

А. 1196.
61.

69652

~~8587~~

ДОКЛАДЪ

ХАРЬКОВСКОЙ ПОДКОММИСИИ

ДЛЯ ИЗСЛѢДОВАНІЯ

ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАГО ДѢЛА.

• *Вкл-2*

О потеряхъ, порчѣ и несрочной доставкѣ товаровъ на дорогахъ Харьковскаго района.

О претензіяхъ товаро-отправителей вообще.

Трудно опредѣлить размѣръ потерь и порчи товаровъ, перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ. Никто не исчислялъ ихъ, хотя въ канцеляріяхъ Управленій и Правленій лежатъ массы заявленныхъ претензій. Въ этихъ претензіяхъ значитъ лишь незначительная доля того, что въ дѣйствительности потеряно, такъ какъ товаро-отправители большею частью умалчиваютъ о своихъ убыткахъ, или потому, что потери ихъ, по стоимости, незначительны, или потому, что жалобы ихъ прежде оставались неудовлетворенными, и они убѣдились въ своей

39

БИБЛИОТЕКА ИМП. СЕИ

беззащитности и въ правѣ сильнаго, или, наконецъ, изъ того разсчета, чтобы жалобами не возстановить противъ себя мѣстныхъ агентовъ, съ которыми торговцы находятся въ постоянныхъ сношеніяхъ и, какъ они выражаются, „чтобы не было хуже“. Какъ ни вредно и ни противозаконно такое отношеніе къ чужой собственности, но торговцы свыкаются съ нимъ, какъ съ неизбежнымъ обычнымъ зломъ; даже между ними установилась норма потерь — до 5 процентовъ, которую слѣдуетъ переносить, какъ слѣдствіе неотразимой силы (*force majeure*). Потери эти особенно тягостны потому, что желѣзнодорожныя общества къ нимъ совершенно равнодушны, не принимаютъ никакихъ мѣръ къ ихъ устраненію; потерпѣвшій не получаетъ надлежащаго вознагражденія, виновный, заботящійся объ интересахъ своихъ личныхъ и своего вѣдомства, остается ненаказаннымъ, и дѣло, въ сущности преступное, кажется дѣломъ какого-то промысла, имѣющаго въ виду, какъ будто, государственную пользу.

Статистика потерь на желѣзныхъ дорогахъ была бы въ высшей степени интересна и поучительна. Подкомисія, при своихъ объѣздахъ, выслушивая многочисленныя заявленія товароотправителей, представителей промысловъ и торговли, могла понять зло лишь въ общихъ чертахъ, изслѣдовать его характеръ и причины; но она не въ состояніи подвести его итоги — они громадны; можно только навѣрное сказать, что промышленникъ, за вычетомъ разныхъ неправильныхъ платежей, переборовъ, потерь, порчи товаровъ и разныхъ сверхсметныхъ расходовъ по перевозкѣ грузовъ, едва ли

получить $\frac{1}{3}$ часть того, что онъ могъ бы заработать. Его потери начинаются съ момента подвоза къ станціонному двору, возрастаютъ на товарныхъ платформахъ, въ пути, и оканчиваются лишь на станціи назначенія, или въ трюмѣ корабля; всѣ эти потери, стѣсненія, лишенія и траты отзываются тяжело на промыслахъ. Продукты теряютъ на мѣстахъ производства настоящую цѣну; изъ нея вычитаются, при покупкѣ, желѣзнодорожные убытки. Особенно же можно пожалѣть о продуктахъ земледѣлія, какъ первенствующаго промысла, составляющихъ главный предметъ нашей отпускной торговли. Хлѣбъ, спасенный отъ засухи, вредныхъ насѣкомыхъ и отъ разныхъ случайностей, долженъ подвергнуться еще испытаніямъ на рельсовомъ пути. Всѣ эти потери могутъ сдѣлать наконецъ невозможнымъ заграничный сбытъ хлѣба, особливо при умѣломъ и разсчетливомъ соперничествѣ другихъ плодотворныхъ странъ.

Виновниками этихъ потерь надобно считать прежде всего желѣзнодорожныя общества, преслѣдующія лишь свои интересы, но чтобы понять и доказать ихъ вину, нужно изучить усвоенные ими порядки и правила веденія дѣла. Судя по заявленіямъ земскихъ и городскихъ управъ, представителей торговли и промысловъ, транспортныхъ конторъ и товароотправителей, перевозка грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ сопровождается слѣдующими потерями и невыгодами:

Потери товаровъ. — Похищеніе ихъ.

Иногда теряются цѣлые вагоны, завозятся безслѣдно, хотя впрочемъ это случается рѣдко, наиболѣе же при прямомъ сообщеніи. Отыскать здѣсь виновную дорогу трудно, такъ какъ каждая изъ нихъ дѣйствуетъ самостоятельно, независимо, имѣетъ свои права и привилегіи, въ силу которыхъ она можетъ не подчиняться не только требованіямъ другихъ отдаленныхъ дорогъ, но и своей собственной группы. Потеря же товарныхъ мѣстъ, или поштучная, бываетъ слишкомъ часто, и причиною тому, съ одной стороны, небрежность и невниманіе желѣзнодорожныхъ агентовъ, а съ другой, большею частію, воровство. Желѣзнодорожное вѣдомство равнодушно къ этой потерѣ, потому что теряется не его добро, и за потерю оно въ дѣйствительности не отвѣчаетъ, или отвѣтственность эта не настолько тяжка, чтобы побудить правленіе Общества принять надлежащія мѣры къ охраненію товаровъ.

Потери начинаются съ того дня, какъ товаръ принятъ на платформу. Мануфактурные товары лучше оберегаются: они держатся до отправленія, большею частію, въ пакгаузахъ подъ замкомъ и лишь короткое время, а затѣмъ вскорѣ отправляются, какъ товаръ скорый. Это, впрочемъ, не мѣшаетъ, похищенію ихъ; воруютъ изъ пакгаузовъ, изъ пломбированныхъ вагоновъ, на станціяхъ отправленія, въ пути и при выдачѣ. Большею частію кража производится сторожами и рабочими, проживающими на станціи и нанятыми для нагрузки и выгрузки

товаровъ. Крадутъ цѣлыя мѣста, или, разбивая коробка съ товаромъ, вынимаютъ оттуда болѣе цѣнныя вещи, но прежде обыкновенно повреждается тара, чтобы видѣть родъ товара и приготовить его для ночной кражи; разбивается она еще и для того, чтобы обвинить товаро-хозяина въ дурной упаковкѣ и въ послѣдовавшей будто-бы затѣмъ потерѣ товара. Иногда же злоумышленники подрѣзываютъ ящики искусно и, вынувши оттуда часть товара, заклеиваютъ отверстіе, а чтобы ящикъ имѣлъ вѣсъ, означенный въ накладной, кладутъ туда мочалу, тряпье; такой операціи наичаще подвергаются ящики съ чаемъ. Судя по тѣмъ приемамъ, какими производится воровство, и по роду похищаемыхъ товаровъ, можно безошибочно заключить объ участіи въ воровствѣ лицъ, близко знакомыхъ съ станціонными порядками. На харьково-николаевской дорогѣ наичаще подозрѣваются въ воровствѣ уволенные артельщики или замѣняющіе ихъ мѣсто кладовщики и сторожа.

Кража мануфактурныхъ товаровъ наиболѣе случается во время ярмарокъ въ Полтавѣ и Харьковѣ, когда бываетъ усиленный подвозъ товаровъ и спѣшная выгрузка ихъ, когда магазинеры и кассиры слишкомъ заняты въ конторахъ и не могутъ услѣдить за лихорадочною работою на платформахъ.

Еще болѣе терпятъ другіе товары, отправляемые малою скоростію, которые должны долгое время лежать на платформахъ и ждать очереди, каковы хлѣбные грузы. Кража ихъ весьма удобна, если принять во вниманіе, что многія товарныя станціи не огорожены, ночью не освѣщены и доступны со всѣхъ сторонъ; сторожей

мало; посторонніе воры могутъ безпрепятственно подѣхать ночью и взять нѣсколько мѣшковъ; свои же станціонные могутъ свободно брать его и днемъ; изъ прорванныхъ мѣшковъ высыпается зерно, которое подметается станціонными сторожами, и это составляетъ ихъ невинный доходъ. Они также свободно развязываютъ мѣшки, берутъ изъ нихъ сколько имъ нужно, не рискуя ничѣмъ и не компрометируя своего начальства, такъ какъ станціонное начальство не отвѣчаетъ за потерю хлѣба, лежащаго на платформахъ и непогруженнаго въ вагоны, лишь бы цѣлое мѣсто не было украдено и въ тарѣ что нибудь осталось. Этимъ похитителямъ помогаетъ и то обстоятельство, что мѣшки подъ дождемъ скоро прогниваютъ, растрескиваются и зерно само собою высыпается. Къ тому же сторожа, буточки, стрѣлочники, не получая продовольствія отъ Общества и, нуждаясь въ немъ, невольно вводятся въ искушеніе, когда глазамъ ихъ представляются горы хлѣба, выброшеннаго у большой дороги, лишеннаго всякаго покрова и какъ будто представленнаго для общаго пользованія, подобно водѣ. Потеря хлѣба не ограничивается только станціею отправленія, — она продолжается въ пути и особенно на передаточныхъ станціяхъ, при перегрузкѣ, и потомъ возобновляется на станціи назначенія, гдѣ зерно, высыпавшееся въ вагонахъ и на платформахъ, сметается, и этими сметками иногда довольствуются получатели, если въ ихъ мѣшкахъ не достаетъ зерна; по словамъ Николаевской Городской Управы, розсыпи этой въ 1878 г. собралось такое количество, что Николаевская станція могла продать ея на сумму 1,700

руб. Та же Управа говоритъ, что потери и порча товаровъ бывають почти всегда, да иначе и быть не можетъ: Херсонская же Земская Управа утверждаетъ, что нѣтъ отправителя, у котораго хлѣбный товаръ оказался бы полностью вѣсомъ или счетомъ мѣшковъ.

Станціи „Николаевъ“ и „Либава“ составляютъ тѣ окончательные пункты, къ которымъ привозятся хлѣбные грузы, и здѣсь обнаруживаются итоги потерь на харьково-николаевской и либаво-роменской дорогахъ.

На совѣщаніяхъ, происходившихъ въ Николаевской Управѣ, въ присутствіи Подкоммисіи, представители торговли объявили, что пріемъ грузовъ со станцій сопровождается иногда большими потерями, достигающими до 60 пудовъ на вагонъ, потеря же въ 2—3% составляетъ постоянное и обыкновенное явленіе. Полтавская Губернская Земская Управа опредѣляетъ потерю не менѣе 5%. Полтавская Городская Управа говоритъ, что потеря 5—6 пудовъ съ вагона пріобрѣла характеръ неизбѣжности. Въ такихъ-же размѣрахъ опредѣляли потерю многіе товароотправители, спрошенные на разныхъ станціяхъ. Кобелякская Земская Управа утверждаетъ, что потери хлѣбныхъ грузовъ доходятъ, въ большинствѣ случаевъ, до 8 и 10%; Сумская Земская Управа — до 10%; Ахтырская Городская Управа — отъ 2 до 5%; Сумская Городская Управа — до 10%. Управляющій имѣніемъ Великой Княгини въ Карловкѣ заявилъ Подкоммисіи, что онъ отправилъ въ прошломъ году 300 вагоновъ хлѣба (18,000 четвертей) въ Николаевъ, и тамъ, по прибытіи грузовъ, не оказалось 800 четвертей; значитъ онъ потерялъ 4,4% зерна.

Въ виду этихъ показаній, можно опредѣлить потерю зерна, при перевозкѣ его въ Николаевъ, до 5%. Всего хлѣба привозится туда по желѣзной дорогѣ, по пятилѣтней сложности, 910,264 четв. на сумму 9.102,640 руб., а 5% составляетъ 455,132 р. — Этою цифрою опредѣляется итогъ потерь хлѣба на харьково-николаевской жел. дор.; но теряются также и другіе товары: бакалейные, соль, фрукты, мѣшки, дерево и каменный уголь. Подкомисія видѣла соль, высыпавшуюся изъ прорванныхъ мѣшковъ въ вагонахъ и пакгаузахъ. Ахтырская Управа жалуется на потерю соли въ каждомъ вагонѣ отъ 10 до 30 пудовъ, а Кременчугская — до 70 пудовъ.

Многіе изъ хлѣбныхъ торговцевъ увѣряли, что имъ возвращаютъ порожніе мѣшки, вмѣсто новыхъ — старые изорванные, въ меньшемъ числѣ, хотя вѣсъ тотъ-же; во избѣжаніе же отвѣтственности за потерю мѣшковъ и зерна, въ квитанціяхъ постоянно и безъ разбора означается „тара плохая“; особенно-же это практикуется на либаво-роменской дорогѣ. Хотя дѣйствительно часто хлѣбъ отправляется евреями въ старыхъ мѣшкахъ съ заплатками, но грузъ съ плохою тарою не слѣдовало-бы и принимать. Кромѣ того, мѣшки часто совсѣмъ пропадаютъ: они или похищаются порожніе, при обратной ихъ доставкѣ, или сгниваютъ на платформахъ, еще до отправленія грузовъ, отъ подмочки и проростанія зерна, такъ что до отправленія приходится замѣнять ихъ новыми мѣшками. Потери эти довольно чувствительны для хлѣбныхъ торговцевъ. Еще болѣе и чаще бываетъ потеря дерева и каменнаго угля. Дерево нагружается въ

вагоны безъ вѣса и не по числу штукъ. Нагруженный вагонъ взвѣшивается на вагонныхъ помостахъ, но обыкновенно судятъ о нагрузкѣ по отгибанію рессоръ. Лѣсные торговцы, получающіе лѣсъ изъ Кременчуга, заявляли, что древесный матеріалъ привозится неполна, съ другой-же стороны нерѣдко случается видѣть вагоны перегруженными въ той мѣрѣ, что рессоры разгибаются, а отъ этого часто бываетъ ломка ихъ.

Каменный уголь привозится съ значительною потерю, доходящею до 100 пудовъ съ вагона. Подробнѣе объ этомъ говорится въ особомъ докладѣ о перевозкѣ угля.

Изъ Сумскаго уѣзда отправлялось много спирта за границу и для внутренняго потребленія; много его утекаетъ во время перевозки и, чтобы дорогѣ не отвѣчать за утечку и усушку, отправитель долженъ выдать подписку обезпеченія.

При полученіи товаровъ обнаруживается иногда подмѣнъ ихъ: вмѣсто пшеницы, получается рожь, вмѣсто чая—мочала; иногда цѣлыя мѣста подмѣниваются и вмѣсто цѣннаго товара получаютъ бревна и мусоръ, хотя при этомъ вѣсъ груза не измѣненъ и укупорка, повидимому, не тронута. Подмѣнъ дѣлается самими артельщиками, сторожами или при участіи ихъ, какъ дознано разслѣдованіемъ.

Порча товаровъ.

Къ числу потерь слѣдуетъ отнести порчу товаровъ, и, можетъ быть, это-самая большая потеря, заслужи-

вающая особеннаго вниманія. Штуки шерстяныхъ, бумажныхъ тканей и холста пронизываются крючьями, которыми рабочіе захватываютъ товарныя кипы. Товары эти портятся не только на станціяхъ при нагрузкѣ и выгрузкѣ, но случается иногда, что они, по словамъ купцовъ, подмокаютъ въ пути, при перевозкѣ въ закрытыхъ вагонахъ, такъ какъ попадаютъ нѣкоторые вагоны съ продырявленными крышами. За недостаткомъ приспособленій и вслѣдствіе дурной укладки, хрупкіе предметы: посуда, мебель, машины и проч. ломаются при неосторожномъ обращеніи съ ними. Харьковскіе торговцы жалуются, что свѣжіе фрукты, по причинѣ медленной доставки и переброски ящиковъ, привозятся къ нимъ раздавленные и полусогнившіе.

Можно пожалѣть о порчѣ мануфактурныхъ и прочихъ упомянутыхъ товаровъ, но она оказывается ничтожною въ сравненіи съ тою, какую испытываютъ хлѣбные грузы на станціонныхъ платформахъ. Въ описаніи перевозки грузовъ малой скорости сказано, какимъ порядкомъ хлѣбные грузы складываются, какъ они оберегаются и какъ долго лежатъ подъ открытымъ небомъ. Здѣсь слѣдовало бы оцѣнить эту потерю, что довольно затруднительно: Подкоммисія видѣла въ Ромнахъ кучи навоза, образовавшагося изъ рассыпавшагося на землѣ и согниваго зерна. Главнымъ образомъ порча происходитъ отъ подмочки дождемъ; остается неиспорченнымъ тотъ хлѣбъ, который, по счастію, скоро попадаетъ въ вагоны, или когда онъ сложенъ въ пакгаузъ, но такого хлѣба немного. Вездѣ, по всей линіи, отправители жалуются на порчу хлѣба, указывая на мокрые, прог-

нившіе и прорванныя мѣшки, на убытки, ожидающіе ихъ, но размѣра потерь своихъ они опредѣлить не могли. Чтобы спасти свой хлѣбъ отъ гнили, они желали бы поскорѣе его отправить и для этого грузъ свой раздѣляютъ на нѣсколько партій, въ 200 пудовъ на каждую и, отправляя поудно, платятъ лишнихъ 3 коп. съ пуда, или 18 руб. съ вагона; и многіе отправители готовы переплатить эту сумму, лишь бы хлѣбъ ихъ былъ отправленъ немедленно, какъ товаръ срочный; этимъ самымъ торговцы нѣкоторымъ образомъ оцѣниваютъ угрожающую имъ порчу и свои потери отъ задержки грузовъ, а какъ, напримѣръ харьково-николаевская дорога перевезла въ 1878 году до 21 милліона пудовъ хлѣбныхъ грузовъ, то помноживши это число на 3 копѣйки составитъ 630 тысячъ рублей; эта цифра, за неимѣніемъ другихъ данныхъ, выражаетъ лишь наименьшій размѣръ возможныхъ убытковъ торговца отъ порчи и залежанія хлѣбныхъ грузовъ, а если къ ней прибавить означенную выше стоимость убыли хлѣба 455.132 руб., то составитъ сумма 1.085.132 руб., какъ итогъ потерь при перевозкѣ однихъ хлѣбныхъ грузовъ.

Виновники потерь.

Если не вся, то наибольшая часть вины въ этихъ потеряхъ упадетъ на желѣзнодорожныя Общества, которыя не принимаютъ надлежащихъ мѣръ къ устраненію зла и, заботясь лишь о собственныхъ интересахъ, относятся равнодушно къ чужому, ввѣренному имъ имуществу.

Есть еще одно вѣдомство, которое можно винить здѣсь въ бездѣйствіи и въ неисполненіи лежащихъ на немъ обязанностей. Какъ уже извѣстно, кража на станціяхъ производится въ обширномъ размѣрѣ, и тамъ же на станціяхъ по всей линіи размѣщено жандармско-полицейское управленіе, которое обязано принимать мѣры и къ пресѣченію воровства и къ розыску виновныхъ. На каждой станціи проживаютъ 2 — 3 и болѣе жандармовъ, которые лишь встрѣчаютъ и провожаютъ пассажирскіе поѣзда, приглашаются для составленія актовъ по заявленнымъ претензіямъ, но это занятіе, при малограмотности ихъ, оказывается мало пригоднымъ; настоящую же свою полицейскую обязанность они, повидимому, упускаютъ изъ вида: сами не являются на товарную станцію, не слѣдятъ за погрузчиками и сторожами, которые наичаще подозрѣваются въ воровствѣ и проживаютъ въ сосѣдствѣ ихъ; не обращаютъ вниманія на спеціалистовъ-воровъ, обычныхъ посѣтителей станцій; пассажирамъ же и товароотправителямъ, заявляющимъ о воровствѣ, жандармскіе чины оказываютъ мало содѣйствія; устраняя общую полицію отъ всякаго надзора за станціею, они передаютъ ей разслѣдованіе какого нибудь крупнаго воровства и преступленія въ томъ случаѣ, когда они страшатся отвѣтственности и когда уже слѣды преступленія исчезли; они не возбуждаютъ судебнаго разслѣдованія, хотя случаи воровства каждодневны и когда болѣе всего и наилегче они сами могли бы сдѣлать дознаніе по горячимъ слѣдамъ. Желѣзнодорожная же администрація отводитъ имъ хорошее помѣщеніе, не беспокоитъ ихъ, относится къ нимъ угодливо, чтобы не возстановить противъ себя.

Вознагражденіе за потери. Отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за потери.

Вознагражденіе за потери выдаетъ управленіе по обоюдному съ потерпѣвшимъ соглашенію, а если такого соглашенія не послѣдуетъ, то желѣзная дорога считаетъ себя въ правѣ заплатить не свыше 5 р. съ пуда, какой бы цѣнности товаръ ни былъ. Обыкновенно, при обнаружившейся потерѣ, составляется охотно или неохотно актъ по установленной формѣ, дающій право потерпѣвшему требовать вознагражденія. Если потери незначительны, то обыкновенно дѣло предоставляется суду Божію. Транспортныя конторы (Россійскаго Общества страхованія и транспортированія кладей и Общества „Надежда“) составляли въ Харьковѣ, Кременчугѣ и другихъ городахъ каждая до 50 актовъ въ годъ, но акты пишутъ не для востребованія вознагражденія отъ администраціи желѣзной дороги судебнымъ порядкомъ, а только какъ оправдательный документъ для Правленія своего Общества; уплачивая потерпѣвшимъ своимъ довѣрителямъ сполна по стоимости потеряннаго товара, сами конторы отъ Управленія желѣзной дороги не получаютъ ничего. Большая часть товароотправителей при потеряхъ незначительныхъ не претендуютъ, но если они составляли акты и заявляютъ Управленію о потеряхъ, то Управленіе и Правленіе дѣлаются судьей, отъ котораго зависитъ обвиненіе или самого себя, или отправителя. При этомъ, кромѣ заявленія, нужно, чтобы потерпѣвшій ходатайствовалъ лично въ Управленіи и особенно,

чтобы онъ имѣлъ терпѣніе ждать нѣсколько мѣсяцевъ и болѣе года, пока назначать ему вознагражденіе, не покрывающее его издержекъ на проѣзды, не считая потери времени. Въ такомъ смыслѣ отозвались почти единогласно многія земскія и городскія управы, транспортныя конторы и товарооправители, имѣющіе отношеніе къ дорогамъ харьковскаго раіона. Въ приложенной къ сему докладу запискѣ означены свѣдѣнія, доставленныя Управленіями дорогъ о числѣ предъявленныхъ имъ претензій и о размѣрѣ удовлетворенія. Не разбирая правильности показаній желѣзныхъ дорогъ и не выводя отсюда никакихъ заключеній, Подкоммисія находитъ страннымъ: а) почему желѣзнодорожныя общества установили сами, вопреки общему закону, порядокъ условія и сроки вознагражденія, сами назначаютъ размѣръ вознагражденія не свыше 5 руб. за пудъ, не обращая вниманія на стоимость потеряннаго и потомъ, выдавая это скудное, несообразное потерѣ вознагражденія, отбираютъ подписки въ полномъ удовлетвореніи, б) почему администрація удерживаетъ у себя уплаченный за потерянное фрахтъ и проч.

Въ этомъ отношеніи заслуживаютъ особеннаго вниманія слѣдующія правила конвенціи дорогъ 3 группы, которыми руководствуются и дороги харьковскаго раіона; по конвенціи этой (§ 69) опредѣлены сроки для подачи заявленій: о потерѣ товаровъ 14 дневный и о порчѣ ихъ — мѣсячный; срокъ же для отвѣта или удовлетворенія, хотя и назначенъ, но онъ никогда не соблюдается. Нѣкоторыя дороги, напримѣръ, харьково-николаевская, не назначая сроковъ, требуютъ, чтобы заяв-

леніе о промедленіи въ доставкѣ кладей, объ ихъ недостаткѣ или порчѣ, было сдѣлано получателемъ или отправителемъ на станціи, при приѣмѣ ихъ кладей, съ приложеніемъ документовъ и акта освидѣтельствованія (временныя правила харьково-николаевской дороги § 207); но, какъ утверждаютъ товароотправители, актъ составляется нескоро, выдается иногда по истеченіи нѣсколькихъ дней, когда уже товаръ увезенъ.

По той же конвенціи (§ 71 п 3) „если число мѣстъ груза вѣрно, а вѣсъ его менѣе, или когда, при меньшемъ вѣсѣ, число мѣстъ болѣе, тогда грузъ сдается тѣмъ числомъ мѣстъ, какое значится въ накладной, а за оказавшійся противъ накладной въ сдаваемыхъ мѣстахъ недостатокъ въ вѣсѣ отвѣтственности не полагается“ — значитъ желѣзная дорога въ этомъ случаѣ не только свободна отъ отвѣтственности, но въ ея пользу остается лишнее мѣсто: если на примѣръ, въ вагонѣ было погружено 50 мѣшковъ пшеницы, а на станціи полученія, до прихода товарохоина, отобраны будутъ 2 четверти пшеницы, остальное же зерно будетъ похитителями размѣщено въ 54 мѣшка, то въ пользу администраціи дороги останутся 4 мѣшка лишнихъ.

Конвенція еще установила (§ 71 п. 4) такое правило: „когда число мѣстъ вѣрно, или менѣе, а вѣсъ болѣе, то дороги не несутъ никакой отвѣтственности, и при выдачѣ клади взыскиваютъ съ получателя за провозъ излишняго, противъ документовъ, вѣса двойную плату, согласно § 18 настоящей конвенціи; если же въ подобномъ случаѣ получатель не изъявитъ согласія на приѣмъ клади, то примѣняются правила, указанныя въ

п. 2, т. е. дорога принимает грузъ къ себѣ, а хозяину платить не болѣе 5 рублей за пудъ.“ — Здѣсь могутъ быть такіе случаи: отправляется, напимѣрь, мытая испанская шерсть въ куляхъ на открытыхъ платформахъ, не прикрытая брезентами (какъ обыкновенно дѣлается); на дождѣ шерсть, промокая и принявши въ себя влагу, тяжелѣетъ; на станціи назначенія перевѣшивается и взыскивается за перегрузъ двойная плата; или въ другомъ случаѣ недобросовѣстный станционный сторожъ можетъ вынуть изъ куля часть шерсти, а остальную смочить нарочно водою, вмѣсто дождя, чтобы выходилъ вѣсъ; тоже самое можетъ случиться и съ пшеницею, отправленною на платформахъ. Во всѣхъ указанныхъ случаяхъ товарохозяина заставляютъ платить штрафъ совершенно напрасно. Къ этому же надо добавить, что станція отправленія, нагружая товаръ, сама взвѣшиваетъ его и сосчитываетъ число мѣстъ; все это она означаетъ въ квитанціи, съ выдачею которой начинается отвѣтственность за вѣсъ и число мѣстъ; но желѣзная дорога, какъ видно, отказывается отъ отвѣтственности и возлагаетъ ее на товароотправителя противозаконно.

Отвѣтственность за просроченную доставку грузовъ.

Относительно несрочной доставки отвѣтственность считается, если просрочка произошла: 1) отъ несчастныхъ случаевъ съ поѣздами, 2) отъ перерыва сообщенія, вслѣдствіе снѣжныхъ заносовъ, случайной порчи путей и сооруженій, отъ атмосферическихъ явленій, имѣвшихъ

вліяніе на движеніе по дорогѣ, и 3) отъ чрезмѣрнаго накопленія грузовъ (то есть, когда количество грузовъ на станціяхъ превышаетъ въ два раза возможную для дороги суточную отправку такихъ грузовъ).

При такихъ условіяхъ управленіе дороги всегда можетъ слагать съ себя отвѣтственность, ссылаясь на несчастные случаи, на атмосферическія вліянія, портящія пути и на загроможденіе станцій грузами.

Заявляющій претензію товарокозьяинъ, получивши подобные оправдательные доводы, не можетъ ихъ опровергнуть, такъ какъ ему неизвѣстны эти несчастные случаи, замедляющіе движеніе, когда они произошли и отъ какой причины. Онъ не можетъ доказать, что движеніе замедлилось отъ небрежности агентовъ дороги, что вагонъ съ его товаромъ былъ отцѣпленъ въ пути, вслѣдствіе горѣнія осей, котораго нельзя назвать несчастіемъ и проч. Снѣжные заносы и какія-то атмосферическія явленія ему также неизвѣстны, и онъ не можетъ знать—какая была погода, повліявшая на передвиженіе его грузовъ въ пути. Трудно понять какимъ образомъ загроможденіе станціи могло бы быть причиною несрочной доставки. Накопленіе грузовъ по линіи желѣзной дороги можетъ дать поводъ къ пріостановкѣ пріема товаровъ, или быть причиною того, что принятый товаръ будетъ лежать долгое время безъ отправки: за это дорогу не винятъ; но срокъ доставки и отвѣтственность за несвоевременную доставку начинается лишь съ момента погрузки товаровъ и отправленія его, но какъ скоро нагруженный вагонъ отправляется въ путь, его не могутъ задерживать промежуточные станціи, будутъ

ли онѣ загромождены или пусты, до самаго мѣста назначенія.

Конвенція странно опредѣляетъ размѣръ накопленія грузовъ, оправдывающій просрочку, а именно *когда количество грузовъ на станціяхъ превышаетъ въ два раза возможную для дороги суточную отправку ихъ*; при такой оговоркѣ многія дороги, по крайней мѣрѣ $\frac{1}{2}$ года, имѣли бы привиллегію безответственности за просрочку; такъ на примѣръ на харьково-николаевской и либаво-роменской дорогахъ бываетъ на станціяхъ почти въ теченіи $\frac{1}{2}$ года накопившихся грузовъ отъ 2000 до 6000 вагоновъ, которыхъ нельзя вывезти и въ двѣ недѣли.

Возвратъ переборовъ.

Относительно возврата переборовъ установлены слѣдующія правила:

§ 91 п. 1, срокъ для подачи просьбы о возвратѣ перебора назначается двухъ-мѣсячный со дня выдачи товара.

п. 4, при просьбахъ товарополучатели обязаны представить документы, выданные имъ станціею выдачи съ обозначеніемъ:

а) въ пользу какой именно дороги и въ какой суммѣ сдѣланъ переборъ;

б) на какомъ основаніи они считаютъ полученную съ нихъ плату неправильною.

Заявленія, неудовлетворяющія этимъ требованіямъ, къ разсмотрѣнію не принимаются.

п. 5, если квитанція была именная, то просьба принимается лишь отъ товарополучателя, прописаннаго въ дорожныхъ документахъ или отъ лица, снабженнаго отъ него законною довѣренностію.

п. 7, срокъ удовлетворенія просьбы полагается, считая со дня ея принятія, двухъ - мѣсячный.

п. 9, дорога назначенія (при прямомъ сообщеніи) обязана въ — трехъ недѣльный срокъ, считая таковой со времени полученія ею просьбы, разослать на дороги слѣдованія груза запросы, вмѣстѣ со справками о взысканныхъ суммахъ по установленной формѣ.

На приведенные пункты можно сдѣлать слѣдующія замѣчанія; товароозяинъ, являясь въ контору, долженъ уплатить все, что отъ него требуютъ за перевозку и что означено въ его квитанціи или въ расчетномъ листѣ, выданномъ на станціи отправленія; но отъ него требуется болѣе, если, по повѣркѣ дорожныхъ документовъ, кассиръ усмотритъ недочетъ, если же окажется излишне начтенная сумма, то кассиръ долженъ только сдѣлать отмѣтки красными чернилами на документахъ, отправляемыхъ въ главный контроль, но ни въ какомъ случаѣ онъ не имѣетъ права уменьшать платы, предоставивъ получателю право рекламировать извѣстнымъ порядкомъ (правила счетоводства и отчетности станцій харьково-николаевской дороги § 66 и слѣд.). Уплативши все, онъ еще долженъ росписаться въ полученіи товара и тогда только получаетъ ярлыкъ на выпускъ его (правила счетов. и отчетн. либаво-роменской дороги § 265 и слѣд.). Отъ него требуется такая уплата и росписка, хотя бы завѣдомо не доставало товарныхъ мѣстъ

или товаръ испорченъ (магазинеръ еще до прихода товарохозяина, принимая грузы, осматриваетъ и повѣряетъ ихъ). Товарополучатель не можетъ провѣрить правильности взыскиваемаго съ него платежа, особенно когда товаръ ему доставленъ былъ прямымъ сообщеніемъ, такъ какъ у него нѣтъ тарифовъ всѣхъ тѣхъ дорогъ, по которымъ проходилъ его грузъ, да и самъ начальникъ или кассиръ станціи назначенія не можетъ въ точности опредѣлить провозной платы при прямомъ сообщеніи, что доказывается многочисленными кассирскими ошибками въ опредѣленіи платы; что же касается товароотправителя, то онъ догадается о переборѣ лишь тогда, когда получитъ нѣсколько одинакихъ грузовъ, отправленныхъ разновременно съ одной и той же станціи по тому же пути и когда размѣръ платы окажется въ накладныхъ неодинаковъ, но тогда пройдетъ двухъ-мѣсячный срокъ, и онъ лишается права требовать перебранное.

Кромѣ того по § 91 п. 4-му лит. А получатель долженъ указать въ своемъ заявленіи—въ пользу какой именно дороги и въ какой суммѣ сдѣланъ переборъ. Ни товарохозяинъ, ни начальникъ станціи не могутъ сказать—какая именно дорога сдѣлала неправильный начеть, даже само управленіе дороги, неизвѣстно по какой причинѣ, считаетъ нужнымъ, не удовлетворяя просителя, дѣлать запросы другимъ дорогамъ. Въ то время, какъ въ главномъ контролѣ сборовъ, состоящемъ при Правленіи, всѣ платежные документы повѣряются немедленно и дѣлается раскладка провозной платы между транзитными дорогами и тамъ-же обнаруживается переборъ, Правленіе объ этомъ умалчиваетъ и требуетъ,

чтобы товарополучатель угадалъ: сколько взято съ него лишней платы и какая именно дорога, при прямомъ сообщеніи, виновна въ переборъ. Безъ этихъ указаній просьба не принимается.

Слѣдуетъ еще добавить, что администрація дороги, назначая двухъ-мѣсячный срокъ (п. 7-й) на подачу просьбъ, сама не разрѣшаетъ ихъ нерѣдко въ теченіи цѣлаго года.

Разсматривая статью о вознагражденіи нельзя не удивляться той неравноправности, которая установилась между обществами желѣзныхъ дорогъ и хозяевами товаровъ. Всякія претензіи и всякія взысканія, налагаемыя желѣзнодорожнымъ обществомъ, какія-бы то ни было, правильныя или неправильныя, обеспечены вѣрно. Ихъ администрація не выдаетъ грузовъ хозяину до тѣхъ поръ, пока онъ не уплатитъ всего по расчету, составленному начальникомъ станціи, безъ всякой ихъ проверки; онъ даже до уплаты не допускается къ осмотру ни наружнаго ни внутренняго состоянія товара (отвѣты управленія харьково-николаевской дороги стр. 267); въ случаѣ неуплаты товаръ задерживается, и хозяинъ обязанъ платить по-суточный штрафъ въ видѣ полежалаго. Товаро-хозяину остается или уплатить сейчасъ, чтобы избѣжать еще большихъ потерь, или отказаться отъ своей собственности. Совершенно другія правила установлены, если претензіи при взысканіи обращаются къ управленію желѣзной дороги: нужно составлять акты, заявлять претензію на станціи и особо Управленію, не пропустить означеннаго для заявленій претензій срока, ходатайствовать въ Управленіи и Правленіи

и ожидать рѣшенія безсрочно, хотя въ конвенціи (§ 89) сказано, что общество *обязано* въ теченіи двухъ мѣсяцевъ удовлетворить потерпѣвшаго, но правила этого не соблюдаютъ желѣзныя дороги и штрафа за это никакого не полагается. Не назначенъ срокъ извѣщенію о полученіи наложенныхъ платежей и срокъ для выдачи ихъ товаро-отправителю (отвѣты управленій жел. дорогъ гл. XIV вопр. 64), такъ что управленіе можетъ задержать у себя полученные деньги годъ и болѣе, пользоваться процентами безъ всякаго штрафа за передержку. Такое правило заставляетъ вѣрить жалобамъ многихъ купцовъ, которые утверждаютъ, что наложенные платежи не получаютъ ими въ теченіи нѣсколькихъ лѣтъ.

При выдачѣ товаровъ начальникъ станціи обязанъ провѣрить расчетъ и если усмотритъ недоборъ, то подъ страхомъ вычета изъ жалованья, обязанъ взыскать недочетъ не медля до выдачи груза; если же въ расчетѣ окажется переборъ, то начальникъ станціи, даже при очевидности перебора, отказывается въ удовлетвореніи, но получателю предоставляется право, при соблюденіи разныхъ формальностей, установленныхъ Обществомъ, просить о возвратѣ перебранныхъ денегъ. Ограждая свои интересы желѣзная дорога, въ случаѣ нарушенія ихъ со стороны товарохозяевъ, опредѣляетъ строгую отвѣтственность товароотправителей и получателей: за перегрузъ, за неявку къ отправленію и къ приему товаровъ, за всякую вину ихъ, налагаетъ тяжелые штрафы.

Въ правилахъ желѣзныхъ дорогъ нѣтъ даже указа-

ній объ отвѣтственности Общества за дѣйствія его агентовъ по отношенію къ перевозкѣ товаровъ (отвѣты управленія харьково-николаевской дороги гл. XIV вопр. 77). Отвѣтственность агентовъ зависитъ отъ усмотрѣнія Управленія и Правленія дороги. Они, въ случаѣ незаконныхъ дѣйствій по отношенію къ интересамъ товарохозяевъ, если не нарушены интересы Общества, не подвергаются взысканіямъ; даже и въ томъ случаѣ, когда преступнымъ образомъ нанесенъ вредъ самому желѣзнодорожному Обществу, виновнаго агента не передаютъ суду, но лишь удаляютъ.

При видѣ тѣхъ стѣсненій и произвольныхъ дѣйствій, которыя испытываютъ товаротправители и получатели, можно сказать, что они на желѣзной дорогѣ безправны, и слова графа Бобринскаго, что желѣзнодорожныя Общества имѣютъ права, но обязанностей у нихъ нѣтъ, — вполне справедливы.

Что нужно для справедливаго удовлетворенія претензій товаротправителей и для устраненія потерь.

Исчисленныя потери имѣютъ важное значеніе не только по своимъ итогамъ, но еще болѣе по своимъ послѣдствіямъ и по вліянію на промышленность вообще. Указавши причины ихъ, Подкоммисія считаетъ своею обязанностію предложить и мѣры, какія по ея мнѣнію могли бы удержать зло и установить съ этой стороны правильныя отношенія между желѣзнодорожными обществами и лицами промышленныхъ сословій. Эти

мѣры, главнымъ образомъ, относятся къ тому, чтобы пресѣчь воровство, защитить товары отъ порчи, установить на законныхъ и справедливыхъ основаніяхъ отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ, устроить порядокъ для защиты интересовъ товароотправителей. Сюда относятся слѣдующія мѣры:

1) Станціонные дворы должны быть окопаны рвами и окружены заборомъ, имѣть въѣздныя и выѣздныя ворота, запираемая замкомъ, у воротъ на большихъ станціяхъ построить сторожевыя будки для привратниковъ.

2) Освѣщать станціонные дворы во время темныхъ ночей.

3) Вмѣсто платформъ крытыхъ и открытыхъ построить магазины; — основанія и расчетъ для устройства магазиновъ изложены въ особомъ докладѣ.

4) Каждая станція должна имѣть необходимыя приспособленія для удобнѣйшей нагрузки и выгрузки товаровъ, не прибѣгая къ крючьямъ, а для облегченія и ускоренія грузчиковъ указать въ инструкціи грузчикамъ приемы, какими должна исполняться ихъ работа.

5) Строго и постоянно наблюдать за вѣрностью вѣсовъ.

6) Усилить дѣятельность жандармско-полицейскаго управленія, которое, не смотря на широкія права, ему предоставленныя, мало отвѣчаетъ своему назначенію.

7) Предоставить товарохозяевамъ или замѣняющимъ ихъ мѣста право присутствовать, когда пожелаютъ, при нагрузкѣ, взвѣшиваніи и выгрузкѣ ихъ товара.

8) Предоставить имъ также право осмотра своихъ грузовъ, привезенныхъ на станцію назначенія, прежде расчета съ кассиромъ и чтобы, въ случаѣ потери, порчи, завоза, обмѣна, они могли бы отказаться отъ груза и отъ платежей, означенныхъ въ квитанціи или въ расчетномъ листѣ.

9) Никакія подписки обезпеченія отъ товарохозяевъ не должны быть отбираемы.

10) При ввозѣ и принятіи товара на станціи отправления въ тотъ же день начальникъ станціи долженъ выдавать товарохозяину документы о принятомъ товарѣ съ означеніемъ его вѣса и числа мѣстъ.

11) Для облегченія расчета желѣзной дороги съ товарохозяевами и съ другими дорогами необходимо пересмотрѣть тарифъ и сдѣлать его болѣе однообразнымъ для всѣхъ дорогъ.

12) Правленія желѣзныхъ дорогъ часто измѣняютъ безъ всякой надобности тарифъ, издають спеціальныя тарифы, по своему усмотрѣнію; — нужно, чтобы подобныя тарифы представлялись на разсмотрѣніе подлежащаго правительственнаго вѣдомства, съ подробнымъ объясненіемъ мотивовъ, которыми вызывается необходимость измѣненія провозной платы.

13) Определить закономъ права, обязанности и отвѣтственность лицъ, пользующихся услугами желѣзной дороги.

14) Подобнымъ же образомъ определить права, обязанности и отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ.

15) Въ статьѣ объ отвѣтственности, между прочимъ постановить:

а) Общество желѣзнодорожное отвѣчаетъ за потерю и порчу товаровъ со дня поступленія товаровъ на платформы и выдачи товароозяину документа на принятіе его товара.

б) При оцѣнкѣ, порчѣ и потерѣ товаровъ должны быть приглашаемы эксперты.

в) Определить точно и справедливо случаи отвѣтственности и мѣру вознагражденія за просрочку въ доставкѣ, за потерю и порчу товаровъ.

г) Измѣнить согласно замѣчаніямъ, сдѣланнымъ въ докладѣ, правила о недоборахъ и переборахъ, установленныя конвенціею дорогъ III группы.

16) Въ видахъ ускоренія разбора претензій желательно, чтобы Правленія дорогъ имѣли свое пребываніе на линіи дороги.

17) Въ виду затрудненій, постоянно встрѣчающихся въ сношеніяхъ дорогъ между собою по поводу претензій, предъявляемыхъ товароотправителями, а равно при опредѣленіи виновности той или другой дороги, участвовавшей въ перевозкѣ по прямому сообщенію и для разбора ихъ взаимныхъ расчетовъ, слѣдовало бы точнѣе опредѣлить отношенія дорогъ къ сѣздамъ ихъ представителей — насколько обязательны постановленія сѣздовъ для каждой изъ договаривающихся дорогъ и чѣмъ обеспечено выполненіе условій конвенціи.

18) Установить мѣстный надзоръ за дѣйствіями желѣзныхъ дорогъ въ защиту интересовъ товароотправителей.

Предсѣдатель Подкомисіи *Е. Гордѣнко.*

Члены { *В. Кочетовъ.*
инженеръ *Шишковъ.*

Членъ-Управляющій дѣлами Подкомисіи *Г. Цъхановецкій.*

В Ъ Д О
о претензіяхъ, предъявленныхъ къ Управ
въ 1878

(Извлеченіе изъ подробныхъ вѣдомостей,

	За переборы.		
	Число претензий.	На сумму.	
		Руб.	К.
Предъявлено	173	12,927	17
Изъ нихъ: не принято на сумму	—	171	10
Не исполнено	—	1,633	41
Итого . .	—	1,804	51
Принято къ удовлетворенію	—	11,122	66
Въ счетъ претензий, признанныхъ правильными, уплачено курско-киевскою желѣзною дорогою за свой счетъ	—	7,710	66
За счетъ другихъ дорогъ	—	3,857	43
Итого . .	—	11,568	09

Примѣчаніе. Въ вѣдомостяхъ курско-киевской дороги по мно а въ отдѣлѣ «за просрочку» совсѣмъ нѣтъ этихъ указаній, по этому удовлетворяетъ предъявляемыя къ ней претензіи.

М О С Т Ъ
ленію курско-киевской желѣзной дороги
году.

имѣющихся при дѣлахъ Подкомисіи).

За недостатку и порчу грузовъ.			За просрочку.			Итого по 3 категоріямъ.		
Число претензий.	На сумму.		Число претензий.	На сумму.		Число претензий.	На сумму.	
	Руб.	К.		Руб.	К.		Руб.	К.
179	16,045	60	92	—	—	444	28,972	77
—	2,366	40	—	—	—	—	2,537	50
—	—	—	—	—	—	—	1,633	41
—	2,366	40	—	—	—	—	4,170	41
—	13,679	20	—	—	—	—	24,801	86
—	8,679	58	—	702	53	—	17,092	77
—	641	15	—	—	—	—	4,498	58
—	9,320	73	—	702	53	—	21,591	35

гимъ претензіямъ не означена заявленная потерпѣвшими сумма иска, и нельзя сдѣлать правильнаго заключенія, въ какомъ размѣрѣ дорога

ВѢДОМОСТЬ

о претензіяхъ, предъявленныхъ къ Управленію либаво-роменской желѣзной дороги.

(Извлеченіе изъ дѣлъ Подкоммисіи).

	Въ 1877 г.			Въ 1878 г.			Въ первой половинѣ 1879 г.		
	Число оконченыхъ дѣлъ.	Выдано удовлетворенія.		Число оконченыхъ дѣлъ.	Выдано удовлетворенія.		Число оконченыхъ дѣлъ.	Выдано удовлетворенія.	
Было въ производствѣ дѣлъ.									
Не окончено:									
въ 1877—1021.									
› 1878—1904. 121.									
› 1879—1224. 210.									
По оконченнымъ дѣламъ:									
Уплачено:									
		Руб.	К.		Руб.	К.		Руб.	К.
За переборы . . .	650	13,630	24	1,034	27,224	5	637	16,259	90
За недостачу и порчу . . .	313	4,213	13	571	10,646	24	282	2,588	42
За просрочку въ доставкѣ . . .	58	1,034	94	178	1,485	34	95	1,355	19
Итого. . .	1,021	18,878	31	1,783	39,355	63	1,014	20,203	51

ВѢДОМОСТЬ

о претензіяхъ, предъявленныхъ къ Управленію харьково-николаевской желѣзной дороги.

(Извлеченіе изъ отвѣтовъ Управленія XVI гл. § 7).

	Выдано вознагражденія.				ИТОГО.	
	За счетъ общества харьково-николаевской дороги.		За счетъ отвѣтственной артели.			
	Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.
Съ 1-го Января по 31 Декабря 1877 г. .	997	22	10,740	39	11,737	61
1878 г. .	4,688	60	37,214	39	41,902	99
1 Мая 1879 г. .	112	—	69,823	90	69,935	90

По свѣдѣніямъ, собраннымъ Подкомисіею неофициально, извѣстно, что съ 1 января по 20 декабря 1879 года было предъявлено къ Управленію дороги 3,700 претензій за просрочку, недостачу и порчу грузовъ. Дѣла же по претензіямъ за переборы ведутся особо въ Правленіи Общества дороги.

По свѣдѣніямъ, полученнымъ отъ управляющаго харьково-николаевскою дорогою (отношеніе отъ 18 марта 1880 г. за № 3,062), было предъявлено въ 1878 году всѣхъ претензій 1,783.

Въ томъ числѣ:

а) о недостаткѣ груза	1,102
б) „ порчѣ его	33
в) „ просрочкѣ въ доставкѣ.	48
г) „ возвратѣ переборовъ.	600

Изъ того числа:

1) выплачено вознагражденій:

а) по 719 претензіямъ за недостачу	58,352 руб.
б) „ 33 „ „ порчу.	7,655 „
в) „ 28 „ „ просрочку	2,711 „
г) „ 448 „ „ переборъ	14,002 „
Всего	<u>82,720 руб.</u>

2) отказано по разнымъ причинамъ:

а) по 238 претензіямъ за недостачу	2,355 руб.
б) „ 20 „ „ просрочку	1,184 „
в) „ 152 „ „ переборъ.	995 руб.

3) осталось неоконченныхъ 145 дѣлъ.

за недостачу на сумму	1,057 руб.
---------------------------------	------------

Примѣчаніе: копѣйки не приняты къ расчету.

Очевидно, что эти послѣднія свѣдѣнія не согласны съ вышеприведенными.

Печатано по распоряженію Высочайше учрежденной Коммисіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.