленияхъ отдѣльными мѣстами число мѣстъ уже не имѣетъ никакого соотношенія къ вѣсу и потому вся вышеуказанная сложная классификація является излишнею и непримѣнимою. Если сданы: 1 ящикъ въ 3 пуда, 1—въ 6 пудовъ, 1—въ 7 пуд., то этимъ отвѣтственность дороги совершенно не ограничивается обязанностію сдать 3 мѣста вѣсомъ 16

---

\*) За исключеніемъ усышки, если такая допускается.

\*\*) Число же мѣстъ можетъ служить только въ нѣкоторыхъ случаяхъ дополнительнымъ средствомъ контроля тары въ случаѣ спора. Положимъ, отправлено въ ящикахъ 100 пуд. однороднаго товара,—сдаются тѣже 100 пуд., но товарополучатель находитъ, что для увеличенія вѣса на ящики набиты лишнія перекладины. Если за тѣмъ окажется, что было отправлено 100 ящиковъ, а прибыло 90, то эта недостача будетъ служить уликой тому, что дѣйствительно во время пути вѣсъ тары намѣренно увеличенъ.

пудовъ или даже 2 мѣста вѣсомъ 16 пуд.,—а она обязана сдать 1 ящикъ въ 3, 1—въ 6 и 1—въ 7 пудовъ; могущій-же быть перевѣсъ въ одномъ ящикѣ никакъ не можетъ освободить ее отъ отвѣтственности за недостачу въ другомъ. И такъ, за общее основаніе должно быть принято, что отвѣтственность дороги нормируется *вѣсомъ* груза. Если грузъ составляетъ цѣлую партію, то дорога обязана сдать только вѣсъ полностью,—если же вѣсъ показанъ по каждому мѣсту отдѣльно въ партійныхъ отправкахъ, то она отвѣчаетъ за вѣсъ cadaго мѣста самостоятельно, безъ всякаго соотношенія къ вѣсу остальныхъ мѣстъ. За тѣмъ всякая недостача вѣса, кромѣ установленнаго 0/0 усышки и утечки и случаевъ, перечисленныхъ во всѣхъ положеніяхъ, когда вообще прекращается всякая отвѣтственность дороги, должна служить основаніемъ къ вознагражденію товарохранителя—безъ всякаго соотношенія къ тому, повреждена или не повреждена тара.

д) *Относительно способа оцѣнки ущерба.*

Какъ видно изъ прилагаемыхъ къ докладу таблицъ, жалобы и иски возникаютъ часто по вопросу объ оцѣнкѣ ущерба. Ж. дорога признаетъ самый фактъ ущерба, но она оцѣняетъ его по своему усмотрѣнію, постановляя, напр., что въ подмоченномъ кулѣ муки не можетъ быть порчи болѣе 10 фунтовъ—или опредѣляя извѣстную цѣну за товаръ, съ которою товарополучатель не хочетъ согласиться.

Для отстраненія подобныхъ жалобъ, необходимо постановить, что въ случаѣ несогласія между товарополучателемъ и дорогой, по вопросу объ опредѣленіи цѣнности убытка, для рѣшенія вопроса должны быть всегда приглашаемы эксперты.

Несомнѣнно, что удовлетворительное устройство экспертизы представляетъ немаловажныя трудности. Эксперты могутъ быть приглашаемы только изъ мѣстныхъ торгующихъ, а потому, въ особенности въ мѣстностяхъ съ еврейскимъ населеніемъ, эк-

сперты большею частію будутъ на сторонѣ товарополучателя, что, по словамъ желѣзнодорожныхъ управленій, будетъ поставлять ихъ всегда въ невыгодное положеніе. Въ собраніи орловскихъ товарохозяевъ и негоціантовъ было по этому поводу замѣчено, что такъ какъ въ настоящее время приглашаются всегда только свидѣтели по распоряженію желѣзной дороги, но не отправителя, то было бы полезно учредить *депутатовъ* или довѣренныхъ избранныхъ лицъ отъ купечества въ родѣ прежде существовавшей судоходной расправы (подробнѣе объ этомъ предложеніи будетъ сказано въ послѣдствіи), которые бы являлись защитниками правъ и интересовъ товарополучателя. Мысль эта дѣйствительно заслуживаетъ вниманія, ибо если съ одной стороны несправедливо, что желѣзная дорога является въ одномъ лицѣ судьею и отвѣтчикомъ, т. е. сама опредѣляетъ цѣнность ущерба, безъ всякаго представителя со стороны товарохозяина, то съ другой стороны, точно также несомнѣнно, что дорога бываетъ часто поставлена въ крайне затруднительное положеніе въ мѣстностяхъ съ еврейскимъ населеніемъ, тѣмъ болѣе, что тутъ являются еще разныя побочныя обстоятельства, крайне затрудняющія раскрытіе истиннаго положенія дѣла, а именно—тара вообще чрезвычайно худая, такъ что часто бываетъ трудно опредѣлить, насколько въ порчѣ или недостаткѣ товара виновато это обстоятельство и насколько небрежное обращеніе съ товаромъ; за тѣмъ мѣшки, въ которыхъ провозится мука, всегда смачиваютъ, чтобы на поверхности ихъ мука образовала родъ коры, которая должна защищать остальную муку,—между тѣмъ эта мочка мѣшковъ, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, можетъ подать поводъ къ порчѣ товара, напр., если она произведена въ излишней мѣрѣ и т. д. Изъ всего этого оказывается, что экспертиза должна быть облечена или въ форму организаціи особеннаго учрежденія довѣренныхъ присяжныхъ депутатовъ со стороны купечества, или въ форму третейскаго суда; причемъ и желѣзная дорога и товарополу-

чатель могли бы выбрать членовъ по своему усмотрѣнію ничѣмъ не стѣсняясь.

При этомъ самая норма вознагражденія можетъ быть опредѣлена разъ навсегда (не стѣняя, однако, возможности добровольнаго соглашенія между дорогою и товарохозяевами), т. е. можетъ быть поставлено за основаніе вознагражденія: справочная цѣна на мѣстѣ отправления, съ присоединеніемъ къ ней издержекъ провоза, или справочная цѣна на мѣстѣ назначенія \*); за тѣмъ та и другая можетъ быть различна, въ различное время, и поэтому слѣдуетъ опредѣлить: брать ли справочныя цѣны въ моментъ отправления, или моментъ прибытія товара, или, наконецъ, въ моментъ разбора иска. Подкомиссіи было указано въ Витебскѣ на то, какую потерю товарохозяева несутъ часто вслѣдствіе упадка цѣны при несвоевременной доставкѣ: соль, напр., отправленная по расчету 1 р. за пудъ, понизилась въ теченіи нѣсколькихъ недѣль просрочки до 80 коп. И такъ, время играетъ также весьма важную роль при опредѣленіи цѣны.

Какъ самый способъ устройства экспертизы, такъ и система опредѣленія цѣны (для случаевъ, когда не послѣдуетъ добровольнаго соглашенія) должны быть твердо опредѣлены и опубликованы къ всеобщему свѣдѣнію; неизмѣняемость и всеизвѣстность такихъ правилъ, важнѣе даже того, на какой именно системѣ остановиться, главное — избрать одну какую либо и установить ее въ общее правило.

*е) Относительно способа заявленія претензіи.*

Въ какой формѣ слѣдуетъ заявлять претензію? Нынѣ дѣйствующія постановленія не вполне ясны и во всякомъ случаѣ различны. Такъ, напр., въ Условіяхъ Перев. прямого сообщенія

---

\*) По мнѣнію Управляющаго Орловско-Витебскою дорогою справедливѣе было бы опредѣлить цѣнность по справочной цѣнѣ станціи назначенія, — но при этомъ пришлось бы только еще опредѣлить: кто даетъ справочную цѣну.

1 группы § 147 требуется во всякомъ случаѣ письменное требованіе о вознагражденіи убытковъ. Въ условіяхъ перевозки Д. В. дороги сказано въ §§ 1 и 8, что начальникъ станціи обязанъ представить актъ (составляемый при заявленіи претензіи) управляющему дороги для дальнѣйшаго распоряженія. Въ мѣстномъ тарифѣ О.-Вит. дороги сказано въ § 194 \*): по составленіи акта, получатель посылаетъ письменное требованіе о вознагражденіи убытковъ въ управленіе дороги. И такъ, въ первомъ случаѣ составленіе акта равняется заявленію, во второмъ — требуется еще особенное письменное заявленіе. Последнее начало принято также и въ проектѣ новой конвенціи 1 группы, гдѣ въ § 68 сказано, что получатель просроченнаго груза обязанъ письменно заявить претензію о вознагражденіи въ двухъ-недѣльный срокъ со дня приема груза со станціи, такое же заявленіе требуется и о вознагражденіи за недостачу, порчу и поврежденія, но въ последнемъ случаѣ подача особаго письменнаго требованія не обязательна \*\*).

Подкоммиссія полагаетъ, что слѣдовало бы принять одно ясное начало и что во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда требуется составленіе акта, самый актъ считался бы и заявленіемъ, не требуя особеннаго письменнаго заявленія управленія. Подобное правило облегчило бы положеніе товарополучателей и вмѣстѣ съ тѣмъ упростило бы дѣлопроизводство желѣзныхъ дорогъ. Оно уже принято въ этой формѣ на дорогахъ 2 группы, конвенція которыхъ (1877 г.) въ примѣч. къ § 69 гласитъ: „подпись товарополучателя на актѣ, составленномъ о недостачѣ, порчѣ или несрочной доставкѣ товара, считается равносильною заявленію съ его стороны о недостачѣ, порчѣ и несрочной доставкѣ товара, поданному въ день составленія акта“.

---

\*) Управляющій Орл.-Вит. дорогою замѣчаетъ, что дорога не руководствуется §-омъ 194, и довольствуется одними актами, — но это произвольный, а не установленный порядокъ.

\*\*\*) По исправленной Конвенціи I-й группы подача особ. письм. требованія не обязательна, когда на актѣ имѣется подпись получателя съ обозначеніемъ размѣра требуемаго имъ вознагражденія.



Затѣмъ въ тѣхъ случаяхъ, когда составленіе акта оказывается излишнимъ, заявленіе должно становиться обязательнымъ.

ж) *Относительно срока заявленія претензіи.*

Относительно срока заявленія претензіи существуютъ въ настоящее время тоже различныя правила. Большею частію при *порчѣ, потерѣ и просрочкѣ* требуется обязательное заявленіе въ видѣ составленія акта, тотчасъ при полученіи клади. Только въ новомъ проектѣ конвенціи I-й группы \*)—допускается на заявленіе претензіи о *просрочкѣ* двухъ-недѣльный срокъ (§ 68). Затѣмъ, для заявленія о *переборахъ* допускаются различныя сроки, напр. въ Услов. Перев. I-й группы — *трехмѣсячный* (§ 150), въ мѣстномъ положеніи Динабургско-Витебской дороги — *шестимѣсячный* (§ 150), въ конвенціи II-й группы — *двухмѣсячный* (§ 89) и т. д. На заявленія о цѣлыхъ отправкахъ, вовсе не дошедшихъ до назначенія, также допускаются различныя сроки, напр. на Динабургско-Витебской дорогѣ, по мѣстному положенію, *двухмѣсячный* (§ 147).

Существующее положеніе, при строгости и буквальности примѣненія его, возбуждаетъ часто справедливыя жалобы. \*\*).

Это подтверждается самими желѣзными дорогами. Такъ, Правленіе Рижско-Динабургской дороги, въ вышепомянутомъ отвѣтѣ своемъ на п. 5 отд. XVI, пишетъ:

„Нижеслѣдующія постановленія даютъ наиболѣе повода къ неудовольствіямъ со стороны торговаго сословія.

---

\*) Сентябрьскій съѣздъ I-й группы установилъ для заявленія претензій о просрочкѣ въ доставкѣ мѣсячный и о переборахъ двухмѣсячный срокъ.

\*\*) Борисоглѣбскій городской голова замѣчаетъ въ своемъ сообщеніи:—„Сроки на предъявленіе претензій назначены не на всѣхъ линіяхъ одинаковыя,—напр. на Гр. Царицынской линіи 6 мѣсячный, по Варшавской 3 мѣсячный, и наконецъ, встрѣчаются такія явленія: Гр. Царицынская линія, входя въ составъ 2-хъ группъ, по каждой изъ нихъ назначаетъ разные сроки, а именно: по 2-ой—двухмѣсячный, а по 1-ой—трехмѣсячный. Спрашивается доступно-ли всѣмъ отправителямъ усвоить себѣ подобныя правила; а между тѣмъ при каждомъ упущеніи со стороны ихъ относительно сроковъ, они безусловно теряютъ право отыскивать свои претензіи“.

„Постановленіе, встрѣчающееся во всѣхъ условіяхъ перевозки Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, гласитъ:

„Заявленіе со стороны товарополучателя должно быть сдѣлано при выдачѣ товара на станціи, и отвѣтственность Общества за порчу и пропажу товара прекращается, если товаръ принятъ со станціи безъ письменнаго заявленія неудовольствія (см. Услов. Перев. Рижско-Динабургской жел. дор. § 151 и § 161 п. а, Усл. Перев. С.-Петербурго-Варшавской жел. дор. § 164 и 175 п. а, Усл. Пер. I-й группы § 145 и 159 п. а).

„Цѣль этихъ постановленій очевидна. Желѣзныя дороги не должны подвергаться отвѣтственности за порчу товара и т. п., которая не констатирована офиціально во время нахождения товара въ вѣдѣніи желѣзной дороги, т. е. за такую порчу, о существованіи которой вопросъ возбуждается получателемъ только послѣ приѣмки товара. Съ этой точки зрѣнія, очевидно, ничего основательнаго, противъ существованія подобнаго правила, возразить нельзя. Всякая претензія, возбужденная послѣ приѣмки товара, будетъ имѣть односторонній характеръ и потому принятіе ея не можетъ быть вмѣняемо желѣзнымъ дорогамъ.

„Но дѣло совершенно измѣняется, когда извѣстная недостаца или порча констатирована на самой дорогѣ и получатель при приѣмкѣ товара только не исполнилъ немедленно формальности составленія акта и заявленія товарной экспедиціи, что онъ желаетъ вознагражденія за оказавшуюся недостацу.

„На практикѣ бывають нерѣдко случаи, что извѣстная недостаца подтверждена протоколами на трехъ и четырехъ передаточныхъ станціяхъ и наконецъ даже на станціи выдачи, и не смотря на то, товарополучателю отказывается въ вознагражденіи, подѣтъ предлогомъ, что онъ заявилъ свою претензію не немедленно при полученіи товара, а только нѣсколько дней спустя, хотя онъ и предполагалъ, при этомъ, что въ виду констатации недостацы со стороны самой желѣзной дороги, его право не можетъ быть просрочено.

„Тѣ же постановленія обязательны для заявленія претензій

о несвоевременной доставкѣ. Товароотправитель, не заявившій претензіи до или въ моментъ полученія просроченнаго товара, теряетъ всѣ свои права на вознагражденіе \*). Какая цѣль имѣлась въ виду при составленіи подобнаго положенія, трудно понять, такъ какъ самый *фактъ* несвоевременной доставки извѣстнаго груза и безъ того всегда опредѣляется документами, такъ что и позднѣйшая заявка не можетъ ни затмить, ни измѣнить сущности дѣла.

„Это правило соблюдается большинствомъ желѣзныхъ дорогъ съ крайнею строгостію, и всякое требованіе вознагражденія за просроченную доставку товара, если оно не заявлено съ строгимъ соблюденіемъ указаннаго постановленія, отклоняется“.

Несомнѣнно, что отнесеніе несвоевременной доставки въ одну категорію съ заявками о порчѣ и недостатчѣ товара, не можетъ быть мотивировано ничѣмъ другимъ, какъ только желаніемъ ограничить вообще возможность заявленія претензій товарополучателями. Другаго справедливаго довода существовать не можетъ. Вотъ почему Подкоммисія полагаетъ необходимымъ отнести (какъ это уже сдѣлано въ проектѣ Конвенціи I-й группы) несвоевременную доставку въ одну категорію съ переборами и совершеннымъ неприбытіемъ цѣлой партіи, т. е. въ категорію претензій, допускающихъ позднѣйшее заявленіе; при чемъ для переборовъ \*\*) и неприбытія цѣлой партіи могъ бы быть принятъ *шестимѣсячный* срокъ (допускаемый Динаб.-Витеб. дорогой для однихъ переборовъ § 156), а для заявокъ о несвоевременной доставкѣ — *двухмѣсячный*.

Затѣмъ, порча и недостаца должны быть констатированы на самой станціи, потому въ этихъ случаяхъ должно остаться въ силѣ требованіе составленія акта при приѣмѣ (или при от-

---

\*) По новой Конвенціи I-й группы того не требуется.

\*\*) По мнѣнію Управляющаго Орловско-Витебской дороги переборы и вознагражденія за неприбытіе должны быть возвращаемы (какъ чужая собственность) въ теченіи 10 лѣтняго періода давности.

казъ пріема), каковой актъ и долженъ считаться заявленіемъ \*). (Для товаровъ, подверженныхъ порчѣ, усыскѣ и утечкѣ при этомъ справедливо опредѣлить еще обязательный срокъ на заявку *со времени прихода товара*, для предупрежденія случаевъ продолжительной неявки получателя за товарами). Исключеніе изъ общаго правила должно быть, однако, обязательно для тѣхъ случаевъ, когда порча или недостача товара подтверждены собственными протоколами желѣзной дороги на станціяхъ передачи или на станціи назначенія.

и) *Относительно ответственности дороги отправленія или дороги назначенія.*

Вопросы о томъ, какая дорога, т. е. дорога отправленія или дорога назначенія, и передъ кѣмъ — отправителемъ или получателемъ — несетъ отвѣтственность, — въ настоящее время разрѣшены въ томъ смыслѣ, что искъ заявляется получателемъ на дорогу назначенія.

Претензіи о переборахъ, согласно правилъ конвенцій желѣзныхъ дорогъ второй и третьей группъ, подаются дорогамъ назначенія грузовъ. При этомъ рѣшеніи имѣлись въ виду слѣдующіе доводы:

Установленіе иныхъ правилъ представляется неудобнымъ на томъ основаніи, что свѣдѣнія о провозной платѣ, полученной въ пользу всѣхъ дорогъ по окончательно провѣренными документамъ, имѣются лишь у дороги, выдавшей грузъ, а потому поданную просьбу другой какой либо дорогѣ пришлось бы пересылать дорогѣ назначенія, вслѣдствіе чего срокъ, назначенный для удовлетворенія претензій по переборамъ, оказался бы недостаточнымъ.

---

\*) Этотъ порядокъ уже принятъ отчасти на III группѣ, гдѣ на основаніи § 63 Конв. не требуется подачи заявленія, если получатель присутствовалъ при составленіи акта, подписалъ его и обозначилъ требуемую сумму вознагражденія.

Претензіи о порчѣ и недостаткѣ грузовъ, а также и о просрочкѣ въ доставкѣ грузовъ, подаются точно также дорогѣ, выдавшей грузъ.

Такъ какъ основаніемъ требованій о вознагражденіи за порчу или недостачу грузовъ служатъ акты, составленные, въ большинствѣ случаевъ, на станціяхъ дорогъ *назначенія*, и такъ какъ въ исправности груза часто бываетъ заинтересованъ одинъ только получатель, то и въ этомъ случаѣ пріемъ вышеупомянутыхъ претензій другими дорогами, кромѣ дороги назначенія, вызвалъ бы лишь излишнюю потерю времени на пересылку просьбъ отъ одной дороги—другой.

Въ засѣданіи, происходившемъ въ Орлѣ, въ Городской Думѣ, и въ которомъ принимали участіе представители мѣстнаго купечества и члены Подкомисіи, этотъ вопросъ обсуждался очень обстоятельно, — причемъ было обращено вниманіе на то, что хотя это общее правило вполнѣ удовлетворяетъ практической потребности, но что есть исключенія, которыя также требуютъ, чтобы ихъ имѣть въ виду; а именно случаи, когда вся партія товара совершенно не пришла на станцію назначенія, такъ что не было никакой получки, и когда по какой либо причинѣ получатель совершенно отказался отъ пріема товара. Этому справедливому требованію вполнѣ соотвѣтствуетъ слѣдующая редакція проекта Конвенціи I-й группы въ § 68:

„Дороги несутъ отвѣтственность передъ получателемъ клади только въ такомъ случаѣ, если кладъ ими принята; въ противномъ случаѣ отвѣтственность лежитъ на дорогахъ только передъ отправителемъ“.

Сюда, поэтому, войдутъ и случаи совершенной недоставки товара.

i) *Относительно системы извѣщеній.*

Система *извѣщеній* о прибытіи грузовъ, по отзыву товаро-хозяевъ (въ Дриссѣ, Смоленскѣ, Витебскѣ и Орлѣ), — застав-

ляетъ многого желать. Обыкновенно товарополучатели приходятъ въ товарную контору справляться о приходѣ груза, и имъ или дается справка начальникомъ конторы, или предъявляются дорожные документы прибывшихъ товаровъ, въ которыхъ они сами отыскиваютъ: пришелъ ли грузъ или нѣтъ. При этомъ, по отзыву товарохозяевъ, бываютъ случаи, что справки получаются не всегда точныя, такъ напр., въ запискѣ, поданной Подкомисіи товарохозяевами въ Орлѣ, сказано: „бывали случаи, что дорога не отвѣчаетъ на спросъ о прибытіи товара и потомъ товаръ оказывается въ прибытіи и взыскивается полежае“. Подобное же заявленіе было сдѣлано въ Смоленскѣ. Въ Дриссѣ \*) товарохозяева просили, чтобы имъ посылали извѣщеніе о прибытіи товара, изъявляя готовность платить отъ 3 до 5 коп. за каждую повѣстку, но потомъ, когда имъ былъ предложенъ листъ, чтобы они подписались, что за эту таксу желаютъ получать извѣщенія, то никто изъ главныхъ получателей не подписался.

Хотя всѣ заявленія о неточности сообщаемыхъ справокъ относительно прибытія товара и имѣютъ для Подкомисіи только голословный характеръ, потому что провѣрить справедливость этихъ жалобъ, при неуказаніи на положительные факты, было невозможно, однако самая многократность подобныхъ заявленій, въ разныхъ пунктахъ разныхъ дорогъ, заставляетъ предполагать, что существуетъ потребность въ большемъ урегулированіи системы извѣщеній.

Съ этою цѣлью, прежде всего, вездѣ заявлялось желаніе, чтобы на станціяхъ ежедневно вывѣшивалось \*\*) въ товарной

---

\*) Управление Динабургско-Витебской дороги присовокупляетъ слѣдующее. Въ Дриссѣ числится до 200 торговцевъ; изъ нихъ только шестеро выразили желаніе, чтобы имъ были высылаемы извѣщенія съ взысканіемъ весьма умеренной за то платы, но впослѣдствіи и эти шесть лицъ отказались. Общество Динабургско-Витебской ж. дороги никогда не противилось высылкѣ повѣстокъ и даже часто само предлагало эту мѣру и ежели она не введена на разныхъ станціяхъ, то лишь вслѣдствіи нежеланія самихъ товароотправителей.

\*\*) Установлено на I-й группѣ Протоколомъ № 62, и предписано циркулярно Т. И. К°. № 2473 отъ 27 февраля 1880 г.

По мнѣнію Управляющаго Орловско-Витебской дороги, кромѣ вывѣшиванія

конторѣ извѣщеніе, въ формѣ вѣдомости пришедшихъ вагоновъ, съ указаніемъ №№ квитанцій, по которымъ въ нихъ пришелъ грузъ.

За симъ, если товароозяинъ обращается въ товарную контору со спеціальнымъ запросомъ о прибытіи груза (такъ какъ и въ вѣдомости можетъ быть пропускъ), то желательно, чтобы на запросномъ листѣ накладывался грифъ или особенное клеймо станціи, съ указаніемъ числа справки, со словомъ *прибыль* или *не прибыль* — чтобы подобная справка могла служить несомнѣннымъ документомъ, въ случаѣ, если бы впоследствии оказалось, что справка дана была неправильно.

Всѣмъ товарополучателямъ въ городахъ, которые того пожелаютъ, должны быть посылаемы, кромѣ того, извѣщенія, съ платою по 5 коп. за пересылку (какъ это уже дѣлается въ настоящее время въ Ригѣ, Полоцкѣ и Витебскѣ).

Кромѣ того, необходимо, чтобы отправители извѣщались о непринятіи товара получателями на станціи назначенія — если товаръ не принятъ въ теченіи 5 дней (по Орловскому заявленію). Это постановленіе уже введено въ конвенціи II-й группы (§ 65), но только тамъ вмѣсто 5 — назначено 8 дней послѣ прибытія груза \*).

Кромѣ того, въ Орловскомъ засѣданіи Думы было заявлено, чтобы въ случаѣ непринятія товара съ наложеннымъ платежемъ, отправитель извѣщался о томъ по телеграфу, за свой счетъ. Было даже заявлено желаніе, чтобы и при простыхъ отправкахъ, по желанію товароотправителя, послѣдній извѣщался по телеграфу за его счетъ, отъ станціи назначенія, о непринятіи груза адресатомъ.

Наконецъ, въ связи съ этимъ вопросомъ, въ Орлѣ было заявлено желаніе, чтобы полежалое взыскивалось только съ мо-

---

слѣдуетъ еще посылать извѣщенія на домъ тѣмъ получателямъ, которые объ этомъ заявятъ и изъявятъ согласіе платить за пересылку.

\*) На I-й группѣ установлено протоколомъ № 68.

мента выгрузки \*). Удовлетвореніе этого желанія было бы, однако, по мнѣнію Подкомиссіи, возможно только въ тѣхъ случаяхъ, когда можетъ быть доказано, что промедленіе въ выгрузкѣ произошло не по винѣ товарополучателя, а по винѣ желѣзной дороги.

---

Вся группа вопросовъ, разсмотрѣнныхъ въ настоящемъ докладѣ, требуетъ однообразнаго разрѣшенія *на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ*, такъ какъ ими нормируются отношенія желѣзной дороги къ публикѣ, въ случаяхъ неисполненія первою принятыхъ обязательствъ, — и потому всѣ эти вопросы представляютъ естественную область законодательства. Въ настоящее же время они предоставлены рѣшенію самихъ дорогъ.

По этому поводу Подкомиссія не можетъ не высказать къ оправданію желѣзныхъ дорогъ слѣдующее:

Товароотправителямъ и товарополучателямъ, имѣющимъ дѣло съ желѣзными дорогами, приходится часто нести весьма значительные ущербы. Вотъ почему въ послѣднее время жалобы на желѣзныя дороги вошли, такъ сказать, въ обычай. Но если желательно искоренить какой либо недостатокъ, то необходимо вникнуть въ основную причину его, а не скользить по поверхности. Вникая же глубже въ дѣло, несомнѣнно убѣждаешься, что главная причина неурядицы лежитъ не столько въ дѣйствіяхъ самихъ дорогъ, — относительно еще молодаго учрежденія у насъ, — сколько въ извѣстныхъ мѣстныхъ условіяхъ или даже въ не-принятіи правительствомъ необходимыхъ законодательныхъ мѣръ.

Наприм., извѣстная дорога, построенная въ одинъ путь, не соотвѣтствуетъ мѣстному подвозу; является очередь и вмѣстѣ съ нею цѣлая вереница безпорядковъ и злоупотребленій. Тогда начинаютъ кричать противъ послѣднихъ. Но, взглянувъ крити-

---

\*) По мнѣнію Управляющаго Орловско-Витебской дороги при порядкѣ вывѣшивания вѣдомостей и извѣщеній плата за полежалое можетъ быть рассчитываема по истеченіи (столькихъ то) часовъ, считая отъ времени, означеннаго на вѣдомости или извѣщеніи.



чески на дѣло, слѣдовало бы дать себѣ отчетъ въ томъ, что эти *безпорядки и злоупотребленія неразлучны* отъ очередной системы, — что корень зла лежитъ въ *очереди*, т. е. въ неспособности дороги поднять всѣ подвозимыя къ ней грузы, — а если это такъ, то единственнымъ путемъ для отстраненія существующей неурядицы является усиленіе провозоспособности дороги.

Другой примѣръ: всѣ техническія дѣйствія желѣзныхъ дорогъ подчинены самой подробной, почти мелочной регламентативной опеке, а вмѣстѣ съ тѣмъ вся экономическая и правовая область дѣятельности желѣзныхъ дорогъ оставлена не только безъ всякаго контроля, но даже лишена всякихъ общихъ законодательныхъ нормъ. Все предоставлено нормированію самихъ дорогъ и ихъ конвенцій. Удивительно ли послѣ того, что проявляется крайне разнообразное возрѣніе въ области, въ которой необходимо гармоническое однообразіе, и что желѣзныя дороги, устанавливая правила своихъ обязательствъ къ публикѣ, проявляютъ при этомъ нѣсколько одностороннее стремленіе къ защитѣ собственныхъ интересовъ. Можно ли имъ это ставить въ вину? Если при этомъ кто виноватъ, то виновато *отсутствіе желѣзнодорожнаго законодательства*, дѣлающее возможнымъ подобный произволь...

Предсѣдатель *Ө. Тернеръ.*

Члены: *Баронъ Будбергъ.*

*Е. Штида.*

*С. Юшковъ.*

*В. Андерсъ.*

---

Печатано по распоряженію Высочайше учрежденной Подкоммисіи для изслѣдованія  
желѣзно-дорожнаго дѣла въ Рижско-Царицынскомъ районѣ.

№ 38. Спб. 1880 г. Типогр. В. Киршбаума, въ домѣ М-ва Финанс., на Дворц. площ.