

А. 1196.  
6.

ежденная Коммисія для изслѣдованія  
жельзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

~~8582~~

# ДОКЛАДЪ

## ОБЪ ОТВѢТСТВЕННОСТИ

ОБЩЕСТВЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ

ЗА СРОЧНУЮ ДОСТАВКУ И ЦѢЛОСТЬ ПЕРЕВОЗИМЫХЪ  
ИМИ ГРУЗОВЪ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія штаба войскъ гвардіи и Петербургскаго военнаго округа.

1881.



Д 1196

Высочайше учрежденная Коммисія для изслѣдованія  
желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

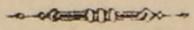
---

# ДОКЛАДЪ

## ОБЪ ОТВѢТСТВЕННОСТИ

ОБЩЕСТВЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ

ЗА СРОЧНУЮ ДОСТАВКУ И ЦѢЛОСТЬ ПЕРЕВОЗИМЫХЪ  
ИМИ ГРУЗОВЪ.



С. - ПЕТЕРБУРГЪ.

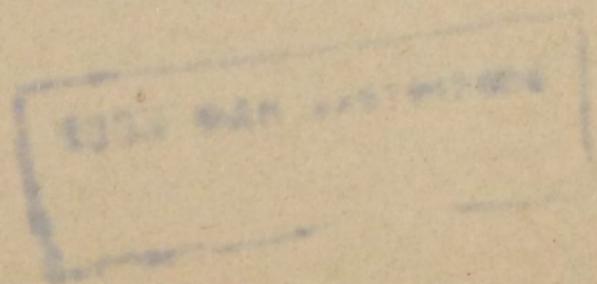
Типографія штаба войскъ гвардіи и Петербургскаго военнаго округа.



24

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

69582



# ОГЛАВЛЕНИЕ.

---

	Стр.
I. Срокъ доставки грузовъ . . . . .	2
1) Районъ С.-Петербургской Подкоммисіи . . . . .	—
2) — Московской — . . . . .	16
3) — Харьковской — . . . . .	21
4) — Варшавской — . . . . .	22
5) — Рижской — . . . . .	24
6) — Кіевской — . . . . .	25
7) — Юго-Восточной — . . . . .	28
II. Отвѣтственность за порчу, подмѣнъ и утрату грузовъ.	33
1) Районъ С.-Петербургской Подкоммисіи . . . . .	53
2) — Московской — . . . . .	79
3) — Харьковской — . . . . .	84
4) — Рижской — . . . . .	90
5) — Кіевской — . . . . .	95
6) — Юго-Восточной — . . . . .	100

---



## Объ отвѣтственности Обществъ желѣзныхъ дорогъ за срочную доставку и цѣлостъ перевозимыхъ ими грузовъ.

Успѣшная и безопасная перевозка грузовъ есть важнѣйшій факторъ развитія торговли и промышленности и благосостоянія желѣзныхъ дорогъ, получающихъ съ товарнаго движенія большую часть своихъ доходовъ.

Въ виду этого товарное движеніе должно удовлетворять прежде всего слѣдующимъ двумъ главнѣйшимъ условіямъ: отвѣтственной срочной доставкѣ и безопасности интересовъ грузоотправителей въ отношеніи порчи, подмѣна и утраты грузовъ.

Ясное опредѣленіе въ подлежащихъ законоположеніяхъ этихъ важнѣйшихъ условій и матеріальной отвѣтственности за нарушеніе ихъ Обществами желѣзныхъ дорогъ, должно составлять существенную часть будущей желѣзнодорожной реформы, потому что никакія административныя мѣры, направленные, напр., къ увеличенію подвижнаго состава, устройству помѣщеній для грузовъ, усовершенствованію на-грузки и выгрузки товаровъ и т. п., не могутъ способство-вать улучшенію товарнаго движенія въ такой степени, какъ

ясныя законоположенія, гарантирующія *по суду* интересы грузоотправителей.

Съ этой точки зрѣнія въ настоящемъ докладѣ, составляющемъ часть изслѣдованія существующихъ условій товарнаго движенія, сгруппированы собранныя подкоммисіями на мѣстѣ, матеріалы, касающіеся срока доставки и отвѣтственности за утрату, псдмѣнъ и порчу грузовъ.

Въ примѣненіи къ этимъ предметамъ изслѣдованія, докладъ раздѣленъ на 2 отдѣла, изъ коихъ въ каждомъ помѣщены слѣдующія свѣдѣнія: *а)* о существующихъ на дорогахъ условіяхъ по данному предмету, *б)* о заявленіяхъ грузоотправителей, касающихся неудовлетворительности тѣхъ условій и *в)* о рекомендуемыхъ подкоммисіями мѣрахъ къ устраненію обнаруженныхъ недостатковъ товарнаго движенія.

Всѣ вошедшіе въ каждый отдѣлъ матеріалы распределены по раіонамъ подкоммисій.

## **І. Срокъ доставки грузовъ.**

### **І. Районъ С.-Петербургской подкоммисіи.**

Условія перевозки грузовъ на 11-ти желѣзныхъ дорогахъ, входящихъ въ районъ Петербургской подкоммисіи отличаются крайнимъ разнообразіемъ и противорѣчіями, борьба съ которыми начинается для грузоотправителя съ момента ввоза клады на станцію и не оканчивается даже съ выдачею груза, въ тѣхъ частыхъ случаяхъ, когда предстоитъ требованіе отъ дорогъ переборовъ или вознагражденія за убытки отъ просрочки въ доставкѣ грузовъ.

Изъ числа принятыхъ на означенныхъ дорогахъ условій, Министромъ Путей Сообщенія утверждены только условія

дорогъ Главнаго Общества, причеиъ объ утвержденіи дополненій въ этихъ условіяхъ по С.-Петербурго-Варшавской и Московско-Нижегородской дорогамъ свѣдѣній не имѣется.

Правила, принятыя на послѣднихъ двухъ дорогахъ, вошли, почти безъ измѣненія, въ условія перевозки Балтійской, Новгородской, Рыбинско-Бологовской и Новоторжской желѣзныхъ дорогъ, но не утверждены Министромъ Путей Сообщенія.

Боровичская и Уральская горнозаводская дороги руководствуются, также безъ утвержденія Министра Путей Сообщенія, временными правилами о перевозкѣ по Харьковско-Николаевской дорогѣ, за исключеніемъ постановленій, ограждающихъ интересы грузохозяевъ.

По Царскосельской желѣзной дорогѣ, согласно уставу оной, утвержденіе правилъ перевозки принадлежитъ правленію Общества этой дороги.

Что же касается Сестрорѣцкой, то относительно принятыхъ на этой дорогѣ правилъ не имѣется никакихъ свѣдѣній. Изъ небольшой замѣтки можно заключить только о томъ, что на Сестрорѣцкой дорогѣ не организованы ни пріемъ грузовъ, ни выдача пассажирскихъ билетовъ. Грузы идутъ чрезвычайно медленно. Такъ, напр., изъ С.-Петербурга они приходятъ въ Сестрорѣцкѣ, при 36-ти верстномъ разстояніи, на 4 и 7-й день. Въ Бѣлоостровѣ, до котораго въ Петербургѣ принимаются грузы, нѣтъ ничего отъ Сестрорѣцкой дороги, т. е. ни кассы, ни канцеляріи. Вслѣдствіе этого грузы идутъ до Сестрорѣцка даже безъ квитанцій.

Въ числѣ неудобствъ, вызываемыхъ разнообразіемъ и вообще недостатками условій перевозки, видное мѣсто занимаетъ продолжительность установленныхъ правилами перевозки сроковъ доставки грузовъ. \*

При обзрѣніи собранныхъ С.-Петербургскою подкоммисією матеріаловъ, а равно и приложенныхъ къ нимъ извлеченій изъ дѣлъ С.-Петербургскаго Биржеваго Комитета, прежде всего обращаютъ вниманіе заявленія и заботы грузоотправителей и вообще лицъ, близко стоящихъ къ товарному движенію, не относительно полной отвѣтственности дорогъ за просрочку въ доставкѣ грузовъ, а преимущественно объ увеличеніи провозной способности дорогъ и порядка нагрузки, выгрузки, храненія и доставки товаровъ по назначенію, т. е. всего того, что, при надлежащей эксплуатаціи дорогъ и должномъ обезпеченіи интересовъ грузохозяевъ, должно лежать на желѣзнодорожной администраціи.

Аналогичное явленіе замѣчается, какъ ниже указано, и въ отношеніи отвѣтственности за порчу, недостачу и пропажу грузовъ, по поводу которыхъ грузохозяева, наученные горькимъ опытомъ, заботятся не объ установленіи полной матеріальной отвѣтственности дорогъ за безопасность грузовъ, а объ улучшеніи подвижнаго состава, способовъ погрузки и выгрузки, и мѣсть храненія грузовъ. Всѣ эти заботы, вмѣстѣ съ заявленіями относительно наиболѣе справедливаго соблюденія очередей въ нагрузкѣ товаровъ, при сопоставленіи съ констатированнымъ въ изслѣдованіи почти безразличнымъ отношеніемъ ко всему этому желѣзнодорожной администраціи, поражаютъ своею ненормальностію съ точки зрѣнія дѣйствующихъ гражданскихъ законовъ, сила коихъ, судя по рѣшеніямъ судебныхъ мѣстъ и кассационнаго сената, («Труды» т. I, ч. II и III) парализована въ значительной степени правилами перевозки, примѣняемыми на желѣзныхъ дорогахъ, даже безъ требуемаго желѣзнодорожными уставами утвержденія Министра Путей Сообщенія.

Примѣненіе этихъ правилъ, противорѣчащихъ основнымъ законамъ и отмѣняющихъ силу общихъ гражданскихъ узаконеній, опредѣляющихъ отвѣтственность за нарушение условій и причиненіе убытковъ, вызвало множество исковыхъ дѣлъ, которыя, при разнообразіи взглядовъ судебныхъ установленій и кассационнаго Сената, явились причиной указанныхъ заботъ грузоотправителей не о легальномъ обезпеченіи своихъ интересовъ, а о возможномъ улучшеніи самой эксплоатаціи дорогъ.

По означеннымъ условіямъ перевозки грузовъ, срокъ доставки считается на однихъ дорогахъ (Новоторжская и Шуйско-Ивановская) со дня выдачи квитанцій, а на другихъ (Главнаго Общества) со дня слѣдующаго за сей выдачей. Между тѣмъ, при скопленіи грузовъ, они, по ввозкѣ на дворъ станціи, лежатъ тамъ, даже безъ всякой гарантіи за цѣлость, до наступленія очереди приѣма, и, слѣдовательно, весь промежутокъ времени—(не рѣдко довольно значительный) отъ ввоза груза до приѣма—въ расчетъ не принимается.

Въ правилахъ установлено два срока перевозки: а) большой—и б) малой скорости.

Срокъ доставки товаровъ большой скорости на дорогахъ С.-Петербургскаго района опредѣляется 250 верстами въ сутки, причемъ *излишекъ сверхъ 250 считается за 250 верстъ*. Въ прямомъ сообщеніи исчисленіе этого срока производится по каждой дорогѣ отдѣльно, причемъ полагается на передачу съ дороги на дорогу по 24 часа. Исключеніе изъ этого правила составляютъ Уральская и Боровичская дороги, изъ коихъ на первой срокъ доставки исчисляется по 200 верстѣ и, кромѣ того, на разныя случайности и для выгрузки прибавляется также 24 часа.

При перевозкѣ грузовъ *малой скорости* на С.-Петербургско-Варшавской, Московско-Нижегородской, Балтійской, Рыбинско-Бологовской и Новоторжской дорогахъ отвѣтственный срокъ исчисляется по расчесу въ 125 верстъ въ сутки, причемъ излишекъ въ 25 верстъ включительно не считается, за исключеніемъ Новоторжской, на которой разстояніе менѣе 125 верстъ считается за 125 и прибавляется еще 36 часовъ на выгрузку и передачу по дорогамъ.

Николаевская дорога имѣетъ для малой скорости нѣсколько сроковъ, сообразно разстоянію перевозки, а именно: до 200 верстъ—24 часа, до 400—48 час. и до 604—72 часа. Кромѣ того допускается, по особымъ всякій разъ условіямъ, перевозка грузовъ на срокъ, опредѣленный самими грузоотправителями.

На перевозку товара малой скорости полагается: на Уральской — 100 и на Боровичской — 125 верстъ. Къ этому прибавляется на случайности и выгрузку по 48 часовъ.

Чтоже касается Шуйско-Ивановской и Новгородской дорогъ, то относительно первой свѣдѣній нѣтъ, а на послѣдней перевозка по всему протяженію дороги совершается въ 24 часа.

По прямому сообщенію на перевозку товаровъ малой скорости въ 1 группѣ дорогъ полагается 120, а во 2-й и 3-й по 120 верстъ въ сутки, причемъ разстояніе пробѣга, менѣе означеннаго, считается за 120 и 125 верстъ.

Сроки эти исчисляются со дня, слѣдующаго за днемъ окончательной приѣмки груза. Изъ этихъ сроковъ исключаются дни задержки отъ полицейскаго, акцизнаго и таможеннаго досмотровъ. Кромѣ того прибавляется на передачу и

выгрузку: въ 1-й группѣ 24 часа на передачу и 48 часовъ—на выгрузку, во 2-й—48 часовъ и въ 3-й: на передачу и пріемъ товара съ одной дороги на другую полагаются однѣ сутки; на отправку со станціи отправленія, со времени выдачи квитанціи—48 часовъ.

При накопленіи грузовъ на дорогахъ третьей группы, товары принимаются къ отправленію не иначе, какъ съ подпискою отправителя въ томъ, что онъ освобождаетъ управление дороги отъ отвѣтственности за просрочку въ доставкѣ.

Сокращеніе груза указанныхъ сроковъ перевозки признано возможнымъ только со стороны управленій Николаевской, Балтійской и Московско-Нижегородской дорогъ, изъ коихъ управленіе послѣдней полагало взимать за всякое сокращеніе особую плату. Противъ же уменьшенія срока доставки высказались управленія Шуйско-Ивановской, Новгородской и Уральской дорогъ, причемъ управленіе послѣдней мотивировало свое мнѣніе незначительнымъ подвижнымъ составомъ.

За нарушеніе сроковъ доставки грузовъ дороги отвѣчаютъ, но не по дѣйствующимъ въ Имперіи законамъ гражданскимъ (т. X, ч I, ст. 693 и 1737—1738) и торговому уложенію губерній Царства Польскаго (ст. 104), а по утвержденнымъ и неутвержденнымъ Министромъ Путей Сообщенія правиламъ перевозки. Исключеніемъ изъ этого служитъ Шуйско-Ивановская дорога, которая совершенно не отвѣчаетъ за нарушеніе сроковъ перевозки.

Общества отвѣчаютъ только за тѣ промедленія, которыя произошли отъ дурнаго распоряженія ихъ агентовъ. Не отвѣчаютъ-же за просрочки: отъ чрезвычайнаго накопленія грузовъ, случайнаго поврежденія пути, занесенія его снѣ-

гомъ и несчастныхъ случаевъ, т. е., другими словами, de facto, не отвѣчаютъ ни за какую просрочку, если принять во вниманіе, что бѣльшая часть несчастій и поврежденій путей, не исключая несвоевременной расчистки ихъ отъ снѣга, обусловлены виною самихъ управленій дорогъ и ихъ нераспорядительностію.

Въ случаяхъ нарушенія сроковъ доставки грузовъ выдается обратно до 10% съ провозной платы за каждые сутки, но съ тѣмъ, однако, что выдаваемое вознагражденіе не можетъ превышать полной суммы провозной платы. При этомъ не требуется доказательствъ дѣйствительности убытковъ, происшедшихъ отъ несвоевременной доставки.

О всякомъ нарушеніи срока доставки получатель долженъ сдѣлать заявленіе при самой сдачѣ ему груза. Въ это же время, вслѣдствіе такого заявленія, составляется актъ за подписью агентовъ дороги, получателя и посторонняго свидѣтеля. Если получатель не согласится съ изложеніемъ акта, то обязанъ сдѣлать на немъ надпись объ этомъ, такъ какъ послѣ никакія претензіи не принимаются.

Въ подтвержденіе того, что означенные сроки слишкомъ продолжительны и еще увеличиваются дорогами безнаказанно, — приведены слѣдующіе факты относительно Балтійской, Новгородской, Рыбинско-Бологовской и Николаевской желѣзныхъ дорогъ:

1) Доставка грузовъ въ Дерптъ и Ригу и изъ Риги и Дерпта по Балтійской дорогѣ производится крайне медленно, вслѣдствіе чего грузоотправители терпятъ постоянные убытки и вынуждены прибѣгать къ перевозкѣ клади на подводахъ. Такъ, напр., товары изъ Москвы въ Дерптъ приходятъ на 17—23 день послѣ сдачи, а изъ Дерпта въ Петербургъ

спиртъ доставляется на 8-й день. Пиво изъ Петербурга въ Дерптъ приходитъ также на 7 и 8 день.

2) До открытія движенія по Новгородской дорогѣ, т. е. еще при существованіи извознаго промысла, всѣ товары получались изъ Петербурга акуратно, въ цѣлости и сохранности, на 4-й день, независимо ни отъ какой погоды. Теперь-же, при существованіи рельсоваго сообщенія, грузы приходятъ рѣдко на 4-й, а большею частію на 5—6 и даже на 10-й день и съ поврежденіями, подмочкой и не въ полномъ количествѣ. Такая медленность доставки и отсутствіе дѣйствительнаго обеспеченія интересовъ грузохозяевъ вынуждаютъ ихъ прибѣгать и нынѣ, особенно въ осеннее и зимнее время, къ перевозкѣ наиболѣе нужныхъ предметовъ изъ С.-Петербурга на конныхъ подводахъ, которыя, съ уничтоженіемъ существовавшаго прежде въ широкихъ размѣрахъ извознаго промысла, обходятся теперь гораздо дороже прежняго.

3) Съ открытіемъ въ 1879 году отправки товаровъ изъ Рыбинска въ С.-Петербургъ, по Рыбинско-Бологовской дорогѣ, столичные товарохозяева получаютъ свои грузы на 7, 8 и даже на 9-й день, тогда какъ прежде, до открытія дороги, товары получались на 3 и 4-й день со времени погрузки. Такая медленность и колебаніе въ срокѣ доставки вредятъ грузоотправителямъ, такъ какъ большинство товаровъ продается по контрактамъ, съ доставкою на мѣсто въ опредѣленные сроки, и неисполненіе срочныхъ обязательствъ, принимаемыхъ на себя торговцами, причиняетъ имъ не рѣдко значительные убытки.

4) С.-Петербургскій Биржевой Комитетъ указалъ относительно Николаевской дороги на то, что доставленный въ

С.-Петербургъ вполнѣ оплаченный товаръ лежитъ въ вагонахъ иногда до 20 и болѣе дней, вслѣдствіе чего хозяева грузовъ напрасно и безъ всякой надежды на возмѣщеніе, платятъ большія неустойки. Неся, вслѣдствіе такой небрежности въ доставкѣ грузовъ, громадныя убытки, товарохозяева обращались неоднократно къ подлежащему начальству Николаевской дороги съ просьбами устранить столь разорительную медленность, но просьбы оставались безъ удовлетворенія.

По поводу исчисленныхъ условій, въ коихъ находится нынѣ товарное движеніе по дорогамъ Петербургскаго района, въ подкомисію поступили лишь слѣдующія заявленія:

1) О сокращеніи срока пробѣга товаровъ малой скорости по крайней мѣрѣ до 175 верстъ въ сутки, вмѣсто определенныхъ теперь 125-ти.

2) Объ исключеніи изъ выдаваемыхъ желѣзными дорогами квитанцій, ограничивающихъ отвѣтственность за просрочку, оговорокъ: а) о загроможденіи пути товарами, о снѣжныхъ заносахъ и т. п. причинахъ просрочки, объясняемыхъ собственно неисправностію дорогъ и б) объ атмосферическихъ явленіяхъ, какъ неопредѣленныхъ причинахъ просрочки, дающихъ широкое поле произволу желѣзныхъ дорогъ. Что же касается случайныхъ поврежденій пути, то эта причина можетъ оправдывать не всякую просрочку, а лишь просрочку на столько времени, сколько данное поврежденіе дѣйствительно отняло его у товарнаго движенія.

и 3) о точномъ опредѣленіи въ квитанціяхъ срока прибытія товара на мѣсто назначенія и болѣе обеспечивающей отвѣтственности за просрочку въ доставкѣ клади.

По поводу приведеннаго заявленія о томъ, чтобы въ кви-

танціяхъ опредѣлялся срокъ прибытія товара на мѣсто, который служилъ бы основаніемъ для вознагражденія за просрочку и для взиманія полежалаго, управленіе Николаевской дороги замѣтило, что такое обозначеніе срока не должно быть допущено, такъ какъ можетъ служить причиной значительнаго загроможденія станцій назначенія прибывающими ранѣе срока грузами, не подлежащими въ такомъ случаѣ платѣ за храненіе.

Вслѣдствіе этого подкоммисія высказала свое заключеніе о томъ, что указываемое загроможденіе станцій легко можетъ быть устранено означеніемъ въ квитанціи фактическаго срока, въ который товаръ можетъ быть доставленъ на станцію назначенія, а не фиктивнаго, какой теперь обязательенъ для дорогъ. Дороги выговорили себѣ столь продолжительные сроки, что всегда имѣютъ возможность доставить грузъ ранѣе этихъ сроковъ и только эти сроки обязательны для дороги, но въ то же время отправители обязаны платить родъ штрафа (за храненіе) въ томъ случаѣ, когда товаръ прибудетъ ранѣе срока. Такое положеніе вещей совершенно аномально и противорѣчитъ основнымъ понятіямъ договора. Дороги вправѣ требовать плату за храненіе только съ того срока, который будетъ обязательенъ для перевозки; ранѣе же этого ни желѣзныя дороги неправѣ взыскивать плату за храненіе, ни товарохозяева—требовать выдачи имъ грузовъ и только установленіемъ подобныхъ отношеній между дорогами и отправителями можно будетъ достигнуть того, что дороги сами опредѣлятъ обязательные для нихъ сроки перевозки, весьма близкіе къ тѣмъ, въ которые грузы дѣйствительно доставляются.

Независимо отъ этого С.-Петербургская Подкоммисія признала:

1) Съ открытіемъ рельсовыхъ путей во многихъ мѣстностяхъ движеніе грузовъ въ общемъ стало значительно медленнѣе движенія на конныхъ подводахъ (гужемъ) и даже на быкахъ (волахъ).

2) Медленное передвиженіе грузовъ и безотвѣтственное нарушеніе желѣзными дорогами сроковъ, опредѣленныхъ правилами перевозки, служатъ непрестаннымъ источникомъ значительныхъ и невознаградимыхъ убытковъ для грузоотправителей, платящихъ по срочнымъ продажамъ неустойки.

3) Грузоотправители вынуждены нынѣ прибѣгать къ помощи упраздненныхъ конныхъ и воловьихъ подводъ, которыя такимъ образомъ служатъ конкурентами желѣзныхъ дорогъ въ перевозкѣ грузовъ.

4) Съ точки зрѣнія дѣйствующихъ у насъ гражданскихъ законовъ всякій извозчикъ, обладающій примитивными средствами передвиженія, представляетъ теперь для грузоотправителя гораздо болѣе гарантіи въ сравненіи съ паровыми желѣзными дорогами, такъ какъ первый отвѣчаетъ не только за послѣдствія несрочной доставки грузовъ, но и за полную стоимость ихъ въ случаѣ пропажи, а послѣдняя не отвѣчаетъ въ дѣйствительности ни за что.

и 5) Единственнымъ средствомъ улучшить товарное движеніе желѣзныхъ дорогъ представляется подчиненіе ихъ дѣйствующимъ въ Имперіи законамъ гражданскимъ, по которымъ желѣзныя дороги могутъ быть обязаны, при опредѣленіи въ спеціальному законѣ особаго срока, матеріальною отвѣтственностію предъ грузоотправителями, за всѣ доказанные предъ судомъ или управленіемъ дороги убытки, причиненные просрочкою.

И такъ, по заявленіямъ грузохозяевъ и по сущности са-

маго дѣла, единственнымъ средствомъ противъ нарушенія желѣзными дорогами сроковъ доставки, представляется подчиненіе ихъ въ этомъ отношеніи дѣйствующимъ нынѣ законамъ о договорахъ и послѣдствіямъ нарушенія таковыхъ.

Существующія условія перевозки грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ составляютъ, по нашимъ гражданскимъ законамъ, предметъ договора подряда и поставки (1738 ст. т. X. ч. I. св. зак. гражд.).

Этотъ договоръ, какъ и всякій иной, налагаетъ на договорившихся обязанность исполнить его во всемъ, что въ ономъ постановлено, подъ опасеніемъ вознаградить за всѣ убытки, причиненные сторонѣ, потерпѣвшей отъ такого нарушенія (569, 570 и 693 ст. т. X, ч. I). Исключеніемъ изъ этого служатъ тѣ случаи, въ коихъ желѣзная дорога докажетъ, что нарушеніе договора явилось слѣдствіемъ вліянія непреодолимой силы и причинъ, которыхъ нельзя предотвратить никакими мѣрами предусмотрительности (ст. 683 и 684 т. X. ч. I).

Слѣдовательно, остается только опредѣлить, но не иначе какъ въ законодательномъ порядкѣ, срокъ доставки по назначенію грузовъ большой и малой скорости и указать на то, что нарушеніе этихъ сроковъ влечетъ за собою отвѣтственность по приведеннымъ законамъ за всѣ доказанные убытки, понесенные грузоотправителемъ отъ просрочки. При этомъ необходимо опредѣлить съ возможною точностію способы доказательства сихъ убытковъ, такъ какъ нынѣ судебныя учрежденія и гражданскій кассационный департаментъ Правительствующаго Сената, признавая въ принципѣ отвѣтственность дорогъ за просрочку не только въ доставкѣ грузовъ, но и пассажировъ, не принимаютъ въ доказательство убытковъ никакихъ кон-

трактовъ, квитанцій и т. п. («Труды комисіи» т. I, ч. II, стр. 297, и III, стр. 107).

Но еслибы признано было невозможнымъ примѣненіе къ желѣзнымъ дорогамъ дѣйствующихъ законовъ о договорахъ, то, во всякомъ случаѣ, ради охраненія интересовъ грузоотправителей, необходимо будетъ опредѣлить въ законодательномъ порядкѣ хотя то, что существуетъ въ этомъ отношеніи, напр. въ «положеніи объ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ сѣверо-германскаго союза».

Въ этомъ положеніи (§ 12) опредѣленъ срокъ на доставку всякаго рода грузовъ и затѣмъ постановлено (§ 25), что вознагражденіе, выплачиваемое дорогою за происшедшіе и доказанные грузохозяйномъ убытки отъ просрочки въ доставкѣ вѣлади, не превышаетъ половины провозной платы— за просрочку менѣе 24-хъ часовъ и всей платы за просрочку свыше 24-хъ часовъ.

Въ случаѣ же отправитель пожелаетъ обезпечить себя превышающимъ означенные размѣры вознагражденіемъ, то онъ обязанъ объявить въ особой для этого графѣ накладной или квитанціи опредѣленную сумму убытковъ отъ несвоевременной доставки груза. Это заявленіе удостоверяется станціей отправленія.

Въ такихъ случаяхъ дорога взимаетъ дополнительную плату и затѣмъ обязана вознаградить за доказанный убытокъ отъ несрочной доставки груза не свыше заявленной отправителемъ суммы.

За симъ необходимо точно опредѣлить въ законодательномъ порядкѣ и тѣ причины, по которымъ желѣзныя дороги не подлежатъ отвѣтственности за просрочку, возложивъ на дороги обязанность доказать, въ каждомъ данномъ случаѣ, существованіе такихъ причинъ.

Наконецъ, слѣдуетъ предоставить потерпѣвшему означенные убытки предъявлять искъ о вознагражденіи, по своему усмотрѣнію, къ дорогѣ отправленія или къ дорогѣ назначенія груза (при прямомъ сообщеніи), и къ правленію или управленію дорогъ, а также и по мѣсту нахождения станціи отправленія и назначенія.

Опредѣляя такимъ образомъ мѣры, необходимыя для обезпеченія срочной доставки грузовъ, нельзя, однако, не остановиться еще и на вопросѣ о томъ, съ какого именно времени можетъ считаться срокъ на доставку грузовъ? Разрѣшеніе этого вопроса, благодаря особеннымъ у насъ условіямъ снабженія дорогъ грузами, представляетъ не мало затрудненій.

Извѣстно, напр., что на всѣхъ почти дорогахъ грузы постунаютъ крайне неравномѣрно. Въ иное время года данная дорога ограничивается большею частію пропускомъ грузовъ прямаго сообщенія; въ другое же почти всѣ станціи завалены массой грузовъ, количество которыхъ превышаетъ провозоспособность дороги. Очевидно, что въ первомъ случаѣ всякій грузъ можетъ быть окончательно принять къ отправленію немедленно по доставкѣ на станцію, а во второмъ—такой пріемъ долженъ быть подчиненъ очереди, въ порядкѣ ввоза на станцію.

Въ виду этихъ условій казалось бы возможнымъ узаконить существующее нынѣ правило, въ силу котораго срокъ доставки считается съ момента выдачи квитанціи въ пріемѣ грузовъ (\*), съ возложеніемъ на предполагаемые выборныя по дорогамъ наблюдательныя учрежденія обязанности слѣдить за соблюденіемъ очередей въ пріемѣ и от-

---

(\*) Выдача квитанціи должна производиться немедленно по ввозѣ товара на станцію.

правленіи грузовъ. При этомъ, конечно, важно опредѣлить для всѣхъ дорогъ общую форму квитанціи или накладной, или инаго какого документа, который послужитъ въ качествѣ договорнаго акта о перевозкѣ. Объ этомъ подкоммисія получила множество заявленій.

Вмѣстѣ съ этимъ представляется своевременнымъ опредѣлить въ положительномъ законѣ, что желѣзная дорога, какъ учрежденіе монопольное, не вправе отказать въ приѣмѣ груза, если онъ предъявленъ согласно съ существующими правилами перевозки и соотвѣтствуетъ средствамъ дороги, подъ страхомъ уплатить или какой-либо опредѣленный въ законѣ штрафъ, или же убытки, понесенные грузохозяиномъ отъ такого отказа.

Подобное правило существуетъ, напр., въ англійскомъ желѣзнодорожномъ законѣ, который опредѣляетъ громадныя штрафы за отказъ управленія желѣзной дороги въ приѣмѣ грузовъ.

## 2) Районъ Московской Подкоммисіи.

На желѣзныхъ дорогахъ района Московской подкоммисіи (Московско-Курской, Московско-Ярославской, Курско-Харьковско-Азовской, Лозово-Севастопольской, Константиновской, Донецкой и Вологодской) для перевозки грузовъ, какъ въ частныхъ тарифахъ, такъ и въ тарифахъ прямаго сообщенія, полагается: 125 верстъ въ сутки для каждой дороги, 2 сутокъ на отправку со времени выдачи квитанціи, 2 сутокъ на выгрузку и 1 сутки на каждую передачу. Началомъ срока считается день, слѣдующій за днемъ окончательнаго приѣма груза и выдачи квитанціи.

69582

Многіе московскіе, таганрогскіе и др. грузоотправители заявили, что означенный срокъ слишкомъ продолжителенъ и выразили желаніе, чтобы на доставку было положено 250 верстъ въ сутки, выключая нагрузку, или, по крайней мѣрѣ 200, причемъ количество меньше 50 верстъ не должно бы считаться, а большее должно идти, при расчетѣ, за 200 верстъ. Относительно же начала срока московскіе торговцы заявили, что при нормальномъ движеніи срокъ доставки слѣдуетъ считать со дня ввоза, а при скопленіи грузовъ — съ наступленія очереди на грузки. Безъ этого условія срочность доставки, по мнѣнію заявителей, вполне фиктивна, такъ какъ ввезенный на станцію товаръ можетъ пролежать тамъ мѣсяцы прежде нежели будетъ принятъ къ отправленію.

Въ настоящее время, благодаря указаннымъ продолжительнымъ срокамъ доставки, а также и значительнымъ задержкамъ въ приѣмѣ грузовъ при скопленіи ихъ, грузоотправители предпочитаютъ нерѣдко отправлять товары на подводахъ вездѣ, гдѣ для этого представляется какая нибудь возможность. Это въ особенности относится къ перевозкамъ на небольшихъ разстояніяхъ.

Въ подтвержденіе чрезвычайной медленности приведены между прочимъ, слѣдующіе факты: 1) изъ Серпухова въ Москву грузъ идетъ 5—6 дней; 2) въ Полтаву изъ Москвы 22 дня; 3) изъ Мценска въ Москву 7, а въ С.-Петербургъ—14 дней; 4) отъ ст. Грушевка до Таганрога (153 версты)—8 дней; 5) отъ Москвы до Харькова до 15 дней, а на лошадахъ отъ 11 до 12 дней; и 6) отъ станціи Бѣлый-Берегъ, Орловско-Витебской дороги, до Курска грузъ шелъ однажды болѣе 4-хъ мѣсяцевъ, что удостовѣрено актомъ. Даже перевозка на «волахъ» представляется болѣе скорой

нежели перевозка по желѣзнымъ дорогамъ, такъ какъ отъ Бѣлгорода до Харькова пиво идетъ на волахъ 1½ дня, а по желѣзной дорогѣ 3 сутокъ.

Изъ Харькова и даже сѣверной части Воронежской губерніи въ Ростовъ и Таганрогъ перевозка грузовъ производится «на фурахъ», вслѣдствіе медленности и невѣрности доставки по желѣзнымъ дорогамъ.

Перевозка донецкаго угля идетъ также весьма продолжительно, замедляетъ естественный оборотъ произведеній и капиталовъ и причиняетъ значительные убытки. Въ силу такой медленности, по заявленію углепромышленниковъ, не можетъ быть никакого расчета на доставку угля въ срокъ, а потому производители минеральнаго топлива, отданные на жертву разнымъ случайностямъ и колебаніямъ, терпятъ большія потери, въ особенности производители района донецкой дороги, явившіеся на рынокъ первыми.

Изъ поступившихъ въ подкоммисію таблицъ о числѣ дней нахождения въ пути, въ теченіи 1875—1879 г.г., вагоновъ съ углемъ, отправленныхъ со станцій Щербиновка (Курско-Харьково-Азовской) и Петровской (Константиновской) въ Люботинъ (Харьково-Николаевской) видно, что каждый вагонъ проходилъ 300 верстное разстояніе:

въ 1875 г.	7,54	дня
— 1876 —	8,19	—
— 1877 —	10,45	—
— 1878 —	3,75	—
— 1879 —	5,56	—

Наиболѣе дѣйствительнымъ средствомъ противъ такой медленности и произвольной задержки въ движеніи грузовъ могла бы служить, по мнѣнію заявителей, лишь дѣйстви-

тельная матеріальная отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за просрочку.

Существующая же отвѣтственность, по правиламъ перевозки, слишкомъ низка, да притомъ обставлена такъ, что равносильна безотвѣтственности.

По § 68 конвенціи дорогъ 3-й группы, за каждые просроченные 24 часа платится 10% провозной платы, съ тѣмъ, однако, что полное вознагражденіе не можетъ превышать общей ея суммы.

Эта отвѣтственность слагается съ желѣзной дороги, когда задержка произошла: 1) отъ несчастныхъ случаевъ, 2) отъ перерыва сообщеній и 3) отъ накопленія грузовъ. Въ послѣднемъ случаѣ съ отправителей берется даже «подписка обезпеченія», освобождающая дорогу отъ всякой отвѣтственности за просрочку.

Курско-Харьково-Азовская и Лозово-Севастопольская дороги отвѣчаютъ только за промедленія, происшедшія по винѣ ихъ агентовъ, и не отвѣчаютъ за медленность, происшедшую, между прочимъ, отъ занесенія дороги снѣгомъ или случайнаго поврежденія и «атмосферическихъ явленій, вліяющихъ на движеніе».

По многочисленнымъ заявленіямъ, полученнымъ подкомисією, при очевидной неопредѣленности исключеній и полнѣйшей невозможности для отправителя удостовѣриться въ дѣйствительности тѣхъ или другихъ препятствій, требованія о вознагражденіи почти никогда не удовлетворяются. Подкомисіи представлено было нѣсколько документовъ, въ которыхъ отказъ въ вознагражденіи мотивированъ или неопредѣленнымъ указаніемъ на скопленіе грузовъ или мнимымъ поврежденіемъ пути, тогда какъ эти ссылки опровергались

своевременнымъ прибытіемъ другихъ вагоновъ, отправленныхъ въ то же самое время.

Относительно вознагражденія за просрочку подано было нѣсколько заявленій, въ коихъ одни грузохозяева касались только размѣра вычетовъ изъ провозной платы, опредѣляя его въ 10 и 50 коп. и въ 16% въ сутки, а другіе (московскіе) находили плату въ 10% съ провозной суммы достаточной, но подѣ условіемъ отвѣтственности еще и за убытки, причиненные просрочкой.

Признавая справедливымъ требованіе о томъ, чтобы срокъ доставки считался со времени ввоза товара на станцію, подкоммисія нашла, тѣмъ не менѣе, что при неудовлетворительности техническихъ условій значительной части русскихъ дорогъ, исчисленіе срока со времени ввоза товара на станцію не примѣнимо. Въ силу той же причины и вообще существующихъ условій, подкоммисія признала невозможнымъ положить на доставку грузовъ болѣе 125 верстъ въ сутки, полагая что въ этомъ нѣтъ и надобности, ибо зло заключается главнымъ образомъ не столько въ медленномъ движеніи, сколько въ задержкахъ при отправкѣ. Подкоммисія полагала достаточнымъ сократить сроки на отправку и выгрузку на 1 сутки тотъ и другой.

Въ отношеніи размѣра вознагражденія за просрочку, подкоммисія признавала возможнымъ оставить его безъ измѣненія, предоставивъ суду опредѣленіе самыхъ убытковъ, понесенныхъ грузохозяиномъ отъ просрочки. При этомъ, въ видахъ большаго обезпеченія товаротправителей, подкоммисія полагала необходимымъ установить: во 1-хъ, чтобы на желѣзной дорогѣ лежала обязанность доказать дѣйствительность неодолимаго препятствія, обусловившаго просрочку,

безъ чего дорога предполагается виновною въ просрочкѣ, и, во 2-хъ, чтобы доказательствами въ такихъ случаяхъ служили официальные акты, удостовѣренные инспекторомъ дороги и предполагаемымъ выборнымъ комитетомъ.

### 3) Районъ Харьковской Подкоммисіи.

Изъ свѣдѣній, приведенныхъ подкоммисіею относительно отвѣтственной срочной доставки видно, что дороги, входящія въ харьковскій районъ (Харьково-Николаевская, Сумская, Курско-Кіевская, Ландварово-Роменская и Либавская), не отвѣчаютъ за просрочку въ доставкѣ грузовъ, когда она произошла отъ слѣдующихъ причинъ: 1) отъ несчастныхъ случаевъ съ поѣздами, 2) отъ перерыва сообщенія вслѣдствіе снѣжныхъ заносовъ, случайной порчи путей и сооружений и атмосферическихъ явленій, имѣвшихъ вліяніе на движеніе и 3) отъ чрезвычайнаго накопленія грузовъ, т. е. такого, при которомъ; количество грузовъ на станціяхъ превышаетъ въ два раза возможную для дороги суточную отправку такихъ грузовъ.

Эти исключенія даютъ управленіямъ дорогъ, по мнѣнію подкоммисіи, полную возможность слагать съ себя всякую отвѣтственность за просрочку въ доставкѣ влады, ссылаясь, напр., на атмосферическія вліянія и т. п. причины, провѣрка которыхъ со стороны заявителя претензіи внѣ всякой возможности. Особенно странной изъ числа приведенныхъ причинъ представляется накопленіе грузовъ, опредѣляемое количествомъ, превышающимъ въ два раза возможную для дороги суточную отправку. При такой оговоркѣ многія дороги, по мнѣнію подкоммисіи, имѣютъ привиллегію безъ

отвѣтственности за просрочку въ теченіи, по крайней мѣрѣ  $\frac{1}{2}$  года. Такъ, напр., на Харьковско-Николаевской и Либаво-Роменской дорогахъ бываетъ по станціямъ, почти въ теченіи 6-ти мѣсяцевъ, отъ 2000 до 6000 вагоновъ грузовъ, которыхъ нельзя вывести и въ двѣ недѣли. Срокъ доставки груза и отвѣтственность за несвоевременность ея начинается съ момента погрузки его.

Относительно срочной доставки, подкоммисія полагала бы принять слѣдующія мѣры:

1) Возложить на начальниковъ станцій обязанность; при ввозѣ и принятіи товара на станціи отправленія, выдавать товароозяину въ тотъ же день подлежащіе документы о принятомъ товарѣ, съ означеніемъ вѣса и числа мѣстъ.

и 2) Определить точно и справедливо случаи отвѣтственности и мѣру вознагражденія за просрочку въ доставкѣ грузовъ.

#### 4) Районъ Варшавской Подкоммисіи

Судя по указаніямъ, сдѣланнымъ въ объясненіяхъ управленій дорогъ по частнымъ случаямъ, заявленіямъ грузоотправителей и заключеніямъ подкоммисій, срокъ доставки грузовъ по дорогамъ Варшавскаго района (Варшавско-Вѣнской, Варшавско-Бромбергской, Варшавской-Тереспольской, Привислянской, Лодзь-Фабричной, Московско-Брестской и Ряжско-Вяземской) начинается съ момента погрузки товара въ вагоны. Сложенный на станціи и не принятый къ отправкѣ грузъ—въ теченіи 14 дней—не считается залежью. Срокъ перевозки исчисляется по расчету 125 верстъ въ сутки, съ добавленіемъ по 24 часа на передачу съ дороги

на дорогу. При скопленіи грузовъ берутся подписки, обезпечивающія дорогу отъ всякой отвѣтственности за несвоевременную доставку груза. За просрочку уплачивается въ сутки по 10% съ суммы провозной платы.

Относительно несвоевременной доставки грузовъ по назначенію поступило много заявленій, въ которыхъ, послѣ различныхъ фактовъ, указывается, между прочимъ, на необходимость обезпечить грузоотправителей отъ тѣхъ значительныхъ убытковъ, которые они несутъ въ видѣ неустойки вслѣдствіе просрочекъ. Купцы продаютъ свой хлѣбъ въ портовые города по образцамъ и на срокъ, при нарушеніи котораго конторы, купившія хлѣбъ у неисправнаго поставщика, или взыскиваютъ выговоренныя неустойки или же пріобрѣтаютъ за счетъ его другой хлѣбъ нерѣдко по значительной цѣнѣ. Въ возмѣщеніе такихъ убытковъ желѣзная дорога обязывается, по правиламъ, платить въ сутки по 10% съ суммы провозной платы, что не можетъ удовлетворить грузоотправителя.

Вслѣдствіе значительной задержки грузовъ въ пути и необеспеченной срочной доставки, половина грузовъ, напр. изъ Ельца въ Тулу (Ряжско-Вяземская дорога), отправляется на конныхъ подводахъ. Спиртъ изъ Ефремовскаго уѣзда (Ряжско-Вяземской дороги) перевозится на лошадяхъ, а скотъ перегоняется въ «гуртахъ» по грунтовымъ дорогамъ. Свѣжая рыба отъ Колюшекъ до Лодзи (Варшавско-Бромбергская дорога) вся перевозится на подводахъ. Перевозка каменнаго угля по Варшавско-Вѣнской дорогѣ производится крайне медленно и подвергаетъ углепромышленниковъ значительнымъ убыткамъ въ видѣ неустоекъ за просрочку въ доставкѣ запроданнаго на срокъ угля.

Подкоммисія полагаетъ необходимымъ, во 1-хъ, при обсужденіи условій перевозки и утвержденіи ихъ законодательнымъ порядкомъ обратить вниманіе на устраненіе причинъ, вызывающихъ просрочки, въ перевозкѣ грузовъ, и, во 2-хъ, перевозку скота, спирта и пива производить не въ очередь, съ первымъ отходящимъ по приѣмкѣ поѣздомъ.

### 5) Районъ Рижской Подкоммисіи.

Между причинами, избавляющими дороги рижскаго района (Грязе-Царицынская, Волго-Донская, Орловско-Грязская, Ливенская, Орловско-Витебская, Динабургско-Витебская, Риго-Динабургская, Риго-Больдерааская, Риго-Туккумская и Митавская), отъ всякой отвѣтственности за несвоевременную доставку грузовъ по назначенію, занимаютъ первое мѣсто: а) чрезвычайное скопленіе грузовъ на станціяхъ и б) поврежденіе пути.

Вознагражденіе за несвоевременную доставку груза по назначенію выдается только тогда, когда объ этомъ сдѣлано письменное заявленіе до принятія клади и составленъ актъ. Впрочемъ въ проектѣ новой конвенціи дорогъ 1-й группы допускается 2-хъ недѣльный срокъ на заявленіе претензіи о просрочкѣ (§ 68).

Въ подкоммисію поступило болѣе всего жалобъ на нарушеніе желѣзными дорогами сроковъ доставки. Относительно срочной доставки грузовъ Подкоммисія находитъ: 1) что нѣтъ необходимости въ немедленномъ заявленіи о вознагражденіи за просрочку, такъ какъ фактъ нарушенія срока всегда можетъ быть провѣренъ по документамъ желѣзныхъ дорогъ; 2) принять за правило, чтобы во всѣхъ такихъ

случаяхъ, гдѣ требуется составленіе акта, въ данномъ случаѣ о просрочкѣ, самый актъ считался бы и заявленіемъ; 3) опредѣлить, вмѣстѣ съ тѣмъ, срокъ для заявленій о вознагражденіи за просрочку въ перевозкѣ груза въ два мѣсяца; 4) постановить, что во всѣхъ случаяхъ, когда фактъ опозданія приведенъ въ ясность, немедленное вознагражденіе грузохозяина обязательно для дороги назначенія, подъ тѣмъ условіемъ, что если она неудовлетворяетъ, въ теченіи опредѣленнаго срока, претензію, признанную правильною, то подвергается денежной отвѣтственности въ видѣ процентовъ съ подлежащей къ уплатѣ суммы вознагражденія, или въ видѣ какого либо денежнаго штрафа; 5) въ удовлетвореніи требованій о вознагражденіи за просрочку можетъ быть отказано только въ слѣдующихъ двухъ важнѣйшихъ случаяхъ: а) перерыва движенія и б) скопленія товаровъ выше опредѣленной нормы. При этомъ о всѣхъ такихъ причинахъ долженъ быть поставляемъ своевременно въ извѣстность инспекторъ дороги, несоблюденіе чего лишаетъ дорогу права основать свой отказъ въ вознагражденіи на приведенныхъ причинахъ.

## 6. Районъ Кіевской Подкоммисіи.

Для ввоза грузовъ на станцію выдается «пропускной ярлыкъ», по которому дороги Кіевского района (Одесская, Кіево-Брестская, Бресто-Граевская, Бендеро-Галацкая, и Фастовская) освобождаютъ себя отъ всякой отвѣтственности за срокъ доставки и даже за цѣлость самаго груза.

Ввезенные грузы заносятся въ очередную книгу, которая, при скопленіи грузовъ, служитъ для начальниковъ станцій средствомъ значительной наживы отъ нарушенія очередей. На-

чальники станцій, по заявленіямъ многихъ лицъ, показанія коихъ несомнѣнны, обложили грузоотправителей сборомъ въ 5 рублей съ вагона за своевременную отправку. Уплатившіе такой сборъ пользуются особой льготой предъ неуплатившими и для нихъ отцѣпливаются у проходящихъ поѣздовъ неплатные вагоны и замѣняются оплаченными, что производитъ невообразимый хаосъ въ товарномъ движеніи. Въ пріемъ незначительныхъ грузовъ (въ 50—100 пудовъ) начальники станціи «дерзко отказываютъ», принимая тутъ же грузы болѣе крупные, а главное, «доходные». Благодаря этому напри мѣръ, станція Затишье (Одесской дороги) не была закрыта для пріема грузовъ ни разу, но одному заявителю-помѣщику никогда, съ 1865 года, не удалось воспользоваться услугами дороги. Ему въ теченіи 14 лѣтъ постоянно отказывали въ пріемъ грузовъ подъ предлогомъ неимѣнія вагоновъ. Вслѣдствіе этого значительная часть грузовъ идетъ по прежнему «гужемъ».

Ввезенные на станцію грузы весьма долго остаются здѣсь до погрузки и отправки, при чемъ въ теченіи всего этого времени дорога не отвѣчаетъ ни за срокъ доставки ни за цѣлость груза и грузоозяинъ не имѣетъ даже никакого документа въ доказательство того, что его товаръ сложенъ на станціи.

Къ числу наиболѣе существенныхъ заявленій, сдѣланныхъ подкоммисіи разными лицами, отнесены жалобы на медленность и неакуратность въ перевозкѣ грузовъ.

Приведенные въ заявленіяхъ факты убѣдили подкоммисію въ томъ, что постоянныя затрудненія въ движеніи грузовъ происходятъ далеко не всегда вслѣдствіе недостатка въ подвижномъ составѣ.

Въ числѣ причинъ медленности и неакуратности въ

перевозкѣ грузовъ указывается, главнымъ образомъ, на безотвѣтственность дорогъ въ этомъ отношеніи. Во 1-хъ, желѣзныя дороги не несутъ никакой отвѣтственности за грузы, лежащіе на станціяхъ и не принятые къ отправкѣ, и, во 2-хъ, хотя въ отношеніи грузовъ, уже принятыхъ къ отправкѣ, и установлены нѣкоторые сроки, весьма льготные для дорогъ, но они не соблюдаются, а опредѣленная за просрочку отвѣтственность представляется совершенно фиктивной, ибо желѣзныя дороги имѣютъ, по правиламъ, множество исключеній, избавляющихъ ихъ и въ этихъ случаяхъ отъ всякой платы.

Такой безотвѣтственности много способствуютъ, по мнѣнію заявителей, существующія судопроизводственныя правила, согласно коимъ каждая дорога, по которой грузъ прошелъ, является самостоятельнымъ отвѣтчикомъ предъ грузоотправителемъ и не отвѣчаетъ за дѣйствія другихъ дорогъ по перевозкѣ грузовъ прямаго сообщенія.

Почти всѣ заявители, въ числѣ ихъ гр. В. А. Бобринскій, видятъ главное средство для общаго усиленія перевозочной способности желѣзныхъ дорогъ, лишь въ установленіи дѣйствительной отвѣтственности дорогъ предъ грузохозяевами за срочность доставки и цѣлость кладей.

Для достиженія такого результата заявители рекомендуютъ между прочимъ: 1) съ точностью опредѣлить указанную отвѣтственность, распространивъ ее и на грузы, доставленные на станцію для отправки и еще не принятые къ оной; и 2) для охраненія дѣйствительной силы этого перваго условія лишить желѣзныя дороги возможности оправдывать просрочку многоразличными мнимыми препятствіями, освобождающими ихъ отъ всякой отвѣтственности.

Подкоммисія, изучая эксплуатацію желѣзныхъ дорогъ, съ

своей стороны пришла къ тому же убѣжденію, что главнѣйшіе недостатки происходятъ вслѣдствіе безотвѣтственности желѣзнодорожныхъ обществъ предъ публикой.

Для устраненія медленности и неакуратности въ доставкѣ грузовъ и вообще всякаго рода существующихъ нынѣ злоупотребленій съ одной стороны и многочисленныхъ, вполне справедливыхъ жалобъ — съ другой, подкоммисія предполагаетъ необходимымъ опредѣлить въ законодательномъ порядкѣ отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за несвоевременную доставку грузовъ и постановить въ этомъ отношеніи слѣдующее: 1) иски къ желѣзнымъ дорогамъ объ убыткахъ предъявляются, по желанію потерпѣвшаго, по мѣсту нахождения станціи, управленія или правленія; 2) причины, освобождающія дорогу отъ отвѣтственности (*force majeure*) опредѣляются закономъ, а доказательства существованія ихъ въ каждомъ случаѣ возлагается на желѣзнодорожное общество; 3) искъ, предъявленный къ дорогѣ, принявшей грузъ, или сдавшей его, не можетъ быть отведенъ, хотя-бы виновными оказались и др. дороги, по коимъ грузъ прослѣдовалъ въ прямомъ сообщеніи, и 4) всѣ установленныя желѣзными дорогами правила, а также спеціальныя договоры, заключаемыя управленіями дорогъ съ товароотправителями, съ цѣлью освободить дорогу отъ отвѣтственности за вредъ и убытки, признаются недѣйствительными, какъ вынужденныя.

#### 7. Районъ Юго-Восточной Подкоммисіи.

Для ввоза товара въ станціонный дворъ, на желѣзныхъ дорогахъ Юго-Восточнаго района (Московско-Рязанская, Рязско-Козловская, Козлово-Воронежско-Ростовская, Ростово-Владикавказская, Козлово-Тамбовская, Тамбово-Саратовская, Рязско-Моршанская, Моршанско-Сызранская, Оренбургская

и Поти-Тифлисская), выдается пропускная записка (пропускъ), въ которой означаются: число мѣстъ, вѣсъ по указанію отправителя и станція назначенія. Пропускная записка, по ввозѣ товара, передается артельщику или смотрителю нагрузнаго двора, который провѣряетъ число мѣстъ, указываетъ помѣщеніе для склада товара, дѣлаетъ надпись на запискѣ и возвращаетъ ее товароозяину. За тѣмъ, взаменъ пропускной записки, выдается особый ордеръ, съ показаніемъ въ немъ числа мѣстъ и вѣса, каковой представляется при приѣмѣ груза къ отправкѣ, по наступленіи для этого очереди.

Желѣзныя дороги отвѣчаютъ, какъ за цѣлость, такъ равно и за срочность доставки грузовъ, только съ момента принятія его къ отправкѣ. Этотъ моментъ опредѣляется выдачею квитанціи, составляющей самый важный документъ, какъ основаніе всякаго рода отвѣтственности дорогъ.

Отвѣтственность за несрочную доставку опредѣляется въ размѣрѣ 10% провозной платы за каждые просроченные сутки, съ тѣмъ, однако, чтобы такое вознагражденіе не превышало полной провозной платы. Изъ этого исключается просрочка происшедшая: 1) отъ несчастныхъ случаевъ съ поѣздами, б) отъ перерыва сообщенія вслѣдствіе снѣжныхъ заносовъ и случайной порчи пути и сооружений и в) отъ чрезмѣрнаго накопленія грузовъ.

Въ случаѣ просрочки въ доставкѣ груза составляется станціею назначенія актъ, который служитъ важнымъ документомъ, на основаніи котораго отправитель можетъ требовать вознагражденія за убытки въ той мѣрѣ отвѣтственности, которая установлена самими дорогами.

Претензіи о просрочкѣ въ доставленіи груза заявляются письменно или словесно, но обязательно при самомъ полу-

ченіи груза, такъ какъ претензія, заявленная по полученіи его, не принимается къ разсмотрѣнію. При заявленіи претензіи представляются: расчетные листы, фактуры и т. п. Управление дороги, по каждому заявленію, обязано въ 2-хъ мѣсячный срокъ дать отвѣтъ потерпѣвшему, т. е. уплатить доньги или отказать въ удовлетвореніи претензіи.

По соображеніи этихъ правилъ съ фактами, добытыми изслѣдованіемъ и указанными въ многочисленныхъ по этому предмету заявленіяхъ, подкоммисія находитъ: а) что размѣръ уплаты за просрочку совершенно ничтоженъ въ сравненіи съ тѣми убытками, какіе приноситъ отправителю неакуратная доставка въ случаяхъ продажи товара на срокъ, съ неустойкой, какъ это обыкновенно практикуется въ торговлѣ и б) что ограниченіе этой платы случаями, освобождающими дороги отъ отвѣтственности (несчастными случаями съ поѣздами, поврежденіемъ пути и зданій и чрезмѣрнымъ скопленіемъ грузовъ) совершенно уничтожаетъ таковую.

Несчастные случаи съ поѣздами, за рѣдкими исключеніями, бываютъ по винѣ желѣзнодорожной службы и потому нѣтъ основанія освободить дорогу отъ отвѣтственности за вредъ, причиненный несвоевременною доставкою груза по винѣ ея администраціи.

Что же касается, наконецъ, скопленія грузовъ, то оно ни въ какомъ случаѣ, при существующихъ правилахъ, не должно имѣть значенія обстоятельства, облегчающаго вину дороги въ просрочкѣ, такъ какъ срокъ доставки считается съ минуты выдачи квитанціи, а слѣдовательно съ того времени, когда товаръ нагруженъ въ вагонъ; всѣ же грузы, скопившіеся на станціяхъ, лежатъ тамъ на платформахъ и подмосткахъ въ ожиданіи очереди отправки и ихъ присут-

ствіе на станціи не можетъ имѣть вліянія на правильность хода поѣздовъ съ нагруженными вагонами.

Въ числѣ главныхъ требованій грузоотправителей видное мѣсто занимаетъ ходатайство объ установленіи срока, напр. въ 15 дней, для отправки всѣхъ грузовъ, введенныхъ на станцію, безъ ограниченія приѣма станціи какою либо нормою. Установленіе въ законодательномъ порядкѣ такого правила считается заявителями самымъ радикальнымъ и дѣйствительнымъ средствомъ противъ желѣзнодорожныхъ беспорядковъ и единственно желательнымъ результатомъ изслѣдованія нынѣшняго состоянія рельсовыхъ путей. Нѣкоторые хлѣбные торговцы заявили, что если бы установлена была срочная отправка очередныхъ грузовъ (зерновыхъ хлѣбовъ, соли, каменнаго угля и т. п.), то съ другими недостатками дорогъ можно бы еще помириться.

При отсутствіи такого важнаго для торговли условія, какъ срокъ доставки, въ настоящее время хлѣбъ, наприм., лежитъ на станціи въ самое лучшее время для продажи и доставляется въ Москву (по Рязанско-Козловской и Московско-Рязанской желѣзнымъ дорогамъ) тогда, когда цѣны уже понизились и хлѣбопромышленники должны, въ ожиданіи повышенія, складывать зерно въ Москвѣ, въ особые склады, терпя безвозвратные убытки.

Теперь бываетъ очень часто, что цѣна на товаръ стоитъ высокая, товаръ на станціи готовъ, а отправить по желѣзной дорогѣ (Козлово-Воронежско-Ростовской) не возможно. Нерѣдко законтракованный пароходъ ждетъ груза, который лежитъ на станціи и неизвѣстно когда будетъ принятъ къ нагрузкѣ, что для дороги проходить, обыкновенно, безнаказанно, а грузоотправителю стоитъ иногда значительной платы за напрасный простой парохода и т. п.

Вообще, по поводу существующихъ правилъ объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ предъ публикой, подкоммисіи было сдѣлано много указаній на то, что правила эти установлены желѣзнодорожною администраціею и въ обсужденіи ихъ не участвовалъ никто изъ представителей лицъ, пользующихся услугами дорогъ.

Въ правилахъ объ отвѣтственности нѣтъ никакихъ слѣдовъ, характеризующихъ, по выраженію заявителей, добровольное соглашеніе сторонъ, входящихъ въ договоръ о перевозкѣ и потому правила односторонни и направлены исключительно къ охраненію интересовъ однихъ желѣзнодорожныхъ Обществъ.

Раздѣляя вполнѣ справедливые протесты грузоотправителей противъ существующей безотвѣтственности предъ ними желѣзныхъ дорогъ, подкоммисія пришла къ убѣжденію въ томъ, что вопросъ объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за вредъ и убытки долженъ быть разрѣшенъ такимъ образомъ, чтобы дороги дѣйствительно вознаграждали за всякій вещественный вредъ, нанесенный грузоозяину ихъ неисправностью.

Въ этихъ видахъ подкоммисія полагала бы ограничить степень отвѣтственности дорогъ слѣдующими, между прочимъ, общими положеніями:

1) Желѣзныя дороги отвѣчаютъ предъ грузоозяиномъ за всякій вещественный вредъ, если не будетъ доказано, что вредъ произошелъ отъ чрезвычайныхъ причинъ.

2) Вознагражденіе уплачивается въ полной стоимости убытковъ

3) Фактъ причиненія вреда заявляется и констатируется при полученіи груза посредствомъ акта, составленнаго на

станціи назначенія при участіи товарохозяина (держателя квитанціи), агента дороги и мѣстнаго жандарма;

и 4) При прямомъ сообщеніи искъ о вознагражденіи можетъ быть предъявленъ къ дорогѣ отправления или дорогѣ назначенія.

Это послѣднее условіе, по мнѣнію подкоммисіи, представляется весьма существеннымъ, безъ котораго всѣ мѣры, какія могутъ быть установлены касательно отвѣтственности дорогъ, оказались бы недѣйствительными.

Равнымъ образомъ подкоммисія признаетъ, что въ будущемъ желѣзнодорожномъ законодательствѣ расширеніе сферы вмѣшательства суда въ гражданскія отношенія, возникающія изъ перевозки грузовъ по рельсовымъ путямъ, благотворно повліяетъ на обѣ стороны, интересы коихъ получаютъ такимъ образомъ твердую гарантію въ положительномъ законѣ и рѣшеніи суда.

---

## II Отвѣтственность за порчу подмѣнъ и утрату грузовъ.

Прежде нежели перейти къ извлеченію матеріаловъ по районамъ подкоммисій, какъ это указано въ предисловіи, необходимо предпослать принятыя нынѣ, съ утвержденія Министра Путей Сообщенія, правила о перевозкѣ грузовъ по всѣмъ тремъ группамъ російскихъ желѣзныхъ дорогъ, во избѣжаніе повтореній по каждому въ отдѣльности району. Въ этомъ отношеніи исключеніе допущено лишь для дорогъ С.-Петербургскаго района, относительно коихъ приведены еще и спеціальныя правила.

Отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ всѣхъ группъ за цѣ-  
лость перевозимыхъ ими грузовъ представляется по означен-  
нымъ правиламъ въ нижеслѣдующемъ видѣ:

§ 84) Дороги принимаютъ на себя отвѣтственность предъ  
отправителями и получателями въ случаѣ пропажи или по-  
врежденія сданныхъ для отправленія разнаго рода кладей.

§ 85) Заявленіе должно быть сдѣлано получателемъ при  
самой сдачѣ ему клади на станціи.

*Примѣчаніе.* По конвенціи дорогъ II-й группы подпись  
товарополучателя на актѣ, составленномъ о недостаткѣ, порчѣ  
или несрочной доставкѣ товара, считается равносильною за-  
явленію съ его стороны о недостаткѣ, порчѣ или несрочной  
доставкѣ товара, поданному въ день составленія акта.

§ 86) Заявленія о багажѣ или цѣлыхъ отправахъ, вовсе  
не дошедшихъ по назначенію, принимаются только въ тече-  
ніе двухъ мѣсяцевъ со дня сдачи ихъ для перевозки.

§ 87) При самомъ заявленіи составляется актъ за под-  
писью агентовъ обществъ, получателя товара и посторонняго  
свидѣтеля. Если получатель не согласенъ съ изложеніемъ  
акта, то онъ долженъ сдѣлать на самомъ актѣ надпись о  
томъ, въ чемъ именно онъ не согласенъ. Никакія позднѣй-  
шія претензіи не принимаются.

*Примѣчаніе.* О присутствіи посторонняго свидѣтеля въ  
конвенціяхъ не упоминается. Копія съ акта выдается товаро-  
получателю если онъ того требуетъ.

§§ 88 и 89) Для принесенія дорогъ, выдающей грузъ,  
письменныхъ жалобъ установлены при прямомъ сообщеніи  
слѣдующіе сроки: 1) *претензія о просрочкѣ* должна быть  
заявлена на дорогахъ I группы въ мѣсячный, а на доро-  
гахъ III группы въ двухъ мѣсячный срокъ, считая со дня  
пріема груза со станціи.

2) *Требованіе вознагражденія за недостачу клади на дорогахъ I и III группы въ теченіи 14 дней.*

*Примѣчаніе.* На дорогахъ III-й группы для требованія вознагражденія за пропажу части клади обязательенъ этотъ же срокъ, считая со дня приема клади со станціи назначенія.

3) *Требованіе вознагражденія за порчу или поврежденіе* клади на дорогахъ I и III группы въ теченіи одного мѣсяца. Въ послѣднихъ двухъ случаяхъ срокъ считается со дня приема или со дня составленнаго акта. По истеченіи вышеозначенныхъ сроковъ требованія о вознагражденіи за недостачу, порчу или поврежденіе клади не принимаются въ уваженіе.

Если на актѣ имѣется подпись получателя и въ немъ обозначено количество требуемаго имъ вознагражденія, то, по правиламъ дорогъ всѣхъ группъ, подача особаго письменнаго требованія не обязательна для получателя.

#### *На дорогахъ I группы.*

1) Всѣ претензіи, найденныя справедливыми, должны быть удовлетворены дорогою, выдающею грузъ, не позже двухъ мѣсяцевъ со дня ихъ заявленія. Въ случаѣ несовершеннаго удовлетворенія претензіи уплачиваются претенденту проценты съ суммы всей признанной претензіи, по расчету 6% въ годъ.

2) Увѣдомленіе о заявленной претензіи за поврежденіе и недостачу товара, а также за недошедшія по назначенію клади, коль скоро установленные сроки соблюдены, отсылается по принадлежности въ четырнадцати дневный срокъ

\*

со дня поступления претензіи. Отвѣты должны быть высланы не позже одного мѣсяца со дня передачи претензіи.

3) Если по истеченіи указанныхъ выше сроковъ не будетъ доставлено отвѣта, то дорога, къ которой обращена претензія, можетъ выдать вознагражденіе за счетъ виновной дороги, которая не вправѣ оспаривать правильность произведенной за ея счетъ уплаты, если таковая не составляетъ прямого нарушенія правилъ, установленныхъ настоящею конвенціею.

Исключеніе допускается только тогда, когда дорога, которой подана претензія, не сообщила ее своевременно виновной дорогѣ; въ этомъ случаѣ, если не получится отвѣта виновной дороги въ установленный срокъ, дорога, которой заявлена претензія, обязывается удовлетворить претендателя за свой счетъ впредь до разъясненія дѣла. Дорога, уплатившая вознагражденіе претендателю за счетъ другихъ дорогъ, увѣдомляетъ о томъ дороги, за счетъ коихъ произведена уплата.

4) Если лицо, заявившее претензію, неудовольствуется предложеннымъ ему вознагражденіемъ, исчисленнымъ на основаніи условій перевозки или признаетъ неосновательнымъ отказъ въ удовлетвореніи его требованій и обратится къ суду, то дорога, къ которой предъявленъ искъ, по полученіи о томъ повѣстки, обязана увѣдомить о днѣ засѣданія суда дорогу, которая по ея мнѣнію подлежитъ отвѣтственности въ данномъ случаѣ. Когда привлеченная къ суду дорога явится по необходимости защитницею другой дороги, то въ случаѣ проигрыша иска виновная по настоящей конвенціи дорога не вправѣ отказаться отъ уплаты какъ всего при-

сужденнаго судомъ истцу вознагражденія, такъ и судебныхъ издержекъ.

5) Число мѣстъ и состояніе товара, слѣдующаго въ крытомъ съ исправными пломбами вагонѣ, остается на отвѣтственности дороги, пломбы которой находятся на вагонѣ. Если пломбы окажутся поврежденными или не съ тѣми оттисками, которые внесены въ вагонный листъ, то въ этихъ случаяхъ за грузъ отвѣчаетъ дорога, на которой неисправность пломбъ замѣчена. Отвѣтственность за кладь, принятую въ открытомъ подвижномъ составѣ, безъ оговорки въ передаточной вѣдомости, переходитъ на передавшую дорогу.

6) Отвѣтственность за порчу груза, происшедшую отъ неисправности вагонной крыши, если не будетъ доказано поврежденіе крыши въ пути, падаетъ на дорогу, грузившую вагонъ.

7) По всѣмъ претензіямъ, заявленнымъ товарохозяевами станціи выдачи груза, вслѣдствіе несогласія содержанія накладныхъ съ содержаніемъ квитанціи, отвѣчаетъ дорога отправления.

8) Въ тѣхъ случаяхъ, когда невозможно опредѣлить, которая изъ дорогъ виновна въ недостаткѣ, поврежденіи, обмѣнѣ, просрочкѣ въ доставкѣ или пропажѣ товара, выданное товарохозяину вознагражденіе распределяется между всѣми участвовавшими въ перевозкѣ дорогами, пропорціонально слѣдующей каждой изъ нихъ провозной платѣ.

9) Когда въ актѣ о недостаткѣ, порчѣ и т. п. груза не будетъ помѣщено требуемыхъ установленною формою существенныхъ свѣденій, то такая неполнота акта можетъ подать поводъ дорогѣ, о виновности которой составленъ актъ, отказаться отъ разсмотрѣнія претензіи.

10) За недостачу въ вѣсѣ груза, отправленнаго въ вагонахъ съ неисправными люками, а также за происшедшее пониженіе цѣнности товара, погруженнаго въ неочищенные вагоны или въ вагоны съ зловоннымъ запахомъ, отвѣчаетъ дорога, грузившая вагоны.

*На дорогахъ II группы.*

1) Отвѣтственность дорогъ прекращается по выдачѣ груза получателю, когда онъ о недостаткѣ, порчѣ или несрочной доставкѣ товара не заявилъ письменно при полученіи товара въ срокъ, установленный условіями перевозки.

2) О пропажѣ части клади изъ цѣлой партіи должно быть заявлено начальнику станціи назначенія или лицу его замѣняющему при самомъ приѣмѣ.

3) Дорога, получившая отъ грузохозяина претензію о пропажѣ, недостачѣ, поврежденіи и просрочкѣ въ доставкѣ товаровъ большой и малой скорости и багажа, обязана на претензію о пропажѣ, недостачѣ, поврежденіи и просрочкѣ въ доставкѣ товаровъ большой и малой скорости и багажа, въ двухмѣсячный срокъ дать отвѣтъ претенденту или въ видѣ удовлетворенія, или письменнаго объявленія отказа.

4) Претензія предъявляется: а) лично на станціи отправления начальникамъ ихъ, б) письменно въ управленія дорогъ назначенія или отправления. При заявленіи претензіи непременно предъявляются претендентомъ квитанціи съ расчетнымъ листомъ или одинъ расчетный листъ, на грузъ, къ которому относится претензія, за исключеніемъ претензій о багажѣ. При другихъ условіяхъ, предъявленные претензіи къ разсмотрѣнію не принимаются.

5) Письменные заявления о недостатках, повреждении и просрочках дѣлаются при самой приемкѣ клади начальнику станціи. По грузамъ, принятымъ безъ письменной оговорки, претензіи не принимаются и, въ случаѣ ошибочнаго принятія ихъ, къ разсмотрѣнію не подлежатъ и принятые документы отъ претендателя ему возвращаются. (Срокъ представления претензіи о переборѣ назначенъ двухмѣсячный со дня приѣма товара на станціи назначенія).

6) Предъявителю претензіи выдается росписка съ указаніемъ въ ней всѣхъ принятыхъ отъ претендателя документовъ. На оборотѣ сказанныхъ росписокъ печатаются правила отвѣтственности дорогъ и порядокъ удовлетворенія претензій.

7) Дорога, получившая претензію и выдавшая росписку въ приемѣ оной, объявляетъ претендателю результатъ разбора таковой и производитъ въ надлежащихъ случаяхъ выдачу удовлетворенія.

8) Принявшая заявление о претензіи дорога обязывается, не позднѣе, какъ черезъ восемь дней со дня принятія того заявления, переслать прямымъ сообщеніемъ запросъ со всѣми должными документами и справками, при дорожныхъ документахъ, на подлежащую дорогу. На пакетахъ, въ которыхъ посылаются увѣдомленія о претензіяхъ, дѣлается надпись: «съ претензіею по квитанціи № (такой то)», пакеты эти заносятся въ передаточныя вѣдомости. Управление дороги, отправившее переписку о претензіи, обязано въ тотъ же день, особо по почтѣ, сообщить дорогѣ, которой пересылается претензія: день отправки претензіи, нумера дорожныхъ документовъ, при которыхъ они отправлены, и № квитанціи, а равно станцію отправленія и станцію назначенія

отправки, по коей заявлена претензія. Отвѣтъ запросившей дорогѣ на сказанный запросъ обязательно дѣлается черезъ мѣсяць по полученіи послѣдняго съ объявленіемъ отказа или согласія на удовлетвореніе претензіи.

9) Для предоставленія возможности скорого удовлетворенія небольшихъ претензій, простирающихся по одной отправкѣ до 150 руб., председателю съѣзда предоставляется дорогами группы особый капиталъ подъ наименованіемъ «общій фондъ удовлетворенія претензій».

10) Общій фондъ образуется изъ единовременныхъ взносовъ по 300 руб. отъ каждой группы дороги. Такой долѣ общаго фонда каждой дороги ведется особый счетъ и по мѣрѣ израсходованія того взноса онъ пополняется порядкомъ, указаннымъ въ п. 13 сего положенія. Общій фондъ учреждается, въ видѣ опыта, на одинъ годъ; взносъ выше сказанной суммы долженъ быть сдѣланъ дорогами обязательно къ 1-му Августа и высылается на имя председателя съѣзда. Въ случаѣ признанія дорогами на съѣздѣ о необходимости прекращенія существованія общаго фонда, наличное количество денежной доли съ выросшими на нея процентами возвращаться дорогѣ—собственницѣ той суммы.

11) Удовлетворенія претензій до 150 руб. по одной квитанціи (въ пріемѣ къ отправкѣ груза) предоставляется управленію дороги, принявшей претензію и до полученія отвѣтовъ отъ подлежащихъ дорогъ; причемъ оно рассчитывается съ претендателемъ на основаніи правилъ конвенціи и договора прямаго сообщенія, а равно условій перевозки каждой дороги, изъ суммъ общаго фонда, но за своею отвѣтственностію въ правильности удовлетворенія.

Требованія свои о высылкѣ подлежащей суммы изъ общаго фонда управленія адресуютъ къ предсѣдателю сѣзда, съ указаніемъ, за чей счетъ производить уплату, по какой именно претензіи производится расчетъ и съ указаніемъ также № отношенія къ дорогѣ, за счетъ которой дѣлается уплата, о высылкѣ извѣстной суммы, для пополненія общаго фонда.

12) Въ случаѣ несогласія дороги, за счетъ которой произведена уплата изъ суммъ общаго фонда, принять на себя уплату вознагражденія по претензіи, вопросъ о такомъ недоразумѣніи вносится на разсмотрѣніе перваго слѣдующаго сѣзда и затѣмъ если бы и уполномоченный сказанной дороги, по разсмотрѣніи дѣла, не изъявилъ бы на сѣздѣ согласія принять ту уплату за счетъ своего Общества, то единогласное выраженіе мнѣній сѣзда, что уплата должна быть произведена несоглашающеюся дорогою, принимается послѣднею къ исполненію обязательно; при разногласіи же мнѣній представителей на сѣздѣ уплата производится за счетъ дорогъ, участвовавшихъ въ дѣйствительной перевозкѣ груза, вызвавшего претензію.

13) Въ случаѣ еслибы по претензіи менѣе 150 руб. дорога, обязанная дать разрѣшеніе жалобы претендателя, не могла бы выяснитъ себѣ, какая изъ дорогъ виновна, а между тѣмъ, по обстоятельствамъ дѣла, претендателю слѣдовало бы выдать денежное удовлетвореніе, то послѣднее сказанною дорогою выдается, примѣняясь къ п. 11, за счетъ дорогъ, участвовавшихъ въ перевозкѣ; самое же дѣло, для опредѣленія виновной дороги, вносится на ближайшій сѣздъ общеположеннымъ порядкомъ.

14) Если уплата по претензіи отнесена на счетъ дорогъ

участвовавшихъ въ дѣйствительной перевозкѣ, то сумма уплаты распредѣляется между тѣми дорогами, пропорціонально пробѣгу товара по сказанной дорогѣ, въ размѣрѣ, обозначенномъ въ товарныхъ документахъ на грузъ вызвавшей претензію.

15) Пополненія слѣдующихъ суммъ, уплаченныхъ изъ общаго фонда, обязательно производятся подлежащими дорогами черезъ двѣ недѣли по полученіи отъ предсѣдателя съѣзда требованія о взносѣ.

16) При претензіяхъ свыше 150 руб., если въ теченіи мѣсяца со дня полученія запроса о претензіи не будетъ дано отвѣта на запросъ дороги, которой предъявлена претензія, послѣдняя, по своему соображенію о виновности не отвѣтившей дороги, имѣетъ право произвести уплату за ея счетъ.

17) Всякое недоразумѣніе о примѣненіи п.п. 3—16 вносится подлежащими дорогами, чрезъ предсѣдателя съѣзда, на обсужденіе ближайшаго съѣзда общеустановленнымъ порядкомъ.

18) Всѣ условія конвенціи о порядкѣ отвѣтственности дорогъ, не отмѣненныя настоящимъ положеніемъ, остаются въ полной силѣ.

19) Правила, изложенныя въ п. 3—18, не относятся до удовлетворенія претензій по отправкамъ адресованнымъ на станціи дорогъ, не принадлежащихъ къ II группѣ, удовлетвореніе каковыхъ претензій подчиняется порядкамъ, установленнымъ на сказанныхъ дорогахъ.

20) Предоставлено предсѣдателю съѣзда заимствовать требуемыя для надлежащихъ расчетовъ по переборамъ деньги изъ суммъ общаго фонда, до пополненія заимствованныхъ денегъ подлежащими дорогами, причемъ предсѣдатель,

въ случаѣ истощенія фонда извѣстной дороги, своевременно извѣщаетъ ее о томъ для пополненія.

21) Установленный для удовлетворенія претензій двухмѣсячный срокъ исчисляется со дня представленія претендентомъ всѣхъ документовъ, необходимыхъ для разсмотрѣнія его претензій.

22) Получателю, по сдѣланіи первоначальнаго заявленія, предоставляется въ срокъ, опредѣленный конвенціею, подавать въ объясненіе того заявленія надлежащіе счета и данны объ испорченномъ или утерянномъ грузѣ.

23) Независимо отъ существующаго порядка подачи претензій и контора сѣзда признается мѣстомъ для подачи послѣднихъ. Копія съ поданной въ контору сѣзда претензіи препровождается въ управленіе подлежащей дороги, въ теченіе трехъ сутокъ; надлежащій же отвѣтъ отъ подлежащей дороги обязателенъ въ двухнедѣльный срокъ.

24) Для пересылки на подлежащую дорогу актовъ о недостаткѣ, порчѣ или поврежденіи товара полагается семисуточный срокъ. За невысылку въ этотъ срокъ надлежащаго акта, виновная дорога уплачиваетъ по три рубля, за каждая просроченныя сутки, каковыя деньги высылаются председателю сѣзда для присоединенія къ общему фонду особою статьею.

25) Въ случаѣ непредставленія подлинныхъ счетовъ претендентовъ и подлинныхъ актовъ, копии съ нихъ не принимаются въ уваженіе и претензіи, до которыхъ они касаются, не разсматриваются и не удовлетворяются.

26) Актъ, составленный служащими чужой дороги, не состоящей съ дорогами II группы въ прямомъ сообщеніи, не можетъ быть принятъ на основаніи конвенціи.

*На дорогахъ III группы.*

1) Право требовать вознагражденія за недостачу, пропажу, поврежденіе и просрочку въ доставкѣ клади, принадлежитъ отправителю или получателю, или же третьему лицу, снабженному однимъ изъ нихъ довѣренностью, за исключеніемъ тѣхъ случаевъ, когда кладь адресована на предъявителя квитанціи, а также случая, указаннаго въ § 94 п. 1 (правила конвенціи III группы).

2) Письменные претензіи на вознагражденіе, коль скоро соблюдены условленные сроки для подачи заявленій, принимаются дорогою, выдающею кладь, хотя бы жалоба и не касалась того управленія, которому она подана. Всѣ таковыя претензіи, въ подлинникахъ, препровождаются по принадлежности въ четырнадцатидневный срокъ со дня ихъ поступления. Справка по дѣлу и отвѣтъ должны быть безотлагательны.

3) Всѣ претензіи должны быть удовлетворены не позже двухъ мѣсяцевъ со дня ихъ заявленія получателемъ клади.

Дорога, къ которой обращена претензія, выдаетъ вознагражденіе за счетъ виновной дороги въ тѣхъ случаяхъ, когда со стороны ея не послѣдуетъ окончательнаго отвѣта въ двухмѣсячный срокъ со дня передачи ей заявленія получателя.

4) Дорога, пропустившая промедленіе въ отвѣтъ, не вправе оспаривать правильность произведенной за ея счетъ уплаты, если таковая не составляетъ прямого нарушенія правилъ, установленныхъ конвенціею. Исключенія допускаются въ тѣхъ случаяхъ, когда дорога къ которой обращена претензія, не сообщила ее въ четырнадцатидневный срокъ виновной дорогѣ и въ этомъ послѣднемъ случаѣ первая обя-

зывается удовлетворить претендателя, если не послѣдуетъ отвѣта второй въ установленный срокъ, за свой счетъ, впредь до разъясненія дѣла.

5) Сношенія дорогъ между собою до товаро-хозяевъ не относятся.

6) Росписки претендентовъ въ полученіи ими вознагражденія, а слѣдовательно и въ прекращеніи претензій обязательно высылать дорогамъ, за счетъ которыхъ вознагражденіе выдано. Недоставленіе росписки даетъ право дорогѣ отказаться отъ возмѣщенія уплоченной суммы впредь до высылки росписки.

7) Въ тѣхъ случаяхъ, когда вознагражденіе высылается претендателямъ по ихъ мѣстожительству и когда отъ нихъ не поступаетъ росписокъ на установленномъ бланкѣ въ полученіи удовлетворенія, дорогѣ, уплатившей вознагражденіе, предоставляется право, вмѣсто росписки претендателя, сообщить дорогѣ, за счетъ которой удовлетвореніе произведено, что на основаніи такого-то отношенія, вознагражденіе въ такой-то суммѣ уплачено тогда-то, такому-то лицу.

8) Если-же лицо, заявившее претензію, не удовольствуется предложеннымъ ему вознагражденіемъ, исчисленнымъ согласно конвенціи или не признаетъ основательности отказа въ удовлетвореніи его требованій и обратится къ суду, то таковой искъ долженъ быть обращенъ непосредственно къ той дорогѣ, которая заключила договоръ на перевозку, т. е. къ дорогѣ отправленія.

Въ случаѣ предьявленія иска къ дорогѣ назначенія или промежуточной, какъ та, такъ и другая, обязаны заявить отводъ къ дорогѣ, заключившей договоръ на перевозку, и не вправѣ являться защитницами интересовъ другихъ дорогъ,

за исключеніемъ случаевъ особаго на то полномочія. О начатомъ искѣ дорога назначенія или промежуточная, должна извѣстить всѣ дороги, участвовавшія въ перевозкѣ, а дорогѣ, къ которой сдѣланъ отводъ, выслать въ теченіи семи дней со дня полученія повѣстки всѣ документы къ повѣсткѣ приложенные. За просрочку въ доставленіи такихъ документовъ подлежащей дорогѣ полагается штрафъ въ размѣрѣ 5 руб. за каждые просроченные сутки, но не свыше впрочемъ суммы, окончательно присужденной по иску.

9) Независимо отъ порядка вознагражденія, изложеннаго выше, всѣ претензіи товарохозяевъ, поступающія непосредственно къ предсѣдателю сѣзда и не превышающія суммы 300 руб. (за исключеніемъ претензій о переборахъ), могутъ быть удовлетворяемы имъ безъ сношенія съ дорогами по собственному усмотрѣнію за счетъ подлежащихъ дорогъ изъ особаго фонда, который образуется взносами отъ каждой изъ дорогъ по 1 руб. съ версты. Дороги, за счетъ которыхъ будетъ такимъ образомъ уплачено вознагражденіе, обязаны по требованію предсѣдателя сѣзда безпорно внести на пополненіе общаго фонда уплаченную за ихъ счетъ сумму;

и 10) О всѣхъ удовлетворенныхъ изъ общаго фонда претензіяхъ предсѣдатель сѣзда, независимо отъ сообщеній заинтересованныхъ дорогъ, докладываетъ на ближайшихъ сѣздахъ.

§ 90) Въ случаѣ нарушенія сроковъ перевозки, вознагражденіе выдается до 10% съ провозной платы за каждые просроченныя сутки, но съ тѣмъ, чтобы выдаваемое вознагражденіе никогда не превышало полной суммы провозной платы. При этомъ доказательствъ въ дѣйстви-

тельности происшедшихъ чрезъ несвоевременную доставку убытковъ не требуется.

*Примѣчаніе.* Вознагражденіе за просрочку выдается въ томъ случаѣ, когда станція назначенія находится въ другой группѣ дорогъ.

*Примѣчаніе.* По конвенціи дорогъ I группы:

1) Увѣдомленіе о своевременно заявленной претензіи за просрочку въ доставкѣ груза отсылается выдающею дорогою всѣмъ причастнымъ дорогамъ въ теченіе 14 дней послѣ заявленія оной.

2) Несообщеніе претензіи въ установленный срокъ устраняетъ отъ отвѣтственности всѣ предшествовавшія дороги и затѣмъ отвѣтственность эта падаетъ всецѣло на выдающую грузъ дорогу.

3) Отвѣты дорогъ должны послѣдовать въ теченіи одного мѣсяца со времени сообщенія имъ претензіи и заключать указанія: а) когда товаръ принятъ къ отправленію ими съ сосѣдней дороги; б) когда сданъ сосѣдней дорогѣ и в) провѣренную сумму платы за провозъ (безъ сборовъ дополнительныхъ и платы за нагрузку и выгрузку).

4) По полученіи сихъ свѣдѣній, дорога выдающая грузъ исчисляетъ число просроченныхъ сутокъ на каждой дорогѣ и вознаграждаетъ за ихъ счетъ получателя. Если при расчетѣ срочной перевозки окажется, что по одной или нѣсколькимъ дорогамъ грузъ прослѣдовалъ ранѣе срока, опредѣленнаго, правилами перевозки, или что общая сумма просроченныхъ въ доставкѣ сутокъ превышаетъ десять, т. е. *maximum*, за которое выдается вознагражденіе, то въ первомъ случаѣ льготныя, а во второмъ излишнія сутки дѣлятся между просрочившими дорогами пропорціонально числу сутокъ ими просроченныхъ и провозной ихъ платѣ, и сообразно сему уменьшается причитающаяся къ выдачѣ за ихъ счета сумма вознагражденія.

и 5) За просрочку въ доставкѣ, а равно за излишіе расходы въ смыслѣ платы за храненіе, которые получатель будетъ нести на станціи назначенія, вслѣдствіе отправки груза

безъ документовъ, отвѣчаетъ дорога, не выславшая или задержавшая эти документы.

Кладъ считается пропавшею, если не отыщется въ теченіи одного мѣсяца послѣ подачи заявленія.

За убыль въ вѣсѣ грузовъ Общества отвѣчаютъ только въ томъ случаѣ, если убыль превышаетъ натуральную усышку, опредѣляемую: для сухихъ укупоренныхъ товаровъ въ 1%, для сухихъ некупоренныхъ товаровъ въ 3% и для жидкихъ предметовъ, лѣса всякаго рода, кореньевъ, коры, табачныхъ листовъ, жировъ, мыла, шерсти, всѣхъ родовъ хмѣля, кожъ, мѣховъ и вообще всѣхъ предметовъ, легко высыхающихъ въ 2%.

*Примѣчаніе.* Натуральная усышка опредѣлена на дорогахъ I группы для антрацита въ 3%, для каменнаго угля въ 5% всего количества груза, за лишнюю потерю дороги отвѣчаютъ только въ такомъ случаѣ, если нагрузка производится самими желѣзными дорогами; когда же означенный грузъ нагружается самими отправителями, то желѣзныя дороги не несутъ никакой отвѣтственности. Потеря выше 6% относится къ каждой дорогѣ пропорціонально ея протяженію.

На дорогахъ I группы постановлено, что если лень и пенька, перевозимые въ неупакованныхъ отдѣльныхъ связкахъ, при выдачѣ имѣютъ тотъ же вѣсъ, который показанъ въ накладной, то за разницу въ числѣ связокъ вознагражденія не производится. Равномѣрно не выдается вознагражденія за разницу въ вѣсѣ, если число связокъ вѣрно, за исключеніемъ случаевъ видимаго похищенія льна или пеньки изъ отдѣльныхъ связокъ.

Усышка опредѣляется или на всю партію, общимъ вѣсомъ, или же на каждое мѣсто особо, смотря по тому, какъ показанъ вѣсъ въ накладной.

Отвѣтственность дорогъ при прямомъ сообщеніи прекращается лишь въ двухъ случаяхъ: а) когда кладъ

взята со станціи безъ всякаго письменнаго заявленія не-удовольствія и б) когда пропущены сроки для подачи жалобы.

Дороги не подлежатъ отвѣтственности за порчу или убыль такой клади, которая по внутреннему своему свойству подвержена порчѣ или убыли вѣса. По этому онѣ не отвѣчаютъ:

1) За легко воспламеняющіяся и ѣдкія вещества, какъ, наприим., сѣрную кислоту, спиртъ, крѣпкую водку и пет-роль.

2) За порчу ломкихъ предметовъ, какъ-то: мебели, не упакованной въ ящикахъ, посуды, стекла, кувшиновъ, кру-жекъ, флажекъ, стклянокъ и т. п.

*Примѣчаніе.* Въ конвенціи дорогъ I и III группы добав-лены слѣдующія слова: «если при этомъ не обнаружено по-врежденія вмѣстилища», а въ конвенціи дорогъ III группы есть еще особое, слѣдующее добавленіе: «съ цѣлью похище-нія».

3) За порчу жидкостей и другихъ предметовъ, легко приходящихъ въ броженіе или гніеніе, или портящихся отъ мороза или жара.

4) За ржавчину металлическихъ вещей.

5) За убыль вѣса въ свѣжей и соленой рыбѣ, устри-цахъ и фруктахъ.

6) За поврежденіе и убыль такой клади, которая по требованію отправителя перевозится на открытыхъ платфор-махъ, если не будетъ доказано, что убыль произошла отъ злоупотребленій служащихъ.

7) За поврежденіе и убыль клади, происшедшія отъ перевозки безъ упаковки, или въ неисправной упаковкѣ, если отправитель потребовалъ такой перевозки и особою под-пискою освободилъ управленія отъ всякой отвѣтственности.

*Примѣчаніе 1.* Дороги I группы, вмѣсто особой подписки, требуютъ въ упомянутомъ случаѣ надпись на накладной; при чемъ дороги освобождаются лишь отъ отвѣтственности за послѣдствія такой отправки.

*Примѣчаніе 2.* Дороги I группы не отвѣчаютъ еще въ слѣдующемъ случаѣ: а) за поврежденіе такихъ предметовъ, нагрузка или выгрузка которыхъ производилась средствами самого отправителя или получателя, если не будетъ доказано, что поврежденіе произошло по винѣ дороги и б) за поврежденіе грузовъ отъ такихъ причинъ, устранить которыя не было во власти дороги.

Вознагражденіе за пропажу или поврежденія незастрахованной клади, по конвенціи дорогъ I группы, выдается по дѣйствительной цѣнности оной, если она не превышаетъ означенныхъ ниже предѣльныхъ суммъ. Коммерческія потери, которыя могли послѣдовать отъ неисправной перевозки въ расчетъ не принимаются. Дѣйствительная цѣнность клади опредѣляется или фактурой товаротправителя, или прейсъ-курантомъ того мѣста или ближайшаго къ нему торговаго города, куда товаръ назначается къ привозу, или, наконецъ, оцѣнкою безпристрастныхъ цѣновщиковъ. На цѣновщиковъ возлагается обязанность опредѣлить также цѣнность груза въ поврежденномъ видѣ.

Въ конвенціи дорогъ II и III группы постановлено, что каждая дорога отвѣчаетъ передъ отправителями за грузы, принятые къ перевозкѣ, по правиламъ, опредѣленнымъ условіями перевозки каждой дороги и положеніями конвенціи, при чемъ въ конвенціи дорогъ III группы пояснено, что условія перевозки каждой дороги примѣняются лишь на столько, на сколько таковыя не касаются отношеній одной дороги къ другой по прямому сообщенію. Независимо отъ сего въ конвенцію дорогъ III группы введены слѣдующія правила:

1) Дороги несутъ отвѣтственность предъ получателями кладей только въ такомъ случаѣ, если клади ими приняты, въ противномъ случаѣ отвѣтственность лежитъ на дорогахъ только передъ отправителями.

2) Въ случаяхъ непредставленія товарохозяевами документовъ, удостоверяющихъ цѣнность пропавшаго товара, дѣйствительная стоимость клади опредѣляется существующими на станціи назначенія, при чемъ платежи, причитающіеся дорогамъ за перевозку, подлежатъ взысканію съ получателей.

3) Когда число мѣстъ болѣе, а вѣсъ вѣренъ съ показаннымъ въ накладной или болѣе, то всѣ мѣста сдаются получателю съ роспискою его на квитанціи, что онъ получилъ одно мѣсто лишнее.

4) Когда число мѣстъ окажется менѣе, а вѣсъ вѣренъ, то дороги не несутъ никакой отвѣтственности; если же въ подобномъ случаѣ получатель не изъявитъ свое согласіе на пріемъ клади при такихъ условіяхъ, то, почитая прибывшій грузъ не принадлежащимъ предъявителю квитанціи, дороги выдаютъ ему удовлетвореніе на основаніи условій перевозки, съ полученною же кладью поступаютъ какъ съ прибывшею безъ документовъ.

5) 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, отвѣтственность не полагается.

6) Когда число мѣстъ вѣрно или менѣе, а вѣсъ болѣе, то дороги не несутъ никакой отвѣтственности и при выда-

чѣ клади взыскиваютъ съ получателя за провозъ излишняго противъ документовъ вѣса двойную плату, согласно конвенцій; если же въ подобномъ случаѣ получатель не изъяснитъ согласія на пріемъ клади, то примѣняются правила, указанные выше въ п. 4, и

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

За незастрахованную кладь Общества отнюдь не выдаютъ болѣе: 1 рубля за фунтъ пассажирскаго багажа; 5 руб. за пудъ товара; 300 руб. за коляску или карету; 150 руб. за прочіе экипажи и сани; 50 руб. за лошадь, 30 руб. за рогатый скотъ; 6 руб. за теленка; 5 руб. за мелкій скотъ; 3 руб. за собаку; 3 руб. за пудъ птицъ, дичи и т. п.

Въ конвенціи дорогъ I группы постановлены относительно выдачи вознагражденія еще слѣдующія правила: 1) Размеръ вознагражденія за поврежденный грузъ долженъ быть во столько разъ меньше вознагражденія, которое причиталось бы на основаніи сего §, въ случаѣ пропажи того же груза, во сколько разъ стоимость поврежденнаго груза менѣе стоимости того же груза въ неповрежденномъ состояніи. 2) Когда сумма вознагражденія выдается грузохозяйну по цѣнѣ мѣста назначенія груза, то ни провозная плата, ни дополнительные сборы ему не возвращаются; если же эти платежи не были внесены при отправкѣ груза, то они вычитаются изъ суммы вознагражденія.

Въ конвенціи дорогъ II и III группы за поврежденную или пропавшую незастрахованную кладь, вознагражденіе выдается по дѣйствительной стоимости клади, но отнюдь не

болѣе 5 руб. съ пуда, при чемъ въ конвенціи дорогъ III группы постановлено: 1) за предметы, отправляемые по штучно, вознагражденіе какъ при поврежденіи, такъ и въ случаѣ пропажи клади, выдается на основаніи тарифа дороги назначенія; и 2) дорога, которой поручается отвѣтственною дорогою уплатить вознагражденіе претенденту, вправѣ отказаться отъ исполненія порученія, если размѣръ назначенной въ уплату вознагражденія суммы не согласенъ съ указаннымъ въ конвенціи. Въ такомъ случаѣ вознагражденіе уплачивается непосредственно дорогою, до которой претензія относится.

#### **I. Районъ С.-Петербургской Подкоммисіи.**

Дороги С.-Петербургскаго района (\*) принимаютъ на себя отвѣтственность за поврежденіе, недостачу и пропажу груза, предъ отправителями и получателями. Исключеніемъ изъ этого служитъ Общество Боровичской дороги, которое отвѣчаетъ предъ получателемъ лишь въ томъ случаѣ, когда прибывшій грузъ имъ принятъ; во всѣхъ же другихъ случаяхъ оно отвѣчаетъ только предъ отправителемъ.

Николаевская дорога отвѣтствуетъ передъ отправителями и получателями за утрату товаровъ и грузовъ, перевозимыхъ по сей дорогѣ, какъ въ пути, такъ и во время храненія оныхъ на станціяхъ, и за изломъ или поврежденіе отъ неосторожности при взвѣшиваніи, нагрузкѣ и выгрузкѣ. Управленіе дороги обязано сдать получателю товары и грузы въ полномъ количествѣ мѣсть и нагрузной цѣлости, какъ они приняты отъ отправителя.

---

(\*) С.-Петербурго-Варшавская, Николаевская, Нижегородская, Балтійская, Новгородская, Царскосельская, Рыбинско-Бологовская, Новоторжская, Шуйско-Ивановская, Уральская, Боровичская и Сестрорѣцкая.

Заявленіе о недостатчѣ или порчѣ груза должно быть сдѣлано получателемъ при самой сдачѣ ему клади. Относительно же отправокъ, вовсе не дошедшихъ по назначенію, заявленія принимаются въ теченіи 2-хъ мѣсяцевъ со дня сдачи клади для перевозки. Исключеніемъ изъ этого служитъ Шуйско-Ивановская дорога, въ правилахъ которой неозначенъ срокъ для заявленій о пропажѣ отправокъ, не дошедшихъ по назначенію.

На Уральской и Боровичской дорогахъ, при заявленіи о недостатчѣ или пропажѣ груза, требуется представленіе подлежащихъ документовъ въ доказательство отправки и дѣйствительной стоимости недостающаго или потеряннаго груза.

При самомъ заявленіи составляется актъ за подписью агентовъ желѣзныхъ дорогъ, получателя груза и посторонняго свидѣтеля. Получатель, несогласный съ изложеніемъ акта, долженъ сдѣлать о томъ надпись на самомъ актѣ, такъ какъ позднѣйшія претензіи по сему поводу не принимаются.

На Уральской и Боровичской дорогахъ актъ о поврежденіи или недостатчѣ груза долженъ быть подписанъ, кромѣ получателя, начальникомъ станціи, двумя посторонними свидѣтелями и агентомъ мѣстной желѣзнодорожной полиціи. Въ акту получатель прикладываетъ квитанцію или фактуру, или иной документъ о стоимости клади. Эти документы, на Боровичской дорогѣ, записываются въ самомъ актѣ. Засимъ получателю предоставляется право принять наличныя и испорченныя вещи, уплативъ за нихъ причитающіеся платежи. Если вещи будутъ взяты, взыскивается вознагражденіе за храненіе ихъ. Получатель можетъ требовать копію съ акта, удостовѣренную начальникомъ станціи.

Засимъ, не позже какъ черезъ 48 часовъ послѣ озна-

ченнаго заявленія, начальнику станціи представляется письменная жалоба: на Николаевской—на имя завѣдывающего движеніемъ, С.-Петербурго-Варшавской и Московско-Нижегородской—на имя директора дороги, на Шуйско-Ивановской—на имя Правленія, а на прочихъ—на имя управляющаго дорогою. Въ случаѣ поврежденія или потери клади къ жалобамъ должна быть приложена фактура или иной документъ, опредѣляющій дѣйствительную стоимость груза.

Требованія о вознагражденіи за убытки принимаются только въ слѣдующіе сроки: 1) за товары, подверженные утечкѣ, усышкѣ или иной порчѣ,—въ теченіи 48 часовъ, а за всѣ прочіе товары—въ теченіи 2-хъ мѣсяцевъ со дня прибытія поѣзда на станцію назначенія и 2) за животныхъ—только при самомъ прибытіи ихъ на станцію. По истеченіи этихъ сроковъ общества не отвѣчаютъ ни за утрату, ни за порчу грузовъ.

Никакой искъ съ управленія Николаевской дороги не можетъ быть взимаемъ: по предметамъ, на принятіе коихъ полагается особый срокъ,—по истеченіи срока, а по прочимъ грузамъ—по истеченіи 6-ти мѣсяцевъ со дня прибытія поѣзда, въ которомъ грузъ находился или долженъ былъ находиться.

Въ условіяхъ Уральской и Боровичской дорогъ не установлено ни обязанности товарохозяевъ подавать особенныя требованія о вознагражденіи, ни сроковъ для подачи таковыхъ.

Въ случаѣ пропажи или поврежденія багажа или клади, управленія дорогъ, по своевременномъ принесеніи имъ жалобъ, немедленно дѣлаютъ распоряженія объ отысканіи пропавшаго или объ изслѣдованіи причинъ поврежденія.

Недошедшіе по назначенію грузы розыскиваются циркулярными телеграммами (Балтійская, Боровичская и Новгородская), розыскными листами и изслѣдованіями ревизоровъ (Новгородская) и о результатѣ розыска сообщается получателю груза.

На Царскосельской дорогѣ на розысканіе недошедшихъ грузовъ полагается недѣльный срокъ, по истеченіи котораго получателю, по его требованію, выдается вознагражденіе, въ установленномъ размѣрѣ.

Пропавшими грузами считаются тѣ, которые не будутъ розысканы по истеченіи мѣсяца со дня подачи жалобы. — По истеченіи этого срока общества обязаны уплатить вознагражденіе, хотя-бы распоряженіе объ отысканіи пропавшаго и объ изслѣдованіи причинъ пропажи или поврежденія не были приведены къ окончанію.

Товарныя мѣста могутъ быть признаны поврежденными по винѣ Обществъ только въ томъ случаѣ, если на упаковкѣ замѣтно наружное поврежденіе въ связи со внутреннею убылью.

*Уральская и Боровичская* дороги принимаютъ на себя отвѣтственность за поврежденіе клади лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда таковое причинено неправильными дѣйствіями: на Уральской дорогѣ — самаго Общества (?), на Боровичской — агентовъ желѣзной дороги.

За убыль въ вѣсѣ грузовъ Общества отвѣчаютъ только въ томъ случаѣ, если убыль превышаетъ натуральную усышку опредѣляемую: для сухихъ, укупорочныхъ товаровъ — въ 1<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, для сухихъ некупорочныхъ товаровъ — 3<sup>0</sup>/<sub>0</sub> и для жидкихъ предметовъ, лѣса всякаго рода, кореньевъ, коры, табачныхъ листовъ, жировъ, мыла, шерсти, всѣхъ

родовъ хмѣля, кожъ, мѣховъ и вообще всѣхъ предметовъ, легко высыхающихъ—въ 2<sup>о</sup>/<sub>о</sub>. Исключеніемъ служитъ Николаевская дорога, въ условіяхъ которой ничего не упоминается о размѣрѣ процента убыли въ вѣсѣ усышки и утечки, за которую дороги не отвѣчаютъ.

Уральская и Боровичская дороги не освобождены отъ отвѣтственности ни за усышку жидкости, ни за убыль въ вѣсѣ рыбы, фруктовъ, спирта и хлѣбнаго вина.

Усышка опредѣляется или на всѣ партіи, общимъ вѣсомъ, или же особо на каждое мѣсто, смотря потому, какъ показанъ вѣсъ въ накладной.

Отвѣтственность Обществъ за поврежденія и пропажи клади прекращается: а) когда кладъ взята со станціи безъ всякаго письменнаго заявленія неудовольствія; б) когда пропущены сроки для подачи жалобы; в) когда будетъ обнаруженъ преднамѣренный обманъ отправителя въ невѣрномъ показаніи вѣса или рода товаровъ, съ цѣлію уменьшенія провозной платы, г) когда окажется, что съ другими вещами внутри вмѣстилищъ посланы были воспламенительныя вещества или жидкости, которыя могли повредить или дѣйствительно повредили товары отправителя или другихъ лицъ; въ семъ послѣднемъ случаѣ отправитель обязанъ уплатить всѣ убытки управленію дороги, и д) когда признанное вознагражденіе не взято претендателемъ въ теченіи 6-ти мѣсяцевъ со дня объявленія ему рѣшенія, за исключеніемъ того случая, когда дѣло поступитъ на судебное разсмотрѣніе.

Отвѣтственность *Уральской* и *Боровичской* дорогъ прекращается въ одномъ лишь случаѣ, упомянутомъ въ пунктѣ а), т. е. когда кладъ будетъ взята со станціи безъ всякаго письменнаго заявленія неудовольствія.

Дороги вовсе не отвѣчаютъ:

1) За потери, которыя могутъ быть причинены войною, возстаніемъ, нападеніемъ, наводненіемъ, вліяніемъ тепла или холода, самовозгараніемъ, броженіемъ или гніеніемъ, ржавчиною металловъ и вообще внутреннею порчею, происходящею отъ свойствъ самыхъ предметовъ.

2) За поврежденіе ломкихъ предметовъ какъ то: мебели, отправленной безъ ящиковъ, домашней утвари и стеколъ.

3) За усышку и утечку или иную убыль жидкостей и сыпучаго товара сквозь щели бочекъ и разныхъ вмѣстилицъ.

4) За поврежденіе, которое можетъ произойти отъ сырости: въ экипажахъ и другихъ предметахъ, отправляемыхъ по ихъ роду и объему на открытыхъ платформахъ.

5) За вещи, уложенныя въ экипажныхъ ящикахъ запертыхъ или не запертыхъ, которыя не были особо предъявлены.

6) За количество или вѣсъ вещей, которыя грузились самими отправителями при отправкѣ товаровъ полными вагонами и безъ особой приѣмки по вѣсу.

7) За поврежденіе товаровъ, которое произошло отъ дурной упаковки или по другой винѣ самаго отправителя.

8) За ушибы животныхъ, происшедшіе отъ безпокойнаго характера и пугливости ихъ, а также за убѣгъ животныхъ при нагрузкѣ товароотправителемъ, или дорогою.

9) За вещества легковоспламеняющіяся, ѣдкія и опасныя, Общества ни въ какомъ случаѣ не отвѣчаютъ, а напротивъ того, отправитель отвѣтствуетъ за всякія поврежденія, которыя могутъ быть причинены подвижному составу или другимъ товарамъ.

*Николаевская* дорога не отвѣчаетъ также: а) за порчу отъ крысъ, мышей и моли; б) за утрату или поврежденіе отъ пожара, схода съ рельсовъ или столкновенія поѣздовъ и отъ другихъ, непредвидимыхъ несчастныхъ случаевъ.

Въ условіяхъ *Шуйско-Ивановской* дороги постановлено, сверхъ вышеизложеннаго, слѣдующее:

1) Для сбереженія особенно цѣнныхъ предметовъ, подверженныхъ ломкѣ, и для предупрежденія утечки винъ и спиртовъ во время пути, дозволяется отправителямъ имѣть при кладяхъ своихъ проводниковъ, съ покупкою для нихъ билетовъ 3-го класса,

2) Управление дороги не отвѣтствуетъ за знаки, сдѣланные на упаковкѣ крюкомъ, когда употребленіе крюка не избѣжно, также и за всякую другую порчу упаковки, когда товаръ нагружается самимъ отправителемъ.

*Уральская* дорога не отвѣтствуетъ еще и въ слѣдующихъ случаяхъ: а) за ломъ хрупкихъ предметовъ, даже укупоренныхъ, если наружная упаковка не повреждена; б) за убытки, происшедшіе отъ перевозки на открытыхъ платформахъ такихъ товаровъ, которые должны перевозиться въ крытыхъ вагонахъ; в) если отправитель письменно потребовалъ перевозки своей клады на открытыхъ платформахъ или такимъ же образомъ самъ согласился на подобную перевозку; г) за потери, причиненныя стачкой рабочихъ и другими обстоятельствами; *Боровичская* дорога, независимо отъ случаевъ, предусмотрѣнныхъ выше, освобождается отъ отвѣтственности только за потери, причиненныя случайно, отъ непреодолимой силы.

Вознагражденіе за пропажу или поврежденія незастрахованной клады выдается по дѣйствительной цѣнности оной,

если она не превышаетъ означенныхъ ниже предѣльныхъ суммъ.

Дѣйствительная цѣнность клади опредѣляется или фактурою товароотправителя, или преисъ-курантомъ того мѣста или ближайшаго къ нему торговаго города, куда товаръ назначается къ привозу, или, наконецъ, оцѣнкою специальныхъ цѣновщиковъ (экспертовъ).

Экспертизы производятся для точнаго опредѣленія поврежденія всего товара или части его. Эксперты являются иногда неохотно, требуя плату (*Николаевская*). Они приглашаются по одному съ каждой стороны, т. е. отъ дороги и получателя (*Новоторжская*). Нѣкоторыя дороги производятъ экспертизу за свой счетъ (*Боровичская*), другія же держутся того правила, что расходы по вызову экспертовъ падаютъ на ту сторону, по требованію которой производится экспертиза (*Московско-Нижегородская и Шуйско-Ивановская*). На Балтійской и С.-Петербурго-Варшавской дорогахъ экспертизы производятся бесплатно экспертами, командирруемыми для этого, по требованіямъ дорогъ, отъ купеческихъ управъ и биржеваго комитета.

Въ этомъ отношеніи выражено желаніе, чтобы на будущее время въ интересахъ дорогъ была установлена присяжная экспертиза отъ биржи, за особую плату (*Николаевская*). За незастрахованную кладь Общества отнюдь не выдаютъ болѣе:

5 руб. за пудъ товара.

3 руб. за сажень дровъ.

300 руб. за коляску или карету.

150 руб. за прочіе экипажи и сани.

50 руб. за лошадь.

30 руб. за рогатый скотъ

6 руб. за теленка.

5 руб. за мелкій скотъ.

3 руб. за собаку.

3 руб. за пудъ птицъ, дичи и т. п.

*Николаевская* дорога отвѣтствуетъ за экипажъ всякаго рода до 300 руб., за лошадь 150 руб., за остальные предметы дорога отвѣтствуетъ въ тѣхъ же размѣрахъ, какъ выше установлено на другихъ дорогахъ.

На *Шуйско-Ивановской* дорогѣ, въ случаѣ порчи упаковки товаровъ безъ убыли и поврежденій въ самомъ товарѣ, починка упаковки производится на счетъ управленія дороги.

*Уральская* дорога отвѣтствуетъ за товары съ пуда: I класса—5 руб., II класса—3 руб. и III класса—1 руб., за коляску или карету четырехъ-мѣстную 300 руб., а за прочіе экипажи и городскія сани 100 руб., за теленка и собакъ 5 руб. и за пудъ ягнятъ и поросятъ по 1 руб.; за всѣ же остальные вышепоименованные предметы дорога отвѣтствуетъ по тѣмъ цѣнамъ, которыя приняты на другихъ дорогахъ. Вознагражденіе за пропажу и поврежденіе нижепоименованныхъ товаровъ и грузовъ производится, по взаимному соглашенію, по фактурамъ, прейскурантамъ и по оцѣнкѣ экспертовъ, выбранныхъ обѣими сторонами.

*Боровичская* дорога отвѣтствуетъ за лошадь 75 руб. Размѣръ отвѣтственности за пудъ птицъ и дичи не установленъ.

За всѣ остальные предметы размѣръ отвѣтственности тотъ же, какой установленъ на прочихъ дорогахъ. Всѣ вышеприведенныя правила объ отвѣтственности соблюдаются

на Боровичской дорогѣ только при отысканіи убытковъ не судебнымъ порядкомъ, а черезъ подлежащее начальство желѣзныхъ дорогъ.

*Царскосельская*—уплачиваетъ за пудъ товара всякаго рода отъ 20 коп. до 1 руб.

Всѣми этими правилами обставлена перевозка разнаго рода грузовъ по дорогамъ Петербургскаго района, относительно которой собраны, между прочимъ, нижеслѣдующія свѣдѣнія.

Похищенію подвергались, большею частью, хлѣбные грузы, мануфактурные и вообще дорогіе товары, за которые управленіями Московско-Нижегородской и Шуйско-Ивановской—взыскивалась съ виновныхъ полная стоимость и уплачивалась товарозяевамъ, не получавшимъ отказа по несоблюденію формальностей. Отысканные впослѣдствіи и не принятые хозяевами грузы поступали въ собственность Общества.

На Николаевской дорогѣ случаевъ взысканія съ виновныхъ въ пользу грузохозяевъ полной стоимости не было и уплата производилась по 5 руб. съ пуда, причемъ разница между этой суммой и той, которая впослѣдствіи выручалась отъ продажи найденнаго груза, поступала въ пользу Главнаго Общества дорогъ.

Изъ многочисленныхъ заявленій хлѣбо-промышленниковъ, сдѣланныхъ подкоммисіи въ С.-Петербургѣ и въ Рыбинскѣ, обнаружилось, что уже въ теченіи многихъ лѣтъ сряду постоянно оказывается недостатокъ въ хлѣбныхъ грузахъ при приѣмѣ ихъ съ С.-Петербургской станціи Николаевской дороги. Убыль эта, далеко превосходящая обыкновенную раструску хлѣбныхъ грузовъ, приняла на упомянутой станціи громадныя размѣры и извѣстна въ торговомъ мірѣ подъ названіемъ «сметокъ».

Цѣлое значительное населеніе, въ окрестностяхъ этой станціи, живетъ почти исключительно этимъ промысломъ. Извѣстны даже имена лавочниковъ и кабачниковъ, которые занимаются этимъ дѣломъ въ такой значительной степени, что отъ нихъ на биржѣ появляются партіи въ 600 и 700 четвертей разнаго хлѣба изъ означенныхъ «сметокъ».

Кромѣ этого само управленіе желѣзной дороги собрало столько сметокъ хлѣба, что отъ продажи ихъ образовался капиталъ въ 14 т. руб., который лежалъ неприкосновеннымъ до 1877 г., когда Министерство Путей Сообщенія пригласило хлѣбопромышленниковъ опредѣлить назначеніе принадлежащей имъ суммѣ.

На С.-Петербурго-Варшавской дорогѣ заявлены жалобы на крайне медленную выдачу вознагражденій за убытки, понесенные отъ порчи и утраты грузовъ, а также и на отказъ въ составленіи актовъ въ означенныхъ случаяхъ (станція Гродно).

На Балтійской и Уральской дорогахъ товарныя мѣста приходили часто въ поврежденномъ видѣ, причемъ управленія ограничивались лишь перевѣшиваніемъ товара и затѣмъ, при вѣрности вѣса, отказывали получателямъ въ составленіи актовъ, не смотря на то, что для пополненія вѣса похищеннаго товара не рѣдко вкладывались камни и т. п.

Боровичская дорога ввела въ практику свое правило, по которому она не отвѣчаетъ за утрату товаровъ въ тѣхъ случаяхъ, когда товары были нагружены съ согласія товарохозяина на платформы.

Нельзя не замѣтить при этомъ, что вообще желѣзныя дороги низводятъ свою отвѣтственность и за просрочку въ доставкѣ грузовъ и за порчу и утрату ихъ къ полной без-

отвѣтственности путемъ отбирания такъ называемыхъ «подписокъ обезпеченія», которыми грузоотправители принуждаются къ отреченію отъ правъ своихъ на безопасную перевозку кладей.

При заявленіи о различныхъ недостаткахъ эксплуатаціи означенныхъ дорогъ, грузохозяевами выражены были желанія о введеніи слѣдующихъ порядковъ:

1) Освидѣтельствованія товаровъ, подверженныхъ битью, на станціяхъ отправленія, въ видахъ предупрежденія пререканій управленія дороги съ получателемъ подобныхъ грузовъ (Московско-Нижегородской).

2) О предоставленіи хлѣбопромышленникамъ права лично или чрезъ довѣренное лицо снимать пломбы съ хлѣбныхъ вагоновъ, въ предупрежденіе значительной растраты зерна на С.-Петербургской станціи Николаевской дороги.

3) О введеніи обыска рабочихъ, занимающихся разгрузкою хлѣбныхъ грузовъ, предъ отпускомъ ихъ съ работъ (Николаевская).

4) О понужденіи желѣзныхъ дорогъ къ составленію актовъ въ тѣхъ случаяхъ, когда грузы оказываются на станціяхъ назначенія въ поврежденномъ видѣ.

5) О вознагражденіи за порчу и потерю груза не по пудно, а по дѣйствительной стоимости испорченнаго или потеряннаго, опредѣленной по оцѣнкѣ экспертовъ или справочнымъ цѣнамъ.

6) О выдачѣ желѣзными дорогами квитанцій, въ приѣмѣ грузовъ, по ввозѣ ихъ на станціи и объ установленіи отвѣтственности дорогъ за цѣлость грузовъ съ момента выдачи таковой квитанціи, а не съ момента нагрузки кладей въ вагоны (С.-Петербурго-Воршавская).

7) О предоставленіи грузоотправителямъ права предъявлять иски о вознагражденіи не только по мѣсту нахождения правленія, но и по мѣсту сдачи и назначенія груза.

и 8) Объ установленіи обязательнаго для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ прямаго сообщенія.

Независимо отъ этихъ заявленій, собранныхъ при поѣздкѣ по дорогамъ Петербургскаго района, подкомисіею приведены указанія, сдѣланныя въ докладѣ Комисіи С.-Петербургскаго Биржеваго Комитета Собранію гласныхъ Биржи по вопросу объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за цѣнность и вѣсъ незастрахованныхъ грузовъ. Указанія эти заключаются, между прочимъ, въ слѣдующемъ:

1) Въ виду крайне небрежнаго производства желѣзными дорогами приѣма и выгрузки товара, причемъ мѣшки рвутся крючьями и товаръ высыпается отъ небрежнаго сбрасыванія товара, — представляется безусловно необходимымъ, въ интересахъ торговли, возложить на желѣзныя дороги, сверхъ отвѣтственности за цѣлость мѣсть, отвѣтственность за всякую потерю въ вѣсѣ, превышающую размѣръ нормальной убыли.

2) Определенная въ тарифахъ желѣзнодорожныхъ Обществъ нормальная убыль въ вѣсѣ сухихъ укупоренныхъ товаровъ, въ размѣрѣ 1<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, не должна быть примѣняема къ хлѣбу и сѣмени, для которыхъ нормальная потеря въ вѣсѣ можетъ быть определена не свыше  $\frac{1}{2}$ <sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

и 3) Въ видахъ обезпеченія объясненной выше отвѣтственности, на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ должны быть образованы на счетъ самихъ дорогъ, отвѣтственные передъ управленіями оныхъ артели, которыя занимались бы, какъ приѣмомъ грузовъ со всѣхъ станцій, такъ и выгрузкою ихъ на станціяхъ назначенія. Издержки желѣзныхъ дорогъ

по организаціи и содержанію подобныхъ артелей могли бы быть съ большимъ избыткомъ покрыты существующимъ нынѣ сборомъ за погрузку и выгрузку по 1 коп. съ пуда или по 6 руб. съ вагона.

По поводу этихъ заявленій, а также и вообще по вопросу объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за порчу и утрату грузовъ, подкоммисіею высказаны нижеслѣдующія мнѣнія и заключенія.

По вопросу объ отвѣтственности за цѣлость перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ, всѣ грузоотправители выразили единогласно убѣжденіе въ томъ, что отвѣтственность эта должна быть не иначе какъ за полную стоимость испорченнаго, подмѣненнаго или утеряннаго груза, а не по дѣйствующимъ нынѣ правиламъ перевозки, создавшимъ, судя по собраннымъ матеріаламъ, тяжелыя условія для нашей торговли и промышленности.

Помянутыя правила, изданныя въ отмѣну общихъ гражданскихъ законовъ (т. X, ч. I) о договорахъ подряда или поставки, а также и о послѣдствіяхъ нарушенія договоровъ, или причиненія кому либо убытковъ дѣяніемъ или упущеніемъ, долгое время служили и служатъ источникомъ значительныхъ убытковъ для грузоотправителей и доходною статьею для нѣкоторыхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, платящихъ за потери по 5 руб. съ пуда, а получающихъ съ артели полную стоимость утраченнаго.

Подъ покровительствомъ тѣхъ же правилъ, кражи на желѣзныхъ дорогахъ дошли до крайнихъ предѣловъ и служатъ доходной статьей и артелямъ и служащимъ на желѣзныхъ дорогахъ, при участіи коихъ похищаются даже живые быки. Поѣздная прислуга и артельщики занимаются кражами съ

выборомъ изъ отдѣльныхъ мѣстъ наиболее цѣнныхъ товаровъ и замѣной ихъ различными негодными предметами для пополненія вѣса, такъ какъ за потери, при наличности вѣса, указаннаго въ квитанціи, или накладной, Общества желѣзныхъ дорогъ не несутъ ни какой отвѣтственности. Нагрузчики умышленно повреждаютъ тару для разсыпки и похищенія грузовъ, благодаря тому, что существующія на всѣхъ дорогахъ подписки обезпеченія совершенно гарантируютъ желѣзнодорожныя Общества отъ всякой отвѣтственности за цѣлость перевозимаго.

Вообще желѣзныя дороги, стоящія государству значительныхъ затратъ въ прошломъ и настоящемъ, поставлены въ какое то крайне не нормальное положеніе, такъ сказать внѣ закона, и при томъ служатъ далеко не вездѣ къ развитію торговли и промышленности, все еще прибѣгающихъ къ традиціоннымъ коннымъ и воловымъ подводамъ, удовлетворяющимъ и срочности доставки грузовъ по назначенію и безопасности ихъ, т. е. всему тому, что составляетъ пока идеальное требованіе для кліентовъ рельсовыхъ путей.

Изъ вышеприведенныхъ свѣдѣній видно, что во многихъ мѣстностяхъ, гдѣ желѣзныя дороги упразднили извозъ, всѣ грузы приходятъ теперь значительно позже сравнительно съ перевозкой ихъ гужемъ, причемъ подвергаются порчѣ, уменьшенію въ количествѣ и совершенному уничтоженію безъ всякаго, большею частію, вознагражденія со стороны желѣзнодорожныхъ Обществъ, вооруженныхъ существующими «правилами перевозки», допускающими массу исключеній изъ постановленій объ отвѣтственности, низводящихъ отвѣтственность къ безотвѣтственности.

Въ этомъ отношеніи желѣзнодорожнымъ обществамъ спо-

собствуютъ въ значительной степени извѣстныя «подписки обезпеченія» и существующія въ уставѣ гражданскаго судопроизводства правила о подсудности исковъ, предъявляемыхъ къ обществамъ желѣзныхъ дорогъ.

Такія особенныя, льготныя для желѣзнодорожныхъ обществъ условія перевозки грузовъ отражаясь крайне убыточно на интересахъ кліентовъ, заставили послѣднихъ обратиться въ началѣ къ помощи судебныхъ установленій. Но судебная практика, какъ видно изъ собранныхъ Комисією матеріаловъ, лишила терпѣвшихъ убытки всякой надежды на защиту и заставила до извѣстной степени покориться произволу желѣзнодорожной администраціи, имѣющей полную возможность вымещать за обращеніе къ суду. Подкомисіями получено много заявленій, въ коихъ грузоотправители объяснили, что не обращаются къ суду по не увѣренности въ успѣхѣ и изъ боязни раздражить агентовъ желѣзныхъ дорогъ.

Существующая теперь ограниченная подсудность исковъ къ желѣзнодорожнымъ обществамъ, не смотря на рѣшеніе гражданскаго Кассационнаго Департамента Правительствующаго Сената № 347, 1872 года (\*), служила и служитъ значительнымъ препятствіемъ при обращеніи къ суду съ искомъ о вознагражденіи за убытки въ особенности когда сумма исковыхъ требованій незначительна. Повѣренныя желѣзнодорожныхъ обществъ, предъявляютъ, обыкновенно, отводы о неподсудности исковъ и большая часть судовъ удовлетворяетъ требованія отвѣтчиковъ, отказывая въ искѣ и возлагая судебныя издержки на истца. Въ этомъ отношеніи практика

---

(\*) Этимъ рѣшеніемъ нѣсколько расширена подсудность исковъ предъявляемыхъ къ желѣзнодорожнымъ Обществамъ. Такъ, допущено предъявленіе исковъ не только къ правленіямъ, но и къ управленіямъ дорогъ.

общихъ и мировыхъ судебныхъ учреждений а также и Правительствующаго Сената крайне разнообразна.

Такъ, напр., въ рѣшеніи 1872 года № 347, по дѣлу Риго-Динабургской дороги, Сенатъ разъяснилъ, что 221 ст. Уст. Гражд. суд. можетъ быть примѣняема исключительно къ искамъ, вытекающимъ изъ договоровъ съ конторами, а не изъ дѣйствій этихъ конторъ или агентовъ компаній, а въ 1877 году, по дѣлу Грязе-Царицинской дороги (№ 226), Сенатъ отмѣнилъ рѣшеніе Саратовской Судебной Палаты по нарушенію 221 ст. уст. гражд. суд., допущенному признаніемъ палатою того, что иски противъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, вытекающіе изъ договорныхъ отношеній, могутъ быть предъявляемы по мѣсту нахождения конторъ или агентовъ Обществъ, съ коими договоры заключены.

Очевидно, что при такой неустановившейся практикѣ судебныхъ мѣстъ въ отношеніи подсудности исковъ къ желѣзнодорожнымъ Обществамъ потерѣвшіе затрудняются обращеніемъ къ суду изъ опасенія прибавить къ своимъ потерямъ еще судебныя издержки, тѣмъ болѣе, что судебная практика также разнообразна въ отношеніи и къ размѣрамъ вознагражденія за порчу и потерю грузовъ и къ доказательствамъ убытковъ, понесенныхъ грузоотправителемъ отъ того или другаго дѣйствія желѣзнодорожнаго управленія.

Такъ, нѣкоторые изъ судовъ признавали, что дѣйствующія правила о перевозкѣ лишены всякаго значенія, какъ не утвержденныя въ законодательномъ порядкѣ, и потому желѣзнодорожныя Общества должны отвѣчать полною стоимостью за причиненные убытки, по 683 и 684 ст. т. X, ч. I св. зак. гражд. При этомъ суды находили, что и

исключительныя правила, напечатанныя на оборотѣ квитанцій и подписки обезпеченія не обязываютъ грузоотправителя ни къ чему, какъ вынужденныя. Другіе же суды, напротивъ, признавали силу и правилъ перевозки и подписокъ обезпеченія.

Впрочемъ, по послѣдствіямъ, и тѣ и другіе взгляды судебныхъ учрежденій приносили истцамъ одинаково мало пользы, такъ какъ суды, отвергавшіе правила перевозки и подписки обезпеченія и признававшіе отвѣтственность по закону, не присуждали истцамъ ничего и лишь предоставляли имъ право доказывать размѣръ убытковъ особо, въ порядкѣ исполнительнаго судопроизводства, не смотря на то, что истцами представлялись всѣ возможные доказательства (фактуры, счета фабрикъ или магазиновъ, свидѣтельскія показанія и т. п.). Обыкновенно суды не признавали фабричныхъ счетовъ, выданныхъ до сдачи грузовъ на желѣзную дорогу и, слѣдовательно, до его потери или порчи.

Такимъ образомъ суды признавали Общества желѣзныхъ дорогъ въ принципѣ обязанными вознаградить грузохозяевъ полною стоимостью утраченнаго груза, но истцы, *de facto*, никогда не получали никакого вознагражденія по невозможности доказать дѣйствительную стоимость утеряннаго груза тѣми способами, которые признавались бы удовлетворительными на судѣ.

Въ отношеніи отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за потерю грузовъ и Правительствующій Сенатъ допускалъ противорѣчія. Такъ, въ 1873 году, по дѣлу Кожевникова съ обществомъ Московско-Курской дороги, № 1507, Сенатъ нашель, что для суда обязательенъ утвержденный Министромъ Путей Сообщенія тарифъ, по которому Общества же-

лѣзныхъ дорогъ отвѣчаютъ 4-ю рублями за пудъ утраченной влады. Тотъ же взглядъ выраженъ и по дѣлу Левина съ Харьковско-Николаевскою дорогою, № 376 (1873 г.). Между тѣмъ въ 1878 г., по дѣлу Шилова съ Московско-Рязанскою желѣзною дорогою, № 247, гражданскій кассационный департаментъ разъяснилъ, что правила перевозки товаровъ, утвержденныя Министромъ Путей Сообщенія, не могутъ быть признаны закономъ и не должны лишать частныхъ лицъ принадлежащаго имъ по закону права на полное вознагражденіе убытковъ, причиненныхъ имъ вслѣдствіе пропажи товаровъ на желѣзной дорогѣ. Последняго мнѣнія Сенатъ держался въ 1879 г. по дѣламъ Гагена съ Главнымъ Обществомъ, № 88, и «Русскаго Ллойда» съ Одесской дорогою, № 83.

Нельзя не пожалѣть, что въ сенатской практикѣ было только два дѣла, въ коихъ онъ высказалъ свой взглядъ на доказательство убытковъ, понесенныхъ отъ несвоевременной доставки грузовъ по назначенію и отъ сожженія въ пути товара.

По первому дѣлу (1872 г. № 38) гражданскій кассационный департаментъ призналъ, что убытокъ, заключающійся въ уплатѣ грузоотправителемъ, по контракту, неустойки за несвоевременную доставку груза, не подлежитъ вознагражденію со стороны Общества желѣзной дороги, которое не участвовало въ совершеніи контракта и опредѣленіи неустойки. По второму же (1875 г. № 484) Сенатъ призналъ, что счетъ магазина и свидѣтельскія показанія могутъ быть доказательствами дѣйствительной стоимости уничтоженнаго или потеряннаго груза.

И такъ, вмѣшательство судебной власти въ отношенія

грузоотправителей съ Обществами желѣзныхъ дорогъ, при отсутствіи категорическихъ законоположеній объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ и при разнообразіи взглядовъ судебныхныхъ установленій, не могло быть благотворно въ борьбѣ грузохозяевъ съ Обществами, обставленными выгоды въ матеріальномъ отношеніи.

Оставалось желѣзно-дорожнымъ кліентамъ нести не вознаградимые громадныя убытки и всюду заявлять свои жалобы, которыя стали теперь общимъ мѣстомъ.

Произведенное Коммисіею изслѣдованіе явилось какъ бы отвѣтомъ на эти всеобщія жалобы и доказало съ неоспоримою ясностію необходимость скорѣйшаго принужденія желѣзно-дорожныхъ Обществъ къ отвѣтственности полностью за всѣ доказанныя убытки, причиняемые, при перевозкѣ грузовъ.

Нѣкоторыя, подкоммисіи находятъ, что это—единственное средство гарантировать интересы грузоотправителей. Можно къ этому добавить, что подчиненіе желѣзно-дорожныхъ Обществъ дѣйствию общихъ законовъ о вознагражденіи за убытки является и наиболѣе дѣйствительнымъ средствомъ къ улучшенію перевозки грузовъ и значительному уменьшенію кражъ и иныхъ злоупотребленій съ грузами.

Когда Общества желѣзныхъ дорогъ, уплативъ нѣсколькимъ кліентамъ, по суду, за убытки, причиненные порчею или потерей груза, на дѣлѣ увидятъ невыгодность для нихъ существующихъ безпорядковъ, тогда они несомнѣнно изыщутъ средства и скорѣе перевозить грузы, и не разсыпать ихъ, и не подвергать вліянію сырости и опасности отъ кражъ. Словомъ, дѣйствительная отвѣтственность является лучшимъ коррективомъ констатированной изслѣдованіемъ неурядицы.

Но все это можетъ привести къ положительнымъ результатамъ только тогда, когда въ законѣ будутъ опредѣлены, съ положительною точностію, между прочимъ, способы доказательствъ на судѣ, какъ дѣйствительной стоимости утерянныхъ грузовъ, такъ равно и размѣровъ убытковъ, причиненнаго тѣмъ или инымъ дѣйствіемъ или упущеніемъ желѣзнодорожной администраціи, при перевозкѣ грузовъ.

Само собою разумѣется, что при разрѣшеніи этого весьма важнаго и труднаго вопроса должны быть приняты въ соображеніе и интересы желѣзнодорожныхъ Обществъ, могущихъ также пострадать отъ недобросовѣстныхъ дѣйствій грузоотправителей.

Существующія теперь въ законѣ указанія на доказательства (уст. гр. суд. Разд. I, гл. VIII и IX) выражены, быть можетъ, слишкомъ въ общихъ чертахъ и даютъ много простора личному усмотрѣнію судей, вслѣдствіе чего подтвержденіе на судѣ дѣйствительности убытковъ и ихъ размѣра представляется почти невозможнымъ. По крайней мѣрѣ общеизвѣстенъ фактъ, что полученіе по суду убытковъ принадлежитъ къ числу чрезвычайно рѣдкихъ случаевъ въ практикѣ нашихъ гражданскихъ судовъ.

Въ виду этого и такъ какъ способы доказательства убытковъ составляютъ основу гарантій интересовъ грузоотправителей, представляется необходимымъ, хотя бы въ видѣ исключенія для желѣзныхъ дорогъ, указать въ законѣ нѣсколько доказательствъ, которыя бы были для судовъ обязательны.

Въ числѣ такого рода доказательствъ экспертиза должна занять видное мѣсто, въ особенности при разрѣшеніи на судѣ вопросовъ, касающихся убытковъ отъ поврежденія и

подмѣны грузовъ или отъ недостачи его, свыше установленнаго  $\%$  утечки или усышки.

Все вышеизложенное указываетъ на то, что перевозка грузовъ ожидаетъ такого закона, который бы могъ стать на ряду съ Высочайше утвержденнымъ 25-го Января 1878 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта о вознагражденіи потерпѣвшихъ ущербъ вслѣдствіе смерти или поврежденія здоровья, причиненныхъ при эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ.

Подобный законъ, судя по мнѣніямъ, выраженнымъ грузоотправителями, купечествомъ и биржевыми комитетами, долженъ имѣть въ основаніи своемъ слѣдующія главнѣйшія основанія:

1) Общества желѣзныхъ дорогъ отвѣчаютъ предъ товароотправителемъ или товарополучателемъ за всякаго рода вредъ или убытки, причененные при перевозкѣ сданнаго имъ груза, если не будетъ доказано, что вредъ произошелъ отъ чрезвычайныхъ причинъ, которыя нельзя было предотвратить никакими мѣрами предусмотрительности и осторожности.

2) Обязанность доказать существованіе непреодолимыхъ препятствій или причинъ, въ каждомъ данномъ случаѣ, возлагается на Общества желѣзныхъ дорогъ.

3) Переполненіе станцій грузами и поврежденіе пути не могутъ почитаться препятствіями, указанными въ п. 1-мъ.

4) Вознагражденіе уплачивается Обществами желѣзныхъ дорогъ въ доказанной полной стоимости причиненнаго по винѣ ихъ вещественнаго вреда.

5) Означенная въ п. 1-мъ отвѣтственность наступаетъ

для Обществъ желѣзныхъ дорогъ съ момента ввоза груза на станцію.

6) Въ принятіи груза, по ввозѣ на станцію, выдается квитанція, въ коей подробно указываются количество мѣстъ груза и вѣсъ каждаго изъ оныхъ.

7) Квитанція служитъ основаніемъ иска о вознагражденіи за убытки, причиненные при перевозкѣ грузовъ.

8) На предьявленіе иска къ Обществу желѣзной дороги, со дня обнаруженія вреда или убытка, полагается извѣстный срокъ, который изъеялетъ иски сего рода изъ дѣйствія закона о земской давности.

9) Удостовереніемъ подмѣна, порчи или утраты груза служитъ актъ, составленный желѣзнодорожною полиціею при участіи агента желѣзной дороги и грузоотправителя или грузополучателя, или довѣренныхъ ими лицъ, и въ присутствіи свидѣтелей.

10) За недостачу грузовъ Общества желѣзныхъ дорогъ отвѣчаютъ въ тѣхъ случаяхъ, когда недостача превышаетъ опредѣленный въ законѣ  $\frac{9}{10}$  утечки или усышки.

11) Размѣръ убытковъ можетъ быть доказываемъ надлежащими документами, свидѣтельскими показаніями, экспертизою и оцѣнкою при посредствѣ присяжныхъ экспертовъ и оцѣнщиковъ.

12) Въ законѣ положительно указаны нѣкоторые изъ письменныхъ доказательствъ, обязательныхъ для суда при опредѣленіи взысканія съ Общества желѣзной дороги вознагражденія за вредъ или убытки.

13) Иски о вознагражденіи за всякаго рода вредъ или убытки, понесенные при перевозкѣ груза, предьявляются, по усмотрѣнію истца, по мѣсту нахождения правленія или

управленія желѣзной дороги, или станціи отправленія или назначенія, или же по мѣсту событія, причинившаго вредъ или убытки.

14) Означенные въ предшедшемъ пунктѣ иски, при участіи въ перевозкѣ нѣсколькихъ желѣзныхъ дорогъ (прямое сообщеніе), предъявляются, съ соблюденіемъ изложенныхъ въ ономъ правилѣ, къ правленію или управленію дороги отправленія или назначенія, или же той изъ участвовавшихъ въ перевозкѣ, на которой произошли утрата или поврежденіе груза.

15) При предъявленіи означенныхъ въ п. п. 12 и 13 исковъ по мѣсту нахожденія станціи отправленія или назначенія, или же по мѣсту событія, причинившаго вредъ или убытки, повѣстки доставляются начальнику подлежащей станціи желѣзной дороги.

16) Общества желѣзныхъ дорогъ, участвующія въ перевозкѣ грузовъ на основаніи условій прямого сообщенія, отвѣчаютъ за всякаго рода вредъ или убытки совокупно (*in solidum*), всѣ Общества за одно и одно за всѣ.

17) Вознагражденіе, уплоченное истцу Обществомъ одной изъ дорогъ, участвовавшихъ въ перевозкѣ груза по прямому сообщенію, возмѣщается тѣмъ изъ Обществъ, на дорогѣ коего причиненъ вредъ или убытокъ при перевозкѣ груза.

18) При невозможности съ точностію опредѣлить виновное Общество желѣзной дороги, означенное въ п. 16 вознагражденіе разверстывается между всѣми Обществами, участвовавшими въ прямомъ сообщеніи, по взаимному соглашенію.

19) Иски обществъ желѣзныхъ дорогъ по спорамъ, возникающимъ изъ совокупной отвѣтственности оныхъ по перевозкѣ грузовъ прямаго сообщенія (15 п.), представляются по мѣсту нахождения правленій тѣхъ Обществъ.

20) Соединеніе дѣлъ по искамъ, означеннымъ въ предшедшемъ пунктѣ, съ дѣлами о вознагражденіи потерпѣвшихъ вредъ или убытки, причиненные при перевозкѣ прямаго сообщенія, не допускаются.

21) Означенные въ п. 12 иски противъ казенныхъ управленій желѣзныхъ дорогъ подлежатъ вѣдомству мирового судьи на общемъ основаніи.

и 22) Всѣ дѣла по искамъ противъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ, не исключая и дѣлъ, сопряженныхъ съ казеннымъ интересомъ, производятся сокращеннымъ порядкомъ.

При изданіи подобнаго законоположенія отпадетъ самъ собою затронутый заявителями вопросъ о страхованіи грузовъ, такъ какъ существующее нынѣ на большей части дорогъ страхованіе грузовъ и багажа представляется излишнимъ въ отношеніи къ грузоотправителямъ, которые, уплативъ опредѣленную тарифомъ сумму за провозъ груза, тѣмъ самымъ приобрѣтаютъ, безъ всякаго страхованія, право не только на доставку груза по назначенію, но и на его цѣлость.

Вмѣстѣ съ этимъ, при изданіи закона, обезпечивающаго грузоотправителю легкое возмѣщеніе его убытковъ, причиненныхъ при перевозкѣ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ, устраняется и предполагаемое нѣкоторыми заявителями подробное опредѣленіе въ законодательномъ порядкѣ правилъ о розысканіи пропавшихъ на дорогахъ кладей и удовлетвореніи претензій Обществами желѣзныхъ дорогъ безъ суда.

Все это, безъ всякаго опасенія, слѣдовало бы оставить на усмотрѣніе желѣзнодорожныхъ Обществъ, которыя неминуемо будутъ болѣе внимательны къ интересамъ претендентовъ, подѣ опасеніемъ отвѣтственности по суду, сопряженной съ значительными иногда затратами. Что же касается потерпѣвшихъ убытки, то и они, изъ естественнаго желанія кончить дѣло безъ суда, будутъ всегда склонны къ уступкамъ и миролюбивому рѣшенію недоразумѣній.

Вообще болѣе или менѣе удовлетворительное разрѣшеніе въ законодательномъ порядкѣ вопроса объ отвѣтственности желѣзнодорожныхъ Обществъ при перевозкѣ грузовъ, будетъ имѣть своимъ послѣдствіемъ осуществленіе многихъ мѣропріятій административнаго характера, направленныхъ къ возможному обезпеченію грузовъ отъ всякаго рода порчи и остающихся въ числѣ благихъ, но не сбыточныхъ желаній.

Изъ помянутаго побужденія охранить себя отъ убытковъ, Общества желѣзныхъ дорогъ будутъ прежде всего гораздо стоворчивѣе въ отношеніи къ постройкѣ частныхъ амбаровъ возлѣ станцій. Затѣмъ займутся учрежденіемъ отвѣтственныхъ артелей на коммерческихъ, а не на преступныхъ началахъ, по которымъ кражи входятъ въ число доходныхъ статей.

Вообще желѣзныя дороги, вынужденныя къ справедливому вознагражденію грузоотправителей за всѣ убытки, займутся приведеніемъ въ порядокъ своего разстроеннаго хозяйства посредствомъ изысканія способовъ къ перевозкѣ грузовъ съ наименьшимъ для нихъ рискомъ.

Въ этомъ отношеніи достаточно указать на то, что администрація желѣзныхъ дорогъ, какъ извѣстно, всегда умѣетъ

доставлять неприкосновеннымъ тотъ грузъ, который застрахованъ.

## 2) Районъ Московской подкоммисіи.

По прочтеніи матеріаловъ, касающихся отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ московскаго района (\*) за порчу и утрату грузовъ, обращаютъ на себя вниманіе прежде всего заявленія, касающіяся собственно устройства станціонныхъ дворовъ, охраненія вагоновъ и пакгаузовъ отъ покражъ товаровъ и проч., т. е. о томъ, что входитъ въ кругъ прямыхъ обязанностей администраціи желѣзныхъ дорогъ. Заявленія эти объясняются исключительно случайностію вознагражденія за потерянные грузы и сознаниемъ необходимости улучшить самую перевозку и храненіе грузовъ и тѣмъ предотвратить напрасныя жалобы, не достигающія никакого результата.

Подкоммисіею получено много заявленій о томъ, что весьма часто самыя основательныя жалобы на порчу, недостачу или пропажу грузовъ оставляются безъ всякихъ послѣдствій или удовлетворяются крайне медленно, подъ разными предлогами, между которыми преобладаетъ неправильный вѣсъ. Кромѣ того, дороги отказываютъ въ вознагражденіи за порчу жидкостей, хотя бы она произошла и по винѣ дороги, вслѣдствіе медленной доставки. Въ подтвержденіе представленъ рядъ документовъ. Въ Тулѣ и Севастополѣ торговцы жаловались на то, что жалобы ихъ не удовлетворяются по два года и болѣе. Такія же заявленія получены въ

---

(\*) Московско-Курская, Курско-Харьково-Азовская, Лозово-Севастопольская, Донецкая, Константиновская, Московско-Ярославская и Вологодская.

Харьковѣ, Ростовѣ-на-Дону, Бахмутѣ, Симферополѣ, Екатеринославлѣ и др. Бѣлгородскіе же купцы заявили, что жаловаться считаютъ лишнимъ, такъ какъ это не ведетъ ни къ чему и они не получаютъ даже отвѣтовъ.

По правиламъ перевозки розыскъ утерянныхъ товаровъ долженъ быть на обязанности желѣзныхъ дорогъ, а между тѣмъ, въ дѣйствительности, заботы эти лежатъ исключительно на хозяевахъ грузовъ, которые никогда не извѣщаются дорогами, вопреки правиламъ о принятыхъ къ розыску мѣрахъ и послѣдствіяхъ розыска. Если же товаръ иногда находится, то его предлагаютъ получателю, при чемъ, если онъ отказывается отъ принятія, съ него взыскивается за провозъ (*стр: 106 доклада Московской подкоммисіи*).

Относительно этого обстоятельства грузохозяева заявили желанія, чтобы пропавшій хлѣбъ возвращался не натурою, а деньгами, такъ какъ иначе артельщики, съ которыхъ взыскивается управленіемъ дороги за пропажу, возвращаютъ грузохозяевамъ обыкновенно разныя сметки.

При обнаруженіи недостачи грузовъ нѣкоторые начальники станцій уклонялись или просто отказывались отъ составленія актовъ, служащихъ, по правиламъ, основаніемъ для принесенія жалобы.

При разрѣшеніи вопросовъ о степени порчи грузовъ встрѣчались затрудненія въ экспертизѣ, въ особенности на станціяхъ, удаленныхъ отъ городовъ. Въ этомъ отношеніи затрудненіе встрѣчается въ Севастополѣ, гдѣ товары выгружаются прямо въ частные амбары. При недостачѣ или порчѣ грузовъ управленіе требуетъ доставки товаровъ первоначально на станцію, для составленія актовъ съ участіемъ экспертовъ, а потомъ уже въ амбары, что требуетъ перегрузки и потери во времени.

Вслѣдствіе этого торговцы вынуждены были отказаться отъ составленія актовъ, а слѣдовательно и отъ права получать вознагражденіе за всякаго рода убытки.

Множество грузовъ пропадаетъ, по собраннымъ свѣдѣніямъ, вслѣдствіе покражъ, совершаемыхъ и служащими и посторонними людьми. Такъ, напр., въ Таганрогѣ заявили о кражахъ ночью съ открытыхъ вагоновъ крючьями. Въ Симферополѣ-же указано на то, что для подобныхъ кражъ не подалеку отъ Севастополя, организовалась цѣлая шайка. Отъ кражъ не охранены и пакгаузы, въ которыхъ воруютъ преимущественно служащіе на дорогахъ. Такъ, въ Симферополѣ и Севастополѣ заявлено о томъ, что сторожа сами крадутъ оберегаемую ими кладь, особенно вино, просверливая бочки. Во избѣжаніе этого, вино отправляется въ Симферополь въ двойныхъ бочкахъ. Въ Орлѣ даже собственные склады желѣзной дороги расхищаются вслѣдствіе неогражденія станціоннаго двора и отсутствія стражи.

Каменный уголь также похищается и одну изъ причинъ этого рода кражъ грузохозяева видятъ въ существующей преміи машинистамъ за сбереженіе топлива. Они полагаютъ, что на угольныхъ поѣздахъ такія преміи должны быть уничтожены.

Въ Бахмутѣ заявлено о покражѣ алебастра, вслѣдствіе погрузки его безъ вѣса, а въ Екатеринославлѣ—о расхищеніи досокъ, грузимыхъ безъ счета.

Въ отношеніи къ отвѣтственности за порчу и потерю грузовъ по указаннымъ и инымъ причинамъ желѣзныя обставлены такъ, что потерпѣвшій можетъ получить только дороги нѣкоторое вознагражденіе и въ весьма рѣдкихъ случаяхъ.

На иныхъ дорогахъ, въ случаѣ пропажи чего нибудь, управленіе взыскиваетъ плату съ артели, съ которой потер-

пѣвшіе не рѣдко входятъ въ сдѣлки непосредственно. На нѣкоторыхъ дорогахъ заявлено, что артель обыкновенно удовлетворяетъ грузохозяевъ полностью, миролюбиво. Бываютъ и такіе случаи, что потерпѣвшій принуждается дѣлать уступки рублей въ 300. Въ Ростовѣ—на Дону заявлена жалоба на то, что администрація дороги платитъ грузохозяину 5 руб. за пудъ пропавшаго груза, а съ артели взыскиваетъ полностью и такимъ образомъ кража составляетъ источникъ дохода дороги. Въ Симферополѣ же, гдѣ нѣтъ артели, заявлено, напротивъ, что съ виновныхъ дорога взыскиваетъ не болѣе 5 руб. съ пуда пропавшаго груза. Такой способъ дѣлаетъ кражу выгодной для служащихъ на дорогѣ.

Вообще опредѣленное въ правилахъ перевозки вознагражденіе за потерянные грузы составляетъ источникъ массы злоупотребленій, о чемъ сдѣлано множество заявленій.

Благодаря нѣкоторымъ, судебнымъ учрежденіямъ и гражданскому кассационному департаменту Правительствующаго Сената, отвергавшимъ силу означенныхъ правилъ въ отношеніи къ размѣру отвѣтственности за порчу и потерю грузовъ, на сѣздѣ дорогъ 3-й группы (24 Октября 1879 года) принята въ принципѣ отвѣтственность въ полной стоимости товара.

Не смотря на полную почти безотвѣтственность дорогъ за цѣлость грузовъ, потерпѣвшіе по ихъ заявленіямъ, мало обращаются, къ судебнымъ учрежденіямъ прежде всего изъ боязни навлечь недовольство желѣзнодорожнаго начальства, которое имѣетъ такъ много средствъ притѣснять какъ отправителей, такъ и получателей. При томъ же веденіе дѣлъ въ судахъ сопряжено съ расходами, не всегда вѣрно и затруднительно, вслѣдствіе обязанности предъявлять искъ

по мѣсту нахождения правленія или управленія желѣзной дороги.

По этому послѣднему поводу получено много заявленій, а московскими торговцами выражено мнѣніе, что истцу должно быть предоставлено право предъявлять искъ, какъ по мѣсту нахождения правленія и управленія, такъ и на станціяхъ отправленія и назначенія груза и, наконецъ, въ мѣстѣ, гдѣ совершилось или обнаружилось несчастье, причинившіе убытки.

Такимъ же точно образомъ встрѣчается затрудненіе и въ порядкѣ предъявленія исковъ при перевозкѣ прямаго сообщенія и указывается надобность въ предоставленіи грузохозяевамъ права предъявлять искъ, по своему усмотрѣнію, къ одной изъ дорогъ, участвовавшихъ къ перевозкѣ, которыя бы разсчитывались по иску между собою, впоследствии.

Наконецъ, грузоотправители заявили о необходимости увеличить опредѣленные нынѣ въ правилахъ перевозки сроки на заявленіе претензій управленіямъ дорогъ по крайней мѣрѣ до 6-ти мѣсяцевъ.

Въ отношеніи къ отвѣтственности за перевозку грузовъ подкоммисія предполагала предпринять слѣдующія мѣры:

1) Обязать Общества желѣзныхъ дорогъ къ полной отвѣтственности предъ грузоотправителями за всякаго рода вредъ или убытки, причиненные при перевозкѣ грузовъ, за исключеніемъ переборовъ, такъ какъ это представляетъ единственную гарантію для грузохозяевъ.

2) Опредѣлить принятый въ международной конвенціи годичный срокъ на заявленіе претензій о вознагражденіе за означенные вредъ или убытки и на предъявленіе исковъ суду.

3) Предоставить право потерпѣвшимъ убытки при перевозкѣ грузовъ, предъявлять иски по мѣсту нахождения правленія или управленія дороги или станцій отправленія или назначенія, или же, наконецъ, въ мѣстѣ совершенія или обнаруженія событія, причинившаго вредъ.

4) При перевозкѣ грузовъ прямого сообщенія предоставить истцу право предъявлять иски, по своему усмотрѣнію, къ одной изъ дорогъ, участвовавшихъ въ означенной перевозкѣ.

5) На угольныхъ поѣздахъ уничтожить преміи выдаваемые теперь за сбереженіе топлива.

6) Обязать Общества желѣзныхъ дорогъ принимать лѣсъ къ перевозкѣ счетомъ, если того потребуетъ отправитель.

7) При введеніи на станціяхъ выборныхъ комиссій опредѣлитель, чтобы изслѣдованіе порчи грузовъ производилось при участіи выборнаго, агента дороги и третьяго лица, назначаемаго ими по обоюдному согласію.

8) Обязать дороги къ вознагражденію за порчу груза, происшедшую по винѣ управленія, вслѣдствіе медленной доставки.

и 9) Опредѣлить, что при нагрузкѣ клади средствами дороги Общество отвѣчаетъ какъ за недостатокъ мѣсть, такъ и за недостатокъ вѣса, если не докажетъ, что разница произошла по ошибкѣ.

### 3) Районъ Харьковской Подкомисіи.

Потери грузохозяевъ на дорогахъ харьковскаго района (\*) начинаются съ момента подвоза грузовъ къ станціоннымъ

---

(\*) Харьковско-Николаевская, Сумская, Курско-Кіевская, Ландварово-Роменская и Либавская.

дворамъ, возрастаютъ на платформахъ и въ пути и оканчиваются лишь на станціи назначенія. Общій итогъ ежегодно причиняемыхъ грузоотправителямъ потерь, по заявленіямъ грузоотправителей и изслѣдованіямъ подкоммисіи, громаденъ.

На совѣщаніяхъ подкоммисіи представители торговли заявили, что пріемъ грузовъ сопровождается потерями, достигающими иногда до 60 пуд. съ вагона, потери же въ 2—3% есть постоянное явленіе. Пять земскихъ управъ опредѣлили потери въ перевозкѣ хлѣба отъ 5 до 10%.

Въ виду такихъ показаній подкоммисія, взявъ потерю въ 5%, исчислила ежегодные убытки только по Харьковско-Николаевской дорогѣ въ 455,132 р., составляющіе 5% съ суммы 9.102,640 р., на которую, по пятилѣтней сложности, перевозится каждый годъ одного зерноваго хлѣба.

Но кромѣ хлѣба теряется масса и другихъ грузовъ, между которыми занимаетъ видное въ перевозкѣ мѣсто каменный уголь. Этого продукта теряется до 100 пудовъ съ вагона.

Всѣ неисчислимыя убытки, наносимыя грузохозяевамъ, происходятъ отъ двухъ причинъ: а) отъ покражи и растраты грузовъ и б) отъ порчи ихъ.

Иногда теряются цѣлые вагоны грузовъ, завозимые безслѣдно. Штучная-же потеря или потеря отдѣльныхъ мѣстъ бываетъ постоянно и теряется вслѣдствіе небрежности железнодорожныхъ агентовъ и громаднаго воровства.

Большею частію кражи производятся сторожами и рабочими, проживающими на станціи и нанятыми для нагрузки и выгрузки товаровъ. Они крадутъ цѣлыя мѣста, или, разбивая короба, вынимаютъ оттуда болѣе цѣнныя вещи.

Для этого еще днемъ разбивается умышленно тара, чтобы можно было ознакомиться съ содержимымъ и потомъ обвинить отправителя въ дурной упаковкѣ. Взамѣнъ украденнаго, для вѣсу, вкладется мочала, тряпье и т. п. предметы.

Впрочемъ, болѣе всего терпятъ отъ кражъ хлѣбныя грузы, которые складываются, въ неогороженномъ дворѣ, на открытой платформѣ, и доступны для всѣхъ, такъ какъ ночью посторонніе воры свободно могутъ подъѣзжать къ складу и брать по нѣсколькѣ мѣшковъ. Что же касается станціонныхъ сторожей, то они свободно берутъ изъ мѣшковъ, что имъ нужно, не рискуя ни чѣмъ, такъ какъ станціонное начальство не отвѣчаетъ за потерю хлѣба, лежащаго на платформахъ и не погруженнаго въ вагоны, лишь бы цѣлое мѣсто не было украдено и въ тарѣ что нибудь осталось.

Кромѣ того потеря хлѣба производится и въ пути, при перегрузкахъ, вслѣдствіе разрыва мѣшковъ и разсыпки. Такая розсыпь бываетъ значительна и поступаетъ преимущественно въ собственность станціоннаго персонала. Иногда же управленія дорогъ продаютъ такое зерно. Такъ, напримѣръ, на Харьковско-Николаевской дорогѣ въ 1878 году было продано смѣшаннаго зерна на 1700 руб.

Наконецъ, при полученіи товаровъ, обнаруживается иногда подмѣнъ ихъ: вмѣсто пшеницы, получается рожь, вмѣсто чаю—мочала; иногда цѣлыя мѣста подмѣниваются и вмѣсто цѣннаго товара получаютъ бревна и мусоръ, хотя при этомъ вѣсъ груза неизмѣненъ и укупорка, по видимому, не тронута. Такой подмѣнъ дѣлается, какъ дознано разслѣдованіемъ, артельщиками и сторожами, и, при участіи ихъ, другими злоумышленниками.

Порча товаровъ всякаго рода происходитъ отъ дурныхъ вагоновъ, пропускающихъ сырость, отъ нагрузки крючьями, пронизывающими не рѣдко штуки разныхъ матерій, отъ дурной укладки хрупкихъ предметовъ и т. п. Но самый значительный вредъ причиняется хлѣбу, доводимому до проростанія и совершенной гнилости.

Въ этомъ отношеніи подкоммисіею получено много заявленій, подтвержденныхъ осмотромъ, при которомъ были указаны кучи навозу отъ сгнившаго зерна. Чтобы избѣжать этихъ результатовъ грузохозяева перевозятъ хлѣбъ не по вагонно, а по пудно, тратя лишнихъ 3 коп. съ пуда. Этотъ добавочный расходъ доходитъ до значительной цифры. Для примѣра указана Харьковско-Николаевская желѣзная дорога, по которой въ 1878 году перевезено до 21 мил. пудовъ. Если помножить это количество на 3 добавочныхъ коп. съ пуда, получится 630 т. руб.

Во всеѣмъ исчисленнымъ потерямъ, причиняемымъ торговлѣ и промышленности, Общества желѣзныхъ дорогъ относятся совершенно безразлично, потому что они, въ сущности, не отвѣчаютъ за убытки или же если и отвѣчаютъ, то такъ незначительно, что имъ не изъ за чего принимать энергическія мѣры къ сохраненію интересовъ грузоотправителей.

Какъ ни вредно и не противузаконно такое отношеніе желѣзныхъ дорогъ къ чужой собственности, но грузоотправители и торговцы вообще свыклись съ нимъ, какъ съ неизбѣжнымъ зломъ. Между ними установилась даже норма потери—до 5<sup>0</sup>/<sub>100</sub>, которую они считаютъ слѣдствіемъ «неотразимой силы». Они до такой степени убѣдились въ своей беззащитности и въ правѣ сильного что даже непредъяв-

ляютъ исковъ судамъ. Этому они избѣгаютъ, не желая возстановлять противу себя желѣзнодорожныхъ агентовъ, съ которыми находятся въ постоянныхъ сношеніяхъ.

Торговцы боятся, какъ они заявляли, «чтобы не было хуже».

Управленія желѣзныхъ дорогъ относятся къ претензіямъ до такой степени равнодушно, что у товаротравителей пропало желаніе составлять акты въ удостовѣреніе потерь. Транспортныя конторы Россійскаго Общества страхованія и транспортированія кладей и Общества «Надежда» составляютъ въ годъ до 50-ти актовъ каждая, но не въ видахъ требованія вознагражденія отъ администраціи дорогъ судебнымъ порядкомъ, а въ качествѣ оправдательныхъ документовъ для правленій. Такимъ образомъ, уплачивая потерпѣвшимъ довѣрителямъ сполна стоимость потеряннаго товара, сами конторы не получаютъ отъ дорогъ ничего.

Для пресѣченія воровства, защиты товаровъ отъ порчи, установленія на справедливыхъ началахъ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ и опредѣленія порядка для защиты интересовъ товаротправителей, подкоммисія предлагаетъ слѣдующія мѣры:

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

2) Освѣщать станціонные дворы во время темныхъ ночей.

3) Въмѣсто платформъ крытыхъ и открытыхъ построить магазины.

4) Каждая станція должна имѣть необходимыя приспособленія для удобнѣйшей нагрузки и выгрузки товаровъ, не прибѣгая къ крючьямъ, а для облегченія и ускоренія груз-

чиковъ 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 лицамъ право присутствовать, когда пожелаютъ, при нагрузкѣ и взвѣшиваніи ихъ товара.

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

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

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

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

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

13) Въ статьѣ объ отвѣтственности, между прочимъ, постановить:

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

б) При оцѣнкѣ порчи и потери товаровъ должны быть приглашаемы эксперты.

14) Въ видахъ ускоренія разбора претензій желательно, чтобы правленія дорогъ имѣли пребываніе на своихъ линияхъ.

15) 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 съѣздамъ ихъ представителей т. е. насколько обязательны постановленія съѣздовъ для каждой изъ договаривающихся дорогъ или чѣмъ обеспечено выполненіе условій конвенціи.

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

#### 4) Районъ Рижской подкоммисіи.

Желѣзныя дороги Рижскаго района (\*) далеко не составляютъ исключенія изъ числа тѣхъ, на которыхъ подкоммисіямъ пришлось собрать массу заявленій относительно главнѣйшаго пункта всеобщаго неудовольствія — отсутствія достаточнаго матеріальнаго обеспеченія грузохозяевъ отъ порчи, подмѣна и утраты кладей. Это видно изъ самаго начала доклада Рижской подкоммисіи по вопросу о претензіяхъ и жалобахъ, въ которомъ она заявила о безправности грузохозяевъ въ отношеніи къ дорогамъ означеннаго района, осво-

(\*) Грязе-Царинская, Волго-Донская, Орловско-Грязская, Ливенская, Орловско-Витебская, Динабургско-Витебская, Ригско-Динабургская, Ригско-Больдерааская, Ригско-Тукумская и Митавская.

бодившимъ себя почти отъ всякой отвѣтственности за убытки, причиняемые ихъ кліентамъ.

Изъ числа всѣхъ претензій, предъявлявшихся къ желѣзнымъ дорогамъ, большее число приходится на недостачу грузовъ, затѣмъ на подмочку и иного рода порчу.

По этимъ дѣламъ управленія дорогъ относились съ крайнимъ произволомъ ко всѣмъ потерпѣвшимъ, которые, по малой цѣнности претензій или по другой причинѣ, не въ состояніи обратиться къ суду, чему въ значительной степени способствуютъ примѣняемыя на всѣхъ Россійскихъ дорогахъ «подписки обезпеченія», ставящія Общества желѣзныхъ дорогъ виѣ всякой отвѣтственности не только въ дозволенныхъ правилами перевозки случаяхъ (при худой тарѣ, требованіи открытыхъ вагоновъ, платформъ и т. п.), но и во всѣхъ тѣхъ, въ коихъ агенты дорогъ признаютъ нужнымъ потребовать такую подписку.

Независимо отъ означенныхъ подписокъ, управленія отказываютъ во всякомъ вознагражденіи при вполнѣ доказанной недостачѣ, если тара не носитъ на себѣ слѣдовъ вскрытія или какого либо поврежденія. Такая практика создала особую промышленность среди личнаго состава дорогъ, состоящую въ открытіи товарныхъ мѣстъ, похищеніи изъ нихъ нѣкоторой части и замѣнѣ похищеннаго различнымъ хламомъ, для пополненія опредѣленнаго въ документахъ вѣса.

Впрочемъ, это злоупотребленіе констатировано на всѣхъ почти дорогахъ.

Подкоммисіею приведено много свѣдѣній въ подтвержденіе различныхъ способовъ уклоненія желѣзнодорожной администраціи отъ удовлетворенія справедливѣйшихъ требованій. Въ этомъ отношеніи видное мѣсто занимаетъ безконечная переписка, неограниченная никакимъ срокомъ.

Характерно приведенное подкоммисією въ подтвержденіе существующей безправности грузохозяевъ, мнѣніе правленія одной изъ желѣзныхъ дорогъ, полагающаго, что «условія перевозки» русскихъ желѣзныхъ дорогъ и дополняющія ихъ постановленія конференцій отдѣльныхъ группъ, заключають въ себѣ относительно отвѣтственности за потерю, порчу и т. п. такія правила, которыя, если ихъ примѣнять съ особенною строгостію, буквально, — чрезвычайно стѣснительны для публики». Благодаря такимъ правиламъ, по мнѣнію того же правленія, «хорошо обоснованныя и констатированныя желѣзною дорогою (въ актѣ) требованія отклоняются ссылкой на букву того или другаго постановленія».

Переписку, какъ средство устранить всякую отвѣтственность, нѣкоторыя дороги ввели у себя въ систему, вслѣдствіе чего, по удостовѣренію того же правленія, «конечныя дороги, которымъ приходится вести переписку, обременены до крайности канцелярскимъ трудомъ». По этому урегулированіе способа сношенія между желѣзными дорогами представляется крайне необходимымъ.

По этому поводу въ подкоммисію постунилъ отзывъ витебскихъ торговцевъ о томъ, что заявленія товароотправителей, съ приложеніемъ составленныхъ при выдачѣ товара актовъ, разрѣшаются управленіями дорогъ крайне медленно и по большей части такое разрѣшеніе заключается въ оставленіи безъ послѣдствій заявленій на основаніи различныхъ, не основательныхъ причинъ. Въ особенности это примѣняется къ товарамъ, идущимъ по прямому сообщенію. По заявленіямъ, касающимся товаровъ этого рода, удовлетворенія не происходитъ, а управленія дорогъ слагають вину одно на другое.

Всему этому помогают въ значительной степени, какъ выше уже указывалось, существующія судспроизводственныя правила, стѣсняющія право истца предъявлять къ желѣзнымъ дорогамъ иски не только къ правленіямъ, управленіямъ, но и къ станціоннымъ агентамъ. Вслѣдствіе этого подкоммисія признала, что «главное и самое существенное условіе правилъ перевозки, заключается въ облегченіи товарополучателямъ возможности обращаться къ рѣшенію суда».

Рядомъ съ этимъ подкоммисіею приведено мнѣніе какого-то юриста, который, разсмотрѣвъ существующія правила перевозки, замѣтилъ прежде всего, что правила эти носятъ на себѣ характеръ исключительнаго огражденія интересовъ желѣзныхъ дорогъ и не принимаютъ вовсе, или очень мало, интересы публики, тождественные въ этомъ случаѣ съ интересами государственными. Поэтому онъ находитъ, что созданіе особаго законодательства, нормирующаго юридическія отношенія желѣзныхъ дорогъ и публики, безусловно необходимо. При этомъ находятъ необходимымъ положить въ основу означеннаго закона слѣдующее: 1) быстрое удовлетвореніе претензій по мѣсту предъявленія ея и устраненіе всякой переписки между правленіями и вообще пререканій между ними; и 2) установленіе «правительственной инструкціи», опредѣляющей отношенія желѣзныхъ дорогъ между собою по исчисленію и раскладкѣ убытковъ, понесенныхъ вслѣдствіе вознагражденія частныхъ лицъ.

Коснувшись подробно всѣхъ условій вознагражденія за подмѣнъ, порчу и утрату грузовъ, подкоммисія признала необходимымъ принять въ этомъ отношеніи слѣдующія мѣры:

1) Признать представителями желѣзныхъ дорогъ, въ качествѣ отвѣтчиковъ по искамъ, не только управленія, но

и всѣхъ агентовъ, по крайней мѣрѣ начальниковъ станцій, въ тѣхъ видахъ, чтобы иски могли быть заявляемы товарополучателями въ мѣстѣ назначенія грузовъ.

Это, по мнѣнію подкомиссіи, будетъ одна изъ самыхъ дѣйствительныхъ мѣръ для предупрежденія отказовъ въ удовлетвореніи разныхъ мелкихъ претензій, повторяющихся теперь непрестанно подъ весьма сомнительными предлогами.

2) Обязать управленія конечныхъ желѣзныхъ дорогъ (назначенія) къ немедленному, безусловному удовлетворенію всѣхъ безспорныхъ претензій товароотправителей.

3) Определить, что нарушеніе этого правила влечетъ за собою или уплату извѣстнаго % съ суммы претензій или какого либо штрафа.

4) Исключеніемъ изъ этого должны служить претензіи о недостаткѣ грузовъ, по коимъ допускаются сношенія съ другими дорогами, но не иначе какъ въ теченіи 7 недѣль. При этомъ нарушеніе срока равносильно признанію претензіи правильною.

5) Оговорить въ законѣ, что Общество желѣзной дороги не отвѣчаетъ за содержаніе мѣста при неповрежденной тарѣ, если не будетъ доказано, что подмѣна произошла отъ злоупотребленій служителей или отъ несоблюденія ими предписанныхъ правилъ предосторожности.

6) Разрѣшеніе означеннаго вопроса въ каждомъ данномъ случаѣ принадлежитъ суду, если Общество желѣзной дороги не признаетъ ни злоупотребленія ни небрежности со стороны служителей.

7) Определить, что всякая недостача въ вѣсѣ груза, кромѣ установленнаго % утечки и усышки и случаевъ, исключających отвѣтственность дорогъ вообще, служитъ осно-

ваніемъ къ вознагражденію товарохозяина—безъ всякаго соотношенія къ тому, повреждена или не повреждена тара.

8) Постановить, что въ случаѣ спора о размѣрѣ вознагражденія за подмѣнъ, порчу или утрату груза, вопросъ разрѣшается экспертами.

9) Составъ экспертовъ и способы оцѣнки должны быть опредѣлены ясно и опубликованы во всеобщее свѣдѣніе.

10) Принять за правило, что во всѣхъ случаяхъ, въ которыхъ требуется составленіе акта, самый актъ считается и заявленіемъ о вознагражденіи.

11) На заявленіе претензій по поводу не прибытія къ мѣсту назначенія цѣлой партіи грузовъ опредѣлить 6-ти мѣсячный срокъ.

и 12) По перевозкѣ грузовъ прямого сообщенія принять правило, помѣщенное въ § 68 проекта конвенціи I-й группы дорогъ, по которому Общества желѣзныхъ дорогъ несутъ отвѣтственность предъ получателемъ клади только въ томъ случаѣ, если кладъ имъ принята; въ противномъ же случаѣ отвѣтственность лежитъ на дорогахъ только предъ отправителемъ.

Къ этому послѣднему роду случаевъ подойдетъ и совершенная недоставка товара по назначенію.

### 5) Районъ Кіевской Подкоммисіи.

Относительно порчи и пропажи грузовъ на желѣзныхъ дорогахъ кіевского района (\*) подкоммиссіею получено счень много и письменныхъ и словесныхъ заявленій. По общему мнѣнію заявителей порча и кража грузовъ составляютъ весьма

---

(\*) Одесская, Кіево-Брестская, Бресто-Граевская, Бендеро-Галацкая и Фастовская.

крупное и главное зло желѣзнодорожной эксплуатаціи, причиняющее громадные убытки публикѣ. Въ этомъ отношеніи большее количество жалобъ заявлено на Фастовской желѣзной дорогѣ, гдѣ заявители прямо обвиняли артель дороги въ кражахъ.

Грузы расхищаются до отправки, во время ожиданія очереди, въ пути и по прибытіи на станцію назначенія. Значительному расхищенію подвергаются дрова и каменный уголь, главнымъ образомъ потому, что на всѣхъ дорогахъ механики получаютъ преміи за сбереженіе топлива.

Потерпѣвшимъ отъ кражъ грузохозяевамъ весьма рѣдко приходится получать даже и то ничтожное вознагражденіе, которое назначено въ существующихъ правилахъ перевозки. О заявленной пропажѣ грузовъ составляется актъ, но за тѣмъ управленія никогда не извѣщаютъ о принятыхъ мѣрахъ къ розысканію пропавшаго. Иногда затягивается долговременная переписка, послѣ которой, и то рѣдко, выдается потерпѣвшему, вмѣсто дѣйствительной стоимости пропавшаго, извѣстная попудная плата. Такъ, напр., за нѣсколько мѣстъ сигаръ въ 2500 штукъ, стоимшихъ 111 руб., предлагается 2 руб. 17 коп.

Благодаря такому льготному положенію желѣзнодорожныхъ Обществъ, кражи сдѣлались источникомъ дохода и для Обществъ и для состоящихъ при ней артелей, которыя, по выраженію одного заявителя, «получаютъ высокую премію за воровство». Созданный кражею доходъ основанъ на томъ, что потерпѣвшій получаетъ за украденное попудно, а дорога получаетъ отъ продажи украденнаго, вслучаѣ отысканія, дѣйствительную стоимость или, во всякомъ случаѣ, гораздо большую сумму въ сравненіи съ попудной платой.

Это касается собственно утраты цѣлыхъ мѣстъ груза. Но еще съ большими затрудненіями связано взысканіе вознагражденія за порчу и недостачу груза. Вознагражденіе за первую устраняется, обыкновенно, подписками обезпеченія, вынуждаемыми, несмотря ни на какія достоинства тары. Что же касается недостачи, то въ отношеніи къ ней примѣняются, въ широкихъ размѣрахъ, утечка и усышка. Такъ, напр., для каменнаго угля усышка опредѣлена въ 2 и 3%. Не менѣе удачно опредѣлены нормы усышки для зерновыхъ хлѣбовъ. Благодаря этимъ нормамъ и подпискамъ обезпеченія, на нѣкоторыхъ станціяхъ образовались правильные базары для торговли, главнымъ образомъ ворованнымъ хлѣбомъ.

Желѣзнодорожныя управленія признаютъ себя въ нѣкоторой степени отвѣтственными за недостачу груза въ томъ только случаѣ, когда утрачено цѣлое мѣсто изъ числа означенныхъ въ квитанціи.

На этомъ построена цѣлая система расхищенія всякаго рода грузовъ путемъ отобранія части каждаго изъ мѣстъ. Такимъ образомъ если въ отдѣльномъ мѣстѣ имѣется хотя немного извѣстнаго продукта, управленіе дороги, вооруженное подпиской обезпеченія, отказывается во всякомъ удовлетвореніи справедливой претензіи о вознагражденіи за недостающее количество груза.

Судя по сообщеннымъ подкоммисіи фактамъ и заявленіямъ, аналогичнымъ съ полученными и другими подкоммисіями, зло поддерживается въ значительной мѣрѣ подписками обезпеченія, установленными лишь для гарантіи дорогъ при сдачѣ грузовъ по дурной тарѣ и неревозкѣ ихъ, по требованію хозяина, въ несоотвѣтствующихъ вагонахъ.

На дѣлѣ оказывается, что желѣзнодорожные агенты требуютъ подписки обезпеченія даже при безукоризненной тарѣ и не на отдѣльные мѣста, но на цѣлыя партіи. Посредствомъ этихъ росписокъ совершенно уничтожается всякая отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ и прямо поощряется небрежность ихъ агентовъ и воровство, развившееся на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ до весьма значительнаго размѣра.

Для устраненія вышеисчисленныхъ неудобствъ и злоупотребленій, по мнѣнію товаротправителей и товарополучателей, необходимо:

1) Обязать дороги выдавать вознагражденіе не по тарифу, а по дѣйствительной стоимости пропавшаго или испорченнаго груза.

2) Назначить точные и возможно краткіе сроки для выдачи вознагражденія, а также упростить и улучшить самую процедуру взысканія. Для достиженія послѣдней цѣли между прочимъ необходимо: а) опредѣлить подсудность желѣзныхъ дорогъ относительно претензій къ ней товаротправителей, не по мѣсту нахождения правленія или управленія, а по мѣсту нахождения станцій; б) установить болѣе точную и болѣе строгую форму для составленія актовъ о недостаткѣ и порчѣ груза, съ участіемъ свидѣтелей, экспертовъ и проч. Въ настоящее время акты составляются часто въ отсутствіи хозяина, съ подставными свидѣтелями, а если хозяинъ и присутствуетъ, то рѣшительный голосъ все таки принадлежитъ желѣзнодорожному агенту, который всегда объясняетъ недостачу или ошибкою при взвѣшиваніи на станціи назначенія или усышкою и утечкою и т. п.

3) Установить болѣе правильныя нормы усышки и утечки, съ тѣмъ, чтобы онѣ ни коимъ образомъ не примѣнялись къ тѣмъ случаямъ, гдѣ можно предполагать кражу.

4) Уничтожить росписки обезпеченія, дающія поводъ къ всевозможнымъ злоупотребленіямъ.

5) Обязать желѣзныя дороги къ страхованію всякаго рода грузовъ по требованію грузохозяевъ.

Съ своей стороны, кіевская подкоммисія предположила, въ видахъ улучшенія желѣзнодорожнаго дѣла, между прочимъ, слѣдующія мѣропріятія, касающіяся главнѣйшаго пункта недостатковъ существующей эксплуатаціи—огражденія частныхъ интересовъ:

1) Предоставленіе частнымъ лицамъ, на возможно льготныхъ условіяхъ, постройки амбаровъ, пакгаузовъ, элеваторовъ и подъѣздныхъ вѣтвей къ фабрикамъ, заводамъ и т. п.

2) Определеніе гражданской отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за порчу и утрату грузовъ съ момента ввоза ихъ на станцію, до окончательной выдачи.

3) Облегченіе, по возможности, исковъ къ желѣзнымъ дорогамъ за вредъ и убытки, между прочимъ, установленіемъ подсудности ихъ по мѣсту нахожденія станцій и управленій, а не однихъ правленій.

4) Определеніе въ законѣ причинъ, освобождающихъ дорогу отъ отвѣтственности (*force majeure*), съ тѣмъ, чтобы доказательство существованія ихъ въ каждомъ данномъ случаѣ было возложено на желѣзнодорожное Общество.

и 5) Постановленіе слѣдующихъ двухъ правилъ: 1) о томъ, что искъ, предъявленный къ дорогѣ, принявшей грузъ или сдавшей его, не можетъ быть отведенъ, хотя бы виновными оказались и не эти дороги, а другія, по коимъ прослѣдовалъ грузъ при прямомъ сообщеніи, и 2) о томъ, что всякаго рода правила, установленныя желѣзнодорожны-

ми управленіями, а также спеціальныя договоры, заключаемыя этими управленіями съ товароотправителями, съ цѣлью освободить дорогу отъ отвѣтственности за вредъ и убытки, признаются недѣйствительными, какъ вынужденныя

### 6) Районъ Юго-Восточной Подкоммисіи.

Въ заявленіяхъ, собранныхъ по дорогамъ юго-восточнаго района (\*), обращаютъ особенное вниманіе заботливость грузоотправителей въ проектированіи, главнымъ образомъ, всякаго рода мѣропріятій, касающихся перевозки грузовъ, съ цѣлью предохраненія кладей отъ порчи и утраты, почти не вознаграждаемыхъ теперь Обществами желѣзныхъ дорогъ. Это, въ связи съ свѣдѣніями о массѣ неудовлетворенныхъ справедливыхъ требованій грузоотправителей, указываетъ до известной степени на то, что грузоотправители какъ бы потеряли надежду на вознагражденіе за убытки даже при помощи суда и обратили все свое вниманіе преимущественно на мѣры предугражденія самыхъ потерь путемъ усовершенствованія различныхъ сторонъ эксплуатаціи.

Въ настоящее время потери обусловлены главнымъ образомъ воровствомъ, которое на означенныхъ дорогахъ развито до крайнихъ предѣловъ и служитъ доходной статьей артелей, платящихъ потерпѣвшимъ, и то не всегда, лишь самую малую часть стоимости украденнаго, нерѣдко весьма цѣннаго товара.

Большую частію похищаются мануфактурныя, бакалейныя и хлѣбныя грузы при перегрузкѣ. Поэтому артельщи-

---

(\*) Московско-Рязанская, Рязанско-Козловская, Козлово-Воронежско-Ростовская, Ростово-Владикавказская, Козлово-Тамбовская, Тамбово-Саратовская, Рязанско-Моршанская, Моршанско-Сызранская, Оренбургская и Поти-Тифлисская.

ки умышленно признають вагоны «больными», чтобы имѣть предлогъ для перегрузки и кражи.

Вообще въ кражахъ виновата и поѣздная прислуга, которая была обличаема въ этомъ много разъ.

Дерзость ворующихъ доходитъ до того, что они крадутъ въ пути по нѣскольсу живыхъ быковъ, а спиртъ просто грабятъ, такъ какъ обнаруженное насильственное отнятіе спирта, въ присутствіи владѣльца или довѣренныхъ имъ лицъ, подходитъ подъ определенное въ дѣйствующихъ уголовныхъ законахъ понятіе грабежа. Такъ называемые крючники, не обращая вниманія на запрещеніе хозяина спирта или его прикащиковъ, просвѣрливаютъ буравами дно вагона и затѣмъ бочки и вытекающее вино пьютъ, что проходитъ имъ совершенно безнаказанно, такъ какъ они составляютъ предметъ страха даже для начальниковъ станцій.

Безнаказанное воровство, составляя доходную статью артелей и поѣздной прислуги, ведется почти открыто. На нѣкоторыхъ станціяхъ существуютъ даже лавочки для продажи, по дешевымъ цѣнамъ, краденыхъ товаровъ.

Кражамъ много благопріятствуютъ существующія условія перевозки, между которыми видное мѣсто занимаетъ полная безотвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за грузы, введенные въ станціонные дворы, но еще не принятые къ отправкѣ. Въ промежутокъ времени отъ ввоза до приема, грузъ находится на отвѣтственности хозяина и расхищается въ значительной степени. При этомъ, въ случаѣ порчи тары и содержимаго, берутся подписки обезпеченія.

По этому поводу въ подкоммисію поступило очень много заявленій, въ которыхъ выражено справедливое желаніе о томъ: а) чтобы товары, ввозимые на станцію, сейчасъ же

взвѣшивались; б) чтобы въ ордерѣ обозначалось не только число мѣстъ, какъ теперь, но и вѣсъ товара и в) чтобы Общества дорогъ отвѣчали съ этого же момента за цѣлость груза, принимая и сдавая его не иначе какъ по вѣсу.

Вся отвѣтственность дорогъ юго-восточнаго района, какъ и всѣхъ другихъ, заключается теперь въ уплатѣ лишь 5 р. за пудъ утраченнаго товара, при чемъ и эта ничтожная сумма не всегда уплачивается, вслѣдствіе подписокъ обезпеченія.

Изъ правилъ о перевозкѣ оказывается, что дороги считаютъ себя отвѣтственными, напр., за поврежденіе и поломку только такихъ грузовъ, которые изломать довольно трудно, какъ хлѣбъ, соль, лѣсъ, уголь и т. п. Что же касается разбитія или уничтоженія предметовъ, требующихъ осторожности при нагрузкѣ и обыкновенно болѣе цѣнныхъ, то дороги устраняютъ себя отъ всякой за то отвѣтственности.

Независимо отъ этого и подписокъ обезпеченія, въ правилахъ перевозки существуютъ еще три исключенія, почти уничтожающія всякую отвѣтственность за потерю и порчу грузовъ. Исключенія эти слѣдующія: а) несчастные случаи съ поѣздами, б) поврежденіе пути и зданій и в) чрезмѣрное скопленіе грузовъ.

О недостаткѣ или порчѣ груза получатель обязанъ сдѣлать заявленіе при самой приѣмкѣ онаго и представить: расчетные листы, фактуру и т. п. Управление дороги, получившее заявленіе о претензіи, обязано въ двухмѣсячный срокъ дать отвѣтъ претенденту, т. е. уплатить вознагражденіе или отказать. Но, въ дѣйствительности, по заявленіямъ производится переписка въ теченіи годовъ и не приводитъ ни къ какимъ результатамъ.

Такимъ образомъ, съ одной стороны грузохозяева терпятъ убытки отъ кражъ и небрежнаго обращенія съ грузами, а съ другой — желѣзныя дороги всѣми возможными средствами отклоняютъ отъ себя всякую отвѣтственность за ущербъ, нанесенный ввѣренному имъ имуществу. Этимъ объясняются всеобщія нареканія на администрацію желѣзныхъ дорогъ и жалобы на отсутствіе всякаго обезпеченія въ сохранности той массы матеріальнаго богатства, которое перевозится по дорогамъ.

Подкоммисія, раздѣляя справедливыя жалобы заявителей, находитъ, что въ видахъ радикальнаго устраненія констатированнаго зла необходимо поставить широко вопросъ объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за вредъ и убытки. По мнѣнію подкоммисіи желѣзнодорожныя Общества должны отвѣчать за всякій вещественный вредъ, причиненный грузо-хозяину неисправностію дорогъ; а такъ какъ установленіе нормъ, опредѣляющихъ всѣ виды вреда, невозможно, то опредѣленіе степени отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ предъ грузохозяевами можно-бы ограничить слѣдующими общими положеніями:

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

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

3) Фактъ причиненія вреда заявляется и констатируется при полученіи груза посредствомъ акта, составленнаго на

станціи назначенія при участіи товарохраняина, агента дороги и мѣстнаго жандарма.

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

5) При прямомъ сообщеніи, искъ о вознагражденіи можетъ быть, предъявленъ дорогѣ отправленія или дорогѣ назначенія.

и 6) Всѣ вообще иски къ Обществамъ желѣзныхъ дорогъ, возникающіе изъ эксплуатаціи оныхъ, могутъ быть предъявляемы въ судахъ тѣхъ мѣстностей, по коимъ проходитъ дорога.

Измѣненіе для желѣзныхъ дорогъ общихъ законовъ о подсудности (35 и 220 ст. уст. гр. суд.) составляетъ, по мнѣнію подкоммисіи, одинъ изъ тѣхъ вопросовъ, безъ разрѣшенія которыхъ почти всѣ мѣры, какія могли бы быть установлены касательно отвѣтственности дорогъ, окажутся не дѣйствительными. Равнымъ образомъ подкоммисія полагаетъ, что расширеніе сферы вмѣшательства суда въ гражданскія отношенія, возникающія изъ желѣзнодорожной перевозки, въ нашемъ будущемъ желѣзнодорожномъ законодательствѣ повліяетъ благотворно на интересы и грузоотправителей и желѣзныхъ дорогъ.



