

27270

ВЫСОЧАЙШЕ учрежденная Особая Высшая Комиссія
для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла
въ Россіи.

~~39584~~

В. ЛІХ.



ОТВѢТСТВЕННОСТЬ
РУССКИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ
ВЪ ЦИФРАХЪ.

М. П. Федоровъ.

С. ПЕТЕРБУРГЪ.

Тип. М. Д. Ломковского,  Думская улица, д. № 5.

1911.

25240
ВЫСОЧАЙШЕ учрежденная Особая Высшая Комиссія
 для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла
 въ Россіи.

84504



Слѣдующіе Труды Комиссіи:

**А) вышли изъ печати и продаются въ магазинѣ Ринкера,
 Невскій, 14.**

№№ вы-
 пусковъ.

Цѣна
 Р. К.

- | | |
|---|------------|
| I. Краткій историческій обзоръ событій, предшествовавшихъ учрежденію Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи | — 75 |
| II. Историческій очеркъ учрежденія подъ предсѣдательствомъ Генераль-Адъютанта Графа Э. Т. Баранова, Комиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. В. Саловъ | — 20 |
| III. Нѣсколько соображеній полезныхъ при разсмотрѣніи смѣтъ путей сообщенія на 1908 г. Н. Петровъ. | 1 — |
| IV. О числѣ служащихъ и рабочихъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Н. Петровъ. | Исчерпанъ. |
| V. Финансовое положеніе русской желѣзнодорожной сѣти и главнѣйшія причины ухудшенія его въ послѣдніе годы. Н. Петровъ | 3 — |
| VI. Обзоръ финансовыхъ результатовъ эксплуатаціи казенныхъ жел. дор. въ различныхъ государствахъ за 1905 г. по даннымъ «Archiv für Eisenbahnwesen» 1907 и 1908 г. | Исчерпанъ. |
| VII. О пользованіи товарнымъ подвижнымъ составомъ на сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи 1894—1906 г.г. Н. Петровъ | — 75 |
| VIII. Объ учетѣ товарнаго вагоннаго парка. С. Н. Кульжинскій | Исчерпанъ. |
| IX. Записка Н. К. Гофмана. О главныхъ мастерскихъ для починки подвижного состава; о главныхъ матеріальныхъ складахъ, объ испытательныхъ лабораторіяхъ и о техническихъ конторахъ при службѣ подвижного состава и тяги.—на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ. | — 50 |
| X. Министерство Путей Сообщенія и желѣзнодорожное дѣло. И. Рербергъ. | Исчерпанъ. |
| XI. Объ административной организаціи желѣзнодорожныхъ установленій въ Россіи. А. Фроловъ | 3 — |
| XII. О хозяйственности управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ | 1 — |
| XIII. Къ разсмотрѣнію смѣты желѣзныхъ дорогъ на 1909 г. Н. Петровъ | Исчерпанъ. |

39

Библиотека ННФ ССОР

XIV.	Очеркъ счетоводства американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Докладъ А. Н. Панта на международномъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашингтонѣ въ 1905 г., перевелъ Н. Петровъ.	3 —
XV.	Таблицы результатовъ эксплуатаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ за 1895—1907 г.	Исчер- панъ.
XVI.	Краткое изложеніе заключеній сѣзда начальниковъ дорогъ по нѣкоторымъ вопросамъ, включеннымъ въ программу занятій сего сѣзда, состоявшагося 27 января, — 3 февраля 1909 г.	Исчер- панъ.
XVII.	Краткія соображенія по вопросу объ организаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Ю. А. Львовъ	Исчер- панъ.
XVIII.	Къ вопросу о частныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи. С. Кульжинскій	Исчер- панъ.
XIX.	Схематическая карта жел. дор. съ указаніемъ тяговыхъ участковъ, коренныхъ и оборотныхъ депо для торговаго движенія и главныхъ паровозн. и вагонныхъ мастерск.	Исчер- панъ.
XX.	Описаніе существующаго порядка счетоводства и отчетности на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Приложение къ докладу И. И. фонъ-Рихтера, помощника начальника С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги о счетоводствѣ на международномъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашингтонѣ въ 1905 г.	1 50
XXI.	Должностныя лица въ Пруссіи. Г. Демарсіаль. Переводъ В. Ивановскаго	Исчер- панъ.
XXII.	Отчетность и хозяйство на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. С. Кульжинскій.	2 —
XXIII.	Главные причины чрезвычайнаго роста расходовъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ 1903 по 1907 г.г. и мѣры вліянія этихъ причинъ Н. Петровъ.	4 —
XXIV.	I. Отчетъ по осмотру тульскихъ паровозныхъ и московскихъ вагонныхъ мастерскихъ Московско-Курской жел. дор. и главныхъ мастерскихъ Московско - Брестской жел. дор., произведенному въ августѣ мѣсяцѣ 1909 г., по порученію г. Предсѣдателя ВЫСОЧАЙШЕ учрежденной Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. II. Реорганизація главныхъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ по принципу для современнаго интенсивнаго механическаго производства Инж.-Техн. П. П. Риццони.	Исчер- панъ.
XXV.	Перевозка почты по жел. дор. С. Кульжинскій	— 50
XXVI.	Швейцарскіе союзные желѣзнодорожные законы	1 50
XXVII.	О государственномъ сборѣ съ желѣзнодорожныхъ перевозокъ въ Россіи	— 75

№№ вы- пусковъ.		Цѣна Р. К.
XXVIII.	Экономическ. значеніе русск. жел. дор. Н. Петровъ	— 50
XXIX.	Правительственные источники образованія капиталовъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ	— 20
XXX.	О дѣятельности сѣздовъ желѣзныхъ дорогъ за сорокъ лѣтъ существованія 1869—1909 г.г.	— 20
XXXI.	О наивыгоднѣйшемъ расположеніи мастерскихъ для ре- монта подвижного состава. С. Кульжинскій	— 75
XXXII.	Матеріалы по вопросу о реорганизаціи управленія рус- скихъ желѣзныхъ дорогъ	2 —
XXXIII.	Свѣдѣнія и данныя о мастерскихъ русскихъ жел. дор. и о нѣкоторыхъ заграничныхъ. Н. Антошинъ	1 50
XXXIV.	Передача Государственныхъ земель жел. дорогамъ въ Соед. Штатахъ Сѣверн. Америки. С. Кульжинскій	— 75
XXXV.	Къ вопросу о частномъ желѣзнодорожномъ строитель- ствѣ. Проф. П. П. Мигулинъ.	— 75
XXXVI.	О развитіи русской жел.-дор. сѣти. С. Кульжинскій	— 75
XXXVII.	Матеріалы по обслѣдованію Южныхъ жел. дор.	3 —
XXXVIII.	Матеріалы по обслѣдованію Юго-Западныхъ жел. дор.	3 —
XXXIX.	Матеріалы по обслѣдованію Екатерининской жел. дор.	3 —
XL.	Матеріалы по вопросу о реорганизаціи отчетности ка- зенныхъ желѣзныхъ дорогъ ч. I	3 —
XLI.	Тоже ч. II.	3 —
XLII.	Тоже ч. III.	3 —
XLIII.	Причины дефицитовъ русской желѣзнодорожной сѣти въ первые годы XX вѣка. Н. Петровъ.	— 50
XLIV.	Паровозный паркъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, мѣры къ его улучшенію въ связи съ сокращеніемъ эксплуата- ціонныхъ расходовъ, проектъ - распределенія мощныхъ паровозовъ типа $\frac{4}{5}$ по сѣти казен. ж. д. Инж. С. Кульжинскій и Л. Элькинъ	3 —
XLV.	Планъ района обращенія паровозовъ типа $\frac{4}{5}$ на сѣти каз. ж. д. Инж. С. Кульжинскій и Л. Элькинъ	Исчер- панъ.
XLVI.	Уставы русскихъ жел.-дор. Обществъ. Часть I. Уставы Обществъ, эксплуатирующихъ желѣзныя дороги общаго значенія	5 —
XLVII.	Тоже. Часть II. Уставы Обществъ, эксплуатирующихъ подѣздные пути; Условія сооруженія и эксплуатаціи подѣздныхъ путей и вѣтвей	5 —
XLVIII.	Тоже. Часть III. Выдержки изъ уставовъ Обществъ, не получившихъ осуществленія	2 —
XLIX.	Состоящая при Министерствѣ Финансовъ Комиссія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ и ея дѣятельность. Часть I. 1896—1902 г. Н. Ермиловъ	3 —
L.	Ислѣдованія разницъ въ показаніяхъ доходовъ, каз.	

	жел. дор. по исполненію росписи и по эксплуатацион- нымъ отчетамъ этихъ дорогъ	2 —
LI.	Выгоды полученныя желѣзными дорогами въ 1909 г. отъ урожая и отъ улучшенія своего хозяйства съ 1907 г. Н. Петровъ	— 75
LII.	Матеріалы по обслѣдованію Сѣверныхъ жел. дорогъ . .	3 —
LIII.	Перевозка скоропортящихся продуктовъ и снабженіе ими городовъ въ Россіи и за границую М. П. Федорова.	1 —
LIV.	Мексиканскій законъ о желѣзныхъ дорогахъ. Аргентин- скій законъ о желѣзнодорожныхъ обществахъ	1 —
LV.	Матеріалы по обслѣдованію Сѣверо-Западныхъ жел. дор.	3 —
LVII.	Первое приближеніе къ опредѣленію наименьшаго про- бѣга товарныхъ поѣздовъ на данной линіи Н. Петровъ.	1 25
LVIII.	О реорганизациі Центральныхъ Установленій Министер- ства Путей Сообщенія по управленію желѣзными дор. С. Кульжинскій	1 —
LIX.	Отвѣтственность русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ цифрахъ М. П. Федоровъ	1 50
LX.	Критерій для желѣзныхъ дорогъ и его примѣненіе Н. Петровъ	— 50

Б) Печатаются:

LVI.	Матеріалы по обслѣдованію Николаевской жел. дор.	— —
------	--	-----

ВЫСОЧАЙШЕ учрежденная Особая Высшая Комиссія
для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла
въ Россіи.

В. LIX.

ОТВѢТСТВЕННОСТЬ
РУССКИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ

ВЪ ЦИФРАХЪ.

М. П. Федоровъ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Тип. М. Д. Ломковского,  Думская улица, д. № 5.

1911.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

	СТР.
I. Общіе итоги уплатъ желѣзныхъ дорогъ по претензіямъ съ 1894 по 1908 г.	3
II. Переборы и недоборы	5
III. Уплаты по претензіямъ за недостачу, порчу и пропажу грузовъ	24
IV. Уплаты по претензіямъ за просрочку въ доставкѣ грузовъ.	26
% отношеніе уплатъ по всѣмъ категоріямъ претензій къ валовому доходу и суммы, падающія на каждую отправку.	
V. Уплаты по претензіямъ за увѣчые и смерть	29
VI. Статистика увѣчій	33
VII. Судебная обстановка дѣлъ по увѣчьямъ	46
Злоупотребленія и обманы; травматическій неврозъ; сужденія и доклады по этимъ вопросамъ на 4-мъ сѣздѣ желѣзнодорожныхъ врачей въ Москвѣ въ 1911 г.; сводка сообщеній желѣзныхъ дорогъ по дѣламъ объ увѣчьяхъ и, въ частности, о травматическомъ неврозѣ. Заключение 4-го сѣзда врачей.	
VIII. Причина роста претензій о недостаткѣ и порчѣ грузовъ	73
Неправильное наименованіе грузовъ и практикуемая при этомъ злоупотребленія и обманы.	
IX. Неправильное опредѣленіе вѣса	90
Причины его: недостатокъ на дорогахъ вѣсовыхъ приборовъ и злоупотребленія.	
X. Мошенничество съ документами и хищеніе грузовъ	95
Судебный процессъ о хищеніи въ Московскомъ узлѣ; желѣзнодорожныя шайки воровъ, обнаруженныя въ Кубанской области, Сибири и друг. мѣстахъ.	
XI. Бытовая обстановка веденія дѣлъ въ претензионномъ и судебномъ порядкѣ	120
Скупка претензій; вліяніе Сенатской практики и судебныхъ рѣшеній по принципиальнымъ вопросамъ на количество претензій и исковъ и на злоупотребленія; нормы, допускаемыя естественной убылью и ихъ значеніе въ дѣлѣ претензій; условія подеудности.	
XII. Заключение	142

ПРИЛОЖЕНІЯ.

- № 1. Распределеніе уплатъ по претензіямъ и искамъ между казенными и частными дорогами.
- № 2. Свѣдѣнія о поступившихъ въ 1905 — 1909 гг. въ доходъ казны по § 35, ст. 4 см. Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ невостребованныхъ переборовъ тарифной платы по желѣзнодорожнымъ перевозкамъ.
- № 3. Сводка данныхъ по переборамъ, просрочкамъ и утратамъ, и порчѣ грузовъ за время съ 1906 по 1908 г.
- № 4. Сводъ отчетовъ повѣренныхъ по судебнымъ дѣламъ мѣстныхъ Управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ о движеніи дѣлъ по искамъ, вытекающимъ изъ перевозокъ грузовъ въ теченіе 1897—1908 гг.
- № 5. Сводъ отчетовъ повѣренныхъ по судебнымъ дѣламъ мѣстныхъ Управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ о движеніи дѣлъ по искамъ за смерть и увѣчья въ теченіе 1897—1908 гг.
- № 6 и 7. Къ стр. 34.
- № 8. Къ стр. 35.
- № 9. Къ стр. 39.
- № 10. Выписка изъ опредѣленія Одесской Судебной Палаты отъ 20-го декабря 1910 г.
- № 11. Таблица подсудности желѣзныхъ дорогъ.

I.

Ненормальное положеніе желѣзныхъ дорогъ по защитѣ ихъ интересовъ на судѣ, въ связи съ исключительными условіями 1904 и 1905 годовъ, отразились въ послѣднее время сильнымъ ростомъ платежей по предъявляемымъ къ нимъ претензіямъ и искамъ. Изъ прилагаемой таблицы (прилож. № 1) видно, что въ абсолютной цифрѣ платежи эти за послѣдніе 15 лѣтъ возрасли:

По казенной сѣти съ 810,8 тыс. руб. до 11.846 тыс. руб. или въ 14 разъ.

По частнымъ дорогамъ съ 935 тыс. руб. до 5.185 тыс. руб. или въ 5½ разъ.

А. въ общемъ по всей сѣти съ 1.746 тыс. руб. до 17.031 тыс. руб. или почти въ 10 разъ.

Въ приведенные выше итоги не вошли, однако, уплаченные дорогами переборы, такъ какъ они не составляютъ сами по себѣ прямого убытка сѣти, являясь только возвратомъ денегъ, неправильно взятыхъ съ грузохозяевъ; тѣмъ не менѣе ихъ слѣдуетъ принимать во вниманіе при составленіи смѣтныхъ предположеній въ виду того, что они, при исчисленіи валового дохода, входятъ, какъ составная часть средняго коэффиціента за прошлые годы.

Сумма такихъ уплатъ за 1908 годъ составляла:

По казенной сѣти	2.909.669 руб.
По частнымъ дорогамъ *)	726.403 »
<hr/>	
Итого	3.636.072 руб.

*) Свѣдѣній объ уплаченныхъ переборахъ за 1908 г. не получено отъ дорогъ: Варшаво-Вѣнской, Лодзинской, М. Общества подъѣздныхъ путей и Перваго Общества Подъѣздныхъ путей.

Понятно, что абсолютное возрастание платежей сѣти по претензіямъ и искамъ не рисуетъ вѣрной картины, и, чтобы получить правильное представленіе о ростѣ уплатъ, ихъ слѣдуетъ сопоставить съ развитіемъ сѣти, возрастаніемъ ея дохода и увеличеніемъ ея работы.

Такое сопоставленіе даетъ нижеслѣдующіе результаты:

Уплаты желѣзныхъ дорогъ по претензіямъ и искамъ составляли (кромѣ уплатъ по переборамъ).	1894 г.	1899 г.	1904 г.	1908 г.
Казенныя желѣзныя дороги:				
Въ $\%$ -номъ отношеніи къ валовому доходу	0,40	0,90	1,38	1,82
На версту эксплуатаціонной длины руб.	53	106	185	279
На 100 п.-верстъ . руб.	0,99	1,84	2,70	4,15
На 10.000 вагоно-осеверстъ руб.	1,74	3,40	4,86	7,63
Частныя желѣзныя дороги:				
Въ $\%$ -номъ отношеніи къ валовому доходу	0,57	1,30	1,55	2,19
На версту эксплуатаціонной длины руб.	65	131	191	279
На 100 п.-верстъ . . руб.	1,36	2,97	3,57	5,39
На 10.000 вагоно-осеверстъ руб.	2,40	5,15	6,08	9,21
Сумма валового дохода казен. и частн. дорогъ. руб.	367.725.353	520.491.628	710.753.734	822.917.221
Сумма уплатъ всей сѣти казен. и частн. дорогъ. руб.	1.746.549	5.325.668	10.151.696	17.031.304
$\%$-ное отношеніе уплатъ всей сѣти къ валовому доходу	0,47	1,02	1,43	2,07

Такимъ образомъ, можно считать, что уплаты желѣзныхъ дорогъ по предъявляемымъ къ нимъ претензіямъ и искамъ возрасли за послѣдніе 15 лѣтъ по разнымъ измѣрителямъ отъ 4 до 5 разъ и въ 1908 году составляли уже болѣе 2 $\%$ валового и свыше 10 $\%$ чистаго дохода сѣти *).

*) Чистый доходъ 1908 года по свѣдѣніямъ Государственнаго Контроля составилъ 165.308.636 рублей.

II.

Переборы по закону ни въ какомъ случаѣ не могутъ поступать въ доходъ дорогъ и, въ случаѣ не востребованія ихъ грузохозяевами, подлежатъ взносу въ казну. Казалось бы, что при такихъ условіяхъ, нѣтъ основаній обвинять желѣзныя дороги, какъ это обычно дѣлается въ стремленіи умышенно составлять невѣрный расчетъ провозной платы; а между тѣмъ такія обвиненія слышатся постоянно, и приходится серьезно разобратся въ этомъ вопросѣ.

Дѣло въ томъ, что службы сборовъ на желѣзныхъ дорогахъ, провѣряя, въ цѣляхъ точнаго учета дохода, расчетъ провозной платы, взысканной съ грузохозяевъ, обязаны выдѣлять сдѣланные переборы и немедленно оповѣщать о нихъ путемъ вывѣшиванія на соотвѣтственныхъ станціяхъ особыхъ объявленій.

Переборы, включенные въ эти объявленія выдаются по первому требованію заинтересованныхъ лицъ.

Если же въ теченіе года какіе-либо переборы не будутъ взяты, то они подлежатъ взносу въ казну.

Такихъ не востребованныхъ переборовъ, по свѣдѣніямъ Государственнаго Контроля, за послѣднее пятилѣтіе было внесено въ казну (рублей):

	1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.
Съ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ	784.223	899.140	875.576	1.174.904	1.149.034
Съ частныхъ желѣзныхъ дорогъ	329.184	357.526	174.651	408.321	702.775
ИТОГО	1.063.407	1.256.666	1.050.227	1,588.225	1.851.809

Изъ приведенныхъ цифръ видно, что не востребованные переборы поступаютъ въ казну все въ большей и

большей суммѣ и въ среднемъ составляютъ около 50% всѣхъ переборовъ, опредѣленныхъ службами сборовъ.

Такимъ образомъ, около половины переборовъ остаются не востребованными.

Фактъ этотъ обратилъ на себя вниманіе Высшей Комиссіи при объѣздѣ желѣзныхъ дорогъ.

Оказалось, что въ большинствѣ случаевъ дороги строго выполняютъ требованіе о вывѣшиваніи перечней переборовъ на видныхъ мѣстахъ станцій; были, правда, случаи отступленій отъ этого правила: на одной станціи такія объявленія отсутствовали, а на другой перечни оказались вывѣшенными въ конторѣ, куда доступа для публики не было; но оба случая имѣли за себя удовлетворительныя объясненія. Въ общемъ же установленный порядокъ исполняется, и неостребованіе переборовъ, указанныхъ въ вывѣшиваемыхъ на станціяхъ реэстрахъ (перечняхъ) объясняется съ одной стороны незначительностью самыхъ суммъ перебора, очень часто не превышающихъ нѣсколько копѣекъ, а съ другой тѣмъ, что въ перечняхъ имѣются только указанія станцій отправленія и назначенія, номера накладной и цифры перебора, а по такимъ указаніямъ грузохозяинъ, не захватившій съ собою самой накладной или не имѣющій выписи номеровъ своихъ накладныхъ, не имѣетъ, разумѣется, возможности опредѣлить, какіе изъ указанныхъ въ перечнѣ переборовъ принадлежатъ ему.

При опросѣ станціонныхъ агентовъ выяснилось, что вывѣска объявленій, хотя и мало достигаетъ цѣли, но представляетъ все-таки наилучшій способъ оповѣщенія грузохозяевъ о слѣдующихъ имъ переборахъ, такъ какъ публикаціи перечней въ газетахъ по ихъ сложности и дороговизнѣ прямо невозможны; а включеніе переборовъ въ особыя книги, по которымъ давались бы справки грузохозяевамъ станціонными агентами, потребовало бы возложенія на агентовъ нецосильной работы, или увеличенія штатовъ; да и охрана самыхъ книгъ, гдѣ была сдѣлана

попытка завести таковыя, оказалась невозможной, такъ какъ публика безъ церемоніи вырывала изъ нихъ нужныя ей справки.

Съ другой стороны, при существованіи скужки накладныхъ, пріобрѣтатели послѣднихъ предпочитаютъ получать переборы черезъ судъ, такъ какъ выгадываютъ при этомъ на процентахъ.

При такихъ условіяхъ приходится мириться съ тѣмъ, что распыленные на мелкія суммы переборы на половину остаются не востребованными и поступаютъ въ Государственное казначейство.

Какъ бы тамъ ни было, но переборы продолжаютъ существовать и притомъ, какъ было указано выше, въ довольно большихъ абсолютныхъ суммахъ, а потому необходимо выяснитъ ихъ причины и изыскать средства борьбы съ ними.

Въ цѣляхъ такого выясненія дорогамъ были сдѣланы запросы объ ихъ уплатахъ по различнаго рода претензіямъ и искамъ. Какъ форма таблицъ, такъ и категоріи свѣдѣній были выработаны специалистами и, такимъ образомъ, оказалось возможнымъ сдѣлать общую сводку отвѣтовъ въ прилагаемыхъ при семъ таблицахъ.

По казенной сѣти собранныя свѣдѣнія представляютъ полную картину; а по частнымъ дорогамъ, въ виду разнообразія правилъ ихъ претензионнаго дѣлопроизводства, имѣются нѣкоторыя пробѣлы, которые, однако, не мѣшаютъ общему выясненію дѣла.

При разсмотрѣніи таблицъ, относящихся до переборовъ, обращаютъ на себя вниманіе нижеслѣдующіе факты:

(Въ тысячахъ отправокъ и въ тысячахъ рублей).

№	П Е Р Е Б О Р Ы.	1 9 0 6 г.		1 9 0 7 г.		1 9 0 8 г.	
		Казен- ныя дороги.	Частныя дороги.	Казен- ныя дороги.	Частныя дороги.	Казен- ныя дороги.	Частныя дороги.
1	Общее количество отправокъ	16.555	5.028	17.204	5.137	17.835	5.335
2	Валовой доходъ отъ грузовыхъ перевозокъ, включая и дополнительные сборы	393.149	159.955	416.165	169.887	412.185	172.248
3	Общее количество отправокъ, оказавшихся съ переборами	738	374	838	406	1.021	460
4	Процентное отношеніе № 3 къ № 1-му	4,4 ⁰ / ₀	7,4 ⁰ / ₀	4,8 ⁰ / ₀	7,9 ⁰ / ₀	5,7 ⁰ / ₀	8,6 ⁰ / ₀
5	Число накладныхъ, признанныхъ имѣющими переборы изъ числа предъявленныхъ въ претензионномъ порядкѣ	409	109	509	137	637	165
	На сумму	1.800	328	2.261	384	2.375	445
6	Удовлетворено въ претензионномъ порядкѣ	50,8 ⁰ / ₀	45,0 ⁰ / ₀	53,9 ⁰ / ₀	37,7 ⁰ / ₀	52,8 ⁰ / ₀	44,9 ⁰ / ₀
	Отклонено	49,2 ⁰ / ₀	55,0 ⁰ / ₀	46,1 ⁰ / ₀	62,3 ⁰ / ₀	47,2 ⁰ / ₀	55,1 ⁰ / ₀
7	Общая сумма признанныхъ желѣзными дорогами переборовъ включая проценты и судебныя издержки.	2.377	524	2.589	594	2.909	726
8	Процентное отношеніе № 7 къ № 2-му	0,59 ⁰ / ₀	0,35 ⁰ / ₀	0,60 ⁰ / ₀	0,40 ⁰ / ₀	0,72 ⁰ / ₀	0,56 ⁰ / ₀
9	На каждую, признанную въ службахъ сборовъ, накладную съ неправильнымъ расчетомъ приходится перебора	3 р. 10 к.	1 р. 52 к.	2 р. 92 к.	1 р. 69 к.	2 р. 83 к.	1 р. 71 к.
10	На каждую, признанную въ претензионномъ порядкѣ, накладную съ переборомъ приходится перебора	3 > 29 >	2 > 38 >	3 > 58 >	2 > 08 >	3 > 14 >	2 > 61 >

Примѣчаніе: Проценты и суммы, приходящіяся на каждую отправку, исчислены только по тѣмъ даннымъ, которыя въ представленныхъ дорогами свѣдѣніяхъ имѣютъ всѣ соотвѣтствующія цифры; остальные же неполные изъ расчета исключены.

Изъ приведенной таблицы прежде всего выясняется, что вопросъ о переборахъ не имѣетъ того остраго характера, который ему придается.

Дѣйствительно, вся сумма переборовъ въ среднемъ за трехлѣтіе съ 1906 по 1908 годъ составляетъ всего 0,56⁰/₀

къ валовому доходу дорогъ отъ грузовыхъ перевозокъ, при чемъ на каждую накладную приходится въ среднемъ 25 руб. 72 коп. провозной платы, изъ которыхъ 15,5 коп. составляютъ переборъ. Но если въ общемъ переборы представляють, сравнительно, ничтожную цифру, то нельзя еще сказать, что дѣло обстоитъ благополучно, такъ какъ количество накладныхъ съ оказавшимися переборами равняется все-таки почти 6% общаго числа накладныхъ и въ среднемъ на каждую опороченную накладную приходится 2 руб. 47 коп. перебора.

При этомъ количество ошибокъ въ расчетахъ провозной платы съ 1906 года поднялось къ 1908 году на 25%.

Чѣмъ объясняется такое возрастание ошибочности въ расчетахъ провозной платы, безъ подробнаго обслѣдованія, сказать трудно, но обстоятельство это должно обратить на себя серьезное вниманіе. Можетъ быть эти умножившіяся ошибки вызваны совпавшимъ съ 1908 годомъ измѣненіемъ нѣкоторыхъ тарифовъ, и тогда съ такимъ временнымъ явленіемъ можно мириться; но если понизилась самая освѣдомленность съ тарифами станціонныхъ таксировщиковъ, то необходимо принять немедленно соотвѣтствующія мѣры.

Дороги съ самыхъ первыхъ лѣтъ своего существованія борются противъ переборовъ, и сѣзды ихъ много разъ обсуждали необходимыя мѣры для уничтоженія неправильныхъ расчетовъ.

Какъ показалъ опытъ, наиболѣе дѣйствительными мѣрами представляется изданіе въ руководство желѣзнодорожнымъ агентамъ наиболѣе простыхъ вспомогательныхъ таблицъ—разстѣній и готовыхъ расчетовъ провозной платы.

Но жизнь идетъ впередъ, сѣть расширяется, главныя магистрали получаютъ новыя протяженія, тарифы, несмотря на установившіяся схемы, также измѣняются, и вспомогательныя изданія не поспѣвають за этой бѣгущей жизнью.

Переборы и недоборы приписываются нерѣдко сложности тарифовъ, и раздаются голоса въ пользу упрощенія послѣднихъ. Но въ вопросѣ тарификаціи слѣдуетъ различать существо тарифа отъ его выраженія.

Обиліе тарифныхъ ставокъ и дифференціаловъ придаетъ тарифу извѣстную гибкость и способность примѣняться къ разнообразнымъ условіямъ промышленности и торговли; хотя нельзя не признать, что современные многочисленныя нормы и классы представляютъ собою не строго обоснованную схему, а простое наслѣдіе разнообразныхъ тарифовъ, примѣнявшихся на желѣзныхъ дорогахъ до введенія правительственнаго руководства, и постепенныя наслоенія новыхъ тарифовъ, вызванныхъ случайными запросами жизни. Но хотя современные тарифы русскихъ дорогъ и не представляютъ планомѣрной системы, мѣнять ихъ можно только съ большою осторожностью, чтобы не изломать установившихся соотношеній въ условіяхъ разныхъ отраслей промышленности и разныхъ областей производства.

Приходится отказаться отъ общей реформы тарифа по планомѣрной схемѣ, обоснованной на какихъ-либо тарифныхъ принципахъ, и предпочесть постепенныя частичныя улучшенія тарифовъ въ цѣляхъ приведенія ихъ къ лучшему сочетанію интересовъ промышленности, торговли и желѣзныхъ дорогъ. Но въ отношеніи номенклатуры товаровъ, которая постепенно все больше и больше загромождается новыми наименованіями, возможна болѣе смѣлая реформа, въ цѣляхъ ея упрощенія и устраненія уже выяснившихся общихъ ея недостатковъ.

Вопросъ этотъ уже обратилъ на себя вниманіе и тарифныхъ учрежденій и самихъ желѣзныхъ дорогъ.

На послѣднемъ съѣздѣ представителей службы сборовъ желѣзныхъ дорогъ, извѣстный знатокъ тарифовъ И. Я. Мірославскій представилъ по этому вопросу спеціальныя докладъ, вызвавшій полное одобреніе съѣзда.

Разбираясь, между прочимъ, въ вопросѣ о переборахъ и недоборахъ, авторъ доклада говоритъ:

«Нѣтъ поводовъ предполагать, что неправильное исчисленіе платежей за перевозимые грузы дѣлается станціонными агентами умышленно. Не подлежитъ никакому со-

мнѣнію, что ошибки агентовъ въ этомъ отношеніи происходятъ просто отъ недосмотра или отъ недоразумѣнія. То и другое должно повторяться одинаково часто.

Недосмотръ происходитъ оттого, что станціонные агенты, получая еженедѣльно по новому выпуску Сборника Тарифовъ, иногда въ видѣ очень обширной брошюры, не успѣваютъ съ нимъ ознакомляться, не успѣваютъ своевременно дѣлать въ имѣющихся у нихъ тарифахъ отмѣтки объ опубликованныхъ измѣненіяхъ. Кромѣ того, при спѣшной работѣ, какая, обыкновенно, бываетъ въ періоды усиленной перевозки грузовъ, не имѣя времени заглядывать въ тарифы, агенты, въ большинствѣ, случаевъ таксируютъ грузы на память.

Не умаляя всей важности вліянія указанныхъ причинъ на происхожденіе ошибокъ, нельзя не видѣть, что въ еще большей степени ошибки при таксировкѣ грузовъ происходятъ отъ свойствъ самаго тарифа, отъ слишкомъ большой пестроты и неопредѣленности принятой въ немъ номенклатуры товаровъ.

Весьма многіе изъ насъ еще помнятъ прежнее время, когда товары распредѣлялись между тремя предѣльными по высотѣ классами, указанными въ Уставахъ Желѣзнодорожныхъ Обществъ, и четырьмя пониженными классами, установленными самими дорогами. Для перевозки же массовыхъ и болѣе интересныхъ грузовъ устанавливались въ потребныхъ случаяхъ спеціальные табличные тарифы. Безспорно, что тарифы того времени были плохи тѣмъ, что они не были сгруппированы въ систематическій сборникъ, и розыскать требующійся тарифъ иногда бывало весьма затруднительно. Обстоятельство это порождало постоянное недовольство грузоотправителей и вызывало часто жалобы съ ихъ стороны.

Теперь всѣ тарифы сгруппированы въ Сборникъ Тарифовъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ и ежегодно перепечатываются со всѣми измѣненіями. Съ этой стороны дѣло упорядочено и жалобъ нѣтъ. Тѣмъ не менѣе дороги

завалены работой по разбору претензій о переборахъ и, даже раньше заявленія послѣднихъ, уже вычисляють всѣ эти многочисленныя переборы и недоборы, ведутъ имъ учетъ, инструктируютъ станціи и, при расчетахъ по перевозкамъ прямого сообщенія, часто поставлены въ необходимость вести обширную переписку для разъясненія и устраненія разныхъ недоразумѣній. При объясненномъ положеніи дѣла, по мнѣнію Мірославскаго, своевременно обратиться къ разсмотрѣнію строя нынѣ дѣйствующаго тарифа и, главнымъ образомъ, принятой въ немъ номенклатуры товаровъ.

Разсмотрѣніе тарифа въ этомъ направленіи можетъ выяснитъ его отрицательныя стороны и, слѣдовательно, можетъ послужитъ къ возможному улучшенію и совершенствованію его, что, въ свою очередь, поведетъ къ уменьшенію ошибокъ въ таксировкѣ грузовъ и къ сокращенію переборовъ и недоборовъ.

Въ нынѣ дѣйствующемъ тарифѣ, вмѣсто прежнихъ 7 классовъ установлено 16 нормальныхъ и 53 дифференціальныя класса, и, кромѣ того, выдѣлены въ 4 особахъ свода тарифы на важнѣйшіе массовые грузы, въ особый сводъ—тарифы на грузы, перевозимые въ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ, въ особый сводъ—льготныя тарифы и въ особый же сводъ тарифы подъѣздныхъ путей.

Въ номенклатурѣ товаровъ, въ которой содержится перечень наименованія товаровъ по группамъ, съ указаніемъ противъ каждаго наименованія класса тарифа попутнаго, или повагоннаго, или того и другого, замѣчается очень большая пестрота и повторяемость, т. е. одинъ и тотъ же товаръ встрѣчается подъ разными наименованіями, иногда даже въ разныхъ группахъ, и могутъ быть указаны случаи, когда онъ, въ зависимости отъ того или иного наименованія, можетъ быть таксированъ по разнымъ классамъ тарифа.

Въ установленныхъ Министерствомъ Путей Сообще-

нія правилахъ употребленія накладной и ея дубликата содержатся слѣдующія постановленія о наименованіи товаровъ.

Отправитель обязанъ указать въ накладной наименование груза согласно съ номенклатурою тарифа, при чемъ никакихъ дополнительныхъ разъясненій или добавленій, не предусмотрѣнныхъ номенклатурою, въ родѣ напр. пенька «Гуляевская», пшеница «Арнаутка», ленъ «Чесаный» и т. п., дѣлать не допускается.

Въ случаѣ указанія отправителемъ наименованія груза не по номенклатурѣ, на обязанность станціи отправленія возлагается, по освидѣтельствованіи груза, удостовѣрить дѣйствительное, согласно съ номенклатурою, наименование его, составленіемъ протокола, на точномъ основаніи ст. 60 Общаго Устава и изданныхъ въ развитіе его правилъ. При отсутствіи же въ дѣйствующей номенклатурѣ грузовъ соотвѣтствующаго наименованія, отправителю предоставляется обозначить грузъ въ накладной наименованіемъ, подъ которымъ таковой обращается въ торговлѣ или житейскомъ обиходѣ.

Накладныя, съ обозначеніемъ груза родовымъ наименованіемъ съ добавленіемъ словъ: «особо не поименованныя» (наприм. «желѣзныя издѣлія особо не поименованныя», «москательный товаръ, особо не поименованный» и т. п.) или безъ такого добавленія, не должны быть принимаемы станціею отправленія. Если же, однако, по причинѣ многочисленныхъ наименованій отдѣльныхъ, упакованныхъ въ одномъ товарномъ мѣстѣ, предметовъ изъ одной или нѣсколькихъ группъ номенклатуры, для грузохозина представляется затруднительнымъ привести полный перечень всѣхъ, помѣщенныхъ въ данномъ отдѣльномъ мѣстѣ, предметовъ, то ему предоставляется право обозначить въ накладной данное мѣсто однимъ общимъ наименованіемъ, — съ добавленіемъ слова «разные», наприм. «желѣзныя издѣлія разные», «москательные товары разные» и т. д.

Правила эти, сами по себѣ весьма цѣлесообразныя, очень

часто не исполняются станціями просто вслѣдствіе затруднительности согласовать ихъ съ указаніями номенклатуры товаровъ. Напримѣръ, въ группѣ 5-й изюмъ встрѣчается подъ 6-ю названіями: *бидана*, *германгъ*, *изюмъ*, *кишмишъ*, *коринка*, *сабза*, изъ которыхъ по меньшей мѣрѣ три совершенно не извѣстны во внутренней Россіи, куда, главнымъ образомъ, отправляется этотъ товаръ. По правиламъ, станція должна назвать его общеупотребительнымъ названіемъ—изюмъ, но такъ какъ въ номенклатурѣ товаровъ есть и другія названія, то станція принимаетъ его и подъ названіемъ *германгъ* и *сабза*. Въ данномъ случаѣ, какъ и во многихъ другихъ, ему подобныхъ, включеніе въ номенклатуру разныхъ названій одного и того же товара сдѣлано подъ давленіемъ мѣстныхъ потребностей разноплеменнаго населенія Россіи, хотя казалось бы болѣе цѣлесообразнымъ не обременять номенклатуры наименованіемъ товаровъ на инородческихъ языкахъ, или на мѣстныхъ говорахъ русскаго языка, а называть ихъ общеупотребительнымъ въ торговомъ или житейскомъ обиходѣ названіемъ; мѣстныя же названія, инородческія или русскія областныя писать, въ случаѣ надобности, какъ дополненіе къ общеупотребительному названію въ скобкахъ.

Въ другихъ случаяхъ, разныя названія одного и того же товара являются послѣдствіемъ погони за рекламой. Одна фирма придумаетъ какое-либо замысловатое названіе для обыкновеннаго товара, а конкуренты стараются уйти впередъ съ другими еще болѣе мудреными названіями того же товара. Обиліе примѣровъ этого рода настолько велико, что приведеніе ихъ лишь напрасно обременило бы докладъ. Интересующимся этою стороною дѣла достаточно бѣгло просмотрѣть протоколы сѣздовъ представителей жел. дорогъ по тарифнымъ дѣламъ хотя бы за одинъ только минувшій 1910 годъ.

Въ этомъ году разсматривались вопросы о тарифахъ на минеральныя масла: мадію и себонафтъ, на химическіе продукты: лазуринъ, дженсинъ, скэльсинъ, на куски кожи-

футоръ, пшениныя отруби, сѣмя сераделлы (мало извѣстное въ большинствѣ областей Россіи бобовое растеніе, воздѣлываемое въ Польшѣ и на югѣ Россіи), вино солодовое, фильтрпрессную грязь отъ варенаго масла, отъ рыбаго жира, фактисъ-искусственную резину и проч., нѣкоторыя изъ этихъ наименованій отклонены, другія включены въ номенклатуру. При этомъ можно видѣть, что загроможденіе нашей номенклатуры происходитъ, между прочимъ, и вслѣдствіе заимствованія названій товаровъ съ иностранныхъ языковъ, подъ вліяніемъ участія въ международныхъ сообщеніяхъ, хотя самыхъ товаровъ очень мало и они встрѣчаются рѣдко.

Употребленіе въ номенклатурѣ описательныхъ наименованій товаровъ съ указаніемъ ихъ отрицательныхъ качествъ,—не такой то и не такой то, иногда до шести указаній,—вызываетъ затрудненія и ошибки вслѣдствіе трудности услѣдить, чтобы все это писалось въ накладной достаточно полно и подробно. Возникавшія на этой почвѣ недоразумѣнія повели даже къ употребленію особыхъ штемпелей для обширныхъ и многосложныхъ наименованій. Напримѣръ: Въ 32 группѣ предусмтрѣно желѣзо и сталь не въ дѣлѣ: листовыя и сортовыя всякихъ поперечныхъ сѣченій (которыя перечисляются) и всякое сортовое фасонное, *кромѣ продыравленнаго, если они не покрыты оловомъ и не оцинкованы*, въ закрытыхъ бочкахъ и ящикахъ, поудно диф. В.; во всякой другой укупоркѣ, кромѣ закрытыхъ бочекъ и ящиковъ, и безъ укупорки,—поудно—диф. Г. Вмѣстѣ съ тѣмъ въ слѣдующей гр. 33-й предусмтрѣны желѣзо и сталь продыравленныя, сортовыя фасонныя, листовыя и полосовыя—поудно № 15. Чтобы приспособиться къ этимъ опредѣленіямъ, отправители, независимо отъ написанія въ накладной отъ руки наименованія: желѣзо сортовое круглое или квадратное, налагаютъ на накладную еще и штемпель со словами: *«желѣзо сортовое не въ дѣлѣ не продыравленное, не покрытое оловомъ, не оцинкованное, не укупоренное въ бочки или ящики, импьющее*

диаметромъ или шириною болѣе четырехъ миллиметровъ». Последнее указаніе требуется, чтобы не считали желѣзо проволокою.

Въ другихъ случаяхъ, описательное наименованіе товаровъ отличается такою неопредѣленностью, которая даетъ самый широкій просторъ для споровъ и недоразумѣній. Особливо это замѣчается въ 29 группѣ. Здѣсь встрѣчаются ободья колесныя и оглобли въ грубомъ видѣ и тонкой работѣ, дуги, дышла и клещи хомутовые плотничной работы, и тонкой отдѣлки, оси грубой отдѣлки, спицы плотничной работы и спицы колесныя и другія деревянные, а также телѣжки дѣтскія точеныя крестьянской работы. Слѣдуетъ имѣть въ виду, что обязанность устанавливать такое различіе въ товарахъ, при приѣмѣ ихъ, исполняется, обыкновенно, малограмотными вѣсовщиками.

Не привожу здѣсь ряда другихъ примѣровъ, перечисляемыхъ авторомъ доклада, въ подтвержденіе необходимости пересмотра тарифной номенклатуры, и отмѣчу лишь, что наши тарифныя учрежденія довольно послѣдовательно высказываются противъ загроможденія номенклатуры новыми наименованіями; но они получили пеструю номенклатуру въ наслѣдство отъ прошлаго, и, для улучшенія ея, имъ придется произвести коренную ломку; какъ бы то ни было, а для пересмотра номенклатуры время настало.

Изъ предыдущихъ данныхъ можно видѣть, что количество ошибокъ на частныхъ дорогахъ больше, чѣмъ на казенныхъ, а средній размѣръ перебора, наоборотъ, меньше, какъ будто станціонные агенты частныхъ дорогъ относятся къ составленію расчетовъ небрежнѣе, чѣмъ на казенныхъ дорогахъ; а вывѣрка расчетовъ въ частныхъ контроляхъ сборовъ вноситъ въ это дѣло значительныя поправки. Но когда взять не все число ошибокъ, замѣченныхъ въ службахъ и контроляхъ сборовъ, а только тѣ, которыя признаны въ претензионномъ производствѣ, то процентъ и на казенныхъ и на частныхъ дорогахъ выравнивается. Такъ, средній процентъ опороченныхъ накладныхъ, признанныхъ таковыми

при претензионномъ производствѣ, на казенныхъ дорогахъ составляетъ—3,05%, а на частныхъ—3,13%.

Затѣмъ, обращаетъ на себя вниманіе тотъ фактъ, что изъ всего числа заявленныхъ претензій о переборахъ удовлетворяется только половина (50,3%), т. е. что заявляемыя претензій о переборѣ, обыкновенно, преувеличены вдвое.

На казенныхъ дорогахъ процентъ удовлетворенныхъ въ претензионномъ порядкѣ претензій о переборахъ составляетъ 48,7, а на частныхъ 59,5.

Изъ общей суммы переборовъ, признанныхъ въ контрольномъ, претензионномъ и судебномъ порядкахъ, въ казну, въ среднемъ, за три указанныхъ года внесено казенными и частными дорогами около 1¹/₂ милліона руб. въ годъ.

Наконецъ, вопросъ о процентахъ, уплачиваемыхъ желѣзными дорогами по переборамъ, также не представляется острымъ, такъ какъ общая сумма уплаченныхъ процентовъ составила: на казенныхъ дорогахъ въ среднемъ 60 тысячъ рублей въ годъ и на частныхъ 28 тысячъ.

Говоря о переборахъ, нельзя умолчать и о недоборахъ провозной платы; но по этому вопросу точныхъ данныхъ не собрано.

Судя, однако, по свѣдѣніямъ, доставленнымъ Рязанско-Уральской жел. дорогой, ошибки въ сторону недобора, несмотря на взысканія, имѣютъ мѣсто почти въ такомъ же размѣрѣ, какъ и по переборамъ:

Такъ на Рязанско-Уральской жел. дорогѣ было:

	Въ 1907 г.	Въ 1908 г.
Признанныхъ переборовъ . . .	95.452 руб.	161.527 руб.
Начетовъ на станціи за недоборы.	74.232 »	113.965 »
Изъ нихъ возмѣщено агентами.	57.594 »	63.737 »
Сложено съ агентовъ по бездежности полученія . . .	4.410 »	3 »

Изъ приведенныхъ цифръ усматривается, что агенты находятъ возможнымъ взыскивать съ грузохозяевъ большую

часть сдѣланныхъ ими недоборовъ, и что убытокъ дороги по недоборамъ сравнительно ничтоженъ.

Необходимо указать, что по отношенію къ недоборамъ сыграло извѣстную роль постановленіе Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ о неизмѣняемости расчета (отъ 29 апрѣля 1908 г. за № 9-мъ), которое въ сущности расходится съ прямымъ указаніемъ ст. 73 Общаго Устава; эта послѣдняя прямо предоставляетъ дорогѣ право—не только взыскивать съ получателя груза недоборъ, но даже дѣлать это упрощеннымъ способомъ, обращая на пополненіе недобора причитающіеся съ нея грузохозяйну переборы и другіе платежи *); упомянутое же постановленіе Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ устанавливаетъ неизмѣняемость расчета по грузамъ внутренняго, мѣстнаго и прямого сообщеній, если отправитель уплатитъ впередъ исчисленную провозную плату и опредѣляемые окончательно на станціи отправленія дополнительные сборы.

Постановленіе это, несомнѣнно, отнимаетъ у дорогъ право, предоставленное имъ закономъ; (ст. 73), а такъ какъ недоборъ служить основаніемъ и для начета на виновнаго въ немъ агента, то имъ нарушаются и интересы служащихъ.

Въ виду этого является необходимость его пересмотра, тѣмъ болѣе, что дорога, основываясь на ст. 73, всегда можетъ выиграть дѣло въ судѣ, и потому постановленіе Совѣта только безъ надобности затрудняетъ полученіе недобора.

Фактически же это сводится къ обладанію правомъ на взысканіе недобора и къ невозможности его осуществить, такъ какъ получатель, коему грузъ, напримѣръ, по предъявленному дубликату уже выданъ, исчезаетъ и взыскать недоборъ не съ кого.

*) § 73 «Взысканіе съ отправителя или получателя недоборовъ, т. е. недополученныхъ желѣзною дорогою, вслѣдствіе неправильнаго исчисленія сборовъ и провозной платы, производится общеустановленнымъ порядкомъ, при чемъ на пополненіе недобора могутъ быть обращаемы дорогою причитающіеся съ нея грузохозяйну переборы и другіе платежи».

Но несравненно большее значеніе имѣютъ недоборы провозной платы вслѣдствіе неправильнаго наименованія грузовъ самими отправителями.

Въ этомъ отношеніи въ послѣднее время доходности дорогъ наносится серьезный ущербъ. Этого рода недоборы не поддаются учету, такъ какъ огромное большинство ихъ не обнаруживается; но размѣры этого рода злоупотребленій, несомнѣнно, весьма значительны и, по всей вѣроятности не могутъ итти даже въ сравненіе съ переборами.

Кто является главными виновниками такихъ злоупотребленій, агенты ли желѣзныхъ дорогъ или отправители, рѣшить трудно; вѣрнѣе всего въ нихъ замѣшаны обѣ стороны; но зло отъ этого еще усугубляется. До какихъ размѣровъ дошли злоупотребленія этого рода, лучше всего видно изъ оффиціального свидѣтельства о томъ Министерства Путей Сообщенія, выраженнаго въ циркулярѣ Управленія желѣзныхъ дорогъ начальникамъ казенныхъ и управляющимъ частныхъ дорогъ, отъ 7 января 1910 года. Циркуляръ этотъ гласитъ слѣдующее:

«Въ началѣ 1897 года на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ были обнаружены случаи провоза сѣмянныхъ маселъ болѣе дорогихъ сортовъ подъ наименованіемъ дешевыхъ, въ цѣляхъ примѣненія къ нимъ низшихъ тарифныхъ ставокъ и удешевленія, этимъ путемъ, стоимости провоза».

«Для устраненія такихъ явленій, бывшій Департаментъ желѣзныхъ дорогъ внесъ на обсужденіе LXII общаго конвенціоннаго сѣзда вопросъ объ изысканіи надлежащихъ мѣръ къ устраненію этихъ неправильностей, при чемъ сѣздъ пришелъ по сему предмету къ заключенію о необходимости рекомендовать дорогамъ, чтобы какъ станціи отправленія, такъ и назначенія производили при перевозкѣ маселъ самый тщательный осмотръ ихъ».

«Впослѣдствіи было обнаружено, что агенты транспортныхъ предпріятій стали отправлять малоцѣнные грузы подъ видомъ цѣнныхъ, чтобы при малѣйшей разницѣ въ вѣсѣ или нетождествѣ въ грузовыхъ маркахъ, имѣть возможность

предъявлять къ дорогамъ претензіи за подмѣну груза, нерѣдко на весьма крупныя суммы».

«Въ виду этого Управленіе желѣзныхъ дорогъ, циркуляромъ отъ 22/24 сентября 1901 г. за № 220, предложило начальникамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ сдѣлать распоряженіе, чтобы станціи, при приѣмѣ грузовъ отъ транспортныхъ предпріятій, возможно чаще производили вскрытіе сдаваемыхъ къ перевозкѣ мѣстъ и повѣрку ихъ содержимаго».

«Однако, не смотря на указанныя распоряженія, провозъ по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ подъ неправильнымъ наименованіемъ не прекратился. Такъ, на примѣръ, благодаря обнаруженному на Сызрано-Вяземской желѣзной дорогѣ случаю провоза сардинъ подъ наименованіемъ сухой известковой краски и декстрина, удалось раскрыть, что транспортное предпріятіе, отправившее эти сардины, систематически перевозило свои товары, подлежащіе таксировкѣ по ставкамъ I—III классовъ, подъ такими наименованіями, которыя давали возможность пользоваться болѣе низкими тарифными ставками, при чемъ дальнѣйшее по этому дѣлу разслѣдованіе выяснило, что провозъ грузовъ подъ неправильнымъ наименованіемъ совершается въ районахъ различныхъ дорогъ также и многими другими фирмами».

«Засимъ, обнаруженный при крушеніи поѣзда на той же Сызрано-Вяземской желѣзной дорогѣ случай слѣдованія вагона проволочныхъ канатовъ, подъ наименованіемъ желѣза сортового, далъ возможность установить, что неправильное наименованіе грузовъ практикуется не только транспортными предпріятіями и комиссіонерами, но также самими фабриками, заводами и т. п.

«Когда же послѣ этого Управленіе желѣзныхъ дорогъ предложило дорогамъ, съ которыхъ отправлялись грузы съ неправильнымъ наименованіемъ, организовать у себя повѣрку принимаемыхъ къ перевозкѣ товаровъ, и, особенно, слѣдить за отправками тѣхъ фирмъ, которыя были уже

уличены въ неправильныхъ дѣйствіяхъ, то въ результатѣ оказалось, что на одной станціи Одесса, изъ числа осмотрѣнныхъ, въ теченіе мѣсяца, 96-ти мѣствъ, только въ 9-ти мѣстахъ содержимое соотвѣтствовало показанію въ накладныхъ; грузамъ же, заключающимся въ остальныхъ мѣстахъ, были присвоены наименованія, таксиремыя по болѣе дешевому тарифу.

«Такимъ образомъ, всѣ приведенные факты свидѣтельствуя, что перевозка грузовъ подъ неправильнымъ наименованіемъ приняла въ настоящее время значительные размѣры, при чемъ она развилась отчасти вслѣдствіе недостаточно внимательнаго отношенія станціонныхъ агентовъ къ дѣлу приѣма грузовъ, такъ какъ видъ и родъ упаковки и несоотвѣтствіе вѣса объему грузовыхъ мѣствъ и роду указаннаго въ нихъ товара, во многихъ случаяхъ, могутъ служить показателемъ неправильнаго наименованія грузовъ. Между тѣмъ встрѣчались случаи, что кружева перевозились подъ наименованіемъ вязки, галантерейный товаръ, имѣющій, обыкновенно, совершенно опредѣленную укупорку, перевозился подъ наименованіемъ шплинтовъ; вино, упакованное въ ящики, именовалось картофельной патокой, гильзы папиросныя и пробки—подковами и т. п. Поэтому, если бы агенты, принимавшіе эти грузы, проявили должную внимательность, то неправильное наименованіе таковыхъ было бы неизбежно обнаружено на станціи отправленія, такъ какъ вязка и шплинты обыкновенно перевозятся въ мѣшкахъ или простыхъ ящикахъ, тогда какъ кружева и галантерейный товаръ, представляющіе собою товары высокой цѣнности, перевозятся въ совершенно другой, болѣе прочной упаковкѣ; картофельная патока перевозится, исключительно, въ бочкахъ, но не въ ящикахъ и, наконецъ, вѣсъ одинаковыхъ по объему мѣствъ подковъ и папиросныхъ гильзъ настолько различенъ, что нельзя не замѣтить неправильнаго наименованія папиросныхъ гильзъ или пробокъ, названныхъ подковами.

«При этомъ слѣдуетъ упомянуть, что въ настоящемъ

дѣлѣ замѣчается невнимательность не только со стороны низшихъ станціонныхъ агентовъ, но и со стороны высшихъ агентовъ, а именно ревизоровъ и начальниковъ отдѣленій. Извѣстенъ, на примѣръ, случай, когда заводъ, находящійся близъ станціи и вырабатывающій, исключительно, проволоку и проволочные канаты, отправлялъ по вагонно, въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ, свои издѣлія подъ наименованіемъ желѣза сортового, а между тѣмъ начальникъ отдѣленія и ревизоры, въ особенности станціоннаго счетоводства, провѣряющіе станціонныя отчетности и книги, не проявили должнаго вниманія къ дѣлу и, такимъ образомъ, попустительствовали явному злоупотребленію, производимому заводомъ, несомнѣнно, съ вѣдома станціонныхъ агентовъ.

«Въ виду изложеннаго, а также принимая во вниманіе, что перевозка грузовъ подъ неправильнымъ наименованіемъ наноситъ существенный убытокъ не только желѣзнымъ дорогамъ, но также и солиднымъ торговымъ фирмамъ, которыя, вслѣдствіе этого, не имѣютъ возможности конкурировать съ торговцами, прибѣгающими къ такого рода неправильнымъ дѣйствіямъ, Управленіе желѣзныхъ дорогъ, по приказанію Господина Министра, вмѣняетъ мѣстнымъ Управленіямъ въ обязанность принять самыя рѣшительныя мѣры для борьбы съ развившимся зломъ, предложивъ станціямъ обращать на неправильность наименованія перевозимыхъ грузовъ, какъ при приѣмѣ ихъ къ перевозкѣ, такъ и при сдачѣ получателямъ, самое серьезное вниманіе, производя провѣрку внутренняго содержанія мѣстъ возможно чаще».

Въ дальнѣйшемъ циркуляръ предлагаетъ начальникамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ созвать на мѣстахъ особыя совѣщанія для выработки мѣропріятія къ искорененію неправильнаго наименованія грузовъ съ тѣмъ, чтобы признанныя необходимыми мѣры ввести въ жизнь подъ ихъ личнымъ руководствомъ.

Представленіе объ ущербѣ, нанесенномъ доходности желѣзныхъ дорогъ можетъ дать приводимая ниже таблица разницы провозныхъ платъ на грузы, упомянутые въ циркулярѣ Управленія желѣзныхъ дорогъ.

Г Р У З Ы.	На 100 верстѣ.		На 300 верстѣ.		На 500 верстѣ.		На 1000 верстѣ.	
	Повагонно.	Полудно.	Повагонно.	Полудно.	Повагонно.	Полудно.	Повагонно.	Полудно.
Проволочные канаты	—	5,56	—	15,66	—	24,55	—	38,34
Сортовое желѣзо	1,92	—	5,25	—	8,03	—	13,36	—
Галантерейные товары	—	12,50	—	37,50	—	62,50	—	113,33
Шпильты	—	5,56	—	15,66	—	24,55	—	34,16
Вино, укупорен. въ ящики	—	10,00	—	30,00	—	48,33	—	88,34
Картофельная патока	—	4,17	—	11,90	—	18,80	—	25,25
Пробки	—	10,00	—	30,00	—	48,33	—	88,34
Гильзы	—	8,33	—	25,00	—	40,00	—	72,22
Подковы	—	4,17	—	10,00	—	15,00	—	20,00
Кружева	—	12,50	—	37,50	—	62,50	—	113,33
Вязка	—	5,56	—	15,66	—	24,55	—	34,16
Сардины	—	10,00	—	30,00	—	48,33	—	88,34
Известковая краска	—	4,17	—	11,90	—	18,80	—	34,92

Изъ сравненія тарифовъ показанныхъ въ выше приведенной таблицѣ видно, что заводъ, отправлявшій въ теченіе многихъ лѣтъ проволочные канаты, перевозилъ ихъ по повагонному тарифу на сортовое желѣзо (на проволочные канаты повагоннаго тарифа нѣтъ), т. е., выражаясь обычнымъ языкомъ, систематически обкрадывалъ желѣзныя дороги на такія суммы:

При перевозкѣ вагона канатовъ въ 750 пудовъ на 300 верстѣ на 15,41 коп. съ пуда или на 114 руб. съ вагона, а при перевозкѣ на 1000 верстѣ—на 182 рубля.

Отправитель гильзъ утаивалъ на 1000 верстной пе-

ревозкѣ по 52 коп. на каждомъ пудѣ или, проще, перевозилъ свой товаръ въ $2\frac{1}{2}$ раза, отправлявшій пробки—въ 4 раза, кружева въ $3\frac{1}{2}$ раза и сардины—въ $2\frac{1}{2}$ раза дешевле установленнаго тарифа.

Если такіе случаи нерѣдки, а обслѣдованіе на станціи Одесса, о которомъ упоминаетъ приведенный выше циркуляръ, заставляетъ думать, что это такъ, то можно себѣ представить, какіе крупныя ущербы наносятся доходности сѣти такими мошенническими продѣлками.

Поэтому нельзя не пожелать, чтобы Управление желѣзныхъ дорогъ не ограничивалось одними совѣщаніями по выработкѣ соотвѣтственныхъ мѣропріятій, а энергично проводило бы ихъ въ жизнь.

III.

Изъ 17 милліоновъ, уплаченныхъ желѣзными дорогами въ 1908 году по всѣмъ претензіямъ и искамъ, кромѣ переборовъ, первое мѣсто занимаютъ *недостача, порча и пропажа грузовъ*. Такъ какъ нѣкоторыя частныя дороги, по особымъ условіямъ ихъ претензионнаго производства, не могли доставить подробныхъ свѣдѣній съ распределеніемъ уплатъ по различнымъ категоріямъ претензій, то приходится ограничиться лишь данными по казеннымъ дорогамъ, дополняя ихъ свѣдѣніями по частнымъ дорогамъ, когда это будетъ необходимо для какихъ-либо сравненій.

На казенной сѣти, составляющей по протяженію $\frac{2}{3}$ всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, общая сумма уплатъ за утрату, недостачу и порчу багажа и грузовъ равнялась:

въ 1906 году	—	3.974.280	руб.
» 1907	»	— 6.934.280	»
» 1908	»	— 7.606.871	»

а на частныхъ дорогахъ:

въ 1906 году — 1.629.091 руб.
 » 1907 » — 2.801.654 »
 » 1908 » — 3.091.903 » *)

Если взять всѣ три года, то въ претензионномъ порядкѣ было разрѣшено:

на казенныхъ дорогахъ 95,1%
 и на частныхъ 69 %

а въ судебномъ:

на казенныхъ дорогахъ 4,9%
 и на частныхъ 31 %

Такимъ образомъ, до суда доводится на казенныхъ дорогахъ значительно менѣе, чѣмъ на частныхъ.

Производство дѣлъ въ претензионномъ порядкѣ на казенныхъ дорогахъ даетъ такія соотношенія удовлетворенныхъ и отклоненныхъ претензій.

(Накладныя въ тысячахъ, суммы—въ тысячахъ руб.):

Недостача, утрата и порча грузовъ (на казенныхъ дорогахъ).	Удовлетворено.		Изъ нихъ за счетъ сѣти казенныхъ дорогъ.		Отклонено.	
	Число накладныхъ.	Сумма	Число накладныхъ.	Сумма	Число накладныхъ.	Сумма
1906	111	5.688	76	3.831	62	11.790
1907	166	10.181	121	6.980	90	17.162
1908	200	11.653	153	7.381	116	23.221
За всѣ три года .	477	27.522	350	18.192	268	52.173

Такимъ образомъ, удовлетворенныя претензиі составляли за 3 года 35⁰/₀, а отклоненныя—65⁰/₀. Суммы, уплаченныя за счетъ казенныхъ дорогъ отъ всей суммы претензій—22,8⁰/₀.

*) На Московско-Казанской, Московско-Кіево-Воронежской, Московско-Виндаво-Рыбинской, Рязанско-Уральской, Лодзинской, Вѣлгородъ-Сумской и Богословской.

На тѣхъ частныхъ дорогахъ, по которымъ имѣются свѣдѣнія, удовлетворенныя претензіи составляли по суммѣ также 34,5⁰/о, а отклоненныя—65,5⁰/о.

Изъ этихъ данныхъ видно, что по этой категоріи— претензіи обычно предъявляются въ тройномъ размѣрѣ. Можно было бы еще предполагать, что удовлетвореніе самими дорогами можетъ быть пристрастно, и грузо-хозяевамъ уплачивается по несправедливому расчету; но противъ такого предположенія говоритъ то обстоятельство, что до суда доходитъ въ общемъ ничтожное количество дѣлъ, не свыше 5⁰/о (на казенныхъ дорогахъ).

Число отправокъ съ недостатчей или порчей грузовъ на казенныхъ дорогахъ составляетъ—0,68⁰/о общаго числа отправокъ, а сумма, уплаченная по этимъ претензіямъ—1,54⁰/о валового дохода.

Уплатъ за недостачу и порчу приходится въ среднемъ:

на каждую отправку . . .	-- руб. 36 коп.
и на каждую отправку, съ оказавшейся недостатчей или порчей груза	30 > 69 >

IV.

Просрочка въ доставкѣ грузовъ въ среднемъ за три разсматриваемые года вызвала на всей сѣти уплаты по 2.612.000 руб. (0,47⁰/о къ валовому доходу), изъ коихъ на казенныя дороги падаетъ 68,8⁰/о и на частныя—31,2⁰/о *).

Изъ числа разсмотрѣнныхъ дѣлъ: въ претензионномъ порядкѣ было разрѣшено 93⁰/о (по суммѣ), а судомъ—7⁰/о.

При претензионномъ разбирательствѣ претензій о просрочкѣ на казенной сѣти распредѣлялись такъ:

*) Дороги Московско-Казанская, Московско-Кіево-Воронежская, Московско-Виндаво-Рыбинская, Юго-Восточныя, Вѣлгородъ-Сумская, Рязанско-Уральская и Лодвинская.

(ВЪ ТЫСЯЧАХЪ НАКЛАДНЫХЪ И ВЪ ТЫСЯЧАХЪ РУБЛЕЙ).

Просрочка въ доставкѣ на казенныхъ дорогахъ.	Удовлетворено.		Въ томъ числѣ, за счетъ казенныхъ дорогъ признано *).		Отклонено.	
	Число накладныхъ.	Сумма	Число накладныхъ.	Сумма	Число накладныхъ.	Сумма
1906	214	995	153	580	215	7.192
1907	410	2.107	292	1.273	292	7.950
1908	682	3.883	485	2.434	351	8.494

Въ претензионномъ дѣлопроизводствѣ частныхъ дорогъ имѣются слѣдующія данныя:

(ВЪ ТЫСЯЧАХЪ НАКЛАДНЫХЪ И ВЪ ТЫСЯЧАХЪ РУБЛЕЙ).

Просрочка въ до- ставкѣ на частныхъ дорогахъ.	Удовлетворено.		Въ томъ числѣ, за счетъ частныхъ дорогъ признано **).		Отклонено.	
	Число накладныхъ.	Сумма	Число накладныхъ.	Сумма	Число накладныхъ.	Сумма
1906	97	270	95	391	135	1.410
1907	150	629	133	688	227	2.230
1908	143	787	152	832	212	2.426

Такимъ образомъ, на казенныхъ дорогахъ отклонено за три года 77,2⁰/₀, а на частныхъ—72⁰/₀ и удовлетворено на казенныхъ дорогахъ 22,8⁰/₀, а на частныхъ—28⁰/₀.

Отсюда можно заключить, что по просрочкамъ предъявляемыя къ дорогамъ претензіи, обыкновенно, преувеличены вчетверо.

*) Въ этой графѣ включены также уплаты частными дорогами за счетъ казенныхъ, признанныя послѣдними.

**) Въ этой графѣ включены также уплаты казенными дорогами за счетъ частныхъ, признанныя послѣдними.

На каждую отправку уплаты за просрочку, какъ возмѣщенные въ претензионномъ порядкѣ, такъ и присужденныя судами, составляютъ въ среднемъ за три года: на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ—10,8 коп. а на каждую отправку, по которой была просрочка—4 руб. 08 коп.

На частныхъ дорогахъ на каждую отправку приходится уплатить за просрочку 32,5 копѣйки, а на каждую накладную съ просрочкой—3 руб. 28 коп.

Въ общемъ по всѣмъ грузовымъ претензіямъ дороги уплачивали въ годъ:

по переборамъ . . .	0,56 ⁰ / ₀	съ вал. дох. и	15,5 к.	съ отправки			
по недостаткѣ и порчѣ	1,54 ⁰ / ₀	» » » »	36,0 »	» »			
по просрочкѣ . . .	0,47 ⁰ / ₀	» » » »	11,9 »	» »			

а по всѣмъ тремъ категоріямъ — 2 руб. 57 коп. съ каждой ста рублей валовой выручки и 63,4 копѣйки изъ провозной платы за каждую отправку.

Есть еще у дорогъ платежи за нарушеніе очереди: но, несмотря на прямо сдѣланный запросъ, дороги не дали по этой категоріи опредѣленныхъ цифръ, или отмѣтили только, что онѣ включены въ общую сумму уплатъ по грузовымъ дѣламъ *). Только Рязанско-Уральская жел. дор. показала, что у нея въ 1909 году было 592 дѣла по нарушенію очереди на 940 тысячъ руб. и Владикавказская жел. дор. имѣла въ томъ же году 7 дѣлъ на 47 тысячъ рублей.

При опросѣ отдѣльныхъ управленій, во время объѣзда комиссіями различныхъ линій, приходилось, однако, отмѣчать довольно значительныя цифры исковыхъ требованій по нарушенію очереди; но принимая во вниманіе, что эта категорія исковъ всегда отличалась необыкновенной преувеличенностью исковыхъ суммъ, нужно думать, что при разрѣшеніи этихъ претензій въ судѣ, онѣ будутъ сведены къ сравнительно ничтожнымъ цифрамъ.

*) Такъ какъ свѣдѣнія о судебныхъ искахъ, предъявленныхъ къ казеннымъ дорогамъ по грузовымъ дѣламъ не расчленены по категоріямъ, то нужно думать, что въ нихъ включены и судебныя дѣла о нарушеніи очереди.

Нельзя не отмѣтить еще и того, что отвѣтственность за нарушение очереди отправки грузовъ — лежитъ не на всѣхъ дорогахъ сѣти, а только на дорогахъ массоваго отправления и, притомъ, лишь во время залежей.

V

Въ 1908 году уплаты за недостачу и порчу товаровъ, за просрочку въ доставкѣ грузовъ, а также за увѣчье и смерть—составили въ общемъ 17.031,000 рублей;

изъ нихъ на казенную сѣть падаетъ. 11.846.000 руб.

и на частныя дороги 5.185.000 »

Если изъ этихъ цифръ исключить уплаты по грузовымъ претензіямъ на казенныхъ дорогахъ 10.612.000 руб.

на частныхъ » 4.138.000 »

то на вознагражденіе за личный вредъ и убытки (увѣчье и смерть) въ 1908 году останется и на казенныя и на частныя дороги всего 2.281.000 руб.

Свѣдѣнія объ общихъ суммахъ уплатъ составлены на основаніи данныхъ статистики Министерства Путей Сообщенія, въ которой онѣ взяты изъ отчетовъ желѣзныхъ дорогъ.

Свѣдѣнія же подробныя по отдѣльнымъ категоріямъ претензій и уплатъ по исполнительнымъ листамъ за 1906, 1907 и 1908 годы доставлены желѣзными дорогами по спеціальному запросу общаго съѣзда желѣзныхъ дорогъ.

И вотъ въ этихъ послѣднихъ таблицахъ уплаты однѣхъ казенныхъ дорогъ за увѣчье и смерть въ 1908 г. показаны въ суммѣ—2.967.160 руб.

Если прибавить къ нимъ, по соотношенію протяженія дорогъ еще 50% на платежи частныхъ дорогъ, то общая уплата всей сѣти за смерть и увѣчье составятъ въ 1908 г. въ круглой цифрѣ 4.450.000 руб. или болѣе отчетныхъ данныхъ дорогъ за тотъ же 1908 годъ слишкомъ на 2 милліона рублей.

Разница эта объясняется тѣмъ, что въ данныхъ, представленныхъ желѣзными дорогами по запросу сѣзда, идетъ дѣло о претензіяхъ, признанныхъ подлежащими удовлетворенію, а уплаты показаны только по исполнительнымъ листамъ, тогда какъ въ министерской статистикѣ приведены суммы, показанныя въ отчетахъ, т. е. дѣйствительно израсходованныя.

Имѣя при этомъ въ виду, что непоказанныя въ отчетахъ 1908 года уплаты, все равно, попадутъ въ отчеты за 1909 г., можно признать, что общая цифра уплатъ сѣти въ 17 милліоновъ рублей (не считая переборовъ) для 1908 года представляется не преуменьшенной.

Разсматривая, затѣмъ, судебную практику казенныхъ дорогъ по вѣдомостямъ, представленнымъ повѣренными по судебнымъ дѣламъ мѣстныхъ управленій (прилож. № 5), можно отмѣтить нижеслѣдующіе наиболѣе важные факты.

1) За 10 лѣтъ съ 1899 по 1908 годъ число оконченныхъ дѣлъ по *грузовымъ* претензіямъ равнялось 196.505 на сумму 39.791.000 руб. Изъ послѣдней суммы удовлетворено судами исковъ на 17.409.000 руб. или 43,7⁰/₀ и отклонено на 22.382.000 руб. или 56,3⁰/₀.

Средняя исковая сумма равнялась 202 руб., а присужденная—88 руб.

2) По искамъ за увѣчье и смерть — число оконченныхъ дѣлъ равнялось 13.942 на сумму 58.233.000 руб., изъ нихъ присуждено потерпѣвшимъ 21.836.000 руб. или 37,4⁰/₀; отклонено 62,6⁰/₀.

Средняя исковая сумма равнялась 4.179 руб., а присужденная 1.565 руб.

Если сопоставить уплаты за смерть и увѣчье съ количествомъ всѣхъ пострадавшихъ на казенныхъ дорогахъ за 1898 и 1907 годы, то увидимъ, что въ 1898 году:

всѣхъ убитыхъ (считая служащихъ	
и постороннихъ лицъ) было	790 человекъ
раненыхъ	1.824

Итого 2.614 человекъ

а въ 1907 году:

убитыхъ	2.024	человѣкъ
и раненыхъ	5.615	»

Итого . . . 7.639 человѣкъ,

т. е. число пострадавшихъ поднялось въ 1907 г. на 191%.

Въ то же время казенная сѣть съ 26.044 верстъ увеличилась до 41.862 верстъ или на 60%; а уплаты за увѣчье и смерть съ 808 тысячъ рублей въ 1898 году повысились до 3.218 тысячъ рублей въ 1907 г. или на 300%.

Средняя уплата на каждого пострадавшаго равнялась 309 руб. въ 1898 г. и 421 руб. въ 1907 г.

Но по разсмотрѣннымъ въ судахъ дѣламъ по увѣчью и смерти присужденная сумма даетъ 1.613 руб. въ 1898 г. и 1.579 руб. въ 1907 году.

Такимъ образомъ, казенная сѣть за 10 лѣтъ уплатила по суду:

по грузовымъ искамъ	17.409.000	руб.
и за увѣчье и смерть	21.836.000	»

Итого . . . 39.245.000 руб.

Или въ среднемъ—3.924.000 руб. въ годъ.

На версту казенныхъ дорогъ въ 1898 году уплаты по суду составили 91 руб. 25 коп., а въ 1907 г.—137 руб. 56 коп. или возрасли на 51%.

На 1-е января 1909 года на казенныхъ дорогахъ осталось неоконченныхъ дѣлъ:

грузовыхъ	110.471	на 38.000.000	рублей и
увѣчныхъ	9.759	» 46.000.000	»

Если принять во вниманіе, что по грузовымъ дѣламъ судами за 10 лѣтъ присуждалось въ среднемъ 43,7% исковой суммы, а по увѣчнымъ 37,4%, то можно ожидать, что

эти неоконченныя дѣла угрожаютъ казнѣ дополнительными уплатами въ ближайшіе годы (когда они будутъ кончены въ судѣ) въ суммѣ до 33 милліоновъ рублей.

Правда, часть уплатъ по неоконченнымъ дѣламъ должна падать на частныя дороги, участвующія въ нихъ въ качествѣ третьихъ лицъ; но, съ другой стороны, сами казенныя дороги въ 1908 году были привлечены въ качествѣ третьихъ лицъ на сумму свыше 24 милліоновъ рублей.

Есть еще категорія судебныхъ дѣлъ, по которымъ казенныя дороги, съ одной стороны, производятъ уплаты, а съ другой, взыскиваютъ по суду въ свою пользу съ разныхъ лицъ и учрежденій *).

Такихъ дѣлъ числилось въ производствѣ на казенной сѣти въ 1908 г.:

- а) по искамъ казенныхъ дорогъ 20.049 дѣлъ на 3.962.442 руб.
и б) по искамъ, предъявленнымъ
къ казеннымъ дорогамъ. . 3.737 дѣлъ на 12.605.461 руб.

Изъ нихъ по категоріи а) осталось неоконченными на 1-е января 1909 года 12.882 дѣла на 3.653.000 руб. и по категоріи б) 3.117 дѣлъ на 11.613.000 руб.

Судя по тому, что по искамъ этой послѣдней категоріи, разсмотрѣннымъ въ судахъ въ 1908 году, присуждено только 16% искомой суммы, можно думать, что по нимъ предстоитъ уплатить, по ихъ окончаніи, не болѣе 2 милліоновъ рублей.

По претензіямъ же самой казны нельзя сдѣлать никакихъ предположеній, такъ какъ въ свѣдѣніяхъ, представленныхъ казенными дорогами по этой категоріи, нѣтъ нужныхъ для того данныхъ.

*) Иски, имѣющіе предметомъ недвижимую собственность, вознагражденіе за подтопъ, за пожары отъ искръ паровозовъ и вообще не относящіеся къ договору о перевозкѣ.

VI.

Изъ общаго количества несчастныхъ случаевъ на сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ, давшихъ за 10 лѣтъ (съ 1898 по 1907 годъ) въ среднемъ 5.677 пострадавшихъ въ годъ *), къ суду обращалось нѣсколько менѣе двухъ третей; къ сожалѣнію точныхъ свѣдѣній объ этомъ собрать не удалось; но нужно думать, что зарегистрированные въ вышеприведенной цифрѣ случаи легкихъ пораненій кончаются или быстрымъ излѣченіемъ, или выдачей пособій безъ суда. Но, въ виду все увеличивающагося числа дѣлъ, нужно ожидать, что и эта категорія несчастныхъ случаевъ въ ближайшемъ будущемъ перейдетъ въ число судебныхъ исковъ, и тогда цифра уплатъ частныхъ дорогъ и казны за увѣчья должна значительно повыситься.

Въ виду угрожающаго роста уплатъ за увѣчья пришлось запросить дороги о различныхъ сторонахъ этого дѣла; однако, матеріаль, полученный отъ дорогъ, не представляется достаточнымъ, чтобы на его основаніи можно было нарисовать полную картину.

Но, одновременно, съ полученіемъ письменныхъ отвѣтовъ отъ управленій желѣзныхъ дорогъ, состоялся, созванный въ Москвѣ, по распоряженію Министра Путей Сообщенія, сѣздъ желѣзнодорожныхъ врачей. Въ числѣ докладовъ, представленныхъ этому сѣзду, имѣются въ высокой степени интересныя обслѣдованія существующихъ условій и обстановки увѣчныхъ исковъ къ желѣзнымъ дорогамъ.

Доклады эти напечатаны въ ничтожномъ числѣ экземпляровъ, а потому извлеченіе изъ нихъ наиболѣе существенныхъ фактовъ и выводовъ будетъ имѣть для Высшей Комиссіи нѣкоторый интересъ:

*) Общее число несчастныхъ случаевъ за 10 лѣтъ съ 1898 по 1907 г. равнялось въ среднемъ—9.048; при чемъ оно поднялось съ 6.838 случаевъ въ 1898 году—до 12.170 — въ 1907 году.

Врачъ Екатерининской жел. дороги М. А. Заусайловъ, отмѣчая быстрый ростъ предъявляемыхъ къ ней исковъ за увѣчье *), останавливается, прежде всего, на выясненіи отношенія судовъ къ искамъ объ увѣчьяхъ въ разныхъ областяхъ Россіи. Для сравненія онъ беретъ четыре дороги: Екатерининскую, Московско-Виндаво-Рыбинскую, Николаевскую и Сѣверо-Западная—за болѣе или менѣе продолжительные періоды:

Изъ приведенной имъ таблицы (см. прилож. № 6) выясняется, прежде всего, что на югѣ Россіи **) суды присуждаютъ въ среднемъ 67⁰/₀ исковой суммы; въ Московскихъ судебныхъ учрежденіяхъ—43⁰/₀; въ С.-Петербургѣ, Варшавѣ, Псковѣ и Вильнѣ—49⁰/₀, а по всеѣмъ судебнымъ искамъ, предъявленнымъ къ Сѣверо-Западнымъ, дорогамъ—36⁰/₀.

Такія разницы, по словамъ докладчика, *«заставляютъ думать, что размѣръ присужденныхъ исковъ находится въ зависимости отъ судебныхъ учреждений, въ которыхъ эти иски разсматриваются, отъ существующихъ въ этихъ учрежденіяхъ взглядовъ на пострадавшихъ, а также, несомнѣнно въ зависимости отъ судебно-медицинскихъ экспертовъ, опредѣляющихъ различную потерю трудоспособности»*.

Сводя въ одну таблицу данныя по тѣмъ же дорогамъ о ⁰/₀⁰ потери трудоспособности потерпѣвшихъ по опредѣленію экспертовъ и по рѣшенію судовъ (см. приложение № 7), авторъ дѣлаетъ выводъ, что *«размѣръ потери трудоспособности, опредѣляемый судебными экспертами, и размѣръ присужденнаго вознагражденія за утраченную трудоспособность мало отличаются другъ отъ друга, и отличіе это заключается въ томъ, что судебными учрежденіями присуждаются нѣсколько меньшія вознагражденія за потерю*

*) Въ 1897 г. 158 дѣлъ на 616 тыс. рублей.

» 1902 » 368 » » 1.486 » »

» 1907 » 682 » » 2.792 » »

и » 1909 » 1.291 » » 6.178 » »

**) Судебныя Палаты: Харьковская и Новочеркасская; Окружные суды: Екатеринославскій, Харьковскій, Таганрогскій и Ростовскій.

трудоспособности, определенную экспертами. При выясненіи причинъ этого установлено, что разница эта обусловливается, исключительно, тѣмъ, что въ искахъ очень часто неправильно опредѣляется размѣръ вознагражденія за потерянную трудоспособность въ зависимости отъ неправильнаго опредѣленія заработка пострадавшихъ. Обыкновенно этотъ заработокъ въ искахъ оказывается преувеличеннымъ противъ дѣйствительности. Это преувеличеніе въ заработкахъ судебными учрежденіями исправляется; размѣръ же вознагражденія обычно всеми судебными учрежденіями опредѣляется примѣнительно къ заключенію экспертовъ».

Такимъ образомъ, по выводу докладчика, весь центр тяжести судебного разбирательства переходитъ по дѣламъ объ увѣчныхъ изъ суда въ руки совершенно случайно подобранныхъ экспертовъ, не дающихъ никакой гарантіи въ правильномъ разрѣшеніи дѣлъ.

Тамъ же, гдѣ экспертами по необходимости приглашаются лица, мало знакомыя съ современными изслѣдованіями въ области нервныхъ заболѣваній, особенно такъ называемаго травматическаго невроза, суды роковымъ образомъ обречены на самыя грубыя ошибки, что не можетъ не подрывать довѣрія къ правосудію.

Третій выводъ, къ которому приходитъ докторъ Заусайловъ, сводится къ тому, что, по однороднымъ увѣчьямъ, потеря трудоспособности по правиламъ Страховыхъ Обществъ Западной Европы опредѣляется въ меньшемъ размѣрѣ, чѣмъ по правиламъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, при чемъ во всѣхъ случаяхъ, когда по западно-европейскимъ правиламъ предвидятся нормы отъ и до, въ нашихъ министерскихъ правилахъ устанавливается одинъ лишь максимумъ (см. приложение № 8). Если же сравнить процентъ потери трудоспособности, опредѣленный по правиламъ Западной Европы и по правиламъ нашего Министерства Внутреннихъ Дѣлъ 1903 года съ тѣмъ, какъ это дѣлается въ указанныхъ выше южно-русскихъ судахъ, то получатся такія разницы:

	Въ указанныхъ выше южно-русскихъ судахъ.	По правиламъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ.	По правиламъ Западныхъ Страховыхъ Обществъ.
	П р о ц е н т ы.		
Ампутація голени	отъ 50 до 100	65	отъ 40 до 66 ² / ₃
» бедра	100	75	» 40 » 75
» праваго плеча	отъ 85 до 100	75	» 50 » 75
» лѣваго »	100	60	» 40 » 66

Въ то же время въ судебныхъ учрежденіяхъ сѣверной, западной и центральной Россіи, а именно: въ С.-Петербургѣ, Москвѣ, Варшавѣ и Вильнѣ, процентъ потери трудоспособности, опредѣляемый судебными экспертами, ближе подходит къ западно-европейскимъ нормамъ и къ правиламъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ 1903 года:

Такъ при ампутаціи бедра	75 ⁰ / ₀
» » потерѣ праваго плеча	75 ⁰ / ₀
» » » лѣваго »	80 ⁰ / ₀
» » ампутаціи голени отъ 50 до	75 ⁰ / ₀

Какъ различно относятся суды въ разныхъ округахъ видно изъ приводимой ниже таблицы:

Названіе дорогъ.	НАЗВАНІЕ СУДОВЪ.	Число дѣлъ.	Сумма предьявленныхъ исковъ.	Въ среднемъ на дѣло.	Присуждено.	Въ среднемъ на дѣло.	Средній годовоі зароботокъ потерпѣвшихъ.	Средняя присужденная сумма.	% отношеніе присужден. суммы къ годовому зароботку.
Р у б л е й.									
Екатерининская	Екат. Окр. С.	141	377.778	2.678	357.032	2.532	416	2.529	60,8
	Харьков. Окр. С.	14	44.385	3.170	27.484	1.959			
	Таганр. Окр. С.	24	67.974	2.821	38.580	1.607			
	Харьк. Суд. П.	126	635.207	5.041	341.887	2.359			
Николаевская	Новоросс. Суд. П.	22	99.612	4.528	62.187	2.827	487	2.243	46,0
	С.-Петербур. Окр. С.	144	609.190	4.230	299.723	2.081			
	Псковскій Окр. С.	16	36.170	2.260	181.147	1.135			
	Варшавск. Окр. С.	3	20.760	6.920	9.719	3.239			
М.-В.-Рыбинская	СПБ. Суд. П.	165	854.763	5.480	431.701	2.616	419	1.616	38,5
	Варш. Суд. П.	37	163.620	4.422	65.746	1.777			
Сѣв.-Западные.	Московскія Судебн. установленія	100	359.119	3.591	157.753	1.577	371	1.577	42,5
	Судебныя установленія Сѣвернаго и Средняго районовъ	164	718.030	4.390	263.010	1.616			

Разсматривая приведенную таблицу, прежде всего слѣдуетъ отмѣтить, что *Екатеринославскій* окружный судъ присуждаетъ почти всю исковую сумму (94⁰/₀), *Харьковскій*—61⁰/₀, *Таганрогскій*—57⁰/₀, *Харьковская Судебная Палата*—46⁰/₀, *Новороссійская Судебная Палата*—62⁰/₀, *С.-Петербургскій Окружный Судъ*—50⁰/₀, *Псковскій Окружный Судъ*—50⁰/₀, *Варшавскій Окружный Судъ*—43⁰/₀, *С.-Петербургская Судебная Палата*—48⁰/₀, *Варшавская Судебная Палата*—40⁰/₀, *Московскія Судебныя Установленія*—44⁰/₀ и *Суды Сѣвернаго и средняго раіоновъ* 37⁰/₀.

Точно также разнятся присуждаемыя суммы и въ процентномъ отношеніи къ получаемому содержанію, составляя: въ *Московскихъ Судебныхъ Установленіяхъ* 38⁰/₀ и въ *Южныхъ*—60,8⁰/₀.

Докторъ *Н. Ф. Чиркинъ* разработалъ статистику увѣчій въ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ, по даннымъ одной частной желѣзной дороги *), за три года. Всѣхъ рабочихъ въ мастерскихъ изслѣдованной имъ дороги—1028; болѣе половины изъ нихъ имѣетъ возрастъ отъ 20 до 40 лѣтъ; ⁶/₇ всего числа рабочихъ грамотны.

Обстановку, въ которой происходитъ работа мастерскихъ, докладчикъ описываетъ такъ:

«Мастерскія растянулись на пространствѣ приблизительно $\frac{1}{2}$ версты длиной и состоятъ изъ нѣсколькихъ корпусовъ: паровозо-сборнаго, столярнаго съ малярнымъ, токарнаго, кузнечнаго и литейнаго. Помѣщенія болѣе или менѣе удовлетворительны, за исключеніемъ кузнечнаго и литейнаго. Работы производятся съ 6 утра до 5 $\frac{1}{2}$ час. вечера, съ перерывомъ на обѣдъ въ 1 $\frac{1}{2}$ часа. Всѣхъ рабочихъ дней въ году 311. Работы производятся какъ сдѣльно, такъ и по цеху. Рабстающіе сдѣльно немного превышаютъ работающихъ по цеху. Всѣхъ несчастныхъ случаевъ за три года было 848, въ среднемъ 282,7 въ годъ, т. е. 26,5⁰/₀ всѣхъ рабочихъ ежегодно подвергается раненію, или одинъ

*) Названіе дороги въ докладѣ не упомянуто, но по полученнымъ свѣдѣніямъ это М.-Виндаво-Рыбниская жел. дорога.

разъ въ годъ изъ каждыя четырехъ рабочихъ одинъ ранится; на каждый почти рабочій день приходится по одному раненому».

«Эти цифры почти совпадаютъ съ таковыми изъ обстоятельныхъ наблюденій въ жел.-дор. мастерскихъ за 10 лѣтъ д-ра Цезаревскаго, по которымъ на каждого мастера въ годъ приходится 0,275 травматическихъ воздѣйствій, и на первый взглядъ рѣзко расходятся съ цифрами отчета фабричныхъ инспекторовъ по разнымъ фабричнымъ производствамъ».

«Разсматривая опубликованную въ 1904 г. статистику несчастныхъ случаевъ съ рабочими въ промышленныхъ заведеніяхъ, подчиненныхъ надзору фабричныхъ инспекторовъ за 1901 г., мы видимъ, что число несчастныхъ случаевъ для разныхъ производствъ очень различно: спускаясь въ среднемъ до 14,6 на 1000, оно восходитъ до 46,4‰ на 1000 для производствъ, связанныхъ съ обработкой металла, наиболѣе подходящихъ къ интересующей насъ мастерской. Разница между 4,64‰ и 26,5‰, значительная на первый взглядъ, выравнивается, однако, если примемъ во вниманіе, что цифры отчетовъ фабричныхъ инспекторовъ относятся лишь къ несчастнымъ случаямъ, въ которыхъ трудоспособность была нарушена болѣе чѣмъ на 2 дня,—травматическія поврежденія съ утратой работоспособности на 1—2 дня изъ этой статистики ускользали. Количество же такихъ, не вошедшихъ въ статистику случаевъ, громадно. Какъ извѣстно, согласно правиламъ врачебно-санитарной службы на жел. дорогахъ, участковый врачъ о каждомъ несчастномъ случаѣ, потребовавшемъ освобожденія отъ работъ на срокъ болѣе 2 дней, доносить старшему врачу. Просматривая эти сообщенія за 1902 годъ, по своему району, я нашелъ, что старшему врачу сообщено за годъ только о 49 происшествіяхъ, тогда какъ всего ихъ было 249, т. е. сообщено всего лишь объ $\frac{1}{5}$ части всѣхъ происшествій».

«Увеличивая цифру отчета фабричныхъ инспекторовъ въ 5 разъ, получимъ 23,2‰, уже немного разнящуюся отъ нашихъ 26,5‰».

Изъ приведенной въ докладѣ таблицы можно видѣть, что наибольшее число поврежденій получаютъ слесаря—30,7⁰/₀; затѣмъ чернорабочіе—19,9⁰/₀, столяры—13,1⁰/₀, ученики—9⁰/₀, токари—7,9⁰/₀, котельщики—5,5⁰/₀, молотобойцы—4,8⁰/₀, кузнецы—4,7⁰/₀, маляры—2,1⁰/₀, литейщики—1,3⁰/₀ и мѣдники—1⁰/₀.

Почти въ томъ же порядкѣ по цехамъ идетъ и повторяемость поврежденій, доходящая у 19 лицъ до трехъ разъ и въ общемъ на 848 случаевъ составляющая 86 повтореній или 10⁰/₀.

По свойству поврежденій докторомъ Чиркинымъ составлена подробная таблица (см. приложение № 9), изъ которой видно, что чаще всего поражаются руки—39,3⁰/₀; по этой категоріи поврежденій статистика фабричныхъ инспекторовъ даетъ 47,9⁰/₀.

Пораненія и переломъ лѣвой руки, кромѣ пальцевъ, даютъ одинаковое число случаевъ какъ и правой; но пальцы лѣвой руки повреждаются гораздо чаще, чѣмъ пальцы правой (160 лѣвой противъ 100 случаевъ съ пальцами правой руки; вмѣстѣ—поврежденія пальцевъ составляютъ 30⁰/₀ общаго количества случаевъ). Ушибы, безъ поврежденія кожи,—даютъ 14⁰/₀; поврежденія глазъ—27⁰/₀, головы—7⁰/₀, ногъ—5⁰/₀ и ожоги—7⁰/₀.

Затѣмъ авторъ отмѣчаетъ, что наибольшее число случаевъ поврежденій происходитъ при работѣ ручными инструментами—47,6⁰/₀ и при паденіи тяжестей—14,1⁰/₀. Случаи же при работѣ машинами составляютъ всего 9,9⁰/₀.

Въ общемъ изъ 848 случаевъ приходилось:

на работу ручными инструментами	403	поврежденія
на паденіе тяжестей	121	»
на поврежденіе машинами	84	»
на ожоги	55	»
при переноскѣ тяжестей	54	»
<hr/>		
Итого	717	или 84,5 ⁰ / ₀ всего числа поврежденій.

Такимъ образомъ, почти половина поврежденій приходится на такія работы, при которыхъ нельзя принять никакихъ предохранительныхъ мѣръ.

Въ концѣ концовъ докторъ *Чиркинъ* приходитъ къ нижеслѣдующимъ заключеніямъ:

1. Травматическія поврежденія при работахъ въ железнодорожныхъ мастерскихъ очень часты: имъ подвергаются около 26,5% всѣхъ рабочихъ, или ранится одинъ изъ каждыхъ 4 человѣкъ ежегодно.

2. Вопросъ о травматическихъ поврежденіяхъ въ железнодорожныхъ мастерскихъ едва затронуть, между тѣмъ изученіе его, въ виду возможности страхованія рабочихъ, очень важно.

3. Въ виду трудности отыскать спеціальную по этому вопросу литературу, необходимо создать общедоступную, спеціальную, центральную бібліотеку.

4. Статистика травматическихъ поврежденій не ведется однообразно; желательна разработка вопроса по однообразно выработанной программѣ.

5. Весьма цѣнныя данныя отчета фабричныхъ инспекторовъ страдаютъ большими недостатками: онѣ касаются только поврежденій съ лишеніемъ трудоспособности болѣе, чѣмъ на 2 дня, т. е. не касаются большей половины всѣхъ травматическихъ поврежденій; тогда какъ съ точки зрѣнія изученія и устраненія производящихъ причинъ, безразлично, произошло ли поврежденіе легкое или тяжкое.

6. Болѣе тяжкія поврежденія, влекуція за собой потерю трудоспособности отъ 2 и болѣе мѣсяцевъ, составляютъ 0,9% всѣхъ поврежденій; громадное большинство поврежденій бываетъ легкими.—Въ 39,7% всѣхъ поврежденій т. е. болѣе чѣмъ въ трети ихъ, освобожденія отъ работъ не требовалось и въ 32,1% потребовалось лишь по 1—6 дней.

7. Наибольшее число поврежденій въ нисходящемъ

порядкѣ получаютъ: слесаря, чернорабочіе, столяры, ученики, токари, котельщики, молотобойцы, кузнецы, маляры. Вышесказанная послѣдовательность, въ виду различныхъ количествъ рабочихъ разныхъ цеховъ, оцѣниваетъ лишь рискъ всего производства. Рискъ же рабочихъ того или другаго цеха получить поврежденіе въ настоящемъ порядкѣ распредѣляется: котельщики, кузнецы, молотобойцы, токари, слесаря, ученики, столяры, чернорабочіе.

8. Наибольшее число всѣхъ поврежденій составляютъ поврежденія рукъ, достигая 39,3% всѣхъ поврежденій; наиболѣе часто повреждаются пальцы рукъ, составляя 77,14% всѣхъ поврежденій руки, и 30,77% всѣхъ поврежденій.

Слѣдующимъ по частотѣ поврежденій слѣдуетъ поврежденіе глаза, составляя 27% всѣхъ поврежденій.

9. Наиболѣе частой причиною поврежденій является работа ручными инструментами; число раненій этой группы достигаетъ 47,6% всѣхъ раненій, т. е. нѣсколько менѣе половины. Затѣмъ, слѣдуютъ поврежденія отъ паденія тяжести—14,1%, поврежденія при работѣ съ машинами—9,9%, ожоги, поврежденія, связанныя съ переноской тяжести.

10. Громадное большинство поврежденій носитъ случайный характеръ, мало или почти неустранимы.

Меньшая часть поврежденій,—по преимуществу получаемыхъ при работѣ съ машинами, въ значительной мѣрѣ могутъ и должны быть устранены соответственными защитными приспособленіями машинъ и рабочихъ.

11. Наибольшая часть поврежденій падаетъ, соответственно преобладающей численности рабочихъ, на возрастъ между 20—30 и 30—40 годами, распредѣляясь между третьимъ и четвертымъ десяткомъ лѣтъ почти поровну.

12. Наиболѣе опасными мѣсяцами въ наблюдаемыхъ мастерскихъ оказались мартъ и октябрь, наименѣе опасными—декабрь и ноябрь.

13. Рѣзкой разницы въ количествѣ поврежденій по днямъ недѣли не наблюдалось.

14. Вліянія праздничныхъ дней и дней получки жалованія на количество поврежденій не замѣчено.

Послѣдній пунктъ о вліяніи праздничныхъ дней на число увѣчій представляется нѣсколько въ иномъ освѣщеніи въ докладѣ доктора *В. И. Земблинова*.

По его наблюденіямъ, подкрѣпленнымъ цифрами, изъ случаевъ съ ремонтными рабочими 18,5⁰/₀ приходится на дни послѣ праздниковъ; съ *путевыми сторожами* послѣ праздниковъ происходитъ 19,7⁰/₀ всѣхъ случаевъ, съ *кондукторами*—20,8⁰/₀, со *смазчиками*—18,2⁰/₀ (а въ праздники даже 21⁰/₀), съ *кочегарами*—въ праздники—21,5⁰/₀, а послѣ праздниковъ—16,9⁰/₀, съ *машинистами* въ праздники 21,2⁰/₀ и послѣ праздниковъ 17,2⁰/₀, со *сутьщиками*—въ праздники—25,1⁰/₀ и послѣ праздниковъ 17,8⁰/₀, со *стрѣлочниками* въ праздники—22,3⁰/₀ и послѣ праздниковъ 22⁰/₀ и, наконецъ, съ *дровокладами*—18,8⁰/₀ въ праздники и 22,5⁰/₀ послѣ праздниковъ.

Данныя доктора *В. И. Земблинова* охватываютъ періодъ въ 15 лѣтъ и потому выводъ его, что праздничное препровожденіе времени вліяетъ на увеличеніе числа несчастныхъ случаевъ можно считать твердо установленнымъ, хотя для мастерскихъ это вліяніе не отмѣчается.

Разсматривая общее число несчастныхъ случаевъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ по свѣдѣніямъ Министерства Путей Сообщенія за періодъ съ 1898 по 1905 г., докторъ *Земблиновъ* въ началѣ своего доклада сводитъ данныя Министерства въ нижеслѣдующія двѣ общія таблицы:

Общее число служащихъ и рабочихъ, пострадавшихъ на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ Россіи вообще при движеніи.

ГОДЫ:	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	Итого.	%
Убито . . .	380	388	488	503	444	576	555	583	3.917	19,4
Ранено . . .	1.436	1.747	1.905	2.031	2.151	2.214	2.352	2.814	16.650	80,6
Итого . . .	1.816	2.135	2.393	2.534	2.595	2.790	2.907	3.397	20.567	100,0

Общее число пострадавшихъ людей внѣ движенія, при происшествіяхъ и случаяхъ (при нагрузкѣ и выгрузкѣ, въ мастерскихъ, при строительныхъ работахъ и т. п.) на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ Россіи.

ГОДЫ:	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	Итого.	%
Убито . . .	34	31	51	38	48	56	48	50	356	0,9
Ранено . . .	3.470	4.038	4.021	4.221	4.920	5.124	4.669	4.988	35.451	99,1
Итого . . .	3.504	4.069	4.073	4.259	4.968	5.180	4.717	5.038	35.807	100,0

Число пострадавшихъ служащихъ и рабочихъ при желѣзнодорожномъ движеніи по роду занятій.

Г О Д Ы	Машинистовъ, ихъ помощниковъ и кочегаровъ.			Оберъ-кондукто- ровъ и кондукто- ровъ.			Стрѣлочниковъ.			Составителей поѣздовъ и сдѣл- щиковъ.			Путевыхъ сторожей и сторо- жихъ.			Остальныхъ занятій.		
	Убито.	Ранено.	Итого.	Убито.	Ранено.	Итого.	Убито.	Ранено.	Итого.	Убито.	Ранено.	Итого.	Убито.	Ранено.	Итого.	Убито.	Ранено.	Итого.
1898 . .	15	142	157	50	271	321	37	165	202	28	231	259	82	112	194	168	515	683
1899 . .	34	260	294	55	350	405	30	167	197	21	300	321	95	122	217	153	548	701
1900 . .	30	286	316	71	395	466	39	159	198	37	298	335	119	151	270	192	616	808
1901 . .	24	327	351	72	363	435	50	174	224	33	374	407	105	71	176	219	722	941
1902 . .	22	304	326	64	416	480	37	206	243	40	335	375	82	77	159	199	813	1012
1903 . .	37	337	374	80	390	470	58	227	285	42	398	440	122	100	222	237	762	999
1904 . .	26	403	429	64	455	519	44	226	270	49	341	390	134	129	263	238	798	1036
1905 . .	37	576	613	117	648	765	46	241	287	53	413	466	120	91	211	210	845	1055
Итого .	225	2635	2860	573	3288	3861	341	1565	1906	303	2690	2993	859	853	1712	1616	5619	7235
% . . .	8,0	92,0	100,0	14,9	85,1	100,0	18,0	82,0	100,0	10,1	89,9	100,0	50,0	50,0	100,0	22,4	77,6	100,0

Выводы доклада представляются въ нижеслѣдующемъ видѣ:

1. На русскихъ желѣзныхъ дорогахъ число несчастій со служащими постоянно возрастаетъ.

2. Изъ общаго числа случаевъ на долю несчастій, связанныхъ съ движеніемъ, приходится 36⁰/₀, а на разныя работы, съ движеніемъ несвязанныя—64⁰/₀.

3. Тяжесть полученныхъ поврежденій распредѣляется, однако, обратно пропорціонально количеству случаевъ, и число убитыхъ при несчастіяхъ, связанныхъ съ движеніемъ, составляетъ 19,4⁰/₀ всѣхъ случаевъ, а при работахъ, не связанныхъ съ движеніемъ всего—0,9⁰/₀; Отсюда докладчикъ дѣлаетъ выводъ, что «*работы, связанныя съ движеніемъ, составляютъ исключительную профессиональную особенность желѣзнодорожной службы, не связанныя же съ движеніемъ имѣютъ много общаго съ обычными работами плотниковъ, каменщиковъ, слесарей, литейщиковъ и друг.*».

4. При движеніи процентное отношеніе увѣчныхъ и убитыхъ къ общему числу случаевъ распредѣляется по различнымъ специальностямъ такъ:

	‰ увѣчныхъ.	‰ убитыхъ.
а) кондукторы	18	14,9
б) сцѣпщики и составители . .	14,6	10,1
в) машинисты и ихъ помощники.	13,1	8
г) стрѣлочники	9,4	18
д) путевые сторожа и сторожихи.	8,7	50
	63,8 ⁰ / ₀	85,0 ⁰ / ₀

Переходя отъ этихъ общихъ данныхъ по всей сѣти къ выясненію подробностей по статистикѣ Сызрано-Вяземской жел. дороги, докладчикъ резюмируетъ еще нѣсколько интересныхъ выводовъ:

5. Несмотря на то, что наибольшая напряженность въ эксплуатационной работѣ желѣзной дороги приходится на

зиму, число несчастныхъ случаевъ больше въ лѣтнее время.

6. Самымъ тяжелымъ мѣсяцемъ по числу несчастныхъ случаевъ является *августъ* *), самымъ тяжелымъ днемъ понедѣльникъ и самую тяжелою частью дня—*9—10 час. утра.*

7. Если случилось несчастье на работахъ желѣзной дороги, то имѣется вѣроятность, что число убитыхъ или тяжело раненыхъ не превыситъ 15⁰/₀.

8. При желѣзнодорожныхъ работахъ имѣется больше всего вѣроятность (около 42⁰/₀) получить раненія пальцевъ и кисти руки **); значительно меньше глазъ и головы (26⁰/₀) и еще меньше стопы (11⁰/₀), и только въ 15 случаяхъ можно ожидать раненія остальныхъ частей тѣла.

9. Самой опасной, въ смыслѣ тяжести поврежденія, является служба путевой стражи; легчайшей же по травматизму должна быть признана служба въ мастерскихъ ***).

VII.

Приведенная выше статистика показала уже, что число несчастныхъ случаевъ на желѣзныхъ дорогахъ и суммы платежей за увѣчье и смерть растутъ въ угрожающей прогрессіи.

Но въ практикѣ предъявленія исковъ къ желѣзнымъ дорогамъ въ послѣдніе годы отмѣчается много злоупотребленій, благодаря неясности и неполнотѣ закона, а иногда и прямые обманы съ цѣлью использовать благожелательное отношеніе судовъ къ пострадавшимъ.

Послѣдній съѣздъ желѣзнодорожныхъ врачей былъ въ этомъ отношеніи очень поучителенъ.

*) Докторъ Н. Ф. Чиркинъ, какъ уже было указано, по статистикѣ несчастій въ мастерскихъ—такими мѣсяцами считаетъ мартъ и октябрь.

***) Докторъ Чиркинъ по мастерскимъ на поврежденіе рукъ выводитъ 39,3⁰/₀.

****) Докторъ Чиркинъ говоритъ, что въ мастерскихъ громадное большинство поврежденій носитъ случайный характеръ, мало или почти неустрашимый.

На немъ были освѣщены какъ общія ненормальныя условія защиты интересовъ дорогъ на судѣ, такъ и случаи прямого обмана судовъ.

Приведу для характеристики только тѣ изъ указанныхъ фактовъ, которые особенно ярки:

1. Въ докладѣ Де-Плансона (юрисконсульта Рязанско-Уральской желѣзной дороги) сообщается о машинистѣ Сызрано-Вяземской жел. дороги Голубевѣ, предъявившемъ къ названной дорогѣ искъ въ 12.000 руб. за увѣчье, вызвавшее у него разстройство здоровья и травматическій неврозъ.

Какъ видно изъ дѣла, Голубевъ, послѣ несчастнаго случая съ нимъ, подвергнулся освидѣтельствуванію врачей въ первый разъ въ желѣзнодорожной комиссіи врачей, признавшей Голубева трудоспособнымъ, во второй разъ въ засѣданіи Пензенскаго Окружнаго Суда черезъ 3-хъ врачей (Владимірова, Фридлянда и Балдина), которые нашли, что Голубевъ страдаетъ легкой формой травматической неврастеніи, понижающей его трудоспособность на 10⁰/о.

Затѣмъ, въ засѣданіи Палаты Голубевъ былъ подвергнутъ судебнo-медицинскому осмотру врачей невропатологовъ (Брускина, Лясса и Никольскаго), которые нашли его страдающимъ неврастеніей, не лишаящей его возможности заняться какою-либо не тяжелой и не сложной работой, но дѣлающей его неспособнымъ къ обычному труду машиниста.

Помимо этого, къ дѣлу были представлены повѣренными Голубева медицинскія свидѣтельства земскихъ врачей Фридлянда и Конькова, а также и доктора медицины Мйнора, признавшихъ его страдающимъ травматической неврастеніей въ тяжелой формѣ и понижающей трудоспособность Голубева въ сильной степени.

Дѣло прошло 3 инстанціи и было закончено 23 февраля 1906 года присужденіемъ въ пользу истца 7.500 руб.

23 августа того же года Голубевъ поступилъ на службу въ Общество Рязанско-Уральской жел. дороги въ качествѣ помощника машиниста (будучи признанъ врачомъ дороги

пригоднымъ для исполненія этой обязанности), а 27 ноября 1906 года уволился отъ службы вслѣдствіе травматическаго невроза и предъявилъ искъ къ Рязанско-Уральской жел. дорогѣ. Голубевъ представилъ свидѣтельство упомянутаго выше доктора Минора, указывающее на то, что онъ страдаетъ травматическимъ неврозомъ, и только, благодаря тому, что повѣренному дороги удалось установить, что Голубевъ страдалъ травматическимъ неврозомъ еще до поступленія на службу на Рязанско-Уральскую жел. дорогу, истецъ былъ вынужденъ прекратить искъ.

2. Другой машинистъ, Симоновъ, служившій на Екатерининской желѣзной дорогѣ *), получилъ съ нея 8.000 руб. за полную потерю трудоспособности въ 1898 г., а въ 1904 г. дорога получила извѣщеніе, что онъ служить на Ярославской желѣзной дорогѣ въ должности машиниста товарныхъ поѣздовъ.

3. Въ 1906 году токарь Константинъ Воротеякъ, предъявившій искъ къ Екатерининской желѣзной дорогѣ за увѣчье, полученное имъ 3 марта 1901 года и, въ то время, какъ врачи-эксперты въ 1906 году признали его страдающимъ неизлѣчимою болѣзнию, происшедшей отъ полученнаго имъ въ 1901 году поврежденія и утратившимъ 100% трудоспособности, онъ состоялъ на службѣ въ Харбинскихъ мастерскихъ токаремъ же и получалъ жалованья въ день 2 руб. 20 коп., при чемъ заработалъ съ 15 ноября 1906 г. по 1 января 1909 года въ общемъ 3.850 руб.

Случай этотъ вызвалъ со стороны администраціи Екатерининской жел. дороги регистрацію пострадавшихъ отъ увѣчья и получившихъ вознагражденіе за него, такъ какъ, поступающая на службу другой дороги, потерпѣвшіе могутъ при несчастныхъ случаяхъ, при которыхъ они даже просто присутствовали, предъявлять иски за прежнія поврежденія.

4. Докторъ *Рыжминскій* въ своемъ докладѣ «*Неврозъ отъ несчастнаго случая и значенія его въ судебно-медицин-*

*) Докладъ М. А. Заусайлова, стр. 12.

скомъ отношеніи» приводитъ особенно любопытный фактъ: «Въ 1907 году докторъ Сольманъ, Хельмонскій и я, говорить докладчикъ, свидѣтельствовали въ Варшавскомъ Окружномъ Судѣ какого то Юзефа Возняка лѣтъ 21 отъ роду, у котораго, какъ гласило исковое прошеніе, обвалившаяся куча каменнаго угля вызвала переломъ поясничнаго позвонка. Намъ былъ представленъ молодой парень, назвавшій себя Юзефомъ Вознякомъ, жаловавшійся на затрудненіе при ходьбѣ, на разстройство мочеиспусканія и отдѣленія кала, на анестезію и т. д.

Ислѣдованіе обнаружило у этого субъекта вывихъ 3-го поясничнаго позвонка съ явленіями сдавленія *Caudae aequinae*. Принимая въ соображеніе стойкія измѣненія въ чувствительной сферѣ, и не находя паралитическихъ симптомовъ, мы признали за Вознякомъ 60% потери трудоспособности.

Защитникъ пострадавшаго обжаловалъ приговоръ Суда и въ своей апелляціонной жалобѣ указывалъ, что эксперты ошиблись, признавая только 60% потери трудоспособности въ то время, когда его кліентъ не можетъ ходить и «гниеть въ разлагающемся калѣ и мочѣ», которые отдаетъ непроизвольно.

На основаніи опредѣленія Судебной Палаты, постановившей освидѣтельствовать Юзефа Возняка вторично, затребовавъ отъ тѣхъ же самыхъ экспертовъ мотивированнаго заключенія, почему они признали 60, а не 100% потери трудоспособности», — мы въ 1908 г. въ ноябрѣ были вновь вызваны въ Окружный Судъ по дѣлу Возняка. Такъ какъ въ нашемъ воспоминаніи осталась картина видѣннаго вывиха поясничнаго позвонка, который мы у представленнаго субъекта не замѣтили, то обратились въ Судъ съ заявленіемъ, что на освидѣтельствованіе явилось другое лицо, а не то, которое мы ислѣдовали годъ тому назадъ. Объ этомъ составленъ былъ нами протоколъ, и при допросѣ глуховатаго Возняка оказалось, что онъ — дядя умершаго въ февралѣ 1907 года Юзефа Возняка, котораго прида-

вило углемъ. Оказалось, такимъ образомъ, что въ 1907 году и въ 1908 свидѣтельствовались подставныя лица».

Указанные случаи взяты мною изъ докладовъ, представленныхъ IV съѣзду врачей; при объясненіяхъ же съ членами съѣзда я вынесъ впечатлѣніе, что подобные обманы, вообще, не рѣдки.

Съ другой стороны, въ статистику увѣчій и смерти на желѣзныхъ дорогахъ попадаютъ также самоубійства, скоропостижная смерть, увѣчья во время ссоры и доказанныя симуляціи. Такихъ случаевъ докторъ *Земблиновъ* отмѣчаетъ 16 на 91 или 17%. Часть подобныхъ случаевъ служить также основаніемъ для предьявленія исковъ къ желѣзнымъ дорогамъ о вознагражденіи.

Злоупотребленія и обманы при освидѣтельствваніяхъ представляютъ, однако, сравнительно исключенія. Гораздо важнѣе—народившіеся въ послѣдніе годы иски о такъ называемомъ «*травматическомъ неврозѣ*».

Въ этой области такъ много темноты, сбивчивости понятій и даже полного невѣжества въ средѣ обычныхъ экспертовъ, дающихъ свои заключенія на судѣ, что на факты, указанные на послѣднемъ съѣздѣ желѣзнодорожныхъ врачей въ Москвѣ (1911 г. январь), необходимо обратить самое серьезное вниманіе.

Докладъ по этому вопросу доктора *К. В. Рыхлинскаго* даетъ такой богатый матеріаль и такую массу цѣнныхъ наблюденій, что очень желательно, чтобы съѣздъ врачей напечаталъ его цѣликомъ.

Привожу изъ него^{ея} только небольшія выдержки, такъ какъ для того, чтобы исчерпать всѣ приведенныя въ немъ соображенія, пришлось бы перепечатать весь трудъ въ 72 страницы (in quarto).

Въ началѣ своего доклада докторъ *Рыхлинскій*, горячо поддерживая положенія, высказанныя еще въ 1902 году на 3-мъ съѣздѣ желѣзнодорожныхъ врачей докторомъ

Цюнглинскимъ *), говоритъ, что правила 2 іюня 1903 года не только не подвинули впередъ вопросъ о вознагражденіи, но даже ухудшили дѣло въ томъ отношеніи, что, по недостатку узаконеній, иски, предъявляемые къ дорогамъ ихъ агентами, начали принимать окраску сутяжничества.

Свою работу авторъ посвящаетъ жгучему, по его выраженію, вопросу такъ называемаго *травматическаго невроза*, такъ какъ за эту болѣзнь въ послѣднее время дорогамъ приходится платить огромныя суммы. Всестороннее изученіе этого вопроса уяснить, по мнѣнію докладчика, самимъ врачамъ, въ чемъ состоитъ патогенезъ этого страданія, дастъ имъ возможность объединиться въ своихъ взглядахъ на начало, теченіе и исходъ заболѣваній нервной системы и притти къ единогласію въ судебныхъ заключеніяхъ и въ желѣзнодорожныхъ комиссіяхъ.

Съ другой стороны, по мнѣнію автора, безъ уясненія существа возникающихъ послѣ травмы заболѣваній нервной системы, немислима правильная постановка и закона о вознагражденіи, безъ чего самый вопросъ о вознагражденіи останется неразрѣшеннымъ и дастъ только возможность наживы мнимымъ защитникамъ интересовъ работника.

Нѣмецкое законодательство о судебной отвѣтственности (7 іюля 1871 г.), исправленное 17 ноября 1881 г.

*) Положенія эти вкратцѣ сводятся къ слѣдующему:

1. Къ необходимости выработки новаго узаконенія о вознагражденіи за вредъ или убытокъ вслѣдствіе смерти или поврежденія здоровья, причиненныхъ несчастнымъ случаемъ въ связи съ эксплуатаціей желѣзныхъ дорогъ. Въ основу этого новаго узаконенія долженъ лечь принципъ «профессиональнаго риска», въ силу котораго денежному удовлетворенію подлежатъ всѣ пострадавшіе даже и тогда, когда будетъ доказано, что несчастіе произошло вслѣдствіе воздѣйствія непреодолимой силы и не по винѣ Управленія предпріятія и его агентовъ.

2. Къ необходимости всѣ претензіи о вознагражденіи за смерть или увѣчье исключить изъ вѣдѣнія суда и предоставить разрѣшеніе ихъ специальнымъ учрежденіямъ.

и 3. Къ необходимости смотрѣть на денежные удовлетворенія претензій, вызванныхъ несчастнымъ случаемъ, какъ на родъ страхованія отъ несчастныхъ случаевъ, а не какъ на вознагражденіе за вредъ или убытокъ.

Въ виду такой точки зрѣнія докторъ *Цюнглинскій* высказывался за страхованіе не только отъ несчастныхъ случаевъ, но и отъ болѣзни и инвалидности.

Бисмаркомъ, введившимъ для политическихъ цѣлей широкія соціальныя реформы съ цѣлымъ комплексомъ дополненій (Kranken-versicherungsgesetz отъ 15 іюня 1883 г. Unfallversicherungsgesetz отъ 6 іюля 1884 г. и Invaliditäts und Altersversicherungsgesetz отъ 22 іюня 1889 года), какъ показываетъ опытъ, вызываетъ иногда споры и неудовольствіе. Это неудовольствіе вызывается, главнымъ образомъ, благодаря разногласію по вопросу о заболѣваніяхъ нервной системы послѣ несчастныхъ случаевъ.

Не можетъ быть, а если и возникаетъ, то только въ исключительныхъ случаяхъ, споръ о томъ, какъ оцѣнить потерю трудоспособности человѣка, потерявшаго глазъ, руку или ногу или отдѣльныя части ихъ; но этотъ споръ, во всякомъ случаѣ, легко можетъ быть устраненъ определеннымъ въ томъ или иномъ размѣрѣ вознагражденіемъ. Разъ не достаетъ пальца, руки или ноги, разъ человѣкъ потерялъ глазъ или ухо, получилъ вывихъ позвонка или переломъ, съ осложненіемъ болѣзнью легкихъ, реберъ, не станетъ никто спорить, что его трудоспособность потеряла. Споръ, въ такихъ случаяхъ, можетъ имѣть развѣ количественный, но не качественный характеръ. Роль законодательства въ такихъ случаяхъ несложна и по существу дѣла въ различныхъ государствахъ разнится лишь высотой процентнаго вознагражденія.

Въ государствахъ, гдѣ узаконенія относительно вознагражденія за потерю трудоспособности приняли определенную форму, заболѣванія нервной системы представляютъ постоянный тормазъ въ правильномъ веденіи дѣла, составляютъ источникъ негодованій и въ то же самое время принуждаютъ врачей все больше и больше разрабатывать этотъ вопросъ съ научной точки зрѣнія. Научная литература о такъ называемомъ «травматическомъ неврозѣ», въ Германіи достигла громаднаго развитія. Краткое ознакомленіе съ соотвѣтствующей литературой необходимо, чтобы предохранить подлежащій разработкѣ законопроектъ отъ тѣхъ промаховъ, которые видны въ настоящее время

въ прототипѣ европейскихъ законоположеній,—въ нѣмецкомъ законодательствѣ, о которомъ Lass сказалъ: «законы, направленные къ обезпеченію рабочаго населенія Германіи,—это величайшій соціально-политическій актъ современности».

Этотъ величайшій актъ, благодаря которому въ 1906 г. уплачено вознагражденій 142.436.864 марокъ при 645.583 несчастныхъ случаяхъ, съ экономической точки зрѣнія, въ скоромъ времени будетъ нуждаться въ пересмотрѣ, такъ какъ приплата государства съ теченіемъ времени будетъ все болѣе и болѣе возрастать, а слѣдовательно и налогъ на населеніе долженъ будетъ увеличиваться. Въ Германіи расходы по страхованію несутъ государство, работодатели и сами застрахованные. Въ 1906 г. приплата государства равнялась 48.553.606 маркамъ. Государство ежегодно выдаетъ каждому пенсіонеру приплату въ размѣрѣ 50 марокъ; оно беретъ на себя уплату взносовъ за рабочаго за все время нахождения его на военной службѣ, несетъ расходы по Имперскому страховому учрежденію (Reichsversicherungsamt) и производитъ безвозмездно, при посредствѣ почтовыхъ учрежденій, продажу марокъ и выплату пенсій какъ инвалидамъ, такъ и увѣчнымъ.

Рабочіе принимаютъ косвенное участіе въ расходахъ. Они на ряду съ работодателями обложены въ пользу больничныхъ кассъ, на которыя возложено попеченіе о пострадавшихъ въ теченіе первыхъ 13 недѣль такъ называемаго выжидательнаго періода. Расходы по несчастнымъ случаямъ въ теченіе выжидательнаго періода составляютъ около $6\frac{2}{3}\%$ всѣхъ расходовъ, изъ этого $4,5\%$ приходится платить рабочимъ. Такимъ образомъ, государство для обезпеченія рабочаго населенія въ Германіи въ настоящее время платитъ 34% общихъ расходовъ, рабочіе только $4,5\%$, на долю же работодателей падаетъ $61,5\%$.

Среди болѣзней у пострадавшихъ очень видную роль занимаютъ нервныя заболѣванія, и между ними прежній «травматическій неврозъ», а нынѣ такъ называемый нев-

розъ послѣ несчастнаго случая (Unfallneurosen). Принимая во вниманіе, что въ Германіи отъ 1885 г. до конца 1906 г. 75.000.000 застрахованныхъ лицъ получили вознагражденіе въ суммѣ 5,6 милліарда марокъ и что на долю рабочихъ приходится меньше половины расходовъ, получили же они въ видѣ вознагражденія на 2,4 милліарда марокъ больше, чѣмъ уплатили взносовъ, нѣтъ ничего удивительнаго, что въ настоящее время все чаще и чаще высказываются мнѣнія, что вознагражденія за нервныя страданія слишкомъ велики, и что между этими субъектами встрѣчаются въ большомъ количествѣ симулянты. Жизнь заставляетъ людей науки дѣлать все новыя изысканія, жизнь требуетъ отъ врачебной науки указаній.

Одно изъ такихъ указаній даетъ практика клиники профессора Эрба въ Гейдельбергѣ, гдѣ изъ всего числа бывшихъ на испытаніи потерпѣвшихъ, предъявившихъ претензіи на вознагражденіе за разстройство нервной системы, причиненное травмой, послѣ клиническаго обследованія — дѣйствительно больными оказалось нѣсколько болѣе 41⁰/₀; 25⁰/₀ преувеличивали свою болѣзнь, а 33⁰/₀ явно ее симулировали*).

Въ послѣднее время въ Германіи вознагражденіе за нервныя растройства вызываетъ серьезныя возраженія. Такъ, одинъ изъ выдающихся знатоковъ общественнаго страхованія, докторъ К. Тимъ, на котораго ссылается докладчикъ, говоритъ слѣдующее:

«Наблюдаются нервныя разстройства, происходящія послѣ несчастныхъ случаевъ, отъ которыхъ пострадавшіе были застрахованы, являющіяся, по мнѣнію цѣлаго ряда изслѣдователей, прямымъ послѣдствіемъ законодательства о несчастныхъ случаяхъ, а не самихъ несчастныхъ случаевъ».

«Въ Германіи, говоритъ докторъ *Тимъ*, формы заболѣваній слагаются изъ явленій неврастеніи, ипохондрии и истеріи, для которыхъ, главнымъ образомъ, *Оппенгеймъ* и

*) Свѣдѣнія взяты изъ энциклопедическаго словаря Эйленбурга томъ XIX, стр. 525.

придумалъ названіе «травматическій неврозъ», послѣдній въ настоящее время можетъ считаться развѣ собирательнымъ понятіемъ для вышеуказанныхъ различныхъ формъ заболѣваній. Эти нервныя заболѣванія, лишенныя анатомическаго субстрата, проявляющіяся, слѣдовательно, только въ функціональномъ разстройствѣ и означаемыя, поэтому, названіемъ функціональныхъ неврозовъ, иногда проистекаютъ изъ дѣйствительныхъ, первоначально, вѣроятно, очень тяжелыхъ тѣлесныхъ поврежденій, напр. поврежденій черепа и головного мозга. Но въ то же время, какъ жалобы на послѣдствія такихъ поврежденій у незастрахованныхъ лицъ прекращаются послѣ исчезновенія анатомически констатируемыхъ объективныхъ признаковъ, — у застрахованныхъ остаются чисто субъективныя страданія, узнать о которыхъ можно только изъ жалобъ самихъ пострадавшихъ.

Другая группа этихъ неврозовъ часто развивается на почвѣ совершенно незначительныхъ несчастныхъ случаевъ, послѣ которыхъ при нормальныхъ условіяхъ вовсе и нельзя было ожидать развитія нервныхъ разстройствъ; не говоря уже объ отдѣльныхъ случаяхъ, въ которыхъ вся обстановка несчастія была заранѣе придумана и инсценирована.

Излѣченіе больного здѣсь чаще всего задерживается надеждами на вознагражденіе; при этомъ совершенно почти безразлично, предвидится ли вознагражденіе въ видѣ единовременнаго полученія капитализированной пенсіи или въ видѣ періодическихъ получекъ постоянной пенсіи».

При этомъ, по словамъ того же доктора Тима, «многочисленныя наблюденія подтверждаютъ тотъ фактъ, что большинство застрахованныхъ въ частныхъ Обществахъ лицъ, подвергшихся вслѣдствіе несчастнаго случая нервнымъ заболѣваніямъ, выздоравливаютъ, коль скоро имъ выплачивается единовременное вознагражденіе, и они вычеркиваются изъ списка застрахованныхъ *).

Въ послѣднее время въ Германіи пущено было даже

*) Неврозъ отъ несчастнаго случая и значеніе его въ судебно-медицинскомъ отношеніи. К. В. Рыхлинскаго стр. 21.

въ обращеніе для травматическаго невроза названіе «*Repenhysterie*» и раздаются голоса противъ самой выдачи ренты за неврозъ.

Съ другой стороны нужно отмѣтить и противоположное теченіе.

Такъ профессора *Бриссо* и докторъ *Этингеръ* на Гейдельбергскомъ съѣздѣ 1909 года обратили вниманіе на то, что нервныя явленія встрѣчаются чаще всего у мало потерпѣвшихъ работниковъ, которые въ матеріальномъ отношеніи мало или почти не обезпечены и которые опасаются потери заработка. Неврозъ, въ такихъ случаяхъ, развивается на почвѣ самовнушенія, возникающаго изъ опасенія за свою будущность и за свою работоспособность.

Профессоръ *Ломброзо* прибавляетъ къ этому, что такъ называемые «травматическіе неврозы» обнимаютъ много болѣзненныхъ формъ, принадлежащихъ къ одному типу, и что, ради лѣчебныхъ и профилактическихъ цѣлей, не слѣдуетъ оставлять такихъ больныхъ на самихъ себя и нужно имъ немедленно опредѣлять вознагражденіе.

Профессоръ *Виндшейдъ* изъ Лейпцига говоритъ, что «неврозъ отъ несчастнаго случая составляетъ послѣдствіе не только несчастнаго случая, но и закона о вознагражденіи. Имѣетъ также значеніе способъ и степень вознагражденія: очень высокая рента однозначна съ самимъ заболѣваніемъ, такъ какъ воздерживаетъ пострадавшаго отъ работы, этого единственнаго лѣчебнаго средства. Всѣ судебныя разбирательства по возможности слѣдуетъ ускорять, такъ какъ длительность процедуры оказываетъ зловерное вліяніе» *).

Интересны также личныя наблюденія доктора *Рухлинскаго* изъ его практики въ судахъ, въ желѣзнодорожной больницѣ и въ совѣщаніяхъ съ врачами фабричными и страховыхъ обществъ:

«Мнѣ приходилось, говоритъ докладчикъ, видѣть нѣ-

*) Тамъ же стр. 49.

сколько сотъ пострадавшихъ каждый годъ. На основаніи самаго разнообразнаго матеріала я придерживаюсь того воззрѣнія, что послѣ большихъ катастрофъ, почти всеѣ принимавшіе участіе, напр. въ крушеніи, въ первое время испытывали нервное потрясеніе, доходящее иногда до потери сознанія или полуступорознаго состоянія. Какъ сильная буря по дорогѣ своего слѣдованія оставляетъ поломанныя, вырванныя съ корнемъ, или только согнутыя деревья, такъ и большое крушеніе, большія катастрофы даютъ жертвы съ потерей жизни, съ увѣчьями и съ нервными потрясеніями у бывшихъ въ нихъ людей. Согнутыя деревья, какъ показываетъ наблюденіе, мало по малу съ помощью хозяина, а даже и безъ этой помощи, выпрямляются, растутъ и процвѣтаютъ, пока новый тайфунъ не прекратитъ ихъ жизнедѣятельность. Среди перенесшихъ сотрясеніе, среди тѣхъ многочисленныхъ лицъ, которые чаще всего бываютъ лишь свидѣтелями крушенія, которыя, однако, физическаго поврежденія не получаютъ, или получаютъ больше всего незначительный толчекъ, или ушибъ въ видѣ синяка, чаще всего разыгрывается картина нервнаго страданія. Картина столь разнообразная, что въ большинствѣ случаевъ трудно сказать, имѣемъ ли мы дѣло съ превалирующими явленіями истеріи, неврастеніи или смѣшаннаго невроза. Спустя нѣсколько дней, иногда 2—3 недѣли, когда явленія шока исчезли изъ памяти, пострадавшіе начинаютъ пускать въ ходъ чаще всего аггравацию. Курьезно одно явленіе, коль скоро въ одной палатѣ находится 2—3 пострадавшихъ, то одинъ изъ нихъ съ теченіемъ времени заимствуетъ у другихъ цѣлый рядъ жалобъ. По мѣрѣ того, какъ жалобы на боль ушибленнаго мѣста, которая въ первое время сосредоточивала почти всецѣло вниманіе пострадавшаго, притихаютъ, выступаютъ у него жалобы, которыя высказывалъ его сотоварищъ не только по крушенію, но и по сосѣдству больничнаго помѣщенія. Я отмѣчалъ въ больницѣ такіе случаи, гдѣ пострадавшій напр. вслѣдствіе ушиба головы, высказывавшій первоначально жалобы на боль головы,

головокруженіе, шумъ въ ушахъ и т. п., смотря на сосѣда, стонавшаго отъ желчной колики, спустя нѣкоторое время самъ сталъ громко жаловаться на боль въ правомъ боку. Я знаю такіе случаи, гдѣ пострадавшіе, находясь въ больницѣ и видя страдающихъ иппіасомъ на почвѣ сифилиса оболочки спинного мозга, до такой степени внушали себѣ боль въ ногѣ, что начинали ходить прихрамывая. Самое точное изслѣдованіе нервной системы во многихъ случаяхъ больничнаго пребыванія пострадавшихъ не обнаруживаетъ такъ называемыхъ объективныхъ или соматическихъ признаковъ заболѣванія нервной системы, которые впоследствии отмѣчаются въ судебныхъ протоколахъ. Сопоставляя скорбные листы больницы съ протоколами судебно-медицинскаго освидѣтельствованія, легко убѣдиться, что въ послѣднихъ отмѣчаются такіе признаки, которые за время пребыванія пострадавшаго въ больницѣ не были обнаружены, вслѣдствіе чего является разногласіе даже въ границахъ объективнаго изслѣдованія».

Въ общемъ отъ всего слышаннаго на сѣздѣ и отъ прочитаннаго въ докладахъ остается впечатлѣніе, что область нервныхъ разстройствъ, связанныхъ съ несчастными случаями и катастрофами на желѣзныхъ дорогахъ, представляется еще очень мало разслѣдованной; между тѣмъ наши суды, опираясь на часто невѣжественныя и нерѣдко пристрастныя экспертизы, присуждаютъ съ желѣзныхъ дорогъ значительныя вознагражденія въ пользу истцовъ. Также мало еще выясненъ и вопросъ о симуляціи: наряду съ совершенно доказанными случаями явной симуляціи, врачи отмѣчаютъ и симуляцію отъ самовнушенія, такъ называемую аггравацию признаковъ, нерѣдко добросовѣстную. Съ другой стороны, рядъ рассказовъ, слышанныхъ на сѣздѣ, убѣждаютъ, что на почвѣ нашего родного сутяжничества развился цѣлый промыселъ выхлопатыванія вознагражденій пострадавшимъ; при чемъ львиная доля единовременныхъ присужденій попадаетъ въ карманъ ходатаевъ. При этомъ практикуются всевозможные мошенническіе приемы,

отъ подготовки потерпѣвшаго къ освидѣтельствуванію на судѣ въ цѣляхъ признанія наибольшей потери трудоспособности, до предьявленія къ освидѣтельствуванію подставныхъ лицъ. Всѣ объективные признаки для опредѣленія, такъ называемаго, травматическаго невроза, подготавливаются при помощи систематическаго опаиванія истца водкой, усиленныхъ приемовъ хинина, прижиганій въ области спинного хребта и т. п.

Разсматривая сообщенія желѣзныхъ дорогъ, присланныя на запросъ общаго съѣзда, слѣдуетъ отмѣтить, что въ послѣдніе годы иски къ желѣзнымъ дорогамъ за увѣчье и, между ними, за травматическій неврозъ растутъ неравномѣрно, и что есть нѣсколько пунктовъ, гдѣ такихъ исковъ предьявляется особенно много, тогда какъ въ другихъ — роста ихъ не замѣчается.

Тоже можно сказать и о симуляціи признаковъ невроза. Приведу нѣсколько особенно характерныхъ сообщеній:

1. У Самаро-Златоустовской жел. дороги къ 1 января 1910 г. осталось не оконченныхъ увѣчныхъ дѣлъ на 5.406.951 руб. и изъ нихъ 157 дѣлъ на 1.052.612 руб. за травматическій неврозъ и неврастенію, тогда какъ въ 1907 году всѣхъ исковъ за смерть и увѣчье было предьявлено всего на 1.083.574 руб.

Управленіе Самаро-Златоустовской желѣзной дороги говоритъ, что оно принимаетъ всевозможныя мѣры для выясненія правильности исковъ, переосвидѣтельствованіе истцовъ по нѣсколько разъ въ судѣ, помѣщеніе ихъ на испытаніе въ лѣчебныя заведенія и другія и, тѣмъ не менѣе, не можетъ ничего сдѣлать.

Обнаруженіе симуляціи, говоритъ цитируемое сообщеніе, при существующемъ отношеніи суда и, главнымъ образомъ, врачей-экспертовъ къ истцамъ, представляется весьма затруднительнымъ, несмотря на присутствіе со стороны дороги при экспертизахъ ея врачей.

Управленіе освѣдомлено о всевозможныхъ способахъ симуляціи, но бороться съ ней не можетъ.

Какъ особенно характерный случай симуляціи оно приводитъ искъ кондуктора *Вольфа*, который, по вызовѣ въ судъ, послѣ испытанія его въ больницѣ, чистосердечно сознался, что ранѣе передъ освидѣтельствомъ его на судъ и при первой экспертизѣ, нѣкто фельдшеръ Шперкъ посоветовалъ ему предъявить искъ къ желѣзной дорогѣ за поврежденіе здоровья и порекомендовалъ обратиться къ присяжному повѣренному Глядкову. «Я поручилъ Глядкову», говоритъ Вольфъ въ своемъ показаніи слѣдователю Самарскаго Окружнаго Суда 3-го участка, «вести мое дѣло и далъ ему довѣренность. Управленіемъ дороги было назначено освидѣтельствованіе меня комиссіею въ желѣзнодорожной больницѣ. За нѣсколько дней передъ освидѣтельствомъ увидѣлъ меня Шперкъ, принесъ мнѣ одинъ порошокъ и двѣ капсулы съ хининомъ и сказалъ, что порошокъ надо принять за нѣсколько часовъ передъ освидѣтельствомъ для разстройства нервовъ. Я не просилъ объ этомъ Шперка, и какъ это вышло, я не помню. Я не зналъ, что есть такія средства. Половину даннаго мнѣ Шперкомъ порошка и двѣ капсулы я принялъ передъ освидѣтельствомъ. Послѣ принятія я чувствовалъ себя нехорошо, дѣйствительно былъ разстроены. Шперкъ куда то уѣхалъ. Я шелъ мимо его квартиры, сѣлъ на лавочку, вышла жена Шперка и передала мнѣ еще порошокъ, говоря, что мужъ велѣлъ ей отдать мнѣ. Второй порошокъ я принялъ весь передъ второй комиссіею. Послѣ второй комиссіи меня отправили на испытаніе въ *Томашевъ-Колкѣ*. Передъ тѣмъ, какъ отправиться туда и во время пребыванія тамъ я не принималъ никакихъ порошковъ. Въ Томашевомъ-Колкѣ я чувствовалъ себя очень плохо; по возвращеніи оттуда я долгое время былъ въ очень плохомъ состояніи, да и теперь я нездоровъ. Послѣ принятія порошковъ я чувствовалъ сильную головную боль, головокруженіе, слабость въ ногахъ, трясеніе, языкъ дѣйствовалъ плохо. Хорошенько описать своего состоянія я не могу. Я сильно испугался, думалъ, что умру. Я рѣшилъ прекратить судебное

дѣло, сказалъ объ этомъ своему повѣренному Глядкоу, а когда меня вызвали въ послѣдній разъ въ комиссію въ судъ, я заявилъ докторамъ, что принималъ порошки, данные мнѣ Шперкомъ».

Слова, отмѣченныя въ ковычкахъ, взяты изъ присланной Управленіемъ копіи съ показаній Вольфа, данныхъ слѣдователю.

Варшаво-Вѣнская жел. дорога уплатила по искамъ за травматическій неврозъ:

	Въ 1907 г.	Въ 1908 г.
по соглашенію	16.800 руб.	15.100 руб.
по суду	35.535 »	26.930 »

При этомъ Совѣтъ Управленія Общества въ своемъ отвѣтѣ говорить, что онъ не можетъ представить положительныхъ данныхъ о симуляціи, но, по имѣющимся свѣдѣніямъ, выясняетъ, что разныя лица, получившія вознагражденіе за травматическій неврозъ, продолжаютъ заниматься прежнимъ обычнымъ ихъ трудомъ.

Къ *Сызрано-Вяземской* желѣзной дорогѣ за трехлѣтіе съ 1907 по 1909 г. было предъявлено 24 иска на 154.152 руб. за травматическій неврозъ.

Изъ оконченныхъ десяти дѣлъ вознагражденіе, присужденное судами, составило 30% исковой суммы.

Послѣ 1908 года число исковъ этого рода упало, что дорога объясняетъ осторожнымъ отношеніемъ къ нимъ судебныхъ учреждений и экспертовъ; процентъ признанной потери трудоспособности колебался отъ 10 до 25%.

Московско-Курская и *Нижегородская* жел. дороги сообщаютъ, что въ практикѣ юрисконсультской части случаевъ симуляціи травматическаго невроза и неврастеніи при судебныхъ производствахъ не встрѣчалось, да и, вообще, случаи предъявленія исковъ за травматическій неврозъ встрѣчаются очень рѣдко, и за 1906, 1907 и 1908 годы было уплачено, при наличности травматическаго невроза, всего лишь по одному дѣлу 1.440 руб.

Вознагражденія же за увѣче и смерть за пять лѣтъ съ 1905 по 1909 г. уплачено 721.406 руб.; при чемъ судами присуждалось отъ 21 до 36% исковой суммы.

Московско - Брестская жел. дорога сообщаетъ, что ея уплаты за травматическій неврозъ за три года (1907—1909 г.) составляли въ общемъ:

по соглашенію	16.000 руб.
по суду болѣе	50.000 »

Симуляція же хотя и наблюдается, но имѣетъ скорѣе характеръ субъективнаго преувеличенія, къ которому суды и эксперты относятся съ особой мягкостью.

Южныя желѣзныя дороги прислали отзывъ своего старшаго врача, который, между прочимъ, говоритъ: «Въ 1909 г. было освидѣтельствовано по увѣчью 563 человекъ; при чемъ 421—въ главной комиссіи. Изъ нихъ признано страдающими разстройствомъ въ формѣ травматической неврастеніи 70 человекъ, при чемъ у значительнаго числа изъ нихъ потеря трудоспособности не превышала 10—15%. Свидѣтельствованные въ комиссіи чаще всего симулируютъ: а) разстройство чувствительности, б) симптомъ Ромберга, в) возбудимость сердечной мышцы, бессонницу, головокруженіе и слабость. Для достиженія цѣли, насколько можно судить, симулянты прибѣгаютъ къ слѣдующимъ мѣрамъ: проводятъ бессонныя ночи, практикуютъ недоѣданіе, злоупотребляютъ *in vacuo et venere*, внутрь принимаютъ кофеинъ и табакъ. Чтобы ввести въ заблужденіе комиссію, обращаются къ врачамъ и фельдшерамъ для прижиганій и являются со слѣдами неоднократныхъ прижиганій въ области спины». Съ цѣлью разоблаченія симуляціи, если научные приемы не помогаютъ, комиссіи назначаютъ повторныя освидѣтельствованія и испытанія въ частныхъ лѣчебныхъ заведеніяхъ (въ случаяхъ психическихъ заболѣваній), или въ желѣзнодорожныхъ больницахъ.

Съ 22-го мая 1909 года по іюль 1910 г. было отпра-

влено для наблюденія въ больницы 23 человекъ. Испытанія дали возможность исключить тяжелыя заболѣванія у одного почтоваго чиновника съ искомъ въ 15.000 рублей, одного слесаря и одного пассажира съ искомъ въ 10.000 рублей и другихъ.

Управленіе *Привислинскихъ желѣзныхъ дорогъ* сообщаетъ, что оно уплатило:

Въ 1907 г. за увѣчье	455.243 руб.,	изъ коихъ за неврастенію	
		и за истеро-неврастенію	192.804 руб.
Въ 1908 г. »	» 388.122 руб.,	»	» 155.722 »
Въ 1909 г. »	» 364.860	»	» 166.146 »

Значительно облегчаетъ выясненіе дѣлъ на судѣ командированіе желѣзной дорогой врача специалиста по нервнымъ болѣзнямъ, что и выразилось въ пониженіи процентовъ потери трудоспособности, которая до 1907 года признавалась на судѣ въ общемъ отъ 75 до 100⁰/₀, а въ настоящее время только отъ 10 до 40⁰/₀.

Екатерининская желѣзная дорога уплатила за три года 1906 — 1908 г. за увѣчье 3.000.284 руб., а изъ нихъ за травматическій неврозъ и неврастенію 267.588 руб. Наиболѣе характерными въ бытовомъ отношеніи были случаи, когда являлось сомнѣніе, есть ли свидѣтельствуемый то лицо, которымъ предъявленъ искъ за увѣчье, при чемъ приходилось въ такихъ случаяхъ прибѣгать къ опросу сослуживцевъ истца.

Рязанско-Уральская желѣзная дорога сообщаетъ особенно яркія цифры роста исковъ объ увѣчьи и особенно о травматическомъ неврозѣ.

Въ производствѣ сказанной дороги въ 1909 году было 2.306 исковъ за увѣчье и смерть на сумму 9.272.524 руб.

До 1895 года исковъ о травматическомъ неврозѣ еще совсѣмъ не было; они народились только въ этомъ году. За періодъ съ 1895 по 1908 г. т. е. за 13 лѣтъ ихъ предъявлено было всего 15. Въ 1908 году число исковъ о раз-

стройствѣ нервной системы вдругъ сразу выросло до 230 и въ 1909 г. до 240.

Въ общемъ, неоконченныхъ дѣлъ этой категоріи осталось 330 на 2.099.731 руб. Если принять во вниманіе, что въ судахъ по такимъ искамъ присуждается отъ 28 до 39% исковой суммы, то дорогѣ по этимъ неоконченнымъ дѣламъ придется еще заплатить отъ 600.000 до 800.000 рублей. Изъ указанныхъ 330 исковъ—7—на 29.000 рублей предъявлены почтовыми чиновниками, 21—на 186.000 рублей посторонними лицами и 302 иска на 1.883.000 руб.—желѣзнодорожными служащими.

Остальные дороги или вовсе не выдѣляютъ въ своей судебной статистикѣ исковъ о неврозѣ, или заявляютъ, что послѣдніе въ ихъ практикѣ не представляютъ сколько-нибудь значительной цифры; но по опросамъ оказалось, что во многихъ случаяхъ выдѣленіе исковъ по категоріямъ въ дѣлопроизводствѣ не ведется и что сообщеніе объ искахъ за травматическій неврозъ потребовало бы сложной и дорогой работы.

Такимъ образомъ, прежде всего, слѣдуетъ отмѣтить, что иски за травматическій неврозъ и разстройство нервной системы народились, сравнительно, недавно, и что они развиваются неравномѣрно по всей сѣти, а сосредоточиваются гнѣздами въ нѣкоторыхъ пунктахъ, очевидно, представляющихъ для ихъ развитія благопріятную почву. Опредѣлились даже и эти гнѣзда: *Харьковъ, Саратовъ, Самара, Варшава*, а въ послѣднее время, какъ заявляли на IV съѣздѣ врачей, и *Волода*.

Въ *С.-Петербурѣ* также начали, было, развиваться подобные иски, но командированіе въ суды авторитетныхъ врачей, помогавшихъ правильной постановкѣ экспертизы, быстро сократило число дѣлъ. Эта мѣра предлагается и во многихъ отвѣтахъ желѣзныхъ дорогъ, въ которыхъ указывается, что она приноситъ значительную пользу. Съ другой стороны, дороги, имѣющія много дѣлъ о неврозахъ указываютъ, что единичное освидѣтельствованіе истцовъ,

въ цѣляхъ опредѣленія потери ими трудоспособности, не даетъ правильныхъ выводовъ, вызывая лишь попытки къ симуляціи и что необходимо длящееся наблюденіе за потерпѣвшими въ лѣчебницахъ.

Что же касается устраненія случаевъ предъявленія къ освидѣтельствуванію подставныхъ лицъ и повторныхъ исковъ за одно и то же увѣчье, то нѣкоторыя дороги уже ввели у себя регистрацію лицъ, получившихъ вознагражденіе за увѣчье, и привлекаютъ къ удостовѣренію личности истца его сослуживцевъ.

Наконецъ, во избѣжаніе использованія заболѣваній, не имѣющихъ связи съ несчастнымъ случаемъ, на которомъ истецъ основываетъ свое требованіе, предлагается установить періодическое наблюденіе надъ состояніемъ здоровья служащихъ и занесеніе всѣхъ измѣненій въ особыя санитарныя карточки, которыя и могли бы представляться на судѣ.

Нужно обратить еще вниманіе на случаи, когда потерпѣвшіе истцы, для увеличенія суммы вознагражденія, прибѣгаютъ къ вздуванію своего дохода или заработка, получавшихся ими до несчастнаго случая, выставя явныхъ лжесвидѣтелей. Привожу ниже три дѣла, грозившихъ казнѣ серьезными уплатами, о которыхъ упоминается въ докладѣ Управленія жел. дорогъ Совѣту по желѣзнодорожнымъ дѣламъ отъ 8 марта 1911 года за № 6957/6819-мъ.

1. Персидская подданная Маріана Саркиса предъявила искъ въ ноябрѣ 1901 г. къ Управленію желѣзныхъ дорогъ о вознагражденіи 114.000 руб. за увѣчье, полученное ею на Закавказскихъ желѣзныхъ дорогахъ при крушеніи поѣзда на станціи Баладжары. Въ подтвержденіе размѣра иска Саркиса, выдававшая себя за шансонетную пѣвицу «Манонъ», указала на заработокъ по 9.000 рублей въ годъ и отъ 3.000 до 4.000 руб. бенефисныхъ, подарковъ и проч. Причинная связь потери голоса съ полученнымъ увѣечьемъ была установлена судебно-медицинской экспертизой, а то, что истица была шансонетной пѣвицей «Манонъ» и получала

показанный ею заработокъ, подтвердили на судѣ свидѣтели, указанные пѣвицей. Между тѣмъ разлѣдованіемъ, произведеннымъ желѣзнодорожнымъ агентомъ въ Харьковѣ, Кіевѣ, Казани, Саратовѣ, Баку, Тифлисѣ, Ростовѣ на Дону, Вильнѣ и С.-Петербургѣ, было документально установлено (представлены двѣ фотографическія карточки шансонетной пѣвицы «Манонъ», самой истицы Саркиса и проч.), что истица Саркиса, дѣйствительно получившая увѣчье, ничего общаго не имѣетъ съ пѣвицей «Манонъ», за которую она себя выдавала. Вслѣдствіе обнаруженнаго, дѣло по иску Саркиса о 114.000 руб. за увѣчье было окончено миромъ на условіи уплаты пострадавшей 3.000 рублей.

2. Въ 1906 году былъ предъявленъ искъ къ Управленію желѣзныхъ дорогъ крестьяниномъ Струковымъ о вознагражденіи 50.000 руб. за полученное имъ при крушеніи поѣзда на станціи Хребеть Самаро-Златоустовской желѣзной дороги увѣчье. Размѣръ убытковъ за потерю профессиональной трудоспособности былъ опредѣленъ потерпѣвшимъ по жалованію, которое онъ, будто бы, получалъ въ качествѣ опернаго артиста. Судебной экспертизой было установлено, что трудоспособность Струкова, какъ опернаго пѣвца, должна считаться пониженной на 50%. Между тѣмъ разлѣдованіемъ, произведеннымъ желѣзнодорожнымъ агентомъ, было выяснено, что послѣ увѣчья въ 1907 году пострадавшій участвовалъ подъ разными фамиліями въ оперныхъ спектакляхъ въ С.-Петербургѣ, Нижнемъ-Новгородѣ, Казани, Минскѣ, Житомирѣ, и Витебскѣ, что заработокъ его до полученія увѣчья въ 1907 г., въ качествѣ хориста, не превышалъ 60—100 рублей въ мѣсяцъ. Вслѣдствіе этихъ данныхъ дѣло по иску Струкова о 50.000 руб. за увѣчье было окончено миромъ на условіи уплаты ему 2.500 руб.

3. Московскій обыватель Вождаевъ предъявилъ къ Управленію желѣзныхъ дорогъ искъ о 80.000 руб. за увѣчье вслѣдствіе того, что потерпѣвшій велъ на ярмаркахъ крупную торговлю съ годовымъ оборотомъ, какъ показали свидѣтели, до 200.000 руб., которую истецъ долженъ прек-

ратить. Разслѣдованіемъ, произведеннымъ желѣзнодорожнымъ агентомъ по мѣсту жительства истца, было документально установлено, что истецъ никогда крупнымъ торговцемъ не былъ, что и послѣ увѣчья онъ ведетъ то же незначительное торговое дѣло, какъ и раньше. На основаніи этихъ данныхъ Окружнымъ Судомъ и Судебною Палатою было отказано Вождаеву въ искѣ и принесенная имъ кассационная жалоба оставлена Сенатомъ безъ послѣдствій.

Какъ бы то ни было, всѣ эти мѣры въ борьбѣ съ симуляціей и обманами сами по себѣ служатъ показателемъ, что зло велико и что улучшенія нужно искать въ измѣненіи общихъ условій постановки дѣла о вознагражденіи потерпѣвшихъ.

Въ то же время врачи указываютъ и на недостатки нашихъ правилъ 2-го іюня 1903 г., которыя даютъ полный просторъ произволу при опредѣленіи степени потери трудоспособности въ ту и другую сторону, заявляютъ, что экспертиза на судѣ поставлена крайне неправильно, эксперты приглашаются совершенно случайные, и часто невѣжественные, самое освидѣтельство потерпѣвшихъ въ судахъ производится при невозможныхъ условіяхъ, въ тѣсныхъ и темныхъ помѣщеніяхъ, при полномъ отсутствіи необходимыхъ инструментовъ и аппаратовъ, и что желѣзнодорожные врачи во многихъ судебныхъ учрежденіяхъ прямо не допускаются къ дачѣ объясненій по существу экспертизы.

IV съѣздъ желѣзнодорожныхъ врачей, заслушавъ соображенія особой комиссіи, въ которую были переданы указанные выше доклады пришелъ къ нижеслѣдующимъ заключеніямъ:

1. *Травматическія поврежденія встрѣчаются на желѣзныхъ дорогахъ очень часто. Наибольшее число несчастныхъ случаевъ на желѣзныхъ дорогахъ приходится на работы общаго строительнаго и заводскаго характера и значительно меньше — носитъ характеръ спеціально желѣзнодорожныхъ.*

2. *Необходимо установить собраніе свидѣній о трав-*

матических и другого рода поврежденіях по однообразной для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ программъ и при выработкѣ этой программы слѣдуетъ имѣть въ виду, что желательное изученіе всѣхъ поврежденій независимо отъ тяжести ихъ, при чемъ регистрировать только тѣ случаи, при которыхъ необходимо потерпѣвшимъ, вслѣдствіе полученной травмы освобожденіе не меньше чѣмъ на три дня.

3. Принимая во вниманіе недостаточное обслѣдованіе вопроса о травматическихъ, термическихъ и химическихъ поврежденіяхъ на Россійскихъ желѣзныхъ дорогахъ, необходимо создать при бюро совѣщательныхъ сѣздовъ центральную специальную бібліотеку изъ книгъ, посвященныхъ этому вопросу, какъ въ Россіи, такъ и за границей. Возбудить ходатайство передъ бюро общаго сѣзда объ ассигнованіи ежегоднаго кредита на основаніе бібліотеки при бюро желѣзнодорожныхъ врачей.

4. Для уменьшенія числа травматическихъ поврежденій на желѣзныхъ дорогахъ необходимо принимать всѣ возможные предохранительныя мѣропріятія, рекомендуемая техникою и практикою. Рядъ такихъ мѣръ подробно изложенъ въ докладѣ доктора В. И. Земблинова настоящему сѣзду *).

5. Относительно травматическаго невроза существуютъ различныя мнѣнія:

а) травматическаго невроза, какъ клинически обособленной болѣзненной формы, не существуетъ;

б) хотя понятіе о травматическомъ неврозѣ не совсемъ твердо установлено, но отрицать эту форму болѣзни нельзя; онъ несомнѣнно существуетъ, какъ своеобразная форма заболѣванія;

в) травматическій неврозъ въ чистой формѣ есть болѣзнь, во всякомъ случаѣ, очень рѣдкая.

*) Въ докладѣ доктора Земблинова приведены 34 пункта различныхъ пожеланій, изъ которыхъ одни имѣютъ прямое отношеніе къ вопросу, какъ напр. предложеніе отмѣнить единовременное вознагражденіе, о выработкѣ программы дальнѣйшаго изученія желѣзнодорожнаго травматизма и т. п., а другія—трактуютъ о техническихъ улучшеніяхъ, которыя могутъ предотвратить многіе несчастные случаи, какъ напр. устройство вторыхъ этажей на мостахъ для прохода и проѣзда публики и другія слишкомъ общія пожеланія.

6. Не смотря на то, что понятие о травматическом неврозе въ наукѣ точно не установлено и что болъзненная форма эта встрѣчается рѣдко, тѣмъ не меньше иски, предъявляемые къ желъзнымъ дорогамъ за этотъ видъ болъзненнаго разстройства, прогрессивно увеличиваются изъ года въ годъ, а въ последнее время достигли необычайныхъ размѣровъ.

7. Указанное въ пунктѣ 6-омъ явленіе отчасти объясняется легкостью для истцовъ получить вознагражденіе по этой причинѣ вслѣдствіе неудовлетворительной постановки судебно-медицинской экспертизы, а равно и несомнѣнныхъ дефектовъ въ существующихъ на сей предметъ законоположеніяхъ.

8. Для уменьшенія количества претензій, вообще, и неосновательныхъ исковъ, предъявляемыхъ за потерю трудоспособности къ желъзнымъ дорогамъ, въ частности, необходимы соотвѣтствующія мѣры, которыя должны имѣть своей цѣлью—справедливо вознаградить потерпѣвшаго и устранить стремленіе ко всякаго рода злоупотребленіямъ.

9. Въ ряду такихъ мѣръ первое мѣсто должно занять обезпеченіе служащихъ, мастеровыхъ и рабочихъ на случай старости и инвалидности, что можетъ быть достигнуто путемъ обязательнаго страхованія или соотвѣтствующихъ измѣненій въ уставъ желъзнодорожныхъ пенсіонныхъ кассъ.

10. Для предотвращенія возможныхъ злоупотребленій относительно представленія исковъ къ желъзнымъ дорогамъ необходимо установить регистрацію лицъ, какъ получившихъ вознагражденіе за увѣчые, такъ и предъявившихъ по этой причинѣ иски, при чемъ все дороги должны обмѣниваться этими свѣдѣніями.

Примѣчаніе къ 10 пункту: Регистраціонные списки не должны служить препятствіемъ къ поступленію на службу желъзныхъ дорогъ тѣмъ лицамъ, которые получили увѣчые и вознагражденіе за него, но сохранили при этомъ способность къ труду въ той степени, которая не лишаетъ его возможности исполнять аккуратно служебныя обязанности.

11. Въ указанномъ отношеніи крайне необходимо возможно подробное освидѣтельствованіе при приѣмѣ на желѣзнодорожную службу по установленной однообразной формѣ (карточка-формуляръ), періодическія переосвидѣтельствованія служащихъ тѣхъ категорій, которыя чаще всего подвергаются опасности получить поврежденіе, а равно и тщательныя освидѣтельствованія послѣ несчастнаго происшествія и полученія поврежденія съ обращеніемъ особаго вниманія на состояніе нервной системы. Для осуществленія этой мѣры потребуются увеличеніе числа участковыхъ врачей, или—еще лучше—установленія института спеціальныхъ врачей.

Примѣчаніе: Форма упомянутой карточки-формуляра должна быть выработана особою комиссіею при текущемъ созывѣ.

12. Установлено, что при поступленіи на службу, были случаи явки подставныхъ лицъ, что служило поводомъ впоследствии къ возбужденію претензій къ дорогамъ за увѣчые и потерю трудоспособности лицами, имѣвшими тотъ или другой физическій недостатокъ, или болѣзненное расстройство до поступленія на службу желѣзныхъ дорогъ.

Поэтому, признано необходимымъ, чтобы желѣзными дорогами были изысканы способы, предотвращающіе это злоупотребленіе.

13. Существующія таблицы для опредѣленія степени потери трудоспособности, приложенныя къ правиламъ 2-го іюня 1903 года, преподанныя желѣзнодорожнымъ врачамъ для руководства, недостаточно полны и нуждаются въ существенныхъ измѣненіяхъ и дополненіяхъ, при чемъ въ нихъ должна быть опредѣлена въ приблизительныхъ процентахъ потеря трудоспособности какъ общая, такъ и профессиональная. Правила эти должны быть утверждены въ законодательномъ порядкѣ и руководство ими должно быть обязательно для спорящихъ сторонъ.

14. Такъ какъ въ настоящее время часто наблюдается

недовольство экспертами, то въ цѣляхъ правильной постановки судебно-медицинской экспертизы и предоставленія экспертамъ возможно полной независимости отъ всякаго рода постороннихъ вліяній, необходимо существующій порядокъ назначенія судебно-медицинскихъ экспертовъ измѣнить въ томъ смыслѣ, чтобы таковыя выбирались изъ специалистовъ по соответствующей отрасли медицины по жребію для каждаго отдѣльнаго дѣла, по примѣру присяжныхъ засѣдателей, при чемъ для этой цѣли должно быть привлечено возможно большее число врачей разныхъ специальностей.

15. Съездъ выражаетъ желаніе, чтобы потерпѣвшіе должны, по указанію желѣзнодорожныхъ врачей, поступать въ то или другое лечебное заведеніе на леченіе, и отказъ ихъ долженъ быть учтенъ судомъ при рѣшеніи дѣла. Кроме того, съездъ къ этому же пункту добавилъ, что потерпѣвшіе по требованію отвѣтчика должны поступать на долѣживаніе въ ту или другую больницу и въ стадіи судебного разбирательства.

16. Слѣдуетъ всѣми мѣрами стремиться къ возможно скорому и справедливому удовлетворенію пострадавшаго до суда въ тѣхъ случаяхъ, когда исключается подозрѣніе въ симуляціи.

17. Признается необходимымъ участіе на судѣ, со стороны желѣзныхъ дорогъ врачей консультантовъ въ качествѣ агентовъ-повѣренныхъ желѣзныхъ дорогъ.

18. Слѣдуетъ отмѣнить единовременное вознагражденіе по статьѣ 683 т. X ч. I, а оставить лишь повременное, такъ какъ большинство признается необходимымъ установить, чтобы вознагражденіе увѣчнымъ при потерѣ трудоспособности выдавалось въ видѣ пенсіи. Вознагражденія же за поврежденія въ здоровьѣ, причинившія утрату трудоспособности не свыше 10⁰/о, должны быть единовременными.

Примѣчаніе: Пенсія должна назначаться безъ обязательнаго вполнствѣнн пересвидѣтельствованія и уменьшенія пенсіи.

19. Признается необходимымъ возбудить ходатайство объ измѣненіи правилъ 2-го іюня 1903 года въ смыслъ исключенія 8-ой статьи, гласящей «при опредѣленіи степени ослабленія трудоспособности, эта послѣдняя до несчастнаго случая признается равною 100, хотя бы потерпѣвшій ранѣе и не былъ вполне трудоспособенъ». Установленныя при поступленіи на службу, а также полученныя не при несчастныхъ случаяхъ разстройства въ здоровьѣ должны быть судомъ учитываемы при опредѣленіи размѣра вознагражденія.

20. Можно считать установленнымъ, что обстановка, при которой въ настоящее время производится въ судахъ медицинская экспертиза пострадавшихъ отъ несчастныхъ случаевъ среди шума и сутолоки, безъ надлежащихъ приборовъ и инструментовъ, съ крайней поспѣшностью, безусловно, недопустима. Необходимо отводить въ судахъ для производства экспертизы спеціальныя кабинеты съ соответствующей обстановкой.

21. Существующій составъ комиссій при Управленіи по освидѣтельствованію пострадавшихъ отъ несчастныхъ случаевъ необходимо измѣнить: въ засѣданія этихъ комиссій должны приглашаться юрисконсульты или ихъ помощники и врачи консультанты-спеціалисты съ правомъ рѣшающаго голоса. Кроме сего, этимъ комиссіямъ должно быть предоставлено право приглашать представителя или повѣреннаго пострадавшаго и того изъ врачей, на кого укажетъ пострадавшій для выясненія условія миролюбиваго разрѣшенія возникшей претензіи къ дорогамъ до суда. Представители со стороны пострадавшаго имѣютъ въ комиссіи лишь совѣщательный голосъ.

Неявка представителя юридической службы не служитъ препятствіемъ къ засѣданію комиссій.

22. Выяснено, что жандармскіе протоколы нерѣдко составляются спустя продолжительное время послѣ бывшаго, якобы, несчастнаго случая, дѣйствительность котораго удостоверяется лицами, представляемыми въ качествѣ свидѣтелей заявителемъ. Это обстоятельство служитъ одной изъ при-

чинъ, увеличивающихъ число исковъ и претензій, предъявляемыхъ къ желѣзнымъ дорогамъ.

Для предотвращенія злоупотребленій, возможныхъ при указанномъ порядкѣ составленія протоколовъ, необходимо, чтобы протоколы составлялись въ теченіе ближайшихъ дней, не позже недѣльнаго срока, вслѣдъ за несчастнымъ случаемъ. Протоколы же, составленные спустя продолжительное время, должны считаться недѣйствительными.

23. Равнымъ образомъ, чрезвычайно необходимо, чтобы, независимо отъ дознанія жандармской полиціи, производилось тщательное разслѣдованіе несчастнаго случая комиссіею изъ старшихъ агентовъ дороги, при чемъ къ акту разслѣдованія должны быть приложены письменныя показанія какъ самого пострадавшаго, такъ и всѣхъ свидѣтелей происшествія.

VIII.

Въ ростѣ претензій по недостаткѣ и порчѣ грузовъ, перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ, прежде всего, нужно отмѣтить *неправильное наименованіе* грузовъ отправителемъ и отсутствіе точнаго опредѣленія въ вѣсѣ.

Неправильное наименованіе груза, если оно является не слѣдствіемъ простаго незнанія, а умышленнымъ искаженіемъ названія, помимо желанія уплатить за провозъ по низшему тарифу, о чемъ уже было сказано при разсмотрѣніи вопроса о недоборахъ, дѣлается еще и для того, чтобы заявить по прибытіи груза о его подмѣнѣ менѣе цѣннымъ и получить вознагражденіе отъ дороги.

Для этого въ накладной показывается наименованіе болѣе цѣннаго товара, уплачивается по болѣе высокому тарифу, а на станціи прибытія требуютъ вскрытія товара. Оказывается совсѣмъ другой товаръ—менѣе цѣнный; и если при этомъ произошла какая-нибудь порча тары, то взыскивается крупное вознагражденіе.

Характерный примѣръ такого мошенничества пред-

ставляетъ недавно опубликованный случай съ посылкой пушного товара изъ Томска на Ирбитскую ярмарку:

Иркутскій мѣховой торговецъ Гольдвассеръ сдалъ въ Томскѣ мѣсто пушнины для отправки на ст. Камышловъ. Въ дубликатѣ товаръ былъ названъ—*горностаемъ*, и мѣсто вѣсило 3 пуда 20 фунтовъ. Гольдвассеръ, заручившись дубликатомъ съ такимъ наименованіемъ, явился въ Томскую контору Россійскаго Общества транспортированія и застраховалъ свой товаръ въ 14 тысячъ рублей съ доставкой въ Ирбитъ.

Агентъ конторы, по словамъ цитируемой газеты*), такъ обрадовался крупному страхователю, что не проявилъ должной осторожности и принялъ страховку не осмотрѣвъ товара.

Прибывъ на Ирбитскую ярмарку, Гольдвассеръ явился въ мѣстную контору Россійскаго Общества за полученіемъ дорогой посылки,—но посылки не оказалось, хотя по книгамъ она значилась прибывшей. Заявили полиціи и началось разслѣдованіе. Въ кладовой оказалась посылка одинаковая по вѣсу и размѣрамъ съ посылкой Гольдвассера, но на ней не было никакихъ надписей и станціонныхъ наклеекъ. Тайнственную посылку вскрыли и, вмѣсто горностаея, оказалась бѣлка съ отрѣзанными хвостами т. е. бракованная. Гольдвассеръ потребовалъ составленія протокола: Дальше было выяснено, что, кромѣ *горностаея* мѣстной транспортной конторой было получено изъ Томска еще мѣсто *щетины*. Отправитель и получатель ея Зильберштейнъ, оказавшійся пріятелемъ Гольдвассера, былъ допущенъ въ складъ конторы съ покупателемъ, чтобы показать ему свой товаръ, т. е. щетину.

Это часто практикуется, такъ какъ иногда застрахованная кладь приходитъ раньше, чѣмъ сопровождающіе ее документы. До полученія послѣднихъ товаръ нельзя выдать адресату, и онъ водить своихъ покупателей осматривать его въ складъ.

*) «Русское Слово» 5 февраля 1911 г.

Зильберштейнъ, явившись въ складъ съ «покупателемъ» и воспользовавшись краткой отлучкой сторожа склада, сорвалъ съ посылки Гольдвассера оболочку, подъ которой оказалась другая. Такимъ образомъ объяснились и исчезновеніе посылки съ горностаемъ и появленіе посылки безъ надписей.

Впослѣдствіи, по словамъ газеты, обнаружена новая мошенническая продѣлка Гольдвассера; онъ отправилъ изъ Красноярска 19 посылокъ со щетиной и 3 тюка съ медвѣжьими шкурами. Въмѣсто того и другого оказалась щетина, не имѣющая цѣны. Гольдвассеръ успѣлъ получить за годъ до того сеуду подъ кладъ въ Красноярскомъ отдѣленіи въ суммѣ 8.113 руб., но былъ выпущенъ на свободу подъ залогъ въ 2.000 руб. Послѣ продѣлки съ горностаемъ его арестовали. Выясняется, по словамъ газеты, что Гольдвассеръ нѣсколько лѣтъ работалъ *успѣшно*.

Въ данномъ дѣлѣ еще слишкомъ много хитроумія, обыкновенно же дѣло продѣлывается гораздо проще, при чемъ въ немъ бывають нерѣдко замѣшаны и агенты желѣзныхъ дорогъ. Въ послѣднемъ случаѣ успѣхъ вполнѣ обезпеченъ, такъ какъ пособники принимаютъ всѣ мѣры, чтобы формальности были соблюдены. Если даже и откроется виновность агента, то это не избавляетъ дорогу отъ уплаты крупнаго вознагражденія, а съ маленькаго служащаго, который при этомъ окажется или недоглядѣвшимъ или не исполнившимъ какія-либо правила, кромѣ дисциплинарнаго взысканія, и взять нечего.

При объѣздѣ Подкомиссіей Привислинскихъ ж. д., Управление было опрошено относительно фактовъ завѣдомо неправильнаго указанія наименованія грузовъ отправителями, и оно представило перечень обнаруженныхъ фактовъ.

По заявленію Управленія, желѣзныя дороги отъ перевозки грузовъ подъ неправильными наименованіями несутъ значительные убытки. Практика указываетъ, что къ преднамѣренному обходу тарифа прибѣгаютъ не только мелкіе, но и крупныя отправители въ лицѣ промышлен-

ныхъ предпріятій, крупныхъ торговыхъ фирмъ и т. п. Определить вызываемый такимъ положеніемъ дѣла фактической убытокъ Привислинскихъ жел. дорогъ, хотя бы даже за извѣстный болѣе продолжительный промежутокъ времени, не представляется возможнымъ, съ одной стороны, въ виду того, что желѣзная дорога не въ состояніи проверить правильность наименованія по сдаваемымъ къ перевозкѣ грузамъ, и такого рода повѣрка производится лишь по нѣкоторымъ перевозкамъ; а съ другой стороны, въ виду того, что послѣ, выдачи груза получателю, желѣзная дорога лишена возможности установить фактъ допущенныхъ въ этомъ отношеніи злоупотребленій.

Подтвержденіемъ того, что неправильное наименованіе грузовъ является результатомъ, преимущественно, неблагоприятныхъ дѣйствій грузохозяевъ, могутъ служить нижеприводимые, выдающіеся случаи, указывающіе на то, что къ неправильному наименованію грузовъ было прибѣгнуто грузохозяевами или съ цѣлью обхода тарифа, или съ цѣлью полученія вознагражденія за несоотвѣтствіе груза съ наименованіемъ, обозначеннымъ въ накладныхъ.

1. Со станціи Рига и Мюльграбенъ Риги-Орловской жел. дороги отъ имени фирмы Эльрихъ и К^о въ Ригѣ на имя Общества Паровозъ въ Варшаву прибывали до станцій Варшавскаго узла Привислинскихъ жел. дорогъ «нефтяныя минеральныя масла», отнесенныя по тарифу къ грузамъ I категоріи Свода Тарифовъ на перевозку нефтяныхъ грузовъ, подъ неправильными наименованіями «нефтяная смола» или «нефтяные остатки», таксироваемыя по тарифу, установленному для грузовъ II низшей категоріи означеннаго Свода. Случаи неправильнаго наименованія были удостовѣрены въ 1908 году путемъ химическаго изслѣдованія груза по нѣкоторымъ отправкамъ, и для выясненія сего вопроса на мѣстѣ отправленія груза, въ Ригу командированъ былъ ревизоръ коммерческой службы, которымъ совмѣстно съ представителемъ Риги-Орловской жел. дороги произведено было подробное изслѣ-

дованіе, при чемъ на основаніи данныхъ изслѣдованія, а равно данныхъ, полученныхъ отъ Лифляндскаго акцизнаго управленія, установленъ былъ фактъ, завѣдомо, систематической отправки съ названныхъ станцій «минеральныхъ нефтяныхъ маселъ», отпускаемыхъ акцизнымъ надзоромъ изъ завода Эльрихъ и К^о въ Ригѣ, съ оплатою акцизомъ подъ неправильными наименованіями «нефтяные остатки» или «нефтяная смола».

Согласно даннымъ разслѣдованія, въ 1906, 1907 и 1908 г. г. со станціи Рига и Мюльграбенъ отъ имени названной фирмы отправлено было на ст. Привислинскихъ жел. дорогъ 44 полногрузныхъ отправокъ «минеральныхъ маселъ», оплаченныхъ акцизомъ, подъ наименованіями «нефтяные остатки» или «нефтяная смола». По подсчетамъ мѣстнаго Контроля убытокъ желѣзныхъ дорогъ по указаннымъ перевозкамъ опредѣленъ въ суммѣ 6.890 руб. 97 коп. разницы провозной платы.

2. Со станцій Межирѣчье и Бѣла Привислинскихъ жел. дор., въ окрестностяхъ коихъ добывается исключительно «мѣль», каковое обстоятельство установлено было произведенными Управленіемъ дороги изслѣдованіями въ мѣстахъ добыванія груза, а также химическимъ изслѣдованіемъ образчиковъ онаго, допускались въ разное время перевозки сего груза подъ неправильными, въ обходъ тарифа, наименованіями. При этомъ въ періодъ существованія болѣе низкихъ тарифовъ на перевозку «земли известковой», и «мергеля», чѣмъ на «мѣль», грузъ этотъ представлялся къ перевозкѣ подъ наименованіемъ «земля известковая» или «мергель», а затѣмъ по уравненіи тарифовъ на перевозку сихъ послѣднихъ грузовъ съ тарифомъ на мѣль, сдавался къ перевозкѣ подъ наименованіями «глина фаянсовая» или «гажа» (гажа—родъ известковой земли).

3. Съ открытіемъ движенія по присоединенному къ Привислинскимъ желѣзнымъ дорогамъ участку Сѣдлецъ—Волковыскъ линіи Сѣдлецъ—Бологое, случаи перевозки мѣла подъ неправильнымъ наименованіемъ замѣчены были

по отправкамъ со ст. Плятерово, услугами коей воспользовались прежніе отправители мѣла со ст. Бѣла, которые, съ цѣлью удешевленія провоза, стали предъявлять означенный грузъ подъ неправильнымъ наименованіемъ на ст. Плятерово, не ознакомившейся еще съ признаками этого груза. Хотя, послѣ установленія перевозки съ названной станціи означеннаго груза подъ неправильнымъ наименованіемъ, приняты были надлежащія мѣры къ устраненію случаевъ такой перевозки, но тѣмъ не менѣе грузоотправителями было перевезено за время съ 9 января по 15 июня 1907 г. 58 вагоновъ этого груза подъ наименованіемъ «гажа» и такимъ образомъ причиненъ желѣзной дорогѣ убытокъ въ суммѣ 748 руб. 20 коп.

4. Со станціи Варшава Бр. фирмою Кіевскій и Шольце въ 1910 году предъявлялись къ перевозкѣ отправки груза подъ наименованіемъ магнезія (сѣрноокислая, сырая неочищенная). Согласно заключенію эксперта химика, коему переданы были для анализа образчики сего груза, взятые изъ отправокъ Варшава Бр. Радомъ № 216010 и 225878, означенный грузъ признанъ былъ сѣрноокислою магнезіею, очищенною, называемою въ торговлѣ, «горькою или англійскою солью», таксируемою по болѣе высокимъ тарифамъ, чѣмъ «магнезія сѣрноокислая сырая неочищенная». Подъ означеннымъ наименованіемъ названною фирмою за одинъ лишь 1910 годъ отправлено было до установленія правильного наименованія около 15 полногрузныхъ отправокъ.

5. По ходатайству пивоваренныхъ заводовъ была разрѣшена перевозка пива въ специальныхъ вагонахъ, безъ предварительной до отправления перевѣски и установленія вѣса груза. Мотивомъ къ возбужденію такого ходатайства послужило то обстоятельство, что при провѣркѣ вѣса сего груза, вагоны задерживались на станціи и отставали отъ поѣзда, съ которымъ предназначались къ слѣдованію и, вслѣдствіе этого, заводы не могли выполнить во время своихъ обязательствъ по доставкѣ пива, при чемъ ими заявлено было, что въ специальный вагонъ нагрузка ни въ

кoемъ случаѣ не привыситъ 610 пудовъ, т. е. нормы, установленной для взиманія провозной платы. Съ теченіемъ времени, внезапной повѣркой вѣса, не смотря на солидность фирмъ, установлены значительные перегрузы, достигающіе до 316 пудовъ.

6. Одна изъ Варшавскихъ фирмъ «Ронъ» ходатайствовала о допущеніи нагрузки на перегонѣ оставшихся отъ производимыхъ работъ по постройкѣ моста, деревянныхъ матеріаловъ. Нагрузка нѣсколькихъ вагоновъ была произведена при отсутствіи агентовъ дороги средствами отправителя, и грузъ сданъ на ближайшей станціи подъ наименованіемъ «лѣсные матеріалы». Въ пути, однако, при повѣркѣ груза, установлено было, что подъ лѣсными матеріалами во всѣхъ вагонахъ погружены были разные ремесленные инструменты.

7. Со станціи Ченстоховъ и Рудники Варшавско-Вѣнской жел. дороги, а также со станцій Риги-Орловской жел. дороги прибывали на станціи Привислинскихъ желѣзныхъ дорогъ подъ наименованіемъ «глауберова соль» отправки «барія хлористаго». Перевозка сего груза подъ неправильнымъ наименованіемъ обнаружена была въ 1906 г. на ст. Радомъ по отправкѣ Ченстоховъ за № 75875, состоящей изъ 26 мѣстъ вѣс. 750 пуд. груза, поименованнаго «глауберовою солью». Согласно заключенію эксперта химика, производившаго анализъ груза этой отправки, таковой признанъ «баріемъ хлористымъ». Затѣмъ, неправильное наименованіе сего груза установлено было и по другимъ отправкамъ, въ виду послѣдовавшаго со стороны Управленія дороги распоряженія о выдачѣ отравокъ груза, прибывающаго подъ наименованіемъ «глауберова соль», послѣ производства анализа или экспертизы.

8. По багажной квитанціи Варшава Бр. Ромны за № 754 отъ 27/4 1910 года *), согласно акту ст. Ромны, констатирована была охра и стружки. Предъявитель багажной квитанціи заявилъ, что имъ высланы были страусовыя

*) Перевозился багажъ—товаръ.

перья и другой цѣнный галантерейный товаръ на сумму 6.875 руб. Претензія заявлена на сумму 4.200 руб.

9. По накладной Варшава Гор. Гайнозка за № 52822 отъ 16/1 1908 года грузъ поименованъ былъ «сукно тонкое», оказались же, по вскрытіи мѣсть, дрова, камни, пакля и тряпки.

10. По отправкѣ Варшава Гор. Екатеринодаръ за № 414931 отъ 26/7 1910 года наименование накладной значилось «жилетки», оказались же, при повѣркѣ груза, мѣшокъ, кусокъ олова и замокъ.

11. По отправкѣ Варшава Гор. Кіевъ Гор. за № 93200 грузъ сданъ былъ къ перевозкѣ подъ наименованіемъ «ткань шерстяная», а при повѣркѣ найдены каменный уголь, песокъ и мусоръ. Претензія заявлена на сумму 1.133 руб. 60 коп.

12. По багажной квитанціи Варшава Харьковъ за № 1990 отъ мая 1910 г. *), согласно телеграммѣ Управленія Южныхъ желѣзныхъ дорогъ за № 3089 отъ 16 мая 1910 г., найдены макароны, при чемъ претензія заявлена на сумму свыше 4.000 рублей.

13. По отправкѣ Варшава Сѣв. Зап. Клещели за № 404410 отъ 29/4 1910 г. грузъ по накладной наименованъ «кожевенный товаръ», при повѣркѣ оказались «кожевенные обрѣзки», при чемъ претензія заявлена на сумму 2.932 руб. 55 коп.

14. По отправкѣ Варшава Бр. Лыщицы за № 50446 отъ 17/xi 1909 г. грузъ по накладной наименованъ «кожевенный товаръ» оказались же, по повѣркѣ, «мелкіе кожевенные обрѣзки».

15. Номенклатурою тарифа на перевозку дерева и лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ точно опредѣлены размѣры для отнесенія кругляковъ къ высшей или низшей категоріи и въ этомъ отношеніи казалось бы не должно встрѣтиться какихъ-либо недоразумѣній. Между тѣмъ въ

*) Перевозился багажъ—товаръ.

последнее время, на нѣкоторыхъ станціяхъ Привислинскихъ жел. дорогъ стали предъявляться къ перевозкѣ отправки кругляковъ березовыхъ по длинѣ въ $2\frac{1}{2}$ аршина съ отесанными топоромъ въ верхнемъ отрубѣ концами съ уменьшеніемъ, такимъ образомъ, искусственнымъ путемъ толщины сихъ кругляковъ до размѣровъ, предусмотрѣнныхъ тарифомъ, для отнесенія кругляковъ по тарифу къ III низшей категоріи и удешевленія, вслѣдствіе этого, провоза означеннаго груза.

Если, затѣмъ, перейти къ такого рода перевозкамъ, по которымъ желѣзная дорога не понесла убытковъ, вызванныхъ неправильнымъ наименованіемъ грузовъ, благодаря лишь тому, что эти неправильности были обнаружены до выдачи грузовъ и разница провозной платы была довыскана, то въ 1910 г. Привислинскими жел. дорогами было зарегистрировано случаевъ перевозки грузовъ подъ неправильными наименованіями, на основаніи актовъ и протоколовъ, составленныхъ станціями чужихъ дорогъ по отправкамъ, за пломбами Привислинскихъ жел. дорогъ, а также станціями своихъ дорогъ по отправкамъ со станцій своихъ и чужихъ дорогъ, по 2860 отправкамъ, изъ коихъ станціями Привислинскихъ жел. дорогъ неправильное наименованіе груза открыто было по 286 отправкамъ, а станціями чужихъ дорогъ за пломбами Привислинскихъ по 2574 отправкамъ.

Такъ какъ факты, обнаруженные на Привислинскихъ жел. дорогахъ въ Одессѣ и въ другихъ мѣстахъ, требовали болѣе подробнаго выясненія, то я обратился и къ Управленію Юго-Западныхъ жел. дорогъ и къ Управленію жел. дорогъ Министерства Путей Сообщенія, прося ихъ сообщить наиболѣе характерныя злоупотребленія, обнаруженныя въ последнее время.

Привожу здѣсь только тѣ изъ сообщенныхъ мнѣ фактовъ которые подтверждаются официальными документами:

Рапортомъ отъ 9 января прошлаго гола за № 288/509, начальникъ Сызрано-Вяземской желѣзной дороги сообщилъ

Управленію желѣзныхъ дорогъ, что 12 октября 1908 года, при выдачѣ груза по отправкѣ Николаевъ-Калуга за № 32372, слѣдовавшей подъ наименованіемъ сухой известковой краски и декстрина, случайно черезъ трещину одного изъ ящиковъ, въ которыхъ перевозился грузъ, были замѣчены коробки съ сардинами.

По вскрытіи ящиковъ оказалось, что всѣ они, вмѣсто указанныхъ въ накладныхъ товаровъ, были наполнены коробками съ сардинами.

Въ виду этого, станціей назначенія былъ составленъ протоколъ о неправильномъ наименованіи груза и съ получателя была взыскана пеня, въ порядкѣ статьи 60 Устава желѣзныхъ дорогъ.

Указанный случай обратилъ на себя вниманіе начальника коммерческаго отдѣла названной дороги, А. Н. Розсыпного, который, благодаря знакомству съ получателемъ груза, получилъ въ свое распоряженіе подлинный счетъ фирмы «С. Вайнштукъ и К^о», отправившей грузъ изъ Одессы.

При помощи этого счета удалось установить, что неправильное наименованіе дано товару упомянутымъ торговымъ домомъ умышленно съ цѣлью воспользоваться болѣе низкими тарифными ставками.

Такъ какъ по полученнымъ даннымъ можно было предполагать, что неправильное наименованіе грузовъ названной фирмой практикуется систематически, то начальникъ упомянутой дороги счелъ необходимымъ командировать въ Одессу для спеціальнаго разслѣдованія коммерческаго ревизора, И. П. Закандина, снабдивъ его письмомъ на имя Одесскаго градоначальника съ просьбой оказать возможное содѣйствіе.

При содѣйствіи И. П. Закандина Одесской полиціей были арестованы копировальныя книги и переписка фирмы «С. Вайнштукъ и К^о», изъ которыхъ можно было усмотрѣть, что эта фирма начала практиковать неправильное наименованіе отправляемыхъ ею грузовъ еще съ августа 1906 года,

при чемъ злоупотребленія эти были возведены ею въ цѣлую систему. Такъ, на примѣръ, подъ наименованіемъ «декстрина» (диф. № 26) фирма эта перевозила ладанъ (I кл.); подъ наименованіемъ «умбры сухой» (диф. № 26) горчицу (II кл.) и т. д. При этомъ, въ періодъ времени отъ августа 1906 г. по декабрь 1908 года, было отправлено подъ неправильнымъ наименованіемъ на 162 станціи разныхъ дорогъ 1900 отправокъ, вѣсомъ 25.617 пуд.

Добытая у фирмы «С. Вайнштукъ и К^о» переписка представляетъ собой цѣнный матеріалъ еще въ томъ отношеніи, что изъ нея выяснилось, что злоупотребленія неправильнымъ наименованіемъ грузовъ практикуется также и другими фирмами и даже весьма солидными.

По полученіи отъ Сызрано-Вяземской желѣзной дороги добытыхъ разслѣдованіемъ свѣдѣній, Управление желѣзныхъ дорогъ предложило начальникамъ Юго-Западныхъ, Привислинскихъ, Сѣверныхъ, Риги-Орловской желѣзныхъ дорогъ и Совѣту Управленія Варшаво-Вѣнской желѣзной дороги произвести по отношенію къ фирмамъ, уличеннымъ перепиской въ неправильномъ наименованіи грузовъ, такія же разслѣдованія, какія были произведены Сызрано-Вяземской жел. дорогой по отношенію къ фирмѣ «С. Вайнштукъ и К^о», и, въ случаѣ полученія достаточныхъ для обвиненія данныхъ, привлечь эти фирмы къ уголовной отвѣтственности.

Совѣтъ Управленія Варшаво-Вѣнской желѣзной дороги, по производствѣ разслѣдованія, обратился къ прокурорскому надзору съ ходатайствомъ о привлеченіи грузоотправителей, виновныхъ въ неправильномъ, съ корыстной цѣлью, наименованіи отправленныхъ ими грузовъ къ уголовной отвѣтственности.

Но прокуратура не нашла возможнымъ исполнить требованіе названной дороги, мотивируя свой отказъ тѣмъ, что, на точномъ основаніи закона (статья 60 Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ), за неправильное наименованіе груза желѣзной дорогой взыскивается съ отправителя, независимо отъ дополнительной платы, соотвѣтственно разности

тарифовъ, еще и пеня въ размѣръ двойной разницы между полной суммой, исчисленной за все протяженіе по тарифу, и суммой, первоначально исчисленной на основаніи указаній отправителя.

Такимъ образомъ, за неправильное наименованіе грузовъ установлено особое взысканіе въ административномъ порядкѣ, и, поэтому, по мнѣнію Варшавской прокуратуры, подобнаго рода злоупотребленія не могутъ, сверхъ этого штрафа, караться еще уголовными наказаніями, въ порядкѣ статьи 1666 Уложенія о наказаніяхъ.

Также не увѣнчалась попытка Одесскаго жандармскаго управленія привлечь нѣкоторыхъ грузоотправителей по ст. 173 Устава о наказаніяхъ, такъ какъ Мировой Судья, къ которому было направлено дѣло, призналъ его себѣ неподсуднымъ по тѣмъ же мотивамъ, какіе привела въ своемъ заключеніи Варшавская прокуратура.

Засимъ, по сообщенію Одесской полиціи, *Одесская прокуратура тоже отказалась отъ привлеченія къ уголовной отвѣтственности фирмы «С. Вайнштукъ и К^о», виновной въ неправильномъ наименованіи грузовъ, на томъ основаніи, что въ дѣяніяхъ этого рода нѣтъ состава преступленія, предусмотрѣннаго уголовными законами.*

Такимъ образомъ, вопросъ о привлеченіи этой фирмы къ уголовной отвѣтственности сначала остался открытымъ.

Когда полиція получила свѣдѣнія о томъ, что судебныя власти не находятъ возможнымъ привлечь къ уголовной отвѣтственности лицъ, виновныхъ въ неправильномъ наименованіи грузовъ, то и она отказала желѣзнодорожнымъ агентамъ въ своемъ содѣйствіи по раскрытію злоупотребленій.

Лишенные необходимой помощи полиціи, желѣзныя дороги были вынуждены прекратить всякія дальнѣйшія разслѣдованія.

Но и добытыми свѣдѣніями въ достаточной мѣрѣ подтверждается тотъ фактъ, что не мало торговыхъ и промышленныхъ предпріятій, которымъ приходится имѣть дѣло

съ желѣзными дорогами, систематически отправляютъ грузы подѣ неправильнымъ наименованіемъ съ той цѣлью, чтобы воспользоваться болѣе низкими тарифными ставками.

Такъ, напримѣръ, по провѣркѣ арестованныхъ у фирмы «Вайнштукъ и К^о» книгъ и сличенія ихъ съ отчетами объ отправленныхъ со станціи Одесса грузахъ Управленіемъ Сызрано-Вяземской желѣзной дороги установлено, что за два года одна лишь эта фирма недоплатила желѣзнымъ дорогамъ тарифной разницы между дѣйствительно отправленными и неправильно поименованными товарами въ суммѣ 17.387 руб. 37 коп.

Изъ арестованной переписки названной фирмы съ ея кліентами усматривается, что для того, чтобы предупредить обнаруженіе неправильнаго наименованія отправленнаго товара, фирма эта старалась упаковывать товары въ крѣпкіе новые ящики или бочки, которые обшивались рогожами или мѣшками, и при этомъ выбирала для своихъ отправокъ тару, чаще всего употребляемую для товара того рода, подѣ именемъ котораго отправлялся грузъ.

Такъ въ письмахъ этой фирмы говорится, напримѣръ, слѣдующее:

1. *«Ящики эти весьма крѣпкіе и хорошо обшиты рогожей и вѣроятно не наводятъ подозрѣнія на В/станцію Просимъ Васъ только указать Вашему артельщику, что онъ долженъ требовать на станціи 14 ящиковъ декстрину, но ни въ коемъ случаѣ сардины».*

2. *«При этомъ убѣдительно просимъ Васъ сдать бочку эту въ цѣломъ видѣ, въ исправности, чтобы днище было въ цѣлости и именовать просимъ накладной «Сода кристаллическая».*

3. *«Подтверждая наше письмо отъ 20 сентября с. г. вновь убѣдительно просимъ Васъ отправить на ст. Оренбургъ изъ имѣющейся у Васъ бочки слоновой кости 2 п. 2 ф. подѣ наименованіемъ «Сажка костяная сухая», запаковавъ предворительно въ крѣпкій хорошій ящикъ».*

4. *«Что касается сардинъ и ладана, то обшейте та-*

ковые мѣшками въ ящикахъ и отправьте намъ обратно въ Одессу: именовать просимъ въ накладной «Декстрингъ».

Въ видахъ сокрытія отъ желѣзнодорожныхъ агентовъ неправильнаго наименованія, отправляемымъ грузамъ давалось наименованіе товаровъ, по внѣшнему виду и по вѣсу сходныхъ съ тѣми, которые въ дѣйствительности перевозились.

Съ этой цѣлью ладанъ именовался «декстриномъ»; квасцы перевозились подъ наименованіемъ «Страсфуртская соль»; кофе—подъ наименованіемъ «орѣхъ кедровый» и т. п.

Изложенное подтверждается нижеслѣдующими отрывками изъ писемъ фирмы «Вайнштукъ и К^о... *«Ладанъ, въ виду его сходства съ Декстриномъ мы отправили подъ наименованіемъ «Декстрина»; надѣмся, что акта не будетъ...»*

«Кофе обшили въ рогожи и отправили подъ наименованіемъ «Кедровый орѣхъ».

Изъ этой же переписки усматривается, что названная фирма, въ случаяхъ сомнѣнія получателей, являются ли безнаказанныя упомянутыя злоупотребленія, убѣждала ихъ въ полной безопасности подобныхъ операций; всю же отвѣтственность по статьѣ 60 Устава желѣзныхъ дорогъ принимала на себя.

Отсюда слѣдуетъ, что названную фирму нисколько не устрашала отвѣтственность за неправильное наименованіе, по статьѣ 60 Устава желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ она, повидимому, была вполне увѣрена въ томъ, что случаи обнаруженія желѣзными дорогами неправильнаго наименованія встрѣчаются очень рѣдко.

Такимъ образомъ, удержать грузоотправителей отъ совершенія подобнаго рода злоупотребленій могла бы лишь боязнь отвѣтственности передъ уголовными законами.

Но, какъ видно изъ приводимаго ниже отрывка изъ письма фирмы «Вайнштукъ и Ком.» отъ декабря 1907 года, грузоотправители убѣждены въ томъ, что неправильное, хотя бы съ корыстной цѣлью, наименованіе грузовъ не карается уголовными законами.

Въ упоминаемомъ письмѣ говорится слѣдующее:

«Присовокупляемъ, что это въ случаѣ обнаруженія никакими криминальными послѣдствіями не угрожаетъ, а лишь однимъ штрафомъ, который мы всецѣло беремъ на себя».

Хотя довѣренный фирмы «Вайнштукъ и Ком.» и изъявилъ согласіе на возмѣщеніе всѣхъ причиненныхъ желѣзнымъ дорогамъ убытковъ, послѣ того, когда всѣ злоупотребленія фирмы были обнаружены, о чемъ былъ составленъ Одесской полиціей, въ присутствіи желѣзнодорожнаго агента, соответствующій протоколъ, тѣмъ не менѣе, эксплуатационный отдѣлъ не нашелъ возможнымъ ограничиться однимъ гражданскимъ искомъ противъ этой фирмы въ виду слѣдующихъ соображеній.

Обнаружить неправильное наименованіе грузовъ при той массѣ перевозокъ, которую совершаютъ желѣзныя дороги очень трудно, а потому для грузовладельцевъ, отправляющихъ болѣе или менѣе значительное количество товаровъ, гораздо выгоднѣе уплатить штрафъ за нѣкоторыя отправки, чѣмъ отправлять всѣ грузы подъ правильнымъ наименованіемъ.

Поэтому, прекратить, или, по крайней мѣрѣ, уменьшить все учащающіеся случаи неправильнаго, съ корыстной цѣлью, наименованія грузовъ могло бы лишь привлеченіе грузоотправителей къ уголовной отвѣтственности.

По мнѣнію эксплуатационнаго отдѣла, Управленія ж. дд., неправильное наименованіе грузовъ, съ цѣлью воспользоваться болѣе низкими тарифами, должно караться уголовнымъ судомъ, какъ дѣяніе, направленное къ присвоенію, путемъ обмана, чужого имущества, т. е., содержащее въ себѣ всѣ признаки преступленія, предусмотрѣннаго статьей 173 Устава о Наказ. и ст. 1666 Улож. о Наказан.

Что случаи систематическаго злоупотребленія съ неправильнымъ наименованіемъ грузовъ далеко не единичны, подтверждается слѣдующими данными.

20-го августа 1907 г. на ст. Протопопово Сызрано-

Вяземской жел. дор. при перегрузкѣ товара, слѣдовавшаго по отправкѣ Сельце-Ростовцево за № 8384 обнаружено, что, вмѣсто значащагося по документамъ сортового желѣза не въ дѣлѣ, вѣсомъ 726 п. въ дѣйствительности перевозились проволочные канаты, витые, зашитые въ рѣдину и упакованные въ солому.

По справкамъ, наведеннымъ Управленіемъ Сызрано-Вяземской желѣзной дороги, оказалось, что фабрика Дейхсель, отправившая этотъ товаръ, вырабатываетъ *исключительно* проволочные канаты и проволоку, каковое обстоятельство вызвало предположеніе, что названная фабрика систематически отправляетъ вырабатываемыя ею издѣлія подъ неправильнымъ наименованіемъ.

По полученіи этихъ свѣдѣній, начальникомъ Привислинскихъ ж. д. была образована Особая Комиссія во главѣ съ агентомъ Сызрано-Вяземской ж. д., И. П. Занкандинымъ, которая установила слѣдующее:

1. Вблизи разѣзда Сельце, кромѣ фабрики Дейхсель, вырабатывающей лишь проволочные канаты и проволоку, другихъ желѣзодѣлательныхъ заводовъ не имѣется:

2. Вагоны, по требованію фирмы Дейхсель, подаются съ разѣзда на вѣтку, арендуемую Обществомъ «Графъ Ренардъ» у Привислинскихъ жел. дорогъ противъ фабрики упомянутой фирмы, гдѣ и производится нагрузка безъ участія агентовъ разѣзда и накладываются на вагоны пломбы фабрики. Разѣздъ же Сельце, не провѣряя содержимое вагона, составляетъ дорожные документы, на основаніи данныхъ, сообщенныхъ фабрикой и, по наложеніи на вагоны своихъ пломбъ, отправляетъ грузы по назначенію;

3. По книгамъ разѣзда Сельце установлено, во-первыхъ, что въ 1906 и 1907 годахъ фабрика Дейхсель, кромѣ своего проволочнаго производства, отправила желѣза сортового не въ дѣлѣ 37 вагоновъ, и во-вторыхъ, что такія отправки желѣза сортового прекратились съ августа мѣсяца 1907 года, т. е. приблизительно со времени полученія фабрикой Дейхсель свѣдѣній о составленіи на ст. Протопопово акта о неправильномъ наименованіи груза.

На предложенный упомянутой Комиссией директору фабрики Дейхсель вопрос, что выработывается на этой фабрике, последний ответил, что фабрика выработывает провололочные канаты и проволоку.

Далее директор сообщил, что фабрика действительно отправила 36 вагоновъ желѣза сортового не въ дѣлѣ на станцію Ростовцево Средне-Азіатской ж. д.; относительно же вышеуказанной отправки, по которой былъ составленъ актъ о неправильномъ наименованіи, объяснилъ, что въ накладной провололочные канаты были поименованы сортовымъ желѣзомъ ошибочно.

На предложеніе Комиссии предъявить для просмотра книги, директоръ фабрики ответилъ отказомъ.

Изъ изложеннаго можно заключить, что фабрика Дейхсель систематически совершала злоупотребленія, давая, съ цѣлью воспользоваться болѣе низкими тарифными ставками, неправильное наименованіе отправляемымъ ею грузамъ, вслѣдствіе чего желѣзныя дороги понесли убытки около 17.000 рублей.

При этомъ, съ цѣлью сокрытія отъ агентовъ желѣзныхъ дорогъ неправильнаго наименованія отправляемыхъ грузовъ, фабрика Дейхсель упаковывала канаты въ рѣднину и солому.

Изъ арестованныхъ полиціей писемъ представителей фирмы «Гринзафтъ», помѣщающихся на страницѣ 60-й копировальной книги этой фирмы за 1908 годъ и на стр. 120-й книги за 1906 годъ, усматривается, что эта фирма также какъ и торговый домъ «Вайнштукъ и Комп.», систематически практиковала неправильное наименованіе грузовъ, съ цѣлью обогащенія за счетъ желѣзныхъ дорогъ.

Предположеніе это вполне подтверждается сличеніемъ данныхъ, имѣющихся въ книгахъ счетовъ упомянутой фирмы съ тѣми данными, которыя имѣются на корешкахъ дубликатовъ станціи отправленія, Одесса-Портъ.

Изъ сравнительной вѣдомости этихъ данныхъ усматривается, что фирма «Гринзафтъ», въ періодъ времени отъ

23 января 1906 г. по 13 января 1909 г., сдала къ перевозкѣ подъ неправильнымъ наименованіемъ 139 отправокъ.

Желая добиться признанія судебною властью неправильнаго, съ корыстной цѣлью, наименованія грузовъ, преступнымъ дѣяніемъ, юридическая часть, по соглашенію съ эксплуатаціоннымъ отдѣломъ, предписала Управленію Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, привлечь представителей фирмы «Вайнштукъ и К-о» къ уголовной отвѣтственности.

Однако, судебный слѣдователь Одесскаго Окружнаго Суда 14-го участка гор. Одессы, къ которому было направлено дѣло по обвиненію указанныхъ лицъ въ преступномъ дѣяніи, отношеніемъ отъ 24 сентября 1910 г. за № 2289 увѣдомилъ Управленіе Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, что дѣло это направлено имъ 23 сентября за № 2268 Товарищу Прокурора по VIII участку гор. Одессы, въ порядкѣ ст. 277 Устава Угол. Судопр. (къ прекращенію), *за отсутствіемъ состава преступленія.*

Товарищъ Прокурора, согласившись съ доводами Судебнаго Слѣдователя, представилъ все дѣло на усмотрѣніе Одесскаго Окружнаго Суда, который, опредѣленіемъ отъ 19 октября 1910 г. постановилъ прекратить дѣло въ порядкѣ ст. 277 Устава Угол. Судопр. за недоказанностью событія преступленія.

Опредѣленіе это было обжаловано повѣреннымъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Одесскую Судебную Палату, которая въ распорядительномъ засѣданіи отъ 20-го декабря 1910 г. опредѣлила: *отмѣнивъ опредѣленіе Одесскаго Окружнаго Суда отъ 19 октября 1910 г. по настоящему дѣлу, возвратитъ таковое для производства слѣдствія и дальнѣйшаго законнаго направленія* (см. приложение № 10).

IX.

Другой распространенный видъ злоупотребленій базируется на *завѣдомо неправильномъ опредѣленіи вѣса* отправляемаго груза:

Обычно дѣло происходитъ такъ: въ накладной и въ дубликатѣ, станція отправленія не провѣряя вѣса, заявленнаго отправителемъ, указываетъ большее число пудовъ; а, по прибытіи на станцію назначенія, получатель требуетъ перевѣски товара и взыскиваетъ вознагражденіе за неоказавшійся товаръ.

Таковое неправильное указаніе вѣса въ накладной происходитъ, или при неимѣннн вѣсовъ на станціи отправленія, или при довѣрїи къ отправителю, или же, наконецъ, при участїи подкупленнаго вѣсовщика.

Массовыя мошенничества съ неправильнымъ опредѣленіемъ вѣса еще сравнительно недавно въ Варшавѣ нанесли огромные убытки желѣзнымъ дорогамъ.

Но дороги несутъ убытки отъ неправильнаго опредѣленія вѣса груза и въ огромномъ количествѣ необнаруженныхъ случаевъ, при чемъ потери эти являются не только въ результатѣ невѣрнаго расчета черезъ то провозной платы, а и отъ совершенно непроизводительнаго употребленія подвижнаго состава.

На послѣднемъ Общемъ Сѣздѣ желѣзныхъ дорогъ разбирался вопросъ объ обязательной досылкѣ дорогами отгруженнаго излишка въ вѣсѣ груза.

Управленіе Полѣсскихъ жел. дорогъ возбудило вопросъ объ отмѣнѣ этой обязательности, при чемъ, ссылаясь на невозможность, за неимѣніемъ вѣсовъ на всѣхъ станціяхъ, взвѣшивать всѣ отправки лѣса, указывала, что у нея однихъ случаевъ перегруза лѣса сверхъ дозволенной нормы на грузки до 100 пудовъ было 500 въ теченіе года.

Такимъ образомъ, будучи обязана эти перегрузы отправлять на отдѣльныхъ платформахъ, дорога должна была употребить въ 7 разъ больше подвижнаго состава, чѣмъ если бы перегрузы эти были отправлены, какъ повагонныя отправки.

При этомъ, излишнїй расходъ, произведенный дорогою влѣдствіе неопредѣленія вѣса при отправленїи, равнялся расходу на амортизацію капитала, необходимаго для обустройства потребными вѣсовыми помостами.—(для Полѣс-

Не взвѣшенные вагоны подлежатъ взвѣшиванію на попутной станціи, имѣющей вѣсовой помостъ, при чемъ проходятъ иногда значительныя разстоянія съ перегрузомъ или недогрузомъ.

При обнаруженіи недопускаемаго перегруза, при взвѣшиваніи вагона на попутной станціи, приходится отгружать излишекъ, перевозить таковой въ другомъ вагонѣ, который слѣдуетъ неполногрузнымъ, что отражается неблагоприятно на утилизаціи подвижного состава.

Правильное опредѣленіе вѣса вагона, безъ провѣрки его тары, невозможно, такъ какъ послѣдняя подвергается измѣненіямъ, и надпись на вагонѣ о тарѣ въ большинствѣ случаевъ не соотвѣтствуетъ дѣйствительности.

Невозможность взвѣсить вагонъ на станціи отправленія нерѣдко вызываетъ *недогрузъ*, доходящій, какъ указываютъ нѣкоторыя дороги въ своихъ отзывахъ, до 200 пудовъ на вагонъ. Отсюда происходятъ злоупотребленія и не основательныя претензіи за фиктивную недостачу груза.

Въ виду невозможности, за неимѣніемъ вѣсовъ, взвѣшивать отправляемые грузы, на нѣкоторыхъ дорогахъ изданы, для руководства станціямъ особыя *таблицы для опредѣленія вѣса по объему*. Таблицы эти составлены примѣнительно къ нормамъ урочнаго положенія 1867 года. Опредѣленіе вѣса такимъ способомъ представляется крайне затруднительнымъ, такъ какъ въ таблицахъ указывается вѣсъ лѣсныхъ и другихъ матеріаловъ въ зависимости отъ влажности, плотности и т. п.

Отсутствіе вѣсовъ на *передаточныхъ пунктахъ* лишаетъ принимающую дорогу возможности провѣрить грузъ, что порождаетъ недоразумѣнія въ отвѣтственности за недостачу, обнаруженную послѣ приѣмки, при взвѣшиваніи.

Неимѣніе на дорогахъ *длинныхъ вѣсовыхъ помостовъ*, для взвѣшиванія появившихся на сѣти вагоновъ усиленныхъ размѣровъ (Фоксъ-Арбеля, Кушмана и др.), вызываетъ значительныя затрудненія, и на Екатерининской дорогѣ, гдѣ такіе вагоны имѣются въ значительномъ коли-

чествѣ, перегрузы отъ 100 до 200 пудовъ на вагонъ считаются обычнымъ явленіемъ.

Недостаточность *товарныхъ вѣсовъ* на станціи вызываетъ замедленіе въ приѣмъ и выдачѣ грузовъ. Передвижные вѣсы, перемѣщаемые съ мѣста на мѣсто, безъ соблюденія должной осторожности, часто подвергаются порчѣ и при негоризонтальной установкѣ показываютъ неправильно, даже будучи сами по себѣ вполне исправными. По неимѣнію вѣсовыхъ приборовъ въ потребномъ количествѣ станціямъ приходится довольствоваться взвѣшиваніемъ товарныхъ мѣстъ на выдержку. Управление *Южныхъ жел. дорогъ*, особенно нуждающееся въ вѣсахъ *), указываетъ въ своемъ отзывѣ на то обстоятельство, что фактически взвѣшивается на этихъ дорогахъ не болѣе 50—60% отправляемыхъ ими грузовъ **).

Таковы заявленія самихъ дорогъ; и тѣмъ не менѣе вопросу объ оборудованіи сѣти потребнымъ количествомъ вѣсовъ какъ будто не придается никакого значенія. Огромныя затраты на усиленіе пропускной и провозной способности дорогъ, на расширеніе станцій и т. п. не встрѣчаютъ обычно особыхъ возраженій. Къ ихъ широкому масштабу уже привыкли; но употребить 8 милліоновъ, чтобы обезпечить правильное обоснованіе договоровъ о перевозкѣ, дающихъ сотни милліоновъ дохода, считается почему то недопустимой затратой.

А между тѣмъ, если взять проценты и погашеніе на капиталъ въ 8 милліоновъ рублей, то сѣти придется платить: при погашеніи изъ 5% въ 50 лѣтъ 438 тысячъ въ годъ и даже при погашеніи въ 20 лѣтъ—641 тысячу рублей

*) На Южныхъ дорогахъ на 1-е января 1910 года не хватало:

Обыкновенныхъ вагон. вѣсовъ	59
Сдвоенныхъ »	37
Возовыхъ »	30
Багажн. и товарн. »	290

Всего на 670.500 руб.

**) Сводъ отвѣтовъ ж. дд. въ докладѣ старшаго Контролера — Техника Общаго Сѣзда Гриневскаго.

въ годъ, тогда какъ убытки отъ неправильнаго опредѣленія вѣса, можно смѣло сказать, составляютъ милліоны рублей.

Х.

Наконецъ, нужно отмѣтить и многочисленные факты прямого хищенія грузовъ и мошенничества, продѣлываемыхъ при перевозкѣ товаровъ.

Въ этой области на первомъ планѣ стоятъ раскрытые случаи мошенничества, подготовленнаго до отправленій.

Характернымъ примѣромъ такихъ злоупотребленій являются факты, отмѣчаемые при перевозкѣ масла изъ Сибири.

Факты эти обсуждались на послѣднемъ Общемъ Съѣздѣ жел. дорогъ и въ докладѣ о нихъ говорится:

«Изъ практическихъ наблюденій оказывается, что въ большинствѣ случаевъ хищеніе масла въ незначительныхъ количествахъ производится самымъ грубымъ образомъ, при чемъ остаются тѣ или другіе слѣды хищенія, сразу обнаруживающіе таковое, а также часто остаются на маслѣ слѣды грязи отъ рукъ».

Это, очевидно, тѣ хищенія, которыя производятся въ пути и въ которыхъ повинны и желѣзнодорожные агенты.

Но, затѣмъ, докладъ говоритъ о случаяхъ хищенія, несомнѣнно происшедшихъ до привоза масла на станцію, въ цѣляхъ обмануть или жел. дорогу, или покупателя.

«Въ этихъ случаяхъ, по словамъ Московско-Виндаво-Рыбинской дороги, хищеніе масла производится значительными количествами, вырѣзываніемъ кругами, или цилиндрами по оси боченка, причемъ тара имѣетъ обычно вполне исправный видъ, и вѣсъ бочекъ соответствуетъ нормальному вѣсу бочки съ масломъ, такъ какъ пустое пространство, образовавшееся послѣ хищенія, заполняется до требуемаго вѣса снѣгомъ, пескомъ или зерномъ съ замазываніемъ этой примѣси сверху масломъ».

Въ докладѣ приведены нижеслѣдующіе примѣры: При выгрузкѣ 5 марта 1908 г. отправки со станціи *Барнаулъ* (№ 4526) изъ 80 бочекъ въ 20 оказался вмѣсто масла песокъ со снѣгомъ.

По отправкѣ со станціи *Обь* (№ 5066), состоявшей изъ 136 бочекъ 27 сентября 1908 г., въ 3 бочкахъ оказалась земля.

Изъ партіи въ 116 бочекъ, отправленной со станціи *Омскъ* (№ 4662) и выгружавшейся 10 февраля 1910 г., въ 7 бочкахъ оказалась земля, въ 9-ти наполовину земля, наполовину масло.

По акту № 95—11 февраля 1910 года, ст. *Никольскъ* значителен, что по отправкѣ *Бійская* № 3117,—состоящей изъ 11 бочекъ масла, во всѣхъ бочкахъ оказалась земля и ледъ, такъ что эта отправка въ Виндаву вовсе и не пришла, а были высланы только документы на нее.

По свѣдѣніямъ, исходящимъ отъ лицъ знакомыхъ съ транспортировкой масла въ Сибири такого рода хищенія, требующія переупаковки и подгонки боченковъ до нормального вѣса, производятся исключительно во время перевозки масла гужомъ до станціи ж. дороги.

Приведу, затѣмъ, нѣкоторые наиболѣе характерные приемы похищенія и подмѣна грузовъ— по даннымъ, произведенныхъ коммерческимъ отдѣломъ Московско-Курской и Нижегородской жел. дорогъ, разслѣдованій.

Въ сентябрѣ 1908 г. и январѣ 1909 г. на ст. *Харьковъ* Южныхъ жел. дорогъ были обнаружены крупныя, болѣе 70 пуд. въ каждомъ случаѣ, недостачи мануфактурнаго товара, слѣдовавшаго туда черезъ Московско-Курскую жел. дорогу изъ Егорьевска; при этомъ въ обоихъ случаяхъ, въ вагонахъ, въ которыхъ перевозилась мануфактура, боковыя стѣнки обнаружены были съ нѣсколькими выпиленными и, затѣмъ, вновь задѣланными шелевками.

Разслѣдованіемъ этихъ случаевъ установлено, что каждый разъ, въ однихъ и тѣхъ же поѣздахъ, въ которыхъ перевозилась мануфактура,—изъ Москвы въ Ефремовъ слѣ-

довали вагоны съ лошадьми. Проводникомъ лошадей оба раза былъ самъ хозяинъ ихъ, землевладѣлецъ Ефремовскаго уѣзда, *Хоботовъ*. Вагоны съ мануфактурой и съ лошадьми ставились въ поѣздахъ рядомъ. Въ пути, *Хоботовъ* прониклъ въ вагоны съ мануфактурой, выбивая для этой цѣли нѣсколько обшивочныхъ досокъ въ боковыхъ стѣнкахъ, и переносилъ, такимъ образомъ, мануфактуру въ свои вагоны. Похищенная мануфактура укладывалась *Хоботовымъ* въ погруженные съ мѣста отправленія и отмѣченные въ документахъ порожніе ящики, въ которыхъ и увозилась безпрепятственно со станціи *Ефремовъ*.

При производствѣ полицейскаго обыска въ имѣніи *Хоботова* найденъ былъ потайной складъ мануфактурнаго товара. Отобранная у *Хоботова*, при обыскѣ, мануфактура, вмѣстѣ съ отобранной у лицъ, которымъ *Хоботовъ* уже успѣлъ таковую продать въ гор. Ефремовѣ, составила 15 мѣстъ, вѣсомъ 62 пуда. Разслѣдованіе установило принадлежность отобранной мануфактуры къ указаннымъ выше отправкамъ изъ Егорьевска въ Харьковъ.

Хоботовъ преданъ былъ въ распоряженіе судебной власти.

10-го сентября 1905 года на ст. *Владиміръ* была предъявлена г. Петровымъ багажная квитанція за № 211 на 8 мѣстъ багажа, вѣс. 50 пуд. 24 фун., принятыхъ на ст. *Пятигорскъ* Владикавказской жел. дороги 7 сентября по пассажирскому билету 1-го класса, но багажа въ это время въ прибытіи не было. Затѣмъ на 3-й день утромъ г. Петровъ опять явился и, за неприбытіемъ багажа, заявилъ, что онъ его не приметъ, если бы таковой и пришелъ, и потребовалъ немедленной уплаты вознагражденія изъ кассы станціи, на основаніи облегченныхъ правилъ вознагражденія. (Ст. 37 Общ. Устава).

Такъ какъ на запросы ст. *Владиміръ*, сдѣланные станціи *Пятигорскъ*, отвѣта еще не было, а сумма требованія была очень большая—въ 6.072 руб., то выдача таковой не

могла быть произведена тотчасъ же, а затѣмъ вечеромъ того-же 12-го сентября весь багажъ прибылъ въ цѣлости.

Наружный видъ ящиковъ, плохо сколоченныхъ, и видимая въ нихъ упаковочная солома заставляли предполагать объ очень невысокой цѣнности содержимаго въ нихъ, поэтому и въ виду письменнаго отказа пассажира отъ полученія, ящики были вскрыты и въ нихъ оказались: въ четырехъ арбузы, а въ остальныхъ четырехъ — разная трактирная посуда. Обстоятельство это, а равно полученные отъ Владикавказской дороги телеграммы, указывали на явную спекуляцію и на желаніе получить вознагражденіе въ 6.072 руб. за грузъ, стоящій нѣсколько десятковъ рублей; въ выдачѣ денегъ было отказано, а получателю предложено принять прибывшіе ящики, тѣмъ болѣе, что таковыя прибыли въ тотъ же день, когда оканчивался трехсуточный срокъ, опоздавъ лишь на нѣсколько часовъ.

Такое быстрое предьявленіе багажной квитанціи, черезъ три дня послѣ приѣма багажа, на такомъ большомъ протяженіи отъ Пятигорска до Владиміра — въ 1835 верстѣ, могло случиться только благодаря возможности, — послѣ сдачи багажа въ Пятигорскѣ на пассажирскій поѣздъ, — обогнать его отъ Минеральныхъ Водъ со скорымъ Бакинскимъ поѣздомъ, находящимся въ пути отъ Минеральныхъ Водъ до Москвы всего 2½ сутокъ.

Въ дѣлѣ этомъ, очевидно, все было рассчитано до подробностей: невозможность перегрузить съ Пятигорскаго поѣзда въ Минеральныхъ Водахъ и отправить съ Бакинскимъ поѣздомъ такое большое количество багажа, въ 50 пудовъ, ускоренное прибытіе пассажира въ Москву, немедленный отъѣздъ изъ Москвы во Владиміръ со скорымъ поѣздомъ, затруднительность быстрой передачи въ Москвѣ значительнаго количества багажа съ Московско-Казанской на Моск.-Нижегородскую дорогу, передававшася гужевымъ способомъ. И дѣйствительно, при самой скорой, безостановочной перевозкѣ багажа съ почтовыми поѣздами, таковой все-таки находился въ пути на 3 дня болѣе, чѣмъ употребилъ пассажиръ на свой ускоренный переѣздъ.

Въ августѣ 1908 г. со ст. *Нижній* на ст. *Балтинъ*, по багажной квитанціи, съ предъявленіемъ пассажирскаго билета 2-го класса, было отправлено два сундука 27 пуд. 30 фун. Несмотря на то, что багажъ прибылъ по назначенію въ совершенно исправной упаковкѣ, за правильными марками,—получатель не призналъ его за свой и требовалъ два тюка, заключавшихъ въ себѣ, якобы, щетину и разные цѣнные мѣха. При взвѣшиваніи прибывшихъ сундуковъ, въ нихъ оказалась недостача 4 п. 31 ф.; по вскрытіи же—сундуки оказались наполненными до полной вмѣстимости арбузами. Получатель отказался отъ груза и предъявилъ претензію объ уплатѣ ему, по ст. 97 Общ. Устава, какъ пассажиру 2-го класса, вознагражденія въ суммѣ 2.220 р., указавъ въ заявленіи, что стоимость утраченнаго багажа равнялась, будто-бы, 4.580 руб. 24 коп.

Разслѣдованіе этого случая въ Нижнемъ установило, что въ сундукахъ дѣйствительно были отправлены арбузы. Расчетъ отправителя былъ таковъ: за дорогу, естественная убыль въ вѣсѣ арбузовъ уменьшить обозначенный въ квитанціи вѣсъ багажа; уменьшеніе же вѣса—поводъ къ вскрытію и заявленію о подмѣнѣ товара.

Дѣло передано было Судебному Слѣдователю; отправитель же скрылся.

14-го іюля 1908 г. по багажной квитанціи № 9243 изъ Москвы въ Омскъ былъ отправленъ сундукъ вѣсомъ 3 п. 15 ф. съ объявленной цѣнностью въ 12.815 руб. Сундукъ былъ обшитъ въ рядно, перевязанъ крестообразно веревкой и запломбированъ 9 пломбами съ литерами «Н. Т. Сычевъ» и «Слобода Покровская». При сдачѣ багажа Сычевымъ былъ предъявленъ билетъ 2-го класса до Омска и опись вещамъ, кои должны были находиться въ сундукѣ, на сумму 12.815 руб. По принятіи багажа, на сундукъ была приклеена наклейка и ярлыкъ «Застраховано» и, кромѣ того, на ряднѣ была сдѣлана черной марочной краской надпись «Омскъ» и цифра «9243». При сдачѣ багажа съ Сызрано-Вяземской на Самаро-Златоустовскую дорогу,

на ст. Сызрань, была обнаружена недостача въ вѣсѣ: вмѣсто 3 пуд. 15 фунт. оказалось только 1 пуд. 04 фунт. и, кромѣ того, при совершенно исправномъ наружномъ видѣ, сундукъ имѣлъ не 9, а 11 пломбъ, и съ другимъ оттискомъ; наклейка же «Застраховано» и надпись «Омскъ» и «9243» отсутствовали. Разслѣдованіемъ установленъ подмѣнъ багажа въ пути слѣдованія, произведенный самимъ Сычевымъ при участіи желѣзнодорожныхъ служащихъ.

Разслѣдованіемъ также установлено, что Сычевъ уже неоднократно, путемъ замѣны въ пути отправляемаго багажа, получалъ съ жел. дор. вознагражденія, какъ за утрату. Такъ, ему удалось получить 818 руб. по претензіи, предъявленной къ Самаро-Златоустовской дорогѣ за замѣненный имъ же самимъ багажъ, и 1.953 руб. по судебному иску за такую же операцію съ багажомъ по квитанціи Тамбовъ-Вологда № 750—1905 г.

По обнаруженіи мошенничества — дѣло передано Судебному Слѣдователю; нѣкоторые участники организациі Сычева, въ томъ числѣ и нѣсколько желѣзнодорожныхъ служащихъ, были арестованы; самъ же Сычевъ скрылся.

27-го Сентября 1908 г. по накладной большой скорости Москва-Нижній № 64936 былъ принятъ къ перевозкѣ отъ И. А. фонъ-Лехнера на предъявителя дубликата, ящикъ, вѣсомъ 2 п. 35 ф., заключавшій въ себѣ аппаратъ для измѣренія скорости хода паровозовъ. На другой день, 28 сентября, въ Контору Россійскаго Страховаго Общества явился господинъ, назвавшійся Смирновымъ, и, предъявивъ дубликатъ на указанную отправку, предложилъ принять на страхъ этотъ грузъ въ суммѣ 20.000 руб.; при этомъ Смирновымъ было заявлено, что аппаратъ этотъ новаго изобрѣтенія и принадлежитъ онъ фонъ-Лехнеру—его изобрѣтателю. Основываясь на томъ, что грузъ находился уже въ распоряженіи дороги, Россійское Общество приняло его на страхъ въ суммѣ 20.000 руб.

Въ пути слѣдованія, на ст. Ковровъ, при сортировкѣ вагона, въ которомъ по документамъ значился и грузъ ука-

занной отправки, груза въ наличіи не оказалось. Разслѣдованіемъ не выяснено, при какихъ обстоятельствахъ утраченъ грузъ, но добыты нѣкоторыя данныя, указывающія на то, что грузъ былъ взятъ обратно со станціи самимъ отправителемъ, не безъ участія при этомъ вѣсовщика станціи.

Основываясь на страховомъ полисѣ Россійскаго Общества, Смирновъ, черезъ своего довѣреннаго Соколова, предъявлялъ къ Московско-Курской и Нижегородской жел. дорогамъ претензію въ суммѣ 20.000 руб.; въ то же время такая же претензія была предъявлена и къ Россійскому Обществу.

Со стороны жел. дорогъ претензія, какъ недоказанная, была отклонена; Россійскимъ же Обществомъ дѣло передано сыскной полиціи.

18 февраля 1911 г. на станціи Ярославль-городъ были предъявлены къ отправленію на станцію Оренбургъ-Ташкентской дороги, двѣ отправки «полотно» по три мѣста каждая.

Послѣ провѣрки вѣса и осмотра тары вѣсовщикомъ, отправитель С-ъ (не помѣщаю фамилій полностью, такъ какъ дѣло еще не кончено) получивъ накладную, по пути въ товарную контору вписалъ въ нее наложенный платежъ, по первой отправкѣ въ суммѣ 2000 р., а по второй— 2200 руб.

Товарный кассиръ ст. Ярославль-гор., обратилъ вниманіе на то, что отправитель фабричнаго груза большой цѣнности станціи не извѣстенъ, а также принявъ во вниманіе сумму наложеннаго платежа, распорядился вскрыть предъявленныя мѣста въ присутствіи жандармской полиціи и отправителя.

При вскрытіи во всѣхъ ящикахъ оказались дрова, переложеныя сѣномъ.

Привлеченный къ допросу отправитель предъявилъ паспортъ мѣщанина К. и долго не открывалъ своего званія и не выдавалъ своихъ соучастниковъ.

При дальнѣйшемъ допросѣ К. сознался, что онъ бывшій конторщикъ ст. Оренбургъ-Ташкентской желѣзной дороги В. А. М., а соучастникъ его въ Ярославлѣ оказался бывшій слесаремъ Ярославскаго депо Ф., который послѣдніе два года скрывается отъ полиціи, по поводу падающихъ на него подозрѣній въ участіи въ вооруженныхъ грабежахъ.

При обыскѣ у В. А. М. найденъ его разовой, проѣздной билетъ отъ Оренбурга до Самары, но безъ установленнаго удостовѣренія и карточки.

Въ вещахъ задержаннаго соучастника—Ф. найдено было и удостовѣреніе съ карточкой къ билету М., а при обыскѣ квартиры обнаружены и остатки тѣхъ дровъ и сѣна, которыми были наполнены ящики.

Послѣ сего, изъ допроса преступниковъ, выясненъ какъ третій помощникъ ихъ, такъ и характеръ самаго мошенничества; оказывается, что описанное мошенничество имѣло цѣлью не полученіе стоимости самаго груза порядкомъ претензионнымъ, а полученіе суммы наложенныхъ платежей. Для операціи этой на станціи Оренбургъ-Ташкентской у шайки имѣлся третій соучастникъ, конторщикъ А. Ч., на обязанности котораго лежало наложеніе на извѣщеніяхъ штемпелей объ уплатѣ наложеннаго платежа и уничтоженіе документовъ.

Въ настоящее время, какъ М., такъ и его помощники, кромѣ Ч., находятся въ распоряженіи Ярославской сыскной полиціи.

Нельзя не признать, что въ недавніе годы, когда на желѣзныхъ дорогахъ шелъ полный развалъ, когда къ политической борьбѣ примѣшались самые нездоровые и нечистоплотные элементы, въ цѣляхъ использованія возникшихъ беспорядковъ и замѣшательства для простаго обкрадыванія вагоновъ и станціонныхъ складовъ, этика желѣзнодорожныхъ агентовъ и грузохозяевъ сильно понизилась, и развились грандіозныя хищенія товаровъ въ Москвѣ, Петербургѣ, въ Восточной Сибири и въ другихъ мѣстахъ.

Къ сожалѣнію всѣ эти эпическіе грабежи и хищенія, о которыхъ такъ много сообщалось отрывочныхъ свѣдѣній въ газетахъ, еще не нашли своего бытописателя; а между тѣмъ опубликованіе этихъ позорныхъ фактовъ, этой циничной вакханаліи грабежа, въ которой попустителями и сообщниками оказались не только мелкіе желѣзнодорожные агенты, но и полиція, и миллионныя фирмы укрывателей краденаго, необходимо въ интересахъ всей страны.

Платить за нихъ пришлось не только частнымъ желѣзнымъ дорогамъ, но и казнѣ, и платежи поглотили миллионы рублей.

Одинъ изъ такихъ фактовъ можетъ быть, однако, выясненъ и теперь, такъ какъ во время печатанія настоящаго доклада—въ Москвѣ начался процессъ о хищеніяхъ товаровъ въ Московскомъ желѣзнодорожномъ узлѣ. Передъ судомъ развернулась грандіозная эпопея дѣяній цѣлой организациі, въ которой поѣздная прислуга указывала что и гдѣ лежитъ цѣннаго, путевые сторожа спокойно смотрѣли, какъ грабятъ изъ вагоновъ товары, купеческія фирмы прятали и сбывали краденое, а полиція, до высшихъ чиновъ сыска включительно, старательно замѣтала слѣды хищеній и даже мѣшала раскрытію преступныхъ дѣйствій шайки, когда послѣднія, наконецъ, получили огласку.

Приведу нѣсколько любопытныхъ бытовыхъ чертъ изъ московскаго процесса, насколько возможно извлечь ихъ изъ газетныхъ сообщеній: (Русское Слово).

По обвинительному акту передъ судомъ предстало 59 подсудимыхъ; но, по словамъ газеты, это только авангардъ, обособленная группа желѣзнодорожныхъ воровъ, объединенная, для набѣговъ на товарные поѣзда, подсудимыми: Жуковымъ, Шестаковымъ и А. Голягинымъ.

Среди подсудимыхъ выдѣляются два купца: Рафаиль Членовъ, владѣлецъ чайнаго и мануфактурнаго магазиновъ на Ильинкѣ, представитель торговаго дома «Членовъ Сынъ и комп.» и Романовъ. Остальные подсудимые, бывшіе желѣзнодорожные кондукторы, сторожа по охранѣ грузовъ и просто «темныя личности».

«Роли каждого были не одинаковы. Одни дирижировали, составляли планы дѣйствій, другіе указывали, когда, гдѣ и что можно «выгрузить» изъ товарнаго поѣзда, третьи помогали воровать, и, наконецъ, послѣдніе скупали краденое.

У компаніи было нѣсколько штабъ квартиръ въ Москвѣ и за городомъ.

Четверо Жуковыхъ и Иванъ Шестаковъ жили на общей квартирѣ въ Сокольникахъ и, кромѣ того, имѣли большую дачу въ Раменскомъ, по Московско-Казанской желѣзной дорогѣ.

Быль и особый «складъ» для награбленнаго, въ центрѣ Москвы, на Мясницкой, въ домѣ Давыдова. Его держали купцы Членовы. Часто захаживалъ въ этотъ складъ и упомянутый выше комерсантъ Романовъ.

«Дѣло» было хорошо налажено, технически оборудовано поддѣльными щипцами для наложенія пломбъ и пр., и велось умѣлой рукой.

Квартира Жуковыхъ и Шестакова находилась недалеко отъ товарной станціи «Сокольники», Московско-Казанской желѣзной дороги, гдѣ собирались кондукторскіе бригады и откуда отправлялись товарные поѣзда.

По показанію сожительницы одного изъ подсудимыхъ Зарубиной, къ нимъ часто заходили кондукторы Казанской дороги. Разговоры гостей и хозяевъ вертѣлись почти исключительно около кражъ. Здѣсь кондукторы сообщали номера вагоновъ съ цѣннымъ грузомъ, указывали, какія знаки должны быть на пластинкахъ пломбированныхъ щипцовъ, за что получали свою «долю» изъ награбленнаго.

«Выемки» изъ вагоновъ производились на заранѣе условленныхъ пунктахъ, при добромъ содѣйствіи путевыхъ сторожей. За награбленнымъ выѣзжали лошади. Для лучшаго заматанія слѣдовъ, на вскрытые вагоны накладывались фальшивыя пломбы.

Жуковы, Шестаковы и Членовы были знакомы «домами», навѣщали запросто другъ друга.

Жуковы и Шестаковы жили на широкую ногу и пользовались въ округѣ большимъ уваженіемъ.

Желѣзнодорожные сторожа кланялись имъ, мѣстные городовые козыряли, какъ начальству.

Насколько велики были «обороты» компаніи, видно хотя бы изъ того, что Жуковъ одновременно продавалъ по 180 кусковъ мануфактурнаго товара.

Всего слѣдствіемъ зарегистрирована прикосновенность шайки къ 18-ти кражамъ грузовъ на Московско-Казанской дорогѣ, 4—на Николаевской и 2—на Сѣверныхъ.

Во время судебного слѣдствія передъ судомъ проходитъ рядъ свидѣтелей, которые рисуютъ дѣло въ его буднично простой и въ то-же время дѣловой обстановкѣ, какъ будто дѣло шло о самомъ почтенномъ торговомъ предпріятіи.

Особенно интересны показанія *Стефанова*, бывшаго чиновникомъ особыхъ порученій при начальникѣ Московской полиціи *Д. П. Моисеенко*.

Онъ рисуеъ всю картину яркими штрихами. По его словамъ грузы похищаютъ и на мѣстѣ и въ пути посредствомъ различныхъ махинацій съ грузовыми документами и прямо при помощи «выкидки».

Подсудимые только авангардъ хорошо организованной арміи воровъ; похищенное ими составляетъ, можетъ быть, только сотую часть, попавшаго въ руки другихъ шаяекъ.

Подсудимаго *Инатова* онъ знаетъ какъ крупнаго скупщика краденаго, нажившаго себѣ дома.

Другой подсудимый *Членовъ*, по словамъ того же свидѣтеля, платилъ за краденый товаръ мало. Такъ за вагонъ чая онъ уплатилъ ворамъ всего полторы тысячи, а самъ перепродалъ этотъ чай *Богданову*, торгующему на Срѣтенкѣ, за пять тысячъ рублей.

Это показаніе подтверждаетъ и завѣдывающій развѣской чай въ магазинѣ *Богданова*, который говоритъ, что магазиномъ было куплено въ два раза у *Членова* 54 мѣста чаю по 100 рублей за ящикъ.

Болѣе искренніе воры и не запираются:

«Немногосложно, но съ полной откровенностью признаетъ свою вину Иванъ Шестаковъ.

— Рыбу-бѣлугу, воблу и пр. выкрали изъ поѣзда?

— Точно такъ.

— Кому продали?

— Въ лавку Новожилова, на 1-й Сокольнической.

— Чай, мануфактуру?

— Точно такъ.

Вороваль онъ много,—всего не упомнить.

Относительно одной кражи изъ вагона дѣловымъ тономъ освѣдомляется:

— Позвольте узнать, какая бригада ѣхала?».

«Всѣ кражи совершались по одному шаблону—посредствомъ «выкидки» изъ вагоновъ заранее намѣченнаго цѣннаго груза. За самыми малыми исключеніями, когда на сцену являлись какія-либо непредвидѣнные обстоятельства, кражи удавались блестяще. Грабители не спѣша нанимали подводы въ ближайшей къ мѣсту кражи деревнѣ, грузили ихъ похищеннымъ и везли «товаръ» въ Москву, большей частью прямо къ Членовымъ.

Извозчики рассказываютъ объ этихъ поѣздкахъ иногда съ большей экспрессіей.

— Доѣхали до Бронницъ, попили чайку. Поѣхали дальше. Въ Хохловкѣ опять чай, значить, пили...

Платили вору хорошо».

Не обходилось, однако, и безъ болѣе сложныхъ способовъ. Такъ:

«Свидѣтели:—хозяинъ слесарной мастерской *Филатовъ* и граверъ *Сергуничевъ* удостовѣряютъ, что, по заказу *Жукова* и *Шестакова*, изготовляли «плашки» для пломбировки груженыхъ вагоновъ. Плашки были для Сѣверныхъ дорогъ, для Казанской и, кажется, для Николаевской.

Заказчики приходили въ желѣзнодорожной формѣ и объясняли эти заказы необходимостью замѣнить сломавшіеся щипцы и тѣмъ избѣгнуть штрафа.

Оба свидѣтеля не видѣли въ этихъ заказахъ ничего подозрительнаго».

Наконецъ, вѣнецъ организаціи представляетъ участіе въ ней полиціи.

На судѣ упоминаются имена сыщика Сологуба, Моисеенко и даже... самаго градоначальника, преданнаго уже суду Рейнбота.

Главный свидѣтель Стефановъ, передавъ интимныя подробности о близкихъ отношеніяхъ разныхъ чиновъ полиціи съ главными скупщиками и укрывателями краденаго, прибавляетъ, что противъ него самаго, когда его разслѣдованія сдѣлались извѣстными, была поведена цѣлая компанія, собраны были 30.000 рублей на взятку «кому слѣдуетъ» за устраненіе его отъ разслѣдованія дѣла.

«И компанія эта одно время увѣнчалась было полнымъ успѣхомъ.

Когда свидѣтель разоблачилъ нѣкоего Зыбина, послѣдній сообщилъ объ этомъ сыщику Сологубу. Тотъ доложилъ Моисеенко, а Моисеенко, въ свою очередь—А. А. Рейнботу.

Въ результатѣ Стефановъ былъ вызванъ къ градоначальнику. Произошла цѣлая буря.

Ген. Рейнботъ въ рѣзкихъ выраженіяхъ упрекалъ свидѣтеля за слѣдственные дѣйствія, и въ заключеніе сказалъ:

— Если вы будете якшаться съ судебнымъ вѣдомствомъ, то я васъ выброшу изъ Москвы, какъ арестанта.

Эта угроза была приведена въ исполненіе.

Черезъ нѣкоторое время свидѣтель былъ внезапно уволенъ отъ службы, арестованъ, а затѣмъ принужденъ покинуть Москву.

Правда, онъ вернулся сюда побѣдителемъ со спеціальной миссіей разслѣдовать хищенія въ московскомъ желѣзнодорожномъ узлѣ».

Эти показанія рисуютъ организацію настолько могущественной, что бороться съ нею подмосковнымъ дорогамъ было не подъ силу.

Приговоромъ суда подсудимые приговорены:

Признанные виновными въ составленіи шайки Андрей Голягинъ и И. И. Шестаковъ—въ каторжныя работы на 4 года каждый.

Купецъ Рафаиль Членовъ—въ арестантскія отдѣленія на 5 лѣтъ.

Купецъ Романовъ—къ заключенію въ тюрьмѣ на 4 мѣсяца, съ зачетомъ 3-хъ мѣсяцевъ предварительнаго заключенія.

29 подсудимыхъ приговорены въ исправительныя арестантскія отдѣленія на сроки отъ 5-ти лѣтъ до 1 года.

17 подсудимыхъ оправданы.

Гражданскій искъ желѣзныхъ дорогъ признанъ подлежащимъ удовлетворенію полностью.

Другая, но уже болѣе опасная шайка была раскрыта въ Кубанской области.

Изъ протокола, составленнаго въ октябрѣ 1906 года начальникомъ сыскной части въ Ростовѣ-на-Дону Блажковымъ, видно что онъ неоднократно получалъ свѣдѣнія о томъ, что въ станицѣ Куцевской, Кубанской Области, находится шайка воровъ-грабителей, которая совершаетъ ограбленіе поѣздовъ Владикавказской желѣзной дороги, что шайка эта состоитъ изъ нѣсколькихъ лицъ, хорошо извѣстныхъ, какъ-то бѣглаго вѣчно-каторжнаго Тимофея Купчинскаго, бѣглаго каторжника Баштового и профессиональных желѣзнодорожныхъ воровъ, лишенныхъ правъ, мѣщанина посада Азова Ивана Прокофьева Сытникова, мѣщанина города Ростова на Дону Семена Даниленко, мѣщанина г. Ялуторска, Тобольской губ., Ивана Рубана и запаснаго нижняго чина изъ крестьянъ села Койсуга Ростовскаго Округа Ивана Петренко, проживающаго въ селѣ Батайскѣ Ростовскаго Округа, брата его Александра Петренко и друг., что главарями шайки числятся Купчинскій, Баштовой и Иванъ Петренко, послѣдній имѣетъ сношенія съ нѣкоторыми служащими поѣздовъ, держитъ ихъ на откупѣ, узнавая отъ нихъ о находженіи въ поѣздахъ цѣннаго груза, сообщая сказанныя свѣдѣнія остальнымъ членамъ шайки,

которые и совершаютъ ограбленіе поѣздовъ. Сказанная шайка имѣетъ нѣсколько конныхъ подводъ для поѣздовъ на преступленія, огнестрѣльное оружіе, винтовки, револьверы, орудія для взлома вагоновъ, поддѣльныя пломбы и щипцы. Похищенный товаръ упомянутая шайка сбываетъ разнымъ торговцамъ, преимущественно армянамъ, по станциямъ Кубанской и Донской областей и селамъ Ростовскаго Округа. Неоднократно отъ агента по розыску грузовъ Владикавказской ж. д. г. Кремповскаго г. Блажковъ получалъ свѣдѣнія, что главаремъ шайки воровъ, грабящихъ поѣзда Владикавказской ж. д. состоитъ упомянутый Иванъ Петренко, что онъ, Кремповскій, можетъ указать нѣсколько лицъ, могущихъ подтвердить сказанное объ Иванѣ Петренко. 4-го сего октября къ начальнику сыскаго отдѣла явился крестьянинъ Ростовскаго Округа села Самарска Иванъ Ефимовъ Кутовой, проживающій съ своей семьей въ сказанномъ селѣ Самарскѣ и заявилъ, что крушеніе товарнаго поѣзда, случившееся около станціи Куцевки въ ночь на 28 сентября с. г. устроено, какъ ему извѣстно, съ цѣлью ограбленія поѣзда шайкой воровъ, проживающихъ у члена шайки армянина Якова въ станицѣ Куцевской, Кубанской Области; Кутовой объяснилъ подробности такъ: въ сентябрѣ мѣсяцѣ настоящаго года онъ, Кутовой, былъ въ станицѣ Куцевской у родной своей сестры Федоры Ефимовой, по мужу Гречки, проживающей въ сказанной станицѣ въ квартирѣ упомянутаго армянина Якова съ сожителемъ своимъ извѣстнымъ воровъ, упомянутымъ выше, Иваномъ Сытниковымъ; въ сказанной квартирѣ проживали нѣсколько человекъ воровъ, а также туда ходились для совѣщанія и изъ другихъ квартиръ воры; нѣкоторые ему извѣстны, какъ-то: Иванъ и Александръ Петренковы, каторжникъ Купчинскій, котораго шайка называла «отцомъ», Семень Даниленко и многіе другіе, изъ которыхъ было нѣсколько армянъ. Помянутыя лица, вмѣстѣ съ хозяиномъ квартиры армяниномъ Яковымъ, уѣзжали на имѣющихся у нихъ нѣсколькихъ конныхъ подводахъ на ограб-

леніе поѣздовъ; ограбленный товаръ привозили въ квартиру Якова, откуда развозили по другимъ мѣстамъ и сбывали. За нѣсколько дней до упомянутого крушенія, въ квартиру Якова собрались: самъ Яковъ Сытниковъ, Иванъ Петренко, Купчинскій, квартирантъ Якова, котораго называли Андреемъ, Рубанъ и нѣсколько другихъ лицъ; упомянутыя лица, собравшись въ отдѣльную комнату, разговаривали между собой, что ограбленіе поѣздовъ становится для нихъ труднѣе, такъ какъ служащихъ, знакомыхъ Петренко, заподозрѣло начальство, и ихъ увольняютъ; другихъ же служащихъ скоро подкупить невозможно, а потому нужно устроить крушеніе поѣзда, который будетъ удобнѣе ограбить. Изъ числа говорившихъ упомянутый Андрей предлагалъ устроить крушеніе почтоваго поѣзда, говоря такъ: если спускать, такъ почтовый пусть упадетъ; но другіе говорили, что много будетъ человѣческихъ жертвъ, и рѣшили крушеніе товарнаго поѣзда. Въ скорости послѣ сказаннаго совѣта, черезъ нѣсколько дней случилось крушеніе товарнаго поѣзда около Куцевки, и онъ слышалъ, какъ Яковъ Сытниковъ и упомянутый Андрей говорили между собой, что крушеніе сказаннаго поѣзда ихъ дѣло, что въ этомъ дѣлѣ участвовали съ ними, кромѣ упомянутыхъ выше бывшихъ на совѣщаніи, еще какіе то Пивоваровъ и Дрона, живущіе въ селѣ Батайскѣ. Заявляя указанное, Кутовой добавилъ, что сказанная шайка вооружена винтовками и револьверами и въ настоящее время находится вся въ сборѣ, собирается совершить новыя нападенія на поѣзда.

5 октября 1906 года вся шайка была арестована.

Наконецъ въ самое послѣднее время въ Екатеринбургѣ, Челябинскѣ и Троицкѣ была арестована новая шайка желѣзнодорожныхъ воровъ.

Въ началѣ марта на станціи «Камышловъ» была обнаружена недостача пушнины въ 6 пудовъ, погруженной въ Челябинскѣ. При обыскѣ въ кожевенной мастерской Крашенинникова въ Челябинскѣ было найдено около 900 бѣличьихъ шкурокъ, привезенныхъ довѣреннымъ ма-

газина. готоваго платья Бергера—Бѣлякомъ. Послѣдній объяснилъ, что шкурки доставлены его братомъ изъ Троицка. По обыскѣ въ Троицкѣ лицъ, заподозрѣнныхъ въ соучастіи, установлено, что пушнина доставлена вѣсовщикомъ станціи «Челябинскъ» Фролковымъ, и продана портному Кагану. Живущая въ одномъ домѣ съ Фролковымъ Бабушкина показала, что шкурки для сбыта давалъ ей Фролковъ. Далѣе установлено, что шкурки хранились у казначейши монастыря Пелагеи. Шкурки отправлены для сбыта въ Москву сожительницей Фролкова Плотниковой. Произведенъ рядъ арестовъ. О задержаніи груза и объ арестѣ Плотниковой, сообщено телеграммой въ Москву.

При объѣздѣ дорогъ, Подкомиссіи, посѣтившей Варшаву, въ совѣщаніи съ Биржевымъ Купечествомъ было заявлено о систематическихъ кражахъ изъ вагоновъ, шедшихъ отъ границы въ Варшаву съ замками таможеннаго вѣдомства. При этомъ совершенно опредѣленно было выяснено, что агенты желѣзной дороги, платившей за всѣ украденные товары, были тутъ не при чемъ, а орудовали организованныя шайки воровъ, которые получали съ германской границы точныя извѣщенія, въ какомъ вагонѣ какія мѣста заключаютъ самые цѣнные товары; въ вагонахъ выпиливали большія отверстія, черезъ которыя и выкрадывались отмѣченныя мѣста. Отверстіе затѣмъ искусно задѣлывалось заготовленными щитами, такъ что по прибытіи первое время ничего даже не было замѣтно.

Дорога, обезпеченная усилившимися кражами не только изъ вагоновъ, но и изъ пакгаузовъ и съ платформъ, прибѣгла сначала къ вооруженной стражѣ; но, по заявленіи опрошенныхъ лицъ, средство это не помогло, такъ какъ сама стража, сначала охранявшая станціонныя помѣщенія, съ теченіемъ времени стала относиться къ охранѣ небрежно, а послѣ убійства грабителями одного стражника даже трусливо; и кончилось дѣло тѣмъ, что сами стражники вызвали подозрѣніе въ участіи въ хищеніи. Тогда администрація Привислянскихъ дорогъ прибѣгла къ по-

мощи сыскной полиціи, и только такимъ путемъ ей удалось обнаружить двѣ шайки, которыя и были арестованы.

Въ 1910 году, по порученію Начальника Южныхъ дорогъ было произведено подробное разслѣдованіе различныхъ способовъ массовыхъ хищеній грузовъ и составленъ приводимый ниже перечень ихъ *):

1. Кражи грузовъ изъ пакгаузовъ путемъ прорѣза обшивки въ стѣнѣ или дверяхъ. Способъ кражи очень простъ: провертѣвъ нѣсколько дырокъ, воръ вырѣзываетъ пилой (ножевкой) часть доски и проникаетъ въ пакгаузъ. Эти кражи случаются почти исключительно на небольшихъ станціяхъ, гдѣ для охраны пакгаузовъ не имѣется специальныхъ сторожей, но гдѣ за то можетъ болѣе проявиться бдительность начальника станціи, которому здѣсь доступнѣе всѣ части ея территоріи, нежели начальнику крупнаго центра.

2. Такой же несложностью отличаются кражи на станціонныхъ путяхъ изъ вагоновъ. Къ вагонамъ подкрадывается злоумышленникъ, срываетъ пломбу и, открывъ дверь, уноситъ товарныя мѣста; если-же въ вагонѣ окажутся мѣста слишкомъ большія, то онъ разрушаетъ ихъ тару и выкрадываетъ лишь часть товара. Въ тѣхъ случаяхъ, когда вору желательно скрыть слѣды кражи или по крайней мѣрѣ перенести обнаруженіе ея подальше, злоумышленникъ послѣ совершенія кражи вновь навѣшиваетъ на дверь вагона снятую пломбу. Это дѣлается иногда съ такимъ искусствомъ, что при осмотрѣ требуется много вниманія и опытности, чтобы отличить подвѣшенную пломбу отъ исправной.

Очевидно, необходима тщательная охрана вагоновъ съ грузами, дабы по возможности пресѣкать самыя попытки къ кражамъ. Указать для этого общіе шаблоны трудно: тутъ многое зависитъ отъ личной инициативы и находчивости начальствующихъ лицъ. Какъ выяснилось во время

*) Записка по вопросу о борьбѣ съ массовыми хищеніями грузовъ на жел. дорогахъ Г. С. Кикодзе и Л. А. Видеманъ. 1910 г.

преній въ упомянутой комиссіи, разные начальники станцій прибѣгали къ различнымъ мѣрамъ, напимѣръ, привлекая къ дѣлу охраны составителей и стрѣлочниковъ, или вводя ночные обходы наиболѣе важныхъ пунктовъ конторщиками и помощниками нач. ст. Всѣ эти мѣропріятія, устанавливаемые въ зависимости отъ мѣстныхъ условий, при надлежащей энергіи, приносили свою пользу.

3. Другимъ способомъ проникновенія въ вагонъ служить открытіе люка. Устройство въ вагонахъ люковыхъ запоровъ пока еще не на столько совершенно, чтобы не допускать возможности открытія люка снаружи; иногда люки открываются даже сами собой отъ тряски при движеніи вагоновъ. Пользуясь этимъ недостаткомъ, злоумышленникъ открываетъ люкъ, проникаетъ въ вагонъ и совершаетъ кражу, а затѣмъ вновь закрываетъ люкъ на обѣ или одну задвижку, что въ большинствѣ случаевъ ему удается, или же привѣшиваетъ къ кольцу люка изнутри какую нибудь тяжесть, на веревкѣ, которая и удерживаетъ люкъ въ закрытомъ положеніи. Ввиду этого необходимо передъ взятіемъ груженаго вагона изъ подъ пакгауза удостовѣриться въ томъ, что люки дѣйствительно запорты, для чего пользуются палкою съ крюкомъ *).

4. Одно время участились случаи совершенія кражъ посредствомъ прорѣзанія дыръ въ крышахъ вагоновъ. Обыкновенно злоумышленникомъ дѣлалась дыра вблизи люка, съ цѣлью всунуть руку и открыть задвижки; послѣ этого воръ проникалъ въ вагонъ черезъ люкъ, а по совершеніи кражи вновь закрывалъ его и задѣлывалъ отверстіе въ крышѣ вагона.

5. Съ введеніемъ тщательнаго осмотра крышъ кражи посредствомъ прорѣза ихъ прекратились, но въ то же время появился новый видъ хищенія. Злоумышленники

*) При объѣздѣ дорогъ Комиссіи было заявлено, что хищенія черезъ люки можно сильно затруднить, если уменьшить ширину люка до такихъ размѣровъ, которые не допускали бы проникновенія черезъ нихъ внутрь вагона, оставивъ длину ту-же.

стали выбивать изъ обшивки вагона, вблизи люка, двѣ-три дощечки для образованія отверстія, черезъ которое открываютъ люкъ и проникаютъ въ вагонъ. Послѣ совершенія кражи выбитыя дощечки водворяются на прежнее мѣсто, а воръ вылѣзаетъ черезъ люкъ. Выбиваніе и прибивка дощечекъ могутъ быть произведены такъ искусно, что лишь незначительныя трещины по ихъ краямъ остаются признаками того, что онѣ выбивались.

Вообще замѣчено, что самое существованіе часто открываемыхъ люковъ облегчаетъ преступную работу злоумышленниковъ, почему возбужденъ вопросъ о выработкѣ приспособленія, которымъ можно было бы запирать люки наглухо.

6. Въ нѣкоторыхъ вагонахъ внизу дверей устроены предохранительныя лапы, съ тою цѣлью, чтобы нельзя было проникнуть въ вагонъ, оттянувъ дверь въ сторону; но это приспособленіе оказалось не вполне надежнымъ, такъ какъ лапы легко могутъ быть отогнуты, и дѣйствительно такимъ способомъ уже совершались кражи, почему слѣдуетъ избѣгать погрузки цѣнныхъ товаровъ въ вагоны, снабженные предохранительными лапами. Въ послѣднее время мало по малу лапы выводятся вовсе и замѣняются дверными штырями.

7. Иногда злоумышленникамъ удается, вращая снаружи головку болта, отвинтить гайку въ вагонѣ и такимъ образомъ, вынувъ болтъ, открыть дверь безъ нарушенія цѣлости пломбъ.

Очевидно, что всѣ такіе случаи могли бы быть предотвращены болѣе тщательнымъ техническимъ осмотромъ вагоновъ передъ погрузкою, пробою люковъ до и послѣ погрузки, и т. под.

8. Кражи изъ вагоновъ совершаются иногда и во время движенія поѣзда. Злоумышленникъ на тихомъ ходу бросается на вагонъ, прикрѣпляетъ себя къ двери посредствомъ имѣющагося у него особаго приспособленія, затѣмъ срываетъ пломбу, открываетъ дверь и влзаетъ въ вагонъ.

Выбросивъ нѣсколько мѣстъ товара, онъ на ходу же поѣзда соскакиваетъ.

9. Иногда вмѣсто того, чтобы цѣпляться къ двери злоумышленникъ садится на необслуживаемый бригадой тормазъ или на буферъ и прорѣзываетъ въ обшивкѣ вагона дыру, черезъ которую и похищаетъ грузы.

10. Не такъ давно былъ обнаруженъ такой приемъ хищенія грузовъ. Воръ отправилъ изъ Москвы лошадь, а самъ поѣхалъ въ томъ же поѣздѣ и вагонѣ въ качествѣ проводника. По соглашенію злоумышленника со служащими, вагонъ этотъ ставился въ поѣздахъ рядомъ съ вагономъ, нагруженнымъ мануфактурой, и вотъ, выцувъ изъ этого послѣдняго нѣсколько обшивочныхъ досокъ, воръ перетаскивалъ въ пути мануфактуру въ свой вагонъ, послѣ чего прибывалъ обшивку обратно. Наконецъ вагонъ съ лошадью и вормъ свернулъ на другую дорогу, а обворованный вагонъ дошелъ до Харькова, гдѣ и обнаружилась недостача груза *).

11. Бываютъ случаи, что недобросовѣстные служащіе, сами или по соглашенію съ посторонними лицами, похищаютъ изъ вагоновъ цѣнные мѣста и вмѣсто нихъ для счета грузятъ другія, никакой цѣнности не имѣющія. Подобныя продѣлки рассчитаны на то, что на промежуточныхъ станціяхъ такое преступленіе рѣдко можетъ быть обнаружено, такъ какъ провѣрка товарныхъ мѣстъ производится весьма часто только счетомъ, а не вѣсомъ и безъ осмотра марокъ и прочихъ признаковъ.

12. Одно время такая замѣна мѣстъ приняла систематическій характеръ. Въ Полтавѣ, Херсонѣ, Веселомъ Подолѣ, Ростовѣ и на др. станціяхъ были обнаружены корзины со всякимъ хламомъ вмѣсто товара. Такъ какъ во всѣхъ этихъ корзинахъ была найдена синяя бумага и кирпичъ одинаковаго происхожденія, то было основаніе заклю-

*) Случай этотъ, очевидно, описать и въ донесеніи М. Курской д. и помѣщенъ мною ранѣе съ большими подробностями.

чить, что это дѣло однихъ рукъ. Дѣйствительно, оказалось, что на ст. Люблинъ вѣсовщикъ вошелъ въ соглашеніе съ постороннимъ лицомъ и при перегрузкѣ товара срывалъ съ товарныхъ мѣстъ (корзинъ, ящиковъ и пр.) наклейки, которыя переклеивалъ на приготовленныя заранее корзины или ящики съ хламомъ. Послѣ обнаруженія этой организациі подобныя продѣлки болѣе не повторялись.

Къ сожалѣнію, бываютъ и такого рода хищенія, которыя совершаются съ непремѣннымъ участіемъ агентовъ, принимающихъ грузъ, напримѣръ:

13. Отправитель товара, составивъ накладную, вступаетъ въ сдѣлку съ вѣсовщикомъ, который удостовѣряетъ пріемъ груза по этой накладной, между тѣмъ грузъ не ввозится на станцію вовсе или ввозится въ меньшемъ количествѣ противъ обозначеннаго въ накладной. Послѣдствіемъ этого станція назначенія, получивъ накладную, составляетъ актъ о недостаткѣ или полномъ отсутствіи груза, что и даетъ право отправителю искать съ дороги убытки за утерю существовавшего груза.

14. Злоумышленникъ, по соглашенію съ вѣсовщикомъ, или безъ соглашенія, сдаетъ къ отправленію мѣсто подъ названіемъ какого-либо цѣннаго товара, въ которое на самомъ дѣлѣ вложены негодные предметы, а затѣмъ на станціи назначенія проситъ вскрыть мѣсто и заявляетъ претензію за подмѣнъ товара.

15. Сдается къ отправленію большое мѣсто (обыкновенно корзина) подъ наименованіемъ цѣннаго товара, въ корзину-же заключается небольшое количество груза и въ нее же помѣщается злоумышленникъ. Когда мѣсто находится въ вагонѣ, злоумышленникъ разрѣзываетъ изнутри укупорку и, вылѣзши изъ корзины, производитъ въ вагонѣ беспорядокъ, послѣ чего открываетъ люкъ и уходитъ изъ вагона, а затѣмъ заявляетъ претензію за недостающій якобы товаръ, который опять таки не былъ даже сданъ дорогѣ.

16. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ пропажи грузовъ обнаруживаются въ совершенно исправныхъ и правильно заплом-

бированныхъ вагонахъ. Такіе случаи происходятъ отъ двухъ различныхъ причинъ: или вѣсовщики умышленно, при погрузкѣ, оставляютъ на станціи мѣста, которыя затѣмъ присваиваются ими, или при недостаточно внимательномъ отношеніи къ дѣлу вѣсовщики ошибочно грузятъ мѣста въ неподлежащій вагонъ, а на другихъ станціяхъ лица, производящія выгрузку, обнаруживъ излишній грузъ, берутъ его себѣ. Въ результатѣ, въ какомъ нибудь другомъ вагонѣ оказывается недостача груза.

17. Вѣсовщикъ промежуточной станціи, производя выгрузку изъ проходящихъ поѣздовъ, систематически похищаетъ изъ вагоновъ два-три мѣста изъ числа тѣхъ, кои слѣдуютъ далѣе этой станціи, а чтобы замедлить обнаруженіе кражи уничтожаетъ и документы на нихъ.

18. Вѣсовщикъ выбираетъ тѣ отправки, по которымъ слѣдуютъ цѣнные товары въ количествѣ нѣсколькихъ мѣстъ, и похищаетъ одно или два изъ нихъ, а въ дорожныхъ документахъ подчищаетъ и исправляетъ число мѣстъ и общій вѣсъ груза.

19. Наконецъ, иногда грузы похищаются злоумышленникомъ посредствомъ предъявленія вѣсовщику подложной накладной и подложнаго ярлыка на выпускъ груза со склада, въ то время какъ подлинная накладная продолжаетъ храниться въ кассѣ станціи.

Но и помимо вѣсовщиковъ, при недостаточной бдительности начальника станціи, хищенія организуются съ содѣйствіемъ даже техническихъ агентовъ (или при ихъ оплошности). Участіе ихъ въ этой преступной дѣятельности, бываетъ двоякаго рода:

20. Составитель намѣренно загоняетъ вагоны съ цѣннымъ грузомъ на болѣе далекіе станціонные пути подъ предлогомъ какой-либо надобности, а въ дѣйствительности, чтобы облегчить похищеніе груза, или

21. Техническій агентъ (осмотрщикъ и др.) требуетъ отцѣпки отъ поѣзда исправнаго вагона подъ предлогомъ замѣченной будто бы порчи, на самомъ же дѣлѣ для того,

чтобы способствовать хищенію, а иногда съ цѣлью вызвать просрочку въ перевозкѣ груза, послѣ чего является претензія товаротправителя за просрочку или за порчу его (напримѣръ, гніеніе задержанной рыбы) и проч.

Изъ этого, конечно еще не полного, перечня видно, какое разнообразіе ухищреній практикуется при приѣмкѣ, перевозкѣ и сдачѣ грузовъ.

Для борьбы съ злоумышленниками на Южныхъ дорогахъ организована въ широкихъ размѣрахъ, на станціяхъ и въ поѣздахъ охрана грузовъ, состоящая изъ вооруженныхъ охранниковъ и ихъ помощниковъ-сторожей. Охрана эта находится въ вѣдѣніи и подъ руководствомъ жандармской желѣзнодорожной полиціи, которая и сама принимаетъ дѣятельное участіе въ этомъ дѣлѣ. На охрану грузовъ расходуется за счетъ № 193 эксплуатаціонной смѣты свыше 140 тысячъ рублей въ годъ.

Обращено также большое вниманіе на приѣмъ благонадежнаго элемента на службу дороги. Принято за правило, чтобы на низшія должности станціонные агенты обязательно принимались изъ запасныхъ унтеръ-офицеровъ, рекомендованныхъ своимъ начальствомъ, для каковой цѣли Управленіемъ дорогъ учреждено особое бюро при Мобилизаціонномъ отдѣлѣ. Затѣмъ ведется регистрація всѣмъ проступкамъ служащихъ для того, чтобы при повышеніяхъ по службѣ отдавать преимущество тѣмъ, за которыми не числится никакихъ проступковъ, и наоборотъ оставлять безъ поощренія и увольнять отъ службы такихъ лицъ, которые будутъ замѣчены въ рядѣ проступковъ и, несмотря на сдѣланныя имъ замѣчанія и предупрежденія, не пожелаютъ исправиться. Служащіе, уличенные въ кражѣ, немедленно увольняются отъ должности и привлекаются къ судебной отвѣтственности. За задержаніе злоумышленниковъ вмѣстѣ съ похищеннымъ грузомъ Управленіе дороги выдаетъ денежныя награды.

Наконецъ, для того, чтобы имѣть возможность постоянного наблюденія за хищеніями и немедленно принимать

мѣры къ ихъ прекращенію, съ іюля 1908 года въ коммерческомъ отдѣлѣ заведена особая регистрація всѣхъ слу-
чаевъ такого рода съ подраздѣленіемъ по времени года и
по районамъ дорогъ.

Данныя этой регистраціи даютъ слѣдующія количества хищеній помѣсячно:

въ іюлѣ	1908 г.	. . . . .	24
» августѣ	» »	. . . . .	30
» сентябрѣ	» »	. . . . .	49
» октябрѣ	» »	. . . . .	49
» ноябрѣ	» »	. . . . .	30
» декабрѣ	» »	. . . . .	31
» январѣ	1909 г.	. . . . .	19
» февралѣ	» »	. . . . .	21
» мартѣ	» »	. . . . .	28
» апрѣлѣ	» »	. . . . .	42
» маѣ	» »	. . . . .	49
» іюнѣ	» »	. . . . .	37
» іюлѣ	» »	. . . . .	30
» августѣ	» »	. . . . .	52
» сентябрѣ	» »	. . . . .	69
» октябрѣ	» »	. . . . .	58
» ноябрѣ	» »	. . . . .	51
» декабрѣ	» »	. . . . .	32
» январѣ	1910 г.	. . . . .	45
» февралѣ	» »	. . . . .	22
» мартѣ	» »	. . . . .	30

Итого за 21 мѣсяць . 798

Короткій періодъ времени, въ теченіе котораго ведется эта регистрація, не даетъ еще достаточнаго матеріала для выясненія того обстоятельства, имѣетъ ли вліяніе на число кражъ время года или нѣтъ. Но уже и изъ приведенныхъ данныхъ какъ будто можно заключить, что въ зимніе мѣ-

сяцы и въ страдную пору жатвы—число случаевъ хищеній бываетъ меньше, чѣмъ въ остальные мѣсяцы года, и что поэтому бдительность лицъ, на которыхъ возложена охрана грузовъ, должна быть особенно напряжена въ весенніе и осенніе мѣсяцы.

При распредѣленіи того же матеріала по станціямъ и участкамъ дороги оказалось, что на нѣкоторыхъ участкахъ Южныхъ жел. дор. случаи хищенія грузовъ особенно часты, и что въ районѣ этихъ участковъ имѣются, очевидно, воровскія поселенія, жители которыхъ обратили кражи въ свое ремесло, какъ видно изъ слѣдующей таблицы:

На уч.: Люботинъ—Н.-Баварія—Буды— Максимовка	82 кражи.
На уч.: Славянскъ—Краматорская—Бар- венково	73 »
На уч.: Лозовая—Краматорская—Лиха- чево	61 »
На уч.: Харьковъ—Дергачи	38 »
На уч.: Александровскъ — Александр- овскъ пристань	33 »
На уч.: Синельниково—Славгородъ	32 »
На уч.: станціи Полтава	73 »
На уч.: » Кременчугъ	26 »
На остальныхъ участкахъ дороги	380 »
<hr/>	
Всего	798 »

Такимъ образомъ, изъ 798 случаевъ хищеній, учиненныхъ въ теченіе 21 мѣсяца, на долю восьми участковъ приходится 418 кражъ или 52, 4⁰/₀, а на всю остальную линію 380 кражъ или 47, 6⁰/₀.

XI.

При обзорѣннн условій отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ нельзя упускать изъ виду ту бытовую обстановку,

въ которой происходитъ перемѣщеніе миллионныхъ суммъ изъ кассъ казенныхъ и частныхъ дорогъ въ пользу потерпѣвшихъ.

И тутъ, прежде всего, необходимо отмѣтить 3 наиболѣе вліятельныхъ фактора размноженія исковъ и претензій: многообразная подсудность желѣзныхъ дорогъ, подчиненіе исковъ частныхъ дорогъ юрисдикціи земскихъ начальниковъ и скупка накладныхъ для предъявленія исковъ къ дорогамъ.

Наиболѣе острымъ въ послѣднее время представляется, такъ называемая, скупка претензій.

Передо мною лежатъ два документа, трактующихъ о скупкѣ претензій съ двухъ противоположныхъ точекъ зрѣнія: докладъ IV съѣзду представителей торговли и промышленности, и записка доставленная юрисконсульствомъ Рязанско-Уральской желѣзной дороги.

Привожу оба документа почти дословно.

*«Какъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и общими конвенціонными сѣздами предст. жел. дор. неоднократно выдвигался вопросъ о необходимости борьбы со скупщиками накладныхъ *).*

Въ то же время и среди представителей промышленности и торговли раздаются голоса, указывающіе на вредную дѣятельность скупщиковъ.

Такъ, напримѣръ, въ заявленіи Конторы Общества Сахарозаводчиковъ, присланномъ на запросъ Совѣта Сѣздовъ, указывается, что промышленность обязана притти на помощь желѣзнымъ дорогамъ въ борьбѣ ихъ со скупщиками накладныхъ, избѣгая продажи послѣднихъ; но объ этомъ можно говорить лишь тогда, когда жел. дороги упорядочатъ свое претензионное дѣло, когда устранятъ основательное теперь предубѣжденіе къ претензионнымъ непосредственнымъ сношеніямъ, ибо современная затяжная волокита, съ массой формальныхъ препонъ, побуждаетъ промышленность отдѣ-

*) Докладъ IV Съѣзду представителей торговли и промышленности.

латься отъ накладныхъ, хотя бы по низкой переуступочной цѣнѣ, лишь бы не вступать въ сношенія съ желѣзными дорогами. Получается такое положеніе, что желѣзныя дороги платятъ скупщику столько, сколько онъ всеми правдами и неправдами сумѣетъ доказать, вмѣсто того, чтобы возмѣщать промышленности лишь въ размѣръ дѣйствительно причиненнаго убытка.

При обсужденіи этого заявленія въ Комиссіи прежде всего было отмѣчено, что вопросъ о скупщикахъ накладныхъ неоднократно былъ обсуждаемъ желѣзными дорогами. Желѣзныя дороги неоднократно указывали, что скупщики накладныхъ приносятъ вредъ не только желѣзнымъ дорогамъ, но и промышленности и торговлѣ, такъ какъ они умножаютъ количество претензионныхъ дѣлъ, предъявляя претензіи, вытекающія изъ ошибокъ желѣзнодорожныхъ агентовъ или неясностей тарифовъ и желѣзнодорожныхъ правилъ, отъ которыхъ грузохозяева никакого ущерба въ дѣйствительности не понесли. По мнѣнію желѣзныхъ дорогъ, скупщики накладныхъ, скупая отъ дѣйствительныхъ грузохозяевъ принадлежащія имъ накладныя за ничтожную цѣну, въ нѣсколько копѣекъ, предъявляютъ, затѣмъ, по нимъ претензіи къ желѣзнымъ дорогамъ и взыскиваютъ съ нихъ всеми правдами и неправдами крупныя суммы уже въ свою пользу; и, такимъ образомъ, получаютъ за счетъ желѣзныхъ дорогъ крупную наживу, не принося никакой пользы дѣйствительнымъ грузохозяевамъ, а, напротивъ, порождаютъ нѣкоторый антагонизмъ между желѣзными дорогами и грузохозяевами.

Такой взглядъ на дѣятельность скупщиковъ вызывалъ неоднократно предложенія желѣзныхъ дорогъ установить различныя стѣснительныя мѣры и ограниченія и притомъ не только для скупщиковъ накладныхъ, но и для дѣйствительныхъ грузохозяевъ. Какъ примѣръ, можно привести постановленіе Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ объ уменьшеніи процентовъ за переборы. Этотъ взглядъ желѣзныхъ дорогъ на дѣятельность скупщиковъ оказалъ вліяніе и на многія рѣшенія Правительствующаго Сената, который,

ршая дѣла подѣ этимъ угломъ зрѣнія, установилъ такую практику въ желѣзнодорожныхъ дѣлахъ, которая измѣняетъ точный смыслъ дѣствующихъ законовъ и ставитъ торговлю и промышленность въ тяжелое и безпомощное положеніе.

Поэтому Комиссія полагаетъ, что вопросъ о скупщикахъ накладныхъ долженъ быть подвергнутъ обстоятельному обсужденію въ средѣ торговли и промышленности, тѣмъ болѣе, что и въ этой средѣ имѣются нѣкоторыя разногласія во взглядахъ.

Прежде всего, необходимо обратить вниманіе на то, что самъ терминъ «скупщики накладныхъ» едва ли въ настоящее время можетъ быть признанъ правильнымъ и отвѣчающимъ положенію дѣла. То время, когда скупщики накладныхъ дѣйствительно скупали накладныя, платя по 10—20 коп. за штуку, и все взысканное по нимъ вознагражденіе брали въ свою пользу, прошло безвозвратно. Въ настоящее время, при существованіи различныхъ конторъ, въ громадномъ большинствѣ случаевъ, грузохозяева имѣютъ возможность подсчитать могущее причитаться по накладной вознагражденіе, и передаютъ накладныя или за условленный процентъ или на условіяхъ расчета. Поэтому въ настоящее время терминъ «скупщики» не характеризуетъ ихъ дѣятельности, такъ какъ они силою обстоятельствъ перемѣнились скорѣе въ посредниковъ, въ конторы по провѣркѣ накладныхъ и пр.

Желѣзныя дороги указываютъ, что эти, такъ называемые, скупщики накладныхъ приносятъ вредъ какъ желѣзнымъ дорогамъ, такъ и торговлѣ, и промышленности. Но едва ли это такъ. Не подлежитъ сомнѣнію, что скупщики получаютъ удовлетвореніе только по доказаннымъ ими претензіямъ, ибо въ противномъ случаѣ слѣдовало бы допустить какъ недобросовѣстность желѣзнодорожныхъ агентовъ, разсматривающихъ претензіи, такъ и судебныхъ учреждений, что опять-таки едва ли можетъ быть поставлено въ вину скупщикамъ. Поэтому главной виной скупщи-

ковъ является, повидимому, то обстоятельство, что они, какъ лица, хорошо ознакомленныя съ железнодорожнымъ законодательствомъ, мѣшаютъ желѣзнымъ дорогамъ удержатъ за собою то, что ими неправильно взыскано, и заставляютъ жел. дороги отвѣчать за дѣйствія, приносящія убытки третьимъ лицамъ.

Желѣзныя дороги жалуются, что скупщики взыскиваютъ съ нихъ за ошибки, недосмотръ и упущенія агентовъ, но вѣдь за ошибки, недосмотръ и упущенія отвѣчаютъ не только жел. дороги, но и весь граждане; почему же, спрашивается, жел. дороги должны быть изъяты изъ общаго закона.

Контора сахарозаводчиковъ указываетъ, что жел. дороги платятъ скупщику столько, сколько онъ весьма правдами и неправдами сумѣетъ доказать, вмѣсто того, чтобы возмѣщать промышленности лишь въ размѣръ дѣйствительнаго убытка. Нельзя не отмѣтить прежде всего, что выраженіе «всякими правдами и неправдами» не только относится къ скупщикамъ, но можетъ быть отнесено и къ желѣзнымъ дорогамъ, которыя тоже «всякими правдами и неправдами» стараются отклонить отъ себя отвѣтственность. Затѣмъ, Контора сахарозаводчиковъ, утверждая, что если бы не было скупщиковъ накладныхъ, то настоящіе грузохозы не стали бы предъявлять претензій, основанныхъ, напр., на ошибкахъ агентовъ дорогъ или неясностяхъ тарифовъ, слишкомъ идеализируютъ грузохозовъ, предполагая, что они, напр., будутъ всегда склонны неясности тарифовъ толковать въ пользу жел. дорогъ, или будутъ платить за такія услуги дорогъ, которыя ровно ничѣмъ не доказываются, хотя бы и по ошибкамъ агентовъ. Да, впрочемъ, ставить этотъ вопросъ на почвѣ какого то милосердія въ корни неправильно и неосновательно, такъ какъ сокращать расходы по уплатѣ вознагражденій претендателямъ можно только путемъ исполненія требованій закона, путемъ правильной таксировки и срочной, и исправной доставки грузовъ, а никоимъ образомъ не путемъ затрудненій въ предъявленіи

претензій. Если бы эти условія соблюдались, то никакіе скупщики не были бы вредны и опасны для желѣзн. дорогъ, т. к. при правильной таксировкѣ нельзя создать претензію о переборѣ, а при срочной и исправной доставкѣ нельзя искать убытковъ отъ просрочки, недостачи и порчи груза и пр. и пр.

Такимъ образомъ, казалось бы, желѣзнымъ дорогамъ не слѣдуетъ бороться со скупкой накладныхъ, а слѣдуетъ обратить большее вниманіе на правильное примѣненіе тарифовъ и исполненіе желѣзнодорожныхъ законовъ; желѣзнымъ дорогамъ должно быть безразлично, кто съ нихъ взыскиваетъ вознагражденіе, разъ такое вознагражденіе причитается.

Но насколько дѣятельность скупщиковъ накладныхъ, съ точки зрѣнія жел. дорогъ, является полезной или вредной, это для промышленности и торговли вопросъ второстепенный. Для промышленности и торговли необходимо выяснитъ, насколько для нея дѣятельность скупщиковъ полезна или вредна, дѣйствительно ли промышленности и торговль слѣдуетъ помогать жел. дорогамъ въ борьбѣ со скупщиками.

Прежде всего, необходимо принять во вниманіе, что для предъявленія претензій къ жел. дорогамъ необходимо знаніе общаго устава, законовъ, затѣмъ правилъ, циркуляровъ, тарифовъ, сенатскихъ рѣшеній и пр. и пр. Знакомство съ такою обширною областью законодательства для средняго товарохозяина почти недоступно. Для большихъ предпріятій, отправляющихъ и получающихъ много грузовъ, располагающихъ большими средствами, трудность эта преодолима, т. к. они содержатъ особыхъ юрисконсультовъ, особые претензионные отдѣлы, слѣдящіе какъ за измѣненіемъ тарифовъ и условій перевозки, такъ и за правильнымъ разрѣшеніемъ претензій желѣзными дорогами. Но для болѣе мелкихъ или случайныхъ грузохозяевъ, знаніе всего желѣзнодорожнаго законодательства, всѣхъ порядковъ и формальностей, едва ли посильно, да, кромѣ того, и само веденіе въ

судахъ дѣль для этого рода лицъ крайне затруднительно. И въ самомъ дѣль, возможно ли мелкому торговцу и промышленнику, или случайному товароозяину, живущему, напримѣръ далеко отъ мѣста производства дѣла, вести въ судъ дѣло въ нѣсколько рублей, и даже десятковъ рублей. Разгѣзды, трата времени, незнаніе судопроизводства и пр. и пр. заставляютъ такого претендателя или отказаться отъ взысканія убытковъ, или же передать взысканіе таковыхъ посреднику или конторѣ по провѣркѣ накладныхъ. Даже передача такого дѣла отдѣльному повѣренному едва ли мыслима, т. к. гонораръ могъ бы исчерпать все полученное вознагражденіе.

Поэтому единственнымъ исходомъ изъ такого положенія является обращеніе къ помощи посредниковъ, такъ называемыхъ скупщиковъ, которые при массѣ дѣлъ могутъ вести и дѣла на незначительныя суммы. Съ этой точки зрѣнія дѣятельность скупщиковъ никоимъ образомъ не можетъ быть признана вредной для торговли и промышленности. Затѣмъ, по мнѣнію Комиссiи, дѣятельность этихъ лицъ представляетъ въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ несомнѣныя удобства, т. к. претензіи, проходя черезъ руки скупщиковъ, отлично знающихъ желѣзнодорожныя законы и тарифы, зачастую фильтруются, чѣмъ уменьшается число претензій, возбуждаемыхъ грузоозяевами по недоразумѣнію или по малому знакомству съ дѣломъ.

Наконецъ, какъ показываетъ исторія желѣзнодорожнаго дѣла, дѣятельность скупщиковъ послужила къ выясненію и къ устраненію недостатковъ и недомолвокъ желѣзнодорожнаго законодательства, такъ, напр., достаточно вспомнить урегулированіе вопроса о правѣ и размѣрѣ взиманія дополнительныхъ сборовъ и пр.; да и въ настоящее время скупщиками постоянно возбуждаются спорные вопросы изъ области примѣненія тарифовъ и постановленій Общаго Устава о перевозкѣ грузовъ. Вся такія претензіи, при всей ихъ нежелательности для жел. дорогъ, послужили въ конечномъ результатѣ къ упорядоченію тарифовъ и къ

устраненію цѣлаго ряда ненормальностей, которыя выяснились только путемъ претензионной практики.

По всемъ этимъ соображеніямъ, едва ли дѣятельность скупщиковъ можетъ быть признана вредной для промышленности и торговли. Понятно, что и въ этомъ дѣль, какъ и во всякомъ другомъ, возможны злоупотребленія, но едва ли эти злоупотребленія исчезли бы съ упраздненіемъ скупщиковъ. Упраздненіе скупщиковъ, несомнѣнно, повело бы къ усиленію безцеремоннаго отношенія жел. дорогъ къ претензіямъ. И нынѣ, при дѣятельности скупщиковъ, желѣзныя дороги не исполняютъ вполне ясныхъ законовъ, или толкуютъ таковыя явно неправильно въ свою пользу и никакія жалобы и нареканія торговли и промышленности не оказываютъ воздѣйствія. Желѣзныя дороги борются со скупщиками, ясно понимая, что съ устраненіемъ скупщиковъ произволъ жел. дорогъ во многихъ случаяхъ останется безъ возмездія, и что съ дѣйствительными грузохозяевами, не знающими своихъ правъ, борьба несравненно легче и выгоднѣе».

Такъ говорятъ люди, сидящіе въ комиссіи въ С.-Петербургѣ.

А вотъ голосъ съ мѣста, такъ сказать, съ боевой позиціи, гдѣ идетъ непрестанная борьба со скупщиками.

Привожу и эту записку почти цѣликомъ, опуская только внесенныя въ нее фамиліи скупщиковъ.

«Скупной промыселъ развивается не только количественно, т. е. не только все большее и большее количество претензій и исковъ попадаетъ въ руки скупщиковъ, но и самыя формы скупного промысла видоизмѣняются.

Если типичною формою скупного промысла по прежнему остается пріобрѣтеніе правъ грузохозяевъ совершенно посторонними къ данной перевозкѣ лицами, то на ряду съ этими развиваются и другія формы скупки лицами, такъ или иначе прикосновенными къ перевозкѣ: комиссіонерами, которые скупаютъ претензіи по отправамъ, по которымъ

они, въ качествѣ комиссіонеровъ, получаютъ грузы для своихъ кліентовъ, участвовавшими въ перевозкѣ предпріятіями, какъ, на примѣръ, К^о-Надежда, Общество Кавказъ и Меркурій и т. п.; есть и отдѣльныя учрежденія, которыя въ интересахъ своихъ сочленовъ прибѣгаютъ къ посредничеству по претензіямъ, на примѣръ, Московское Общество Сельскаго Хозяйства, Московская Мясная Биржа, отдѣльныя Страховыя Общества, Банки и т. п.

Изъ приводимыхъ ниже данныхъ легко усмотрѣть, по крайней мѣрѣ, для Саратовской губерніи, что скупщики тяготятъ къ г. Саратову, гдѣ помѣщается Управление дороги, и къ районамъ наиболѣе интенсивнаго прибытія грузовъ; въ Саратовской губерніи нѣтъ ни одного уезднаго города, гдѣ не былъ бы скупщикъ.

Въ одномъ Саратовѣ оперируютъ 25 скупщиковъ, заявившихъ къ 15 октября 1908 года 2268 претензій по недостаткѣ и порчѣ грузовъ, а также по нарушенію очереди, на сумму 95992 руб. 99 коп. Въ Саратовѣ существуетъ семь конторъ, занимающихся скупкой, какъ промысломъ. Всѣхъ скупщиковъ, заявившихъ претензій въ Претензионный Отдѣлъ Управленія дороги 57; всего ими къ 15 октября настоящаго года заявлено 2397 претензій на сумму 272328 р. 94 коп.

Всего съ 1-го января по 15 октября 1908 г. поступило въ Претензионный Отдѣлъ Управленія дороги 9477 претензій на сумму 1262531 р. 41 коп.

Такимъ образомъ по отношенію къ общему количеству претензій и къ общей суммѣ, на которую заявлено претензій въ Претензионномъ Отдѣлѣ Управленія дороги къ 15 октября за 1908 годъ, ни по количеству, ни по суммѣ претензій скупщиковъ далеко не представляются доминирующими, составляя по количеству, всего 20^о/_о, всѣхъ заявленныхъ въ Претензионный Отдѣлъ Управленія дороги, а по суммѣ даже меньше 20^о/_о общей суммѣ всѣхъ претензій.

Совершенно инымъ представляется это отношеніе по претензіямъ за переборъ и просрочку, подлежащимъ разсмо-

трянню Контроля Сборовъ, и по предъявленнымъ къ дорогамъ судебнымъ искамъ.

По тѣмъ даннымъ, какія имѣются въ Коммерческомъ Отдѣленіи Службы Эксплоатаціи о числѣ и суммѣ претензій по переборамъ и просрочкамъ, заявленныхъ въ 1907 и въ 1908 г.г. черезъ это Коммерческое Отдѣленіе видно, что претензіи скупщиковъ составляютъ не меньше 90% всего числа претензій за переборъ и просрочку и не меньше 80% всей суммы, на которую заявлено этихъ претензій.

Что касается развитія скупного промысла по судебнымъ искамъ, вытекающимъ изъ перевозокъ по желѣзнымъ дорогамъ (такъ назыв. коммерческія дѣла), то тамъ скупщики не только доминируютъ передъ реальными грузохозяевами, но являются почти единственными истцами; изъ общаго количества исковъ, заявленныхъ въ 1907 г. въ районъ Саратовскаго Юрисконсульства, 5305 на общую сумму 1089258 р. 15 коп., скупщиками заявлено 4673 иска (т. е. почти 80%) на общую сумму 1074539 руб. 62 к., т. е. почти 99% всей суммы.

Собственно судебными исками занимаются всего 31 скупщикъ; причеиъ всѣ они, за исключеніемъ двоихъ, живущихъ въ городѣ Козловѣ, одного, живущаго въ Кіевской губ., и трехъ, живущихъ по уѣзднымъ городамъ Саратовской губерніи, оперируютъ въ самомъ Саратовѣ. Нужно при этомъ отмѣтить въ высшей степени характерное явленіе: почти всѣ иски скупщиковъ предъявлены не тамъ гдѣ они живутъ, не въ Саратовѣ и не въ общихъ судебныхъ учрежденіяхъ, а у Земскихъ Начальниковъ и у Городскихъ Судей по уѣздамъ; такимъ образомъ, всѣ эти иски распылены на мелкую подсудность спеціально для Земскихъ Начальниковъ и Городскихъ Судей. Число исковъ, предъявленныхъ у послѣднихъ, составляетъ болѣе 75% всего количества исковъ и сумма, на которую заявлено такихъ исковъ, составляетъ около 80% всей суммы исковъ по коммерческимъ дѣламъ Саратовскаго Юрисконсульства.

Характерны также черты дѣятельности скупщиковъ и вліяніе этой дѣятельности на интересы дороги.

Поскольку дѣятельность скупщиковъ ограничивается приобрѣтеніемъ чужихъ правъ, вытекающихъ изъ нарушенія дорогою договора перевозки, скупка претензій и исковъ не представляетъ сама по себѣ зла; напротивъ, въ виду сложности и казуистичности законовъ и циркуляровъ, нормирующихъ желѣзнодорожную перевозку, сосредоточеніе претензій и исковъ въ рукахъ болѣе опытныхъ лицъ имѣетъ и свои хорошія стороны, весьма понятныя, если имѣть въ виду сложность желѣзнодорожныхъ правилъ и тарифовъ, незнакомство съ ними большинства грузохозяевъ, невозможность для послѣднихъ лично являться въ суды для защиты часто ничтожныхъ по суммѣ дѣлъ. Такія формы посредничества къ какимъ прибѣгаетъ Общество сельскихъ хозяевъ въ Москвѣ, транспортныя предпріятія, Банки, Биржи, не представляютъ ничего вреднаго и для интересовъ дорогъ, потому что эти учрежденія, являясь лишь комиссіонерами по предъявленію претензій заинтересованы въ обычномъ комиссіонномъ куртажѣ и по роду своей дѣятельности не могутъ преслѣдовать другой цѣли, кромѣ законнаго удовлетворенія требованій своихъ кліентовъ.

Напротивъ, крайне вредной представляется дѣятельность профессиональных скупщиковъ, сдѣлавшихъ изъ скупки претензій и исковъ источникъ наживы и не брезгующихъ для наживы всякими незаконными средствами. Зломъ скупщичество является не само по себѣ, а благодаря тѣмъ условіямъ, въ которыхъ развивается эта дѣятельность. Лучшимъ доказательствомъ этого положенія является почти полное отсутствіе этого явленія за границею *).

*) Въ данномъ случаѣ авторъ записки ошибается. Въ одномъ изъ докладовъ на послѣднемъ Бернскомъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ приведенъ сводъ отвѣтовъ желѣзныхъ дорогъ по вопросу объ отвѣтственности, причемъ французскія ж. дороги, жалующься на свое безправное положеніе въ судахъ, указываютъ, что прямымъ послѣдствіемъ этого явилось образованіе специальныхъ конторъ для предъявленія къ дорогамъ исковъ.

Ухищренія, къ которымъ прибѣгаютъ профессиональные скупщики, крайне разнообразны, и борьба съ такими ухищреніями представляется далеко не легкою. Если оставить въ сторонъ нелегальную дѣятельность скупщиковъ по созданію претензій и исковъ, какъ явленіе, трудно поддающееся изслѣдованію, хотя и самое опасное для интересовъ жел. дорогъ, то и легальная дѣятельность ихъ, находя опору въ особыхъ условіяхъ русской желѣзнодорожной перевозки, представляетъ беззащитную эксплуатацію желѣзныхъ дорогъ.

Профессиональный скупщикъ имѣетъ въ виду не реальный интересъ грузохозяина, до котораго ему нѣтъ дѣла, разъ онъ купилъ его право, а только судебное доказательство своей претензіи, которую онъ вздываетъ до крайней степени.

Скупщикъ вовсе не заинтересованъ въ правильномъ разрѣшеніи его претензіи въ претензионномъ порядкѣ, и если онъ предъявляетъ свои требованія предварительно въ претензионномъ порядкѣ, то только въ виду опасности въ противномъ случаѣ заплатить впоследствии судебныя и заведеніе дѣла издержки (ст. 124 Общ. Уст. Росс. ж. дор.).

Изъ практики Претензионнаго Отдѣла можно установить, что въ то время, какъ громадное большинство реальныхъ грузохозяевъ рано или поздно приходятъ къ окончательному соглашенію въ претензионномъ (мировомъ) порядкѣ, скупщики, напротивъ, почти всегда переносятъ претензіи въ Судъ, да и самое заявленіе претензій служитъ для нихъ не болѣе, какъ средствомъ для затрудненія дороги, средствомъ, лишить дорогу возможности своевременно представить въ судъ переданныя ей предварительно для разрѣшенія въ претензионномъ порядкѣ документы, и, такимъ образомъ, пользуясь ст. 442—444 Уст. Гр. Суд. выиграть самое неправоое дѣло при совершенномъ отсутствіи доказательствъ у противной стороны.

Благодарную почву для такой манипуляціи скупщики находятъ въ подсудности Земскимъ Начальникамъ и въ тѣхъ статьяхъ Общаго Устава (ст. 127 и 128 Общ. Уст.), которыя представляютъ имъ широкое право выбора подсуд-

ности, въ то время какъ Соглашеніе о прямомъ сообщеніи, въ интересахъ скорѣйшаго разрѣшенія претензій требуетъ, чтобы претензій размаривались дорогою назначенія. Заявивъ претензію дорогомъ отправленія, которая должна въ силу Соглашенія о прямомъ сообщеніи переслать ее со всеми приложениями на дорогомъ назначенія, скупщики почти одновременно предъявляютъ искъ у того или иного Земскаго Начальника по подсудности дорогомъ отправленія или слѣдованія и пока между дорогами происходитъ переписка о высылкѣ документовъ, дѣло съ крайней быстротою рѣшается у Судьи съ соблюденіемъ ст. 442—444 Ус. Гражд. Судопр., но безъ всякихъ документовъ.

Широко пользуясь 127 и 128 ст. ст. Общ. Уст. Рос. жел. дор., т. е. предъявляя иски къ дорогомъ отправленія или къ дорогомъ назначенія, или даже къ дорогомъ слѣдованія, когда это возможно, по мѣсту нахожденія Управленія, или Правленія данной дорогомъ, или станціи отправленія (всего 9 любухъ подсудностей), скупщики стремятся предъявлять иски къ жел. дор. въ суммѣ, не превышающей 30 руб., т. е. не подлежащихъ обжалованію въ апелляціонномъ порядкѣ. Число такихъ исковъ составляетъ на Рязанско-Уральской дорогомъ не меньше 70% всего числа исковъ. Для достиженія этой цѣли скупщики прибѣгаютъ даже къ незаконному дробленію исковъ: по одной накладной предъявляется въ разное время и у разныхъ Земскихъ Начальниковъ нѣсколько исковъ; и у послѣднихъ надежда ихъ не обманывается: такое незаконное дробленіе исковъ признается часто законнымъ.

Съ той же цѣлью лишенія дорогомъ средствъ защиты скупщиками практикуются еще и слѣдующіе приемы: вдругъ у какого-либо одного Земскаго Начальника наблюдается массовое предъявленіе исковъ, напримѣръ, у Земскаго Начальника Камышинскаго уѣзда 4-го участка одновременно было предъявлено свыше 500 дѣлъ, при чемъ въ одномъ засѣданіи разсматривалось свыше 200 дѣлъ сразу. Такое же массовое предъявленіе исковъ наблюдается въ настоящее время у Городскихъ Судей Покровской Слободы, г. Новоузенска и Балашова.

Иногда, наоборотъ, по просьбѣ скупщиковъ, Земскими Начальниками назначаются къ слушанію желѣзнодорожныя дѣла по одному дѣлу черезъ день, въ теченіе цѣлаго мѣсяца, такъ что повѣренный дороги для защиты 15 мелкихъ дѣлъ вынужденъ потратить весь мѣсяцъ. Съ тою же цѣлью лишить дорогу всякихъ средствъ защиты, наблюдаются и слѣдующія явленія: заявляется одна претензія по 10 накладнымъ разныхъ станцій назначенія, такимъ образомъ, въ силу Соглашенія, дорога должна разослать эти претензіи и накладныя десяти различнымъ дорогамъ назначенія, а затѣмъ предъявляется 10 разныхъ исковъ въ 10 различныхъ мѣстахъ, каждый искъ по одной накладной, и дорога для собиранія документовъ должна вести переписку съ 10 различными дорогами назначенія.

Статья 126 Общ. Устава, представляющая дорогамъ право соединять однородные иски вмѣстѣ, парализуется скупщиками искусственными комбинаціями фиктивныхъ истцовъ изъ родственниковъ или постороннихъ лицъ; такъ, довольно обширная семья одного скупщика позволяетъ ему дѣлать сотни комбинацій истцовъ для того, чтобы истцы казались различными, въ то время, какъ единственнымъ реальнымъ истцомъ, всегда выступающимъ по дѣламъ, является только онъ самъ.

Слѣдуетъ замѣтить, что Положеніе о Земскихъ Начальникахъ и Правила производства судебныхъ дѣлъ, которыми обязаны руководиться Земскіе Начальники и Городскіе Судьи институтъ, вообще, неподходящій для разбора желѣзнодорожныхъ дѣлъ, требующихъ спеціальныхъ познаній и продолжительныхъ сроковъ, дѣлаетъ этотъ институтъ, благодаря опытности и беззастѣнчивости скупщиковъ, истиннымъ бичемъ для частныхъ желѣзныхъ дорогъ, которыя передъ судомъ Земскихъ Начальниковъ являются вполне беззащитными: сроки настолько кратки, что нѣтъ возможности представить необходимые документы; рѣшенія не мотивируются; сами Судьи въ рукахъ скупщиковъ становятся зависимыми отъ нихъ, такъ какъ скупщики могутъ завалить

Судью дѣлами, и безъ руководства скупщиковъ эти Судьи чувствовали бы себя безпомощными. На этой почвѣ наблюдается, какъ почти постоянное явленіе: скупщики ведутъ всю канцелярскую работу Земскаго Начальника, заготовляютъ обложки для дѣлъ, составляютъ протоколы, пишутъ повѣстки, доставляютъ эти повѣстки отъ Земскихъ Начальниковъ полиціи и обратно и не безъ ихъ вліянія происходитъ то, что повѣстки Обществу дороги доставляются обыкновенно за 2—3 дня до засѣданія.

Какъ болѣе или менѣе общее явленіе слѣдуетъ отмѣтить, что по дѣламъ Земскихъ Начальниковъ и Городскихъ Судей присуждаются съ дороги громадныя по сравненію съ капитальной суммою издержки за веденіе дѣла.

Крайне низкій процентъ успешности защиты по коммерческимъ дѣламъ (20%) объясняется именно неуспѣшностью защиты у Земскихъ Начальниковъ и Гор. Судей, и безъ преувеличенія можно было бы сказать, что освобожденіе частныхъ дорогъ отъ подсудности Земскимъ Начальникамъ и Гор. Судьямъ, сохранило бы для этихъ дорогъ не одну сотню тысячъ рублей.

Самымъ необходимымъ и неотложнымъ является освобожденіе частныхъ дорогъ отъ подсудности Земскимъ Начальникамъ и Гор. Судьямъ.

Единственное основаніе въ пользу сохраненія такой подсудности, реальные интересы населенія, совершенно уничтожается вышеприведенными данными, доказывающими до очевидности, что въ сохраненіи такой подсудности заинтересованы только профессиональные скупщики.

Собственно населеніе вовсе не судится у Земскихъ Начальниковъ по коммерческимъ дѣламъ съ желѣзными дорогами, ибо единственными истцами являются скупщики, да и эти послѣдніе живутъ вовсе не въ районѣ Земскихъ Начальниковъ, а въ большихъ центрахъ, и въ сущности сами должны для предъявленія исковъ у Зем. Начальниковъ совершать отдаленныя поѣздки».

Изъ изложенныхъ документовъ прежде всего можно усмотрѣть, что противъ такихъ организацій посредничества, какими являются—Московское Общество Сельскаго Хозяйства, отдѣлъ претензій при Московскомъ Биржевомъ Комитетѣ, Московская Мясная Биржа, нѣкоторые банки, страховыя общества, Компанія «Надежда», Общ. «Кавказъ и Меркурій» и др. нѣтъ нареканій даже со стороны желѣзныхъ дорогъ. Ихъ дѣятельность по представительству интересовъ грузохозяевъ признается самими дорогами полезной и по отношенію къ справедливому удовлетворенію претензій, и по выясненію, и по улучшенію многихъ недостатковъ желѣзнодорожныхъ правилъ и порядковъ.

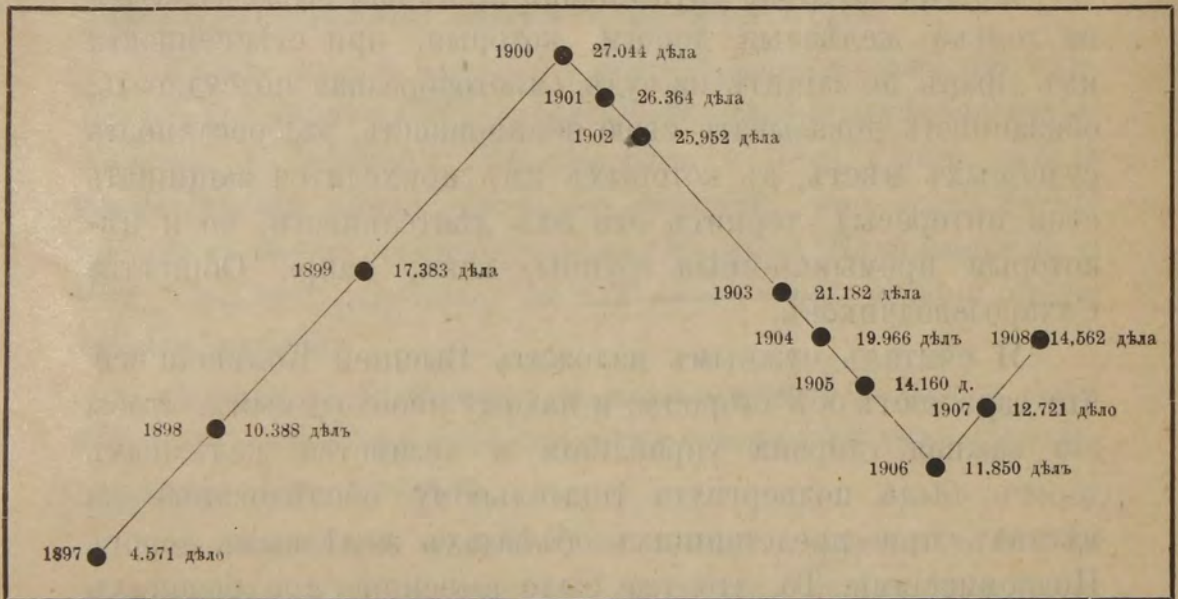
Но относительно скупщиковъ претензій высказываются не только желѣзныя дороги, которыя, при стѣсненности ихъ правъ по защитѣ на судѣ, (многообразная подсудность, обязанность доказывать свою невиновность, разбросанность судебныхъ мѣстъ, въ которыхъ имъ приходится защищать свои интересы), терпятъ отъ ихъ дѣятельности, но и нѣкоторыя промышленныя группы, какъ, напр., Общества Сахарозаводчиковъ.

Я считалъ нужнымъ изложить Высшей Комиссіи все, что заявляютъ обѣ стороны, и нахожу необходимымъ, чтобы эта важная сторона управленія и хозяйства желѣзныхъ дорогъ была подвергнута тщательному обслѣдованію на мѣстахъ при предстоящихъ объѣздахъ желѣзныхъ дорогъ Подкомиссіями. То, что уже было выяснено при бывшихъ объѣздахъ во многомъ подтверждаетъ отрицательныя стороны дѣятельности скупщиковъ и частныхъ конторъ для скупки претензій. Особенно обращаетъ на себя вниманіе неоднократныя указанія на то, какъ чутко принаравливаются скупщики ко всякому новому рѣшенію кассационнаго Сената и какъ быстро используютъ они сенатскія разъясненія въ цѣляхъ наживы.

Въ числѣ сенатскихъ рѣшеній есть нѣсколько пріобрѣтшихъ всеобщую извѣстность; фамиліи истцовъ, фигурировавшихъ въ дѣлахъ, вызвавшихъ эти рѣшенія, сдѣ-

лались прямо нарицательными: *Панкратовъ, Гильманъ, Андерманъ, Ной, Подгурскій* и другіе *) можетъ быть уже и не существуютъ, но ихъ имена живутъ въ воображеніи истцовъ и отвѣтчиковъ, какъ лозунги ожесточенной борьбы, вызывающей перемѣщеніе милліоновъ изъ однихъ рукъ въ другія.

Лучше же всего иллюстрируетъ это статистика исковъ, предъявленныхъ непосредственно къ Привислинскимъ дорогамъ, доложенная Подкомиссіи въ Варшавѣ. Въ приводимой ниже діаграммѣ указанъ ростъ и паденіе количества исковыхъ дѣлъ на Привислинскихъ дорогахъ съ 1897 по 1908 годъ.



Примѣчаніе: Увеличеніе на Привислинскихъ дорогахъ количества исковъ 1898 г. до 10.388 объясняется присоединеніемъ къ Варшаво-Тереспольской ж. д. Привислин-

*) Рѣшенія по дѣламъ: *Андермана*—№ 1—1908, *Гильмана*—№ 20—1908 г. и *Панкратова*—№ 78—1907 г., установили взглядъ Сената на разные случаи просрочки въ доставкѣ. По дѣлу *Ноя*—№ 62—1908—Сенатъ призналъ, что желѣзныя дороги отвѣчаютъ за порчу и недостаю грузовъ до наступленія договора о перевозкѣ по Общему Уставу. По дѣлу *Подгурскаго* Сенатъ призналъ, что желѣзныя дороги обязаны сохранять дорожныя вѣдомости и представлять ихъ, хотя эти документы не предусмотрены Общимъ Уставомъ и установлены для внутренняго распорядка дорогъ.

ской ж. д., въ 1900 г. же до 27.044—присоединеніемъ къ Привислинскимъ ж. дорогамъ Ивангорода - Домбровской ж. д. Въ 1900 году находилось въ производствѣ максимальное количество—27.044. Это громадное количество исковъ слагалось преимущественно изъ исковъ: 1) за просрочку грузовъ, принятыхъ съ обожданіемъ въ складѣ, основанныхъ на установившейся практикѣ Варшавскихъ Мировыхъ Судей, не признававшей вовсе обожданія въ складѣ, и исчислявшей сроки доставки по такимъ отправкамъ съ момента ввоза груза на станцію, 2) за нарушение очередей преимущественно Юго-Западными, Юго-Восточными, Рязанско-Уральской и Самаро-Златоустовской ж. д., 3) за порчу хлѣбныхъ грузовъ (сырость, сыромолотность, тухлость и т. п.), 4) за недостачу навалочныхъ лѣсныхъ матеріаловъ, отправляемыхъ со станціи, гдѣ не было вагонныхъ вѣсовъ, съ вѣсомъ, указаннымъ отправителемъ и основанныхъ на Циркулярѣ Департамента желѣзныхъ дорогъ отъ 17—20. XII. 1895 г. за № 21265 и рѣшеніяхъ Сената объ ствѣтственности жел. дор., за вѣсъ, указанный въ накладной отправителемъ и неprovѣренный почему либо дорогой.

Начиная съ 1901 г. замѣчается уменьшеніе количества исковъ, которое за періодъ времени съ 1902 г. по 1906 г. падаетъ съ 25.952 до 11.850. Такое значительное паденіе обусловлено было по отношенію къ навалочнымъ грузамъ измѣнившейся сенатской практикою и возбужденіемъ ряда уголовныхъ преслѣдованій, по отношенію же къ просрочкамъ, порчѣ и нарушеніямъ очередей сенатской практикою, а преимущественно рѣшеніями №№ 116/01, 11/02, 30/02, 38/01, разъяснившими: а) что самъ фактъ внесенія груза на очередь служить доказательствомъ невозможности отправить его въ день его ввоза, б) что нарушение очереди относится къ договору поклажи и искъ о немъ не можетъ быть предъявленъ къ дорогѣ назначенія, в) что по искамъ о порчѣ хлѣбныхъ грузовъ и вообще о порчѣ отправитель

долженъ доказать качество груза при сдачѣ его къ отправкѣ. Съ 1906 г. начинается повышение количества исковъ и въ 1908 г. достигаетъ 14.562. Увеличеніе это объясняется присоединеніемъ въ 1906 г. участка Сѣдлецъ-Волковыскъ. Въ 1907 г. участка Брестъ-Граево и въ 1908 г. участка Брестъ-Ковель. Слѣдуетъ, однако, замѣтить, что помимо присоединеній новыхъ линій количество дѣлъ уменьшилось бы, если бы не былъ опубликованъ тарифъ, устанавливающій ставку за фиктивные разстоянія въ узлѣ, который вызвалъ въ 1907 и 1908 г.г. слишкомъ 4.000 дѣлъ и если бы не состоялось рѣшеніе Сената по дѣлу Панкратова, которое вызвало по крайней мѣрѣ 35⁰/₀ всего количества исковъ.

По категоріямъ иски за послѣдніе три года распределяются слѣдующимъ образомъ: а) переборы 45⁰/₀, б) просрочка 45⁰/₀, в) недостачи 10⁰/₀. Переборные иски вызывались: 1. опубликованіемъ тарифа съ фиктивными разстояніями въ узлѣ, 2. неясностью тарифовъ (напр. на перевозку лѣсныхъ матеріаловъ: кругляковъ), 3. примѣненіемъ ставокъ за кругныя направленія при неуказаніи пути слѣдованія отправителями, 4. споромъ о правѣ дороги взыскивать плату за передачу на заграничныя дороги, 5. формальными недостатками (взвѣшиваніе, храненіе, простой). Иски о просрочкѣ вызывались рѣшеніями Сената Панкратовскимъ и Гильмановскимъ, о недостачахъ преимущественно хищеніями грузовъ.

Кромѣ использованія истцами—противъ дорогъ кассационныхъ рѣшеній Сената и нѣкоторыхъ измѣненій Общаго Устава и правилъ, такія рѣшенія и измѣненія немедленно вызываютъ и рядъ мошенничествъ, направленныхъ къ наживѣ за счетъ ихъ неполноты или неясности.

Приведу для иллюстраціи извѣстные мнѣ факты:

Только что сдѣлалось извѣстнымъ Сенатское рѣшеніе по дѣлу Андермана, признавшее, что сроки доставки для перевозки грузовъ пассажирской скоростью опредѣляются временемъ движенія поѣзда, съ которымъ этотъ грузъ отпра-

вленъ, какъ на этомъ разъясненіи стали строиться разныя мошенничества, и на послѣднемъ Общемъ Сѣздѣ жел. дорогъ былъ оглашенъ такой фактъ.

Нѣкто *Ротфельдъ*—отправилъ въ Читѣ партію *Кеты*, приготовленной каширнымъ способомъ для потребленія читинскихъ евреевъ ко дню ихъ пасхи, застраховавъ весь грузъ въ 24 тысячи рублей. Въ Иркутскѣ, вагонъ съ кетой какимъ-то образомъ былъ отцѣпленъ, и поѣздъ ушелъ безъ него. Рыба опоздала поэтому въ Читѣ на 48 часовъ, и получатель предъявилъ требованіе на страховую сумму, такъ какъ грузъ не былъ доставленъ ко дню пасхи, а послѣ не могъ быть проданъ. Управление ж. дорогъ произвело разслѣдованіе, по которому оказалось, что въ Читѣ нѣтъ даже столько евреевъ, которые могли бы потребить такое количество кеты, и дѣло разбирается въ судѣ.

Другой фактъ относится къ новому закону 11 апрѣля 1909 года, по которому дорогамъ вмѣнено въ обязанность выдавать грузъ, отправленный по именной накладной, тому лицу, на имя котораго грузъ адресованъ, по удостовѣреніи личности получателя и *безъ предъявленія послѣднимъ дубликата накладной* *).

Правиломъ этимъ тотчасъ же воспользовались нѣкоторые агенты ж. дорогъ, которые, сговорившись со своими соучастниками, стали уничтожать на распорядительныхъ станціяхъ подлинныя товарныя документы на цѣнные грузы, слѣдовавшіе черезъ эти станціи, а затѣмъ отправляли эти грузы при новыхъ дорожныхъ вѣдомостяхъ и накладныхъ, составленныхъ на имя подставныхъ лицъ, вступившихъ съ ними въ соглашеніе, и на совсѣмъ другія станціи, гдѣ злоумышленники и получали эти цѣнные товары, предъявивъ лишь паспорта.

На сѣздѣ было сообщено, что указанная поддѣлка документовъ приходила на Сибирской, Забайкальской и Ташкентской дорогахъ съ десятками вагоновъ чая и что

*) 113 Общій Сѣздъ 1910 г. вопросъ 128 программы.

убытки, угрожавшіе казнѣ по этимъ мошенничествамъ исчисляются свыше милліона рублей.

Передавали также, что у одного фиктивного получателя при обыскѣ было найдено болѣе десятка паспортовъ на разныхъ лицъ.

Въ моемъ докладѣ Высшей Комиссіи о перевозкѣ скоропортящихся грузовъ я уже говорилъ объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ по Общему Уставу и по Бернской Конвенціи (стр. 77—85).

Не повторяя сказаннаго въ упомянутомъ докладѣ, отмѣчу, однако, что въ вопросѣ объ отвѣтственности довольно видное мѣсто занимаютъ, такъ называемыя, нормы допускаемой естественной убыли: усышки, утечки и раструски.

Заграницей эти нормы опредѣляются въ зависимости отъ времени года, продолжительности перевозки и отъ свойствъ груза; напр. въ *Пруссіи* при общей нормѣ въ 2⁰/₀ для свѣжихъ фруктовъ и въ 1⁰/₀ для другихъ продуктовъ, подверженныхъ скорой порчѣ, эта норма для яицъ—повышается до 8¹/₃⁰/₀.

Во *Франціи*, для яицъ внутреннихъ—3⁰/₀, а для получаемыхъ изъ заграницы—5⁰/₀. Для яблокъ и груш—отъ 2 до 4⁰/₀, смотря по разстоянію перевозки; для сала—4⁰/₀ лѣтомъ и 3⁰/₀ зимой; для масла—¹/₂⁰/₀ до 200 километровъ и по—1⁰/₀ за каждые дополнительные 100 километровъ; для рыбы во льду отъ 8 до 30⁰/₀ общаго вѣса.

Въ *Испаніи* для овощей и фруктовъ: лѣтомъ 5⁰/₀ и зимой 4⁰/₀; для яицъ около 6⁰/₀ до 200 километровъ и по—2⁰/₀ за каждые дополнительные 100 километровъ, но съ максимумомъ лѣтомъ въ 9⁰/₀ и зимой въ 7⁰/₀.

На русскихъ же дорогахъ до послѣдняго времени дѣйствовали только двѣ нормы въ 2⁰/₀ и 1⁰/₀, и только для одной кукурузы было сдѣлано отступленіе и 1⁰/₀ убыли считался для каждаго 250 верстъ перевозки съ максимумомъ въ 5⁰/₀.

Но, очевидно, одинаковыя нормы для Туркестана, Кавказа, Крыма, Сибири и для сѣверныхъ губерній, безъ различія для зимы и лѣта, нельзя считать рациональными.

Дорогамъ приходилось долгіе годы нести отвѣтственность за недостачу груза, происходившую не отъ ихъ неисправной перевозки, а исключительно отъ естественныхъ условій убыли, которыя фактически не отвѣчаютъ установленнымъ нормамъ.

Очевидно, наступило время пересмотрѣть нормы естественной убыли, ибо этого требуетъ сама жизнь.

На 115 Общемъ Сѣздѣ ж. дорогъ въ 1910 году уже возникъ вопросъ объ увеличеніи нормъ убыли до 5⁰/₀ для всѣхъ сортовъ *орьховъ, миндаля, сабзы* и вообще *свѣжихъ и сушеныхъ плодовъ, овощей и фруктовъ* и до 4⁰/₀ для *табака и махорки*.

По всей вѣроятности, такіе вопросы будутъ возникать и по другимъ товарамъ, а потому своевременно возбудить вопросъ о пересмотрѣ нормъ убыли по крайней мѣрѣ по скоропортящимся грузамъ, а также по хлѣбу, такъ какъ послѣдній при отправкѣ въ сѣверные и южные порты даетъ весьма различныя проценты недостачи.

Условія подсудности ж. д. д. приведены въ приложеніи № 11.

Здѣсь необходимо отмѣтить, что на разныхъ дорогахъ условія подсудности отражаются на ихъ бюджетахъ различно: число повѣренныхъ колеблется, въ зависимости отъ количества мѣстъ, въ которыхъ приходится судиться, отъ 1 до 26, а расходъ на ихъ вознагражденіе отъ 3-хъ до 44 тысячъ рублей въ годъ.

Въ общемъ казенныя дороги содержатъ 139 штатныхъ повѣренныхъ; причемъ расходъ на ихъ вознагражденіе превышаетъ 308 тысячъ рублей.

О стоимости претензионныхъ отдѣловъ свѣдѣній полныхъ нѣтъ.

Затѣмъ нужно указать, что подсудность Земскимъ Начальникамъ установлена только для частныхъ дорогъ; между тѣмъ на эту подсудность главнымъ образомъ и жалуются частныя дороги, такъ что приходится признать, что тяжесть защиты своихъ интересовъ на судѣ между казенными и частными дорогами распределена не равномерно.

XII.

Заключение.

Заканчивая мой докладъ, считаю необходимымъ подвести главные итоги.

1. Прежде всего въ послѣдніе 15 лѣтъ отмѣчается громадный ростъ уплатъ желѣзныхъ дорогъ по претензіямъ и судебнымъ искамъ: (кромѣ переборовъ).

Въ 1894 г. общая сумма уплатъ равнялась	1.745.000 р.
» 1899 »	5.325.000 »
» 1904 »	10.150.000 »
» 1908 »	17.031.000 »

Если къ суммѣ уплатъ 1908 года присоединить уплаты по переборамъ, то сумма, на которую понизился смѣтный чистый доходъ сѣти опредѣлится въ 20.667.000 рублей. Такимъ образомъ за 15 лѣтъ абсолютная сумма уплатъ увеличилась въ 10 разъ.

При сравненіи же уплатъ по разнымъ измѣрителямъ увеличеніе получается:

На версту пути	на 330%
> 100 поѣздо-версть	на 300%
> 10.000 осе-версть вагоновъ	на 283%

и въ процентномъ отношеніи къ валовому доходу—уплаты съ 0,40% въ 1894 г. поднялись до 2,07% въ 1908 г. или увеличились на 400%.

2. *Переборы*, хотя и представляют въ общемъ довольно крупную сумму (3.636.000 р.) но къ валовой выручкѣ отъ грузовыхъ перевозокъ они составляютъ только 0,58%, и притомъ половина изъ нихъ, какъ не востребованные грузохозяевами, поступаютъ въ казну (въ 1909 г. въ казну поступило 1.851.000 р.).

Но число ошибокъ въ накладныхъ въ сторону перебора за послѣдніе годы всетаки растетъ, и въ 1908 году количество опороченныхъ накладныхъ достигло 6 на 100, поднявшись за 3 года на 25%.

Причины переборовъ сводятся къ спѣшности работы, стремленію агентовъ дѣлать расчеты на память, къ извѣстной трудности разбираться въ довольно многочисленныхъ измѣненіяхъ тарифовъ, въ сложности самой номенклатуры товаровъ и въ измѣненіи разстояній, къ которымъ въ первое время по ихъ опубликованіи агенты не успѣваютъ еще приспособиться.

Высказываемое же обычно мнѣніе, что станціонные агенты дѣлаютъ переборы съ цѣлью покрыть ими недоборы, при разслѣдованіи на мѣстахъ не подтвердилось.

Въ среднемъ провозная плата на каждую накладную составляла въ трехлѣтіе съ 1906 по 1908 г.—25 р. 72 к. и средній на каждую накладную переборъ—15 коп.

Но на каждую *опороченную* накладную средній переборъ падалъ въ суммѣ 2 р. 47 к.

Изъ всѣхъ предъявляемыхъ къ дорогамъ претензій о переборахъ удовлетворяются только 50% заявленныхъ суммъ.

3. Ошибки въ опредѣленіи провозной платы бываютъ нерѣдко и въ сторону *недоборовъ*, но точныхъ данныхъ о недоборахъ не получено; можно утверждать, однако, что на доходность дорогъ недоборы вліяютъ въ весьма слабой степени.

Совсѣмъ иное замѣчается, однако, когда *недоборъ* является въ результатѣ не ошибочнаго, а умышленно-неправильнаго наименованія груза самими отправителями.

Въ этой области развились серьезныя злоупотребленія, вызвавшія даже вниманіе Министерства Путей Сообщенія, предписавшаго дорогамъ производить возможно частыя провѣрки грузовъ.

Произведенныя провѣрки обнаружили, что неправильное наименованіе грузовъ въ цѣляхъ уплаты болѣе дешеваго тарифа, нерѣдко возводится прямо въ систему. Такіе обманы представляютъ самый характерный видъ мошенничества, и тѣмъ не менѣе суды относятся къ нимъ, какъ къ обыкновеннымъ гражданскимъ правонарушеніямъ и отказываютъ жел. дорогамъ въ привлеченіи виновныхъ къ уголовной отвѣтственности.

Обыкновенно, по недоборамъ дѣлаются начеты на виновныхъ агентовъ, и послѣдніе большею частію взыскиваютъ ихъ съ грузохозяевъ. Но возмѣщеніе до извѣстной степени тормазится рѣшеніемъ Совѣта по Желѣзнодорожнымъ Дѣламъ, установившаго въ извѣстныхъ случаяхъ неизмѣняемость расчета, сдѣланнаго станціей отправленія, вопреки § 73 Общаго Устава, и потому постановленіе это должно быть пересмотрѣно.

4. *Недостача, утрата и порча грузовъ* вызвали въ 1908 г. уплату желѣзными дорогами болѣе $10^{1/2}$ милліоновъ рублей.

Въ претензионномъ порядкѣ на казенной сѣти удовлетворено за 3 года такихъ требованій на сумму 27.522.000 р.; что составляетъ 35% и отклонено 65%. На частныхъ дорогахъ — удовлетворенныя претензіи составили также 34,5% и отклоненныя — 65,5%. Изъ этого можно заключить, что претензіи этой категоріи заявляются обычно въ тройномъ размѣрѣ. До суда доходитъ такихъ дѣлъ: на казенныхъ дорогахъ всего около 5%, а на частныхъ 31%.

Число отправокъ съ недостатчей или порчей грузовъ составляла на казенныхъ дорогахъ 0,68% общаго числа отправокъ, а сумма, уплаченная по этимъ претензіямъ, — 1,54% валового дохода.

На каждую отправку приходилось въ среднемъ упла-

ты—36 к., а на каждую отправку съ оказавшейся недостатчей или порчей груза—30 р. 69 к.

5. Уплаты за *просрочку въ доставкѣ грузовъ* въ среднемъ за три года составили по 2.612.000 р. въ годъ или 0,47⁰/₀ къ валовому доходу.

Въ претензионномъ порядкѣ было разрѣшено такого рода дѣлъ 93⁰/₀ (по суммѣ), а судомъ 7⁰/₀.

Изъ предъявленныхъ въ претензионномъ порядкѣ требованій было удовлетворено: (по суммѣ).

На казенныхъ дорогахъ	22,8 ⁰ / ₀
» частныхъ »	28 ⁰ / ₀

Такимъ образомъ и по этой категоріи претензій требованія претендателей обычно преувеличены вчетверо.

На каждую отправку—уплаты за просрочку падаютъ: на казенныхъ дорогахъ около 11 коп., а на частныхъ свыше 32; а на каждую накладную съ просрочкой: на казенныхъ дорогахъ 4 р. 8 к., а на частныхъ 3 р. 28 к.

6. Въ общемъ по всеѣмъ грузовымъ претензіямъ дороги уплачивали въ годъ:

по переборамъ	0,56 ⁰ / ₀	съ вал. дох. и 15,5 съ отпр.
» недостатчѣ и порчѣ	1,54 ⁰ / ₀	» » » » 36,0 » »
» просрочкѣ	0,47 ⁰ / ₀	» » » » 11,9 » »
<hr/>		
итого	2,57 ⁰ / ₀	» » » » 63,4 » »

7. По вопросу о *нарушеніи очереди отправленія груза* дороги дали отрывочныя свѣдѣнія.

Нарушеніе очереди имѣетъ мѣсто не на всеѣхъ дорогахъ, а лишь на тѣхъ, на которыхъ появляются залежи; а потому и уплаты по этой категоріи претензій крайне разнообразны.

Съ другой стороны, многія дороги въ своихъ объясненіяхъ указываютъ, что этой категоріи претензій онѣ въ своемъ дѣлопроизводствѣ не выдѣляютъ, и что онѣ вклю-

чены у нихъ въ общую сумму уплатъ по судебнымъ искамъ.

Но при объѣздѣ линій опрошенныя лица показывали, что претензіи за нарушеніе очереди въ послѣдніе годы у нихъ увеличились и достигаютъ довольно значительныхъ суммъ.

8. По даннымъ о неоконченныхъ судебныхъ дѣлахъ казенныхъ дорогъ видно, что если къ нимъ примѣнить средній коэффициентъ присуждаемости за послѣдніе 10 лѣтъ, то нужно ожидать для казны уплатъ по этимъ неоконченнымъ дѣламъ въ ближайшіе годы около 33 милліоновъ рублей.

9. Точныхъ свѣдѣній по всей сѣти относительно уплатъ за *смерть* и *увѣчье* выяснить удалось только по казеннымъ дорогамъ; уплаты ихъ составили въ 1908 году— 2.967,000 р.

Если взять уплаты частныхъ дорогъ по соотношенію ихъ протяженія къ протяженію казенныхъ, то общая цифра уплатъ для всей сѣти составитъ около 4,5 милліоновъ рублей. При сопоставленіи данныхъ по годамъ 1898 и 1908—оказывается, что сѣть за это время увеличилась на: 60%.

Число пострадавшихъ на жел. дорогахъ (убит. и раненыхъ) на 191%.

А уплаты дорогъ за смерть и увѣчье на 300%.

Такимъ образомъ, особенно за послѣдніе годы, нужно отмѣтить угрожающій ростъ уплатъ за смерть и увѣчье.

Особенныя опасенія внушаютъ дѣла по, такъ называемому, травматическому неврозу.

Невыясненность самаго вопроса о значеніи травматическаго невроза и о его вліяніи на потерю трудоспособности у потерпѣвшихъ, приводитъ къ полному разнообразію въ рѣшеніяхъ судовъ и вызываетъ въ этой области серьезныя злоупотребленія и обманы.

Симуляція невроза сдѣлалась обычнымъ явленіемъ и настолько обратила на себя вниманіе, что послѣдній съѣздъ

желѣзнодорожныхъ врачей для освѣщенія вопроса о травматическомъ неврозѣ избралъ даже особую секцію.

Послѣдняя выработала свои заключенія изъ которыхъ обращаютъ на себя вниманіе нижеслѣдующія: *).

Пунктъ 6) Несмотря на то, что понятіе о травматическомъ неврозѣ въ наукѣ не установлено, иски за этотъ видъ заболѣванія прогрессивно увеличиваются изъ года въ годъ.

п. 7) Объясняется это легкостью для истцовъ получить вознагражденіе вслѣдствіе неудовлетворительной постановки судебно-медицинской экспертизы.

п. 13) Существующія таблицы для опредѣленія степени потери трудоспособности, приложенныя къ правиламъ 2-го іюня 1903 года и преподанныя желѣзнодорожнымъ врачамъ въ руководство,—нуждаются въ существенныхъ измѣненіяхъ и дополненіяхъ. Ихъ слѣдуетъ утвердить законодательнымъ порядкомъ и сдѣлать обязательными для спорящихъ сторонъ.

п. 14) Необходимо въ цѣляхъ предоставленія экспертамъ возможно полной независимости отъ постороннихъ вліяній измѣнить самый порядокъ назначенія экспертовъ.

п. 15) Желательно, чтобы потерпѣвшіе обязаны были поступать въ лечебное заведеніе по указанію желѣзнодорожныхъ врачей, и чтобы отказъ ихъ учитывался судами при рѣшеніи дѣла.

п. 18) слѣдуетъ отмѣнить, за нѣкоторыми исключеніями, единовременное вознагражденіе потерпѣвшихъ, оставивъ лишь выдачу его въ видѣ пенсій.

п. 20) Существующая нынѣ обстановка производства экспертизъ пострадавшихъ въ судахъ среди шума и суеты, безъ надлежащихъ приборовъ и инструментовъ, производимая при томъ съ крайней поспѣшностью, безусловно недопустима.

*) Заключенія передаю вкратцѣ; подробно они помѣщены въ докладѣ.

Изложенная выше фактическая или вѣрнѣе цифровая сторона претензионно-судебнаго дѣла на желѣзныхъ дорогахъ вызываетъ необходимость выясненія причинъ громаднаго роста претензій, уплаты по которымъ достигли болѣе чѣмъ 20 милліоновъ въ годъ.

Изъ общихъ причинъ прежде всего нужно отмѣтить несовершенство, неполноту и неясность самого закона и рѣшеній кассационнаго Сената.

На этой почвѣ развилось самое безцеремонное сутяжничество съ ж. дорогами и создалось множество злоупотребленій, иллюстрируемыхъ лучше всего приведенными въ докладѣ фактами.

Законъ, наложивъ значительныя ограниченія на желѣзныя дороги въ дѣлѣ охраны ихъ интересовъ на судѣ, ставитъ ихъ нерѣдко въ беззащитное положеніе по отношенію къ истцамъ, что вызвало къ жизни особый классъ скупщиковъ претензій, въ карманы которыхъ переходятъ милліонныя суммы изъ кассъ желѣзныхъ дорогъ и изъ Государственнаго Казначейства.

Множественная подсудность ж. дорогъ, несмотря на то, что ими содержится значительный персоналъ юрисконсультовъ (на казенной сѣти 139 юристовъ, получающихъ 308,000 р. содержанія) и дорого стоящіе претензионные отдѣлы, причиняетъ дорогамъ огромныя затрудненія, заставляя ихъ судиться нерѣдко въ сотни пунктовъ, и тѣмъ вынуждаетъ ихъ оставлять массу дѣлъ вовсе безъ защиты.

Такое невыгодное положеніе на судѣ усугубляется для частныхъ дорогъ подсудностью ихъ земскимъ начальникамъ.

Немалое вліяніе на увеличеніе претензій имѣетъ и отсутствіе на многихъ станціяхъ вѣсовыхъ приборовъ, на что должно быть обращено особое вниманіе, ибо неправильное опредѣленіе вѣса является причиной значительныхъ уплатъ за недостачу груза.

Всѣ эти общія причины получили особую интенсив-

ность въ годы послѣдней войны на Дальнемъ Востокѣ и послѣдовавшей за тѣмъ внутренней смуты. Собранныя по дорогамъ свѣдѣнія о вліяніи этого періода на работу сѣти даютъ такую картину:

Уже съ начала 1904 г., со времени объявленія военныхъ дѣйствій на Дальнемъ Востокѣ, желѣзныя дороги были поставлены въ условія особо напряженной работы по перевозкѣ войскъ и воинскихъ грузовъ. Эти перевозки, какъ отличавшіяся срочностью, прежде всего, отодвинули на задній планъ обычную для дорогъ работу по перевозкѣ частныхъ грузовъ.

Стоявшія на первомъ планѣ военныя перевозки мѣшали дорогамъ производить передвиженіе частныхъ грузовъ съ той тщательностью, какая требуется и какая возможна при нормальныхъ условіяхъ.

Массовые недочеты и неисправности въ выполненіи такихъ перевозокъ были вполнѣ естественнымъ слѣдствіемъ создавагося для дорогъ положенія, которое при этомъ отягощалось еще и отдаленностью театра военныхъ дѣйствій, и недостаточностью провозной и пропускной способностей дорогъ восточной окраины,

Перевозка войскъ и воинскихъ грузовъ, сосредоточенная въ одномъ направленіи и, вслѣдствіе отдаленности театра военныхъ дѣйствій, занимавшая подвижной составъ желѣзныхъ дорогъ на очень продолжительное время,—значительно ослабила его внутри страны. Уже одного уменьшенія подвижного состава было достаточно для того, чтобы дѣятельность дорогъ по перевозкѣ частныхъ грузовъ пришла въ совершенное разстройство. Но это обстоятельство еще болѣе обострилось задержкой обращенія подвижного состава вслѣдствіе недостаточной пропускной способности дорогъ восточной окраины. Въ результатѣ—создалось такое положеніе, что дороги назначенія воинскихъ перевозокъ были забиты подвижнымъ составомъ; дороги же отправленія ихъ—страдали отъ его недостатка. То и другое имѣло свои особыя послѣдствія.

Дороги окраины, не успѣвшія еще оборудовать все необходимое для коммерческой ихъ эксплуатаціи, принуждены были и то немногое, что тогда уже имѣлось для этой цѣли, предоставить подѣ воинскіе грузы; для грузовъ же частныхъ отправителей—ни свободныхъ путей, ни платформъ, ни складовъ—не оставалось, и они хранились въ вагонахъ въ какихъ прибыли на станціи назначенія, до тѣхъ поръ, пока обстоятельства не позволяли выдать ихъ грузовладѣльцамъ.

Продолжительное храненіе грузовъ въ вагонахъ—съ одной стороны, и съ другой—вызванная срочностью работы неизбѣжность такихъ упущеній въ перевозкахъ частныхъ грузовъ, какъ засылка ихъ, утрата документовъ, излишній простой на промежуточныхъ станціяхъ и т. п.,—все это влекло за собой просрочку въ доставкѣ грузовъ, отказы получателей отъ ихъ приѣма, вслѣдствіе просрочки, а также порчу и совершенную утрату товаровъ. Такія условія работы для дорогъ, примыкавшихъ къ театру военныхъ дѣйствій, не могли не вызвать значительнаго увеличенія предъявляемыхъ къ нимъ и дорогамъ отправленія претензій со стороны грузовладѣльцевъ. О размѣрахъ этихъ претензій даютъ нѣкоторое представленіе данныя, о положеніи дѣла на Забайкальской дорогѣ *):

Къ 1 іюля 1907 года на станціяхъ Забайкальской жел. дороги накопилось 299.124 пуд. невостребованныхъ багажа, грузовъ и переселенческой клади, изъ нихъ около 40000 п. бездокументныхъ. По подсчету Комиссіи, первоначальная стоимость этихъ грузовъ выражалась приблизительно въ суммѣ 1.302.406 р.; сумма же, которая можетъ быть выручена при продажѣ ихъ съ аукціона—врядъ ли можетъ превысить 257.152 р. Отсюда,—убытокъ для желѣзныхъ дорогъ въ суммѣ, приблизительно, 945.245 рублей.

По словамъ Комиссіи, «накопленіе столь значитель-

*) Московско-Курская дорога, которая сообщаетъ эти цифры, ссылается на «Обзоръ Междувѣдомственной Комиссіи о состояніи Забайкальской дороги въ коммерческомъ отношеніи».

наго количества означенныхъ грузовъ происходило въ теченіе 1903, 1904, 1905 и 1906 г.г. и вызвано было, главнымъ образомъ, военными дѣйствіями на Дальнемъ Востоцѣ».

Не лучше было положеніе дорогъ и внутренней сѣти. Поставленныя въ необходимость и производить срочныя массовыя воинскія перевозки и удовлетворять не уменьшившіяся съ войной требованія мѣстной экономической жизни,—эти дороги, въ то же время, не имѣли достаточнаго для своей работы подвижнаго состава. Въ результатѣ,—принимавшіяся къ отправленію частныя грузы сначала помѣщали въ станціонные склады; но такъ какъ ихъ вмѣстимость не была рассчитана на такія исключительныя условія работы станцій,—то склады скоро оказались переполненными, и станціи принуждены были устраиваться съ храненіемъ грузовъ до ихъ отправленія наспѣхъ: были устроены подстилы изъ щпаль и отведены особые участки для склада грузовъ. На этихъ участкахъ и подстилахъ хранились грузы партіонныя и, въ большинствѣ случаевъ, такіе цѣнные, какъ хлѣбъ.

Нечего говорить о томъ, что такой способъ храненія совершенно не обезпечивалъ грузы, ибо, при недостаткѣ брезентовъ, расходовавшихся, главнымъ образомъ, также на воинскія перевозки, грузы не были защищены ни отъ вліянія атмосферы, ни отъ расхищенія. А такъ какъ такое храненіе продолжалось нерѣдко до полугода и болѣе,—то будетъ, понятно, въ какое состояніе пришли эти грузы.

Между тѣмъ скопленіе огромнаго количества грузовъ для отправленія создало новое для дорогъ затрудненіе по ликвидаціи залежей. И при обыкновенныхъ то условіяхъ работы—жел. дороги не легко справляются съ такими явленіями,—а въ 1904—1905 г.г. ликвидація залежей происходила при особо неблагоприятныхъ обстоятельствахъ *).

*) Залежи, бывшія до конца 1904 года вполнѣ нормальными не превышавшими 50 т. ваг., со второй половины этого года быстро поднимаются до 170 тысячъ вагоновъ, въ февралѣ 1905 и къ марту 1906 достигаютъ 210 тысячъ вагоновъ.

результатъ—помимо порчи грузовъ и значительной просрочки въ доставкѣ ихъ по назначенію,—явилось еще и нарушение очередей отправокъ.

Нѣкоторыя опрошенныя дороги указываютъ еще на одно обстоятельство, не прошедшее безслѣдно для внутренней сѣти: это—командированіе ихъ агентовъ на дороги Забайкальскую и Сибирскую. Замѣна этихъ опытныхъ и привыкшихъ къ мѣстнымъ условіямъ работниковъ новыми не могла не повлечь за собою со стороны послѣднихъ увеличенія различныхъ, объясняемыхъ недостаточнымъ знакомствомъ съ дѣломъ, неисправностей и упущеній при исполненіи стоявшей на очереди спѣшной и сложной работы.

Такъ протекала дѣятельность жел. дорогъ въ періодъ 1904—1905 г.г. Особенности перевозокъ этого времени совершенно измѣнили и содержаніе и направленіе обычной для жел. дорогъ работы. Основной задачей ихъ сдѣлалась перевозка войскъ и воинскихъ грузовъ; перевозка же частныхъ грузовъ, остававшаяся по прежнему обязательной для дорогъ, была отодвинута на второй планъ и производилась въ обстановкѣ, совершенно исключавшей возможность исправнаго и срочнаго ея выполненія. Поставленная въ такія условія коммерческая дѣятельность жел. дорогъ пришла въ полное разстройство. Естественнымъ послѣдствіемъ создавагося, такимъ образомъ, положенія было массовое, не зависѣвшее отъ дорогъ, нарушение ими договоровъ перевозки грузовъ.

Такъ, по сообщенію Московско-Курской и Московско-Нижегородской дорогъ число поступившихъ къ нимъ коммерческихъ актовъ было: до 1904 года не болѣе 32 тысячъ; въ 1904 году оно поднялось до 37 тысячъ и въ 1905 до 44¹/₂ тысячъ.

Такой быстрый ростъ неисправностей дорогъ по договорамъ перевозки грузовъ повлекъ за собой не только требованія къ нимъ со стороны дѣйствительно получившихъ убытки грузовладельцевъ, но и создалъ широкое

поле для предпринимательской дѣятельности скупщиковъ накладныхъ.

По окончаніи войны, чтобы возстановить на дорогахъ порядокъ требовалось и время и большія усилія. Но незаконченныя еще воинскія перевозки на Востокъ смѣнились со второй половины 1905 г. не менѣе усиленной работой по обратной, послѣ окончанія войны, перевозкѣ войскъ и воинскихъ грузовъ. При такихъ условіяхъ о возстановленіи порядка желѣзнымъ дорогамъ думать было некогда; наоборотъ, работа ихъ, требовавшая новаго напряженія, разстраивалась все болѣе и болѣе. Въ такомъ состояніи находились жел. дороги въ то время, когда принуждены были совершенно прекратить свою дѣятельность, вслѣдствіе бывшихъ въ концѣ 1905 г. всеобщихъ въ странѣ забастовокъ.

Остановка движенія на жел. дорогахъ внесла еще большую путаницу въ ихъ дѣятельность. Загроможденіе станцій прибывавшими передъ началомъ забастовки поѣздами; беспорядочное складываніе въ общую массу, безъ провѣрки и регистраціи документовъ на прибывшіе такимъ образомъ грузы; незаконченныя и оставленныя на ходу работы по нагрузкѣ, выгрузкѣ, сортировкѣ вагоновъ и грузовъ; оставленная въ такомъ же состояніи работа въ отношеніи документовъ товарными и передаточными конторами, — вотъ въ общихъ чертахъ картина состоянія жел. дорогъ въ то время, когда, послѣ окончанія забастовки, онѣ должны были приняться за возстановленіе своей дѣятельности. Много недочетовъ и неисправностей было обнаружено станціями при разборкѣ скопившихся у нихъ при такихъ условіяхъ грузовъ и документовъ. Не говоря уже о томъ, что само состояніе жел. дорогъ исключало всякую возможность своевременной доставки задержанныхъ грузовъ по назначенію, — многіе грузы и вовсе не могли быть отправлены далѣе, отчасти — за утратой на нихъ документовъ, отчасти же потому, что за время прекращенія движенія — настолько испортились, что требовалось или немедленно

продать ихъ съ аукціона, или же вовсе уничтожить. Отсюда, — массовое нарушеніе дорогами договоровъ перевозки грузовъ; отсюда же, — массовое предьявленіе къ нимъ со стороны грузовладѣльцевъ претензій о просрочкѣ въ доставкѣ грузовъ, ихъ порчѣ и утратѣ.

Но не совсѣмъ еще установившаяся дѣятельность жел. дорогъ послѣ перваго прекращенія движенія, въ октябрѣ, вновь была приведена въ полное разстройство декабрьской забастовкой. На этотъ разъ, помимо условій, создаваемыхъ самимъ фактомъ прекращенія движенія, — положеніе жел. дорогъ осложнилось отмѣченными въ это время значительными грабежами желѣзнодорожныхъ грузовъ. *Такъ, на ст. Москва М.-Курской дороги въ декабрьскую забастовку было расхищено 63 отправки; на ст. Голутвинъ М.-Каз. дор. вскрыто и расхищено 43 вагона съ грузами; особенно же пострадали въ этомъ отношеніи ст. Москва и Перово М.-Казанской жел. дороги.*

Насколько прекращеніе движенія — съ одной стороны, и съ другой — массовое расхищеніе грузовъ, отразились на жел. дорогахъ, — свидѣтельствуя цифры коммерческихъ актовъ, поступившихъ въ 1906 г. только къ М.-Курской и Нижегородской дорогамъ: (ликвидация декабрьской забастовки производилась уже въ январѣ 1906 г.) *съ 44¹/₂ тысячъ актовъ въ 1905 г., ихъ число увеличилось въ 1906 г. до 58,3 тысячъ.* Наряду съ этимъ, — увеличилось и число предьявленныхъ къ тѣмъ же дорогамъ претензій: въ 1905 г., за недостачу, утрату и порчу грузовъ — было предьявлено всего 3819 претензій на сумму 366 тысячъ рублей; въ 1906 же году — 7.966 претензій на сумму 1.204.000 руб., т. е. число претензій за этотъ одинъ годъ *возрасло на 108,7⁰/₀, размѣръ же заявленной по нимъ суммы увеличился на 228,9⁰/₀.*

Ростъ платежей по всей сѣти уже указанъ раньше.

Въ 1909 году по отрывочнымъ свѣдѣніямъ, получаемымъ съ разныхъ дорогъ, дѣло какъ будто нѣсколько улучшается; но пока можно отмѣтить только уменьшеніе

исковыхъ суммъ, что можетъ быть объяснено большей осторожностью въ опредѣленіи цѣны иска изъ опасенія уплаты лишнихъ судебныхъ издержекъ; о сокращеніи же самыхъ уплатъ по претензіямъ и искамъ свѣдѣній еще нѣтъ.

Съ другой стороны, послѣдніе два года могутъ быть отмѣчены, какъ годы возстановленія на желѣзныхъ дорогахъ спокойствія и порядка; и если это не отразилось еще прекращеніемъ столь обычныхъ недавно кражъ и хищеній, то наблюдается значительное ихъ уменьшеніе.

Явный грабежъ, рассчитывающій на полную безнаказанность, переходитъ въ обычные виды сравнительно мелкаго воровства, а самое количество кражъ уменьшается.

Такъ, во время объѣзда подкомиссіи, выяснилось, что на М.-Курской и М.-Нижегородской дорогахъ въ 1908 г. еще случаевъ хищенія грузовъ было 446, а въ 1909 году оно понизилось до 216. На Рязанско-Уральской—число случаевъ кражъ съ 1.358—въ 1906 году упало до 530 въ 1909 г., и сумма убытковъ вызванныхъ кражами, съ 284 тысячъ до 65 тысячъ рублей.

Изъ другихъ общихъ причинъ, которыя вліяли на увеличеніе количества претензій и исковъ въ періодъ 1904—1908 года, по отвѣтамъ разныхъ лицъ при объѣздѣ дорогъ нужно отмѣтить безработицу, явившуюся слѣдствіемъ полного разстройства экономической жизни въ странѣ, и затѣмъ—массовое, послѣ забастовокъ, увольненіе желѣзнодорожныхъ служащихъ. Безработица, а для бывшихъ служащихъ и положеніе административно уволенныхъ, скоро перешли въ нищету; а это, въ свою очередь, какъ явленіе, дѣйствующее особенно деморализующимъ образомъ, отразилось на увеличеніи совершаемыхъ въ странѣ преступленій противъ собственности. Постоянное сосредоточеніе на жел. дорогахъ огромнаго числа грузовъ, ихъ цѣнность и относительно свободный къ нимъ доступъ постороннихъ лицъ—все это было причиной того, что преступная дѣятельность противъ собственности, прежде всего, была направлена на желѣзнодорожные грузы. И въ пер-

вые, послѣ забастовокъ, два года 1906 и 1907, когда хищенія грузовъ производились не только отдѣльными лицами, но и цѣлыми организаціями, нерѣдко совершавшими открытыя вооруженныя нападенія на станціи и товарные поѣзда,—хищенія отличались значительностью по размѣрамъ и цѣнности похищавшагося товара.

Отмѣченныя условія дѣятельности по заявленіямъ самихъ дорогъ не могли не отразиться деморализующимъ образомъ и на нѣкоторой части ихъ служащихъ. Обстановка при которой хищенія обнаруживались, съ несомнѣнностью указываетъ на участіе въ нихъ низшихъ агентовъ, имѣвшихъ близкое по службѣ отношеніе къ вагонамъ, грузамъ и документамъ. Производившіяся при соучастіи служащихъ хищенія и злоупотребленія съ документами настолько искусно замаскировывались, что открыть ихъ удавалось лишь благодаря какой либо случайности.

Участіе самихъ служащихъ въ хищеніяхъ грузовъ слишкомъ затрудняло борьбу съ этимъ явленіемъ, ибо до тѣхъ поръ пока служащій не будетъ уличенъ, какъ соучастникъ кражи,—онъ подвергается лишь взысканіямъ за недосмотръ или попустительство; уличить же его въ кражѣ, при условіи обнаруженныхъ впослѣдствіи сплоченныхъ для этой цѣли организацій изъ служащихъ, было слишкомъ трудно.

Нужно, однако, замѣтить, что подобныя организаціи были явленіемъ исключительнымъ и обнаружены только на станціяхъ Москва, Кусково, Вязники и Орелъ.

Но если смутное время отразилось на уровнѣ этики извѣстной части низшаго персонала желѣзныхъ дорогъ, то оно еще больше разнуздадо инстинкты стяжанія въ средѣ тѣхъ грузохозяевъ, которыхъ въ прежнее время сдерживалъ лишь страхъ отвѣтственности.

Приведенные въ докладѣ факты заставляютъ признать, что укрѣпившаяся постепенно увѣренность въ безнаказанности вызвали безцеремонное стремленіе къ наживѣ за счетъ желѣзныхъ дорогъ.

Когда, при составленіи настоящаго доклада, мнѣ приходилось разбираться въ цѣлой массѣ заявленій и разсказовъ о безстыдныхъ продѣлкахъ и прямомъ мошенничествѣ, обоснованныхъ на всякой неясности, или неполнотѣ закона или правилъ, когда я убѣждался, что благожелательство суда, вытекавшее изъ стремленія защитить слабого противъ сильнаго, учитывалось лишь какъ средство легкой наживы, когда разоблачаемыя документами фамиліи указывали, что въ хищеніяхъ участвовали не только жалкіе подонки, но и крупныя фирмы, я невольно приходилъ къ тяжелому выводу, что благая мысль законодателя, стремившагося путемъ желѣзнодорожнаго законодательства обезпечить интересы и защиту правъ грузохозяевъ, привела къ разнузданной эксплуатаціи желѣзнодорожныхъ кассъ и къ милліоннымъ убыткамъ для самой казны.

Прежнія условія желѣзнодорожной жизни и произволъ въ установленіи всякихъ правилъ и тарифовъ, вызвавшіе появленіе желѣзнодорожнаго закона, стремившагося поставить желѣзныя дороги въ невозможность наносить вредъ многообразнымъ интересамъ промышленности и торговли, теперь уже миновали.

Двѣ трети русской сѣти принадлежатъ казнѣ, руководство Правительства и его контроль надъ частными дорогами въ области установленія правилъ и тарифовъ представляются настолько полными, что не можетъ быть и рѣчи о произволѣ желѣзныхъ дорогъ, самая доходность сѣти сильно поколеблена, и несомнѣнно наступило время для пересмотра желѣзнодорожнаго законодательства въ цѣляхъ приведенія его въ большее соотвѣтствіе съ современными условіями русской жизни.

**Распредѣленіе уплатъ по претензіямъ и
искамъ между казенными и частными же-
лѣзными дорогами.**

(Грузовыя претензіи, увѣчье и смерть).

КАЗЕННЫЯ ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.

Г О Д А.	1894 г.	1899 г.	1904 г.	1908 г.
Валовой доходъ сѣти.	204.454.609	359.815.795	501.719.255	586.049.595
Названіе дорогъ.				
Балтійск. и Спб.-Варш. (С.-Западн.)	110.130	397.989	601.990	592.247
Баскунчакская	—	168	306	1.408
Екатерининская	52.518	179.569	650.893	898.174
Закавказская	141.708	216.582	724.960	712.690
Забайкальская	—	—	210.455	1.387.597
Курск.-Х.-Азов. и Харьк.-Ник. (Южн.)	235.481	253.585	793.259	963.395
Либаво-Роменская	45.829	91.201	140.049	195.070
Московско-Брестская	—	134.418	300.232	203.359
Московско-Курская	34.140	277.108	219.011	302.669
Моск.-Яросл.-Архангельская	—	—	92.591	261.726
Николаевская	—	147.517	324.117	409.448
Оренбургская и Сам.-Златоустовск.	90.647	213.121	408.398	1.462.357
Пермь Тюменская и Уральская	2.217	13.678	132.968	112.719
Полѣскія	5.005	113.195	137.629	166.393
Привислинскія	—	378.126	576.655	714.001
Риго-Орловская	30.872	125.761	292.018	277.896
Сибирская	—	98.865	347.839	963.118
Средне-Азіатская	—	10.808	136.987	356.023
Сызрано-Вяземская	—	180.660	189.767	307.545
Ташкентская	—	—	—	299.271
Уссурійская	—	1.995	4.655	52.772
Юго-Западныя	15.478	404.001	626.169	1.253.198
Итого	810.832	3.238.343	6.910.961	11.846.304
% отношеніе расхода по вознагражденію къ валовому доходу	0,40	0,90	1,38	1,82
РАСХОДЪ:				
1) На 100 поѣздо-верстѣ	0,99	1,84	2,70	4,15
2) » 1000 вагоно-осе-верстѣ	1,74	3,40	4,86	7,63
3) » единицу эксплуат. длины	53	106	185	279

ЧАСТНЫЯ ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.

Г О Д А.	1894 г.	1899 г.	1904 г.	1908 г.
Валовой доходъ сѣти.	163.270.744	160.675.833	209.034.479	236.867.626
Названіе дорогъ.				
Богословская	—	—	—	4.438
Вѣлгородъ-Сумская	—	—	9.051	6.700
Варшаво-Вѣнская	36.615	190.516	270.035	642.810
Владикавказская	81.939	172.891	622.391	1.132.278
Лодзинская—фабричн.	6.117	24.460	26.355	57.194
Моск.-Виндаво-Рыбинская	—	35.541	127.033	290.238
Московско-Казанская	85.227	168.121	258.048	512.242
Моск.-Кіево-Воронежская	—	113.604	206.122	398.364
Рязанско-Уральская	71.131	296.307	819.354	1.116.483
Юго-Восточныя	213.398	831.472	902.346	1.024.253
Остальн., перешедшія въ казну, желѣзныя дороги	439.290	254.413	—	—
Итого	935.717	2.087.325	3.240.735	5.185.000
% отношеніе расхода по вознагражденію къ валовому доходу	0,57	1,30	1,55	2,19
РАСХОДЪ:				
1) На 100 поѣздо-версть	1,36	2,97	3,57	5,39
2) » 1000 вагоно-осе-версть	2,40	5,15	6,08	9,21
3) » единицу эксплуат. длины	65	131	191	279
Сумма валового дохода казенныхъ и частныхъ жел. дорогъ	367.725.353	520.491.628	710.753.734	822.917.221
Сумма расхода по вознагражденію казенныхъ и частныхъ жел. дор.	1.746.549	5.325.668	10.151.696	17.031.304
% отношеніе расхода по вознагражденію казенныхъ и частныхъ жел. дор. къ ихъ валовому доходу	0,47	1,02	1,43	2,07

MAYNARD UNIVERSITY

No.	Name	Age	Sex	Remarks
1	John Smith	25	M	
2	Mary Jones	22	F	
3	Robert Brown	30	M	
4	Elizabeth White	28	F	
5	William Black	35	M	
6	Jane Grey	20	F	
7	Thomas Green	40	M	
8	Sarah Hill	24	F	
9	Charles Lee	32	M	
10	Anna King	26	F	
11	James Hall	38	M	
12	Rebecca Scott	21	F	
13	George Young	45	M	
14	Lucy Adams	23	F	
15	Henry Baker	33	M	
16	Elizabeth Clark	27	F	
17	Franklin Evans	37	M	
18	Margaret Foster	19	F	
19	Samuel Gardner	42	M	
20	Ann Harris	25	F	
21	Benjamin Irving	31	M	
22	Abigail Jackson	22	F	
23	Samuel King	39	M	
24	Esther Lewis	24	F	
25	Joseph Miller	41	M	
26	Ann Nelson	21	F	
27	Samuel Oliver	34	M	
28	Elizabeth Parker	26	F	
29	Samuel Quinn	43	M	
30	Margaret Reed	23	F	
31	Samuel Scott	36	M	
32	Elizabeth Taylor	25	F	
33	Samuel Walker	44	M	
34	Margaret Young	22	F	
35	Samuel Zane	32	M	

С В Ъ Д Ъ Н І Я

о поступившихъ въ 1905—1909 г.г. въ доходъ казны по § 35, ст. 4 см. Департамента желѣзнодорожныхъ Дѣлъ невос-
требованныхъ переборовъ тарифной платы по желѣзнодорож-
нымъ перевозкамъ.

Наименованіе желѣзнодорож- ныхъ путей.	Поступило въ государственные доходы въ теченіе:				
	1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.
Баскунчакская жел. дор.	2	13	8	9	2
Екатерининская » »	4.591	18.043	13.509	47.427	62.549
Забайкальская » »	28.394	56.248	52.977	48.161	88.875
Закавказскія » »	49.444	68.559	65.302	147.371	88.303
Либаво-Роменская » »	31.648	10.221	9.412	60.922	23.134
Московско-Врестская жел. дор. . .	14.355	17.690	28.038	8.107	17.200
Московско-Курская » »	12.289	16.507	23.601	17.916	29.080
Московско-Нижегородск. ж. д. . .	24.756	16.648	18.715	32.746	30.750
Николаевская жел. дор.	53.337	50.327	52.828	55.844	78.931
Пермская » »	12.007	19.034	20.521	32.723	38.059
Полѣвскія » »	13.888	16.682	13.119	20.155	18.511
Привислинскія » »	109.301	121.813	55.964	66.230	37.641
Риго-Орловская » »	5.921	33.922	31.317	25.976	31.869
Самаро-Златоустовская ж. д. . . .	40.377	29.795	—	93.780	68.075
Сибирская жел. дор.	25.227	33.319	31.126	80.608	100.987
Средне-Азіатская жел. дор.	11.736	28.015	5.550	2.513	2.013
Сызрано-Вяземская жел. дор. . . .	22.137	24.339	52.304	39.400	33.672
Сѣверныя (б. Москов.-Ярослав.- Архангельск. ж. д.)	39.763	35.360	40.924	56.836	65.212
Сѣверо- (б. Балтійск. ж. д.	23.113	20.167	23.460	25.063	} 96.676
Западныя (б. С.-Пет.-Варш. ж. д. . .	44.041	42.059	23.404	41.678	
Ташкентская жел. дор.	—	—	9.399	24.366	15.901
Уссурійская » »	7.278	90.118	—	—	—
Юго-Западныя » »	110.427	59.309	117.863	131.058	132.234
Южныя { б. Кур.-Хар.-Сев. ж. д.	31.604	66.308	72.081	} 116.015	} 89.760
{ б. Харьк.-Никол. ж. д.	18.587	24.644	14.154		
Богословская жел. дор.	—	—	—	1.814	4.819
Бѣлгородъ-Сумская жел. дор. . . .	1.061	583	1.260	1.266	2.286
Варшаво-Вѣнская » »	34.588	37.298	21.942	46.990	40.047
Владикавказская » »	53.951	39.229	36.193	42.844	63.786
Лодвинская-Фабричная ж. д. . . .	6.036	2.869	7.753	3.955	8.886
Моск.-Виндаво-Рыбинская ж. д. . .	25.413	15.804	22.267	29.248	24.382
Московско-Казанская жел. дор. . . .	39.684	65.425	28.636	114.652	75.563
Моск.-Кіево-Воронежская ж. д. . .	46.832	47.248	49.106	58.626	88.260
Рязанско-Уральская жел. дор. . . .	62.006	48.659	—	—	254.301
Юго-Восточныя жел. дор.	46.313	88.387	88.569	82.596	119.525
Волго-Бугульминская по Меле- кесскому подъѣзному пути	153	85	—	—	513
Гербы-Ченстоховскій подъѣз. п. . . .	26	34	64	62	45
Ириновская жел. дор.	—	1	3	—	16
Лифляндскій подъѣздной путь	36	163	1.165	1.156	1.260
Московское Общ. подъѣздныхъ путей въ Россіи	2.949	—	3.345	7.733	4.868
Новозыбковскій подъѣздн. путь	217	344	817	1.567	1.893
Первое Общ. подъѣздн. путей	9.900	11.377	13.516	15.793	11.904
Стародубскій подъѣздной путь	2	2	—	—	—
ВСЕГО	1.063.407	1.256.666	1.050.227	1.583.225	1.851.809

Приложение № 4.

Сводъ отчетовъ повѣренныхъ по судебнымъ дѣламъ мѣстныхъ Управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ о движеніи дѣлъ по искамъ, вытекающимъ изъ перевозокъ грузовъ въ теченіе 1897—1908 г.г.

ВЪ ГОДУ.	Находилось въ производствѣ:		О к о н ч е н о .				Средняя цѣна.		%	
	Дѣль.	На сумму (въ рубляхъ).	Дѣль.	На сумму (въ рубляхъ).	Присуждено (въ рубляхъ).	Сбережено (въ рубляхъ).	Предъявленнаго иска (въ рубляхъ).	Удовлетвор. иска (въ рубляхъ).	Оконченыхъ дѣль.	Сбережений.
1897	53.599	12.457.163	18.887	3.091.690	1.419.108	1.672.582	232	75	37,1	54,8
1898	63.679	13.052.943	21.227	3.606.100	1.567.773	2.038.327	205	74	33,3	56,5
1899	70.174	15.879.735	20.682	4.339.414	2.154.608	2.184.806	226	104	29,4	49,2
1900	75.812	15.757.594	19.789	2.904.561	1.635.231	1.269.330	208	83	26,1	43,7
1901	82.714	19.467.486	17.001	3.161.767	1.235.423	1.926.344	235	72	20,5	60,9
1902	87.244	18.644.372	25.628	4.373.519	1.482.302	2.891.217	214	57	29,4	66,1
1903	80.608	19.783.725	18.000	3.699.391	1.257.953	2.441.438	245	69	22,3	65,9
1904	79.693	19.288.763	21.273	3.661.091	1.296.894	2.364.197	242	61	26,6	64,5
1905	78.576	20.312.284	17.151	3.248.604	1.388.060	1.864.857	258	80	21,7	57,7
1906	89.492	24.417.593	15.651	3.780.881	2.000.095	1.780.786	272	127	17,4	47,0
1907	108.171	30.430.508	18.777	4.834.242	2.176.540	2.657.702	281	115	17,3	54,9
1908	133.124	43.855.364	22.653	5.788.148	2.782.239	3.005.909	329	122	17,0	51,9

Приложение № 5.

Сводъ отчетовъ повѣренныхъ по судебнымъ дѣламъ мѣстныхъ Управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ о движеніи дѣлъ по искамъ за смерть и увѣчья въ теченіе 1897—1908 гг.

ВЪ ГОДУ:	Находилось въ производствѣ.		О К О Н Ч Е Н О .				Средняя цѣна.		%	
	Дѣль.	На сумму (въ рубляхъ).	Дѣль.	На сумму (въ рубляхъ).	Присуждено (въ рубляхъ).	Сбережено (въ рубляхъ).	Предъявленнаго иска (въ рубляхъ).	Удовлетвореннаго иска (въ рубляхъ).	Оконченныхъ дѣль.	Сбереженій.
1897	1.958	8.256.413	596	2.249.242	709.632	1.539.610	4.216	1.190	30,4	68,5
1898	2.334	10.095.454	546	2.492.734	808.968	1.611.766	4.325	1.613	23,4	64,7
1899	2.817	11.474.942	743	3.105.500	1.031.060	2.074.440	4.673	1.389	26,3	66,7
1900	3.161	12.906.869	763	3.105.504	1.071.478	2.034.026	4.083	1.404	24,1	65,4
1901	3.893	14.988.697	809	3.221.752	1.248.066	1.973.686	3.850	1.543	20,7	61,2
1902	4.578	18.104.356	1.164	4.657.946	1.728.008	2.929.938	3.932	1.484	25,4	62,9
1903	5.217	22.953.809	1.366	5.764.657	1.939.718	3.824.939	4.399	1.420	26,1	66,3
1904	6.102	27.261.259	1.651	6.861.151	2.397.852	4.214.288	4.467	1.452	27,0	61,5
1905	6.364	28.003.284	1.672	6.828.465	2.371.753	4.444.002	4.400	1.418	26,4	65,0
1906	7.442	32.681.413	1.695	6.893.180	2.342.793	4.550.387	4.391	1.381	27,7	66,0
1907	9.207	41.671.935	2.038	8.737.014	3.218.487	5.518.527	4.526	1.579	20,8	63,1
1908	11.810	55.588.691	2.041	9.058.151	2.967.168	6.090.983	4.706	1.453	17,2	67,2

Приложение № 6 *).

НАЗВАНІЕ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.	За какой періодъ времени.	Названіе судебныхъ учреждений.	Законченный искъ.			Сумма первоначальнаго иска.	Сумма присужденная.	‰ отно- шеніе.
			Удовлетво- рено.	Отказано.	‰ отноше- ніе.			
Екатерининск. жел. дор.	1/I—1904 г. по 1/I—1909 г.	Екатерининскій Окружный Судъ . .	327	—	—	1.224.956	827.012	67‰
		Харьковскій » »						
		Таганрогскій » »						
		Ростовскій » »						
		Харьковская Судебная Палата						
		Новочеркасская » »						
М.-В.-Рыбинская » »	5/XI—1902 г. по 18/II—1908 г.	Московскія Судебныя Учрежденія . .	100	17	17‰	359.119	157.753	43‰
Николаевская » »	1/I—1899 г. по 1/I—1910 г.	С.-Петербургскій Окружный Судъ . .	369	—	—	1.692.834	827.999	49‰
		» Судебная Палата						
		Варшавская » »						
		Псковскій Окружный Судъ						
		Виленская Судебная Палата						
		Виленскій Окружный Судъ						
Сѣв.-Западныя » »	1/I—1899 г. по 1/I—1904 г.	Свѣдѣній нѣтъ	164	56	25‰	718.030	263.010	36‰

*) Изъ доклада докт. М. А. Заусайлова—О современномъ положеніи вопроса о вознагражденіи лицъ, пострадавшихъ отъ несчастныхъ случаевъ на желѣзныхъ дорогахъ и другихъ промышленныхъ учрежденіяхъ.—IV Сѣздъ ж.-д. врачей въ Москвѣ 1911 г.

НАЗВАНІЕ ЖЕЛѢЗ- НЫХЪ ДОРОГЪ.	Наименованіе судебнаго учре- жденія.	ОПИСАНІЕ ПОВРЕ- ЖДЕНІЯ.	°/о трудоспо- собности, опредѣлен- ный суд. эксперт.	°/о потери трудоспо- собности, признанный судомъ.
Екатер. ж. д.	Екатер. Окр. Судъ. Харьк. » » Таганр. » » Ростовск. » » Харьк. Суд. Пал. Новоч. » »	Травматическ. неврозъ.	15°/о—100°/о	13°/о—100°/о
		Ампутація голени.	50°/о—100°/о	20°/о—100°/о
		» бедра.	100°/о	20°/о—90°/о
		» стопы.	70°/о—100°/о	20°/о—80°/о
		» прав. плеча.	85°/о—100°/о	50°/о—80°/о
		» » предпл.	50°/о	50°/о
		» » пальца.	9°/о	20°/о—100°/о
		» лѣваго плеча.	100°/о	30°/о—95°/о
М.-В.-Р. ж. д.	Московскія Судебн. Учрежденія.	Травматическ. неврозъ.	10°/о—100°/о	20°/о—83°/о
		Ампутація голени.	50°/о—75°/о	30°/о—100°/о
		» бедра.	75°/о	95°/о
		» стопы.	50°/о	30°/о
		» прав. плеча.	75°/о	41°/о
		» » предпл.	65°/о	39°/о
		» » кисти.	80°/о	41°/о
		» » пальца.	5°/о—25°/о	13°/о—28°/о
Никол. ж. д.	СПБ. Окр. Судъ. » Суд. Пал. Варш. Окр. Судъ. Псковск. » » Виленск. » » » Суд. Пал. Варш. Окр. Судъ.	Травматическ. неврозъ.	10°/о—100°/о	12°/о—100°/о
		Ампутація голени.	50°/о—100°/о	16°/о—100°/о
		» стопы.	50°/о	50°/о
		» бедра.	75°/о—85°/о	63°/о—57°/о
		» прав. плеча.	75°/о—80°/о	50°/о—83°/о
		» » пальца.	15°/о—50°/о	12°/о—47°/о
		» лѣв. плеча.	100°/о	75°/о
		» » пальца.	50°/о	30°/о—50°/о
С.-Зап. ж. д.		Травматическ. неврозъ.	25°/о—50°/о	25°/о—100°/о
		Ампутація бедра.	—	—
		» голени.	50°/о—100°/о	38°/о—63°/о
		» стопы.	50°/о	53°/о—70°/о
		» прав. предпл.	50°/о—100°/о	100°/о—100°/о
		» » пальца.	25°/о—50°/о	50°/о—100°/о
		» лѣв. плеча.	100°/о	30°/о—50°/о
		» » предпл.	50°/о	50°/о—85°/о
» » пальца.	25°/о—60°/о	25°/о—50°/о		

*) Изъ доклада докт. М. А. Засайлова.

Приложение № 8 *).

НАЗВАНІЕ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.	НАИМЕНОВАНИЕ ПОВРЕЖДЕНІЯ.	°/о потери трудоспо- собности по даннымъ страховыхъ Обществъ Западной Европы.	По прави- ламъ М-ва Внутрен. Дѣль.	По опредѣ- ленію судеб- ныхъ учре- жденій.
Екатерининская жел. дор. . .	Травматическій неврозъ	—	—	13—100
	Ампутація голени	40—66 ² / ₃	65	20—100
	» бедра	40—75	75	20—90
	» стопы	30—50	60	20—80
	» праваго плеча	50—75	75	50—80
	» » предплечья	50	75	50
	» » пальца	50—75	15—25	20—100
	» лѣваго плеча	40—66 ² / ₃	60	30—95
	» » предплечья	40—60	65	50—100
	» » пальца	40	15—25	15—50
М.-В.-Рыбинская жел. дор. . .	Травматическій неврозъ	—	—	20—83
	Ампутація голени	40—66 ² / ₃	65	30—100
	» бедра	40—75	75	95
	» стопы	30—50	60	30
	» праваго плеча	50—75	75	41
	» » предплечья	50	75	39
	» » кисти	50—66 ² / ₃	75	41
	» » пальца	50—75	15—25	13—28
	» лѣваго плеча	40—66 ² / ₃	60	30—50
	» » предплечья	40—60	65	39
	» » пальца	40	15—25	25—35

*) Изъ доклада доктора Заусайлова.

Ц Е Х Ъ.	Ушибы безъ поврежде- нія кожи,	РАНЫ, ПЕРЕЛОМЫ И ПРОЧ.														Ожоги.		В С Е Г О.	
		Г л а з а.			Рука кромѣ пальцевъ.			Пальцы руки.			Н о г а.			Туловище.	Внутренности въ обл. черепа, груди, живота.	Отд. частей тѣла.	Глазъ.		
		Правог.	Лѣваго.	Обоихъ.	Правой.	Лѣвой.	Обоихъ.	Правой.	Лѣвой.	Обоихъ.	Правая.	Лѣвая.	Объ.						
Котельщики	3	6	14	9	1	1	2	—	5	3	—	1	1	—	—	—	1	—	47
Молотобойцы	9	2	6	7	—	3	1	1	3	4	—	—	—	—	—	—	2	—	41
Кузнецы	6	3	7	5	1	—	2	—	3	1	—	—	2	—	—	—	8	2	40
Токари	6	4	15	14	—	3	2	—	7	14	—	—	—	—	—	—	1	1	67
Литейщики	—	—	2	1	—	2	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	2	11
Маляры	5	3	2	—	1	1	—	—	1	2	—	1	—	—	—	—	1	—	17
Мѣдники	1	—	—	2	—	—	1	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	1	9
Столяры	22	10	11	10	2	5	7	—	8	26	1	8	1	—	—	—	—	—	111
Ученки	10	4	8	5	—	4	2	—	15	17	—	4	2	—	—	—	—	—	76
Слесаря	25	16	34	41	—	10	14	—	31	60	—	9	9	—	—	1	7	2	259
Чернорабочіе	33	13	14	17	—	6	4	—	24	31	—	4	6	—	1	2	11	3	169
Итого	120	61	113	111	5	35	35	3	100	160	1	27	21	—	2	2	37	14	848

*) Изъ доклада доктора Н. Ф. Чиркина—О несчастныхъ случаяхъ въ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ.

**Выписка изъ опредѣленія Одесской Судебной Палаты
отъ 20-го Декабря 1910 г.**

«...Судебная Палата находитъ, что Управление Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ сообщеніемъ на имя Прокурора Одесскаго Окружнаго Суда отъ 5 мая с. г. за № 3115 съ приложеніемъ письменныхъ доказательствъ предъявило къ фирмѣ «С. Вайнштукъ и К^о» обвиненіе въ томъ, что въ періодъ времени съ августа 1906 г. фирма эта перевозила по желѣзнымъ дорогамъ подъ неправильнымъ наименованіемъ и по пониженнымъ ставкамъ цѣлый рядъ грузовъ, оплачиваемыхъ высокими ставками, чѣмъ причинила дорогѣ убытка на 17.387 р. 37 к. По заявленію Управленія желѣзныхъ дорогъ злоупотребленія эти были введены фирмой Вайнштукъ въ систему, фирма прибѣгала къ разнообразнымъ ухищреніямъ, огнимавшимъ у желѣзной дороги возможность при нормальныхъ условіяхъ перевозки обнаружить обманъ, а именно: грузы, не требовавшіе особой укупорки, упаковывались въ ящики, обшитые рогожей, или же въ такія же обшитыя рогожей бочки, тара выбиралась того именно рода, какая употребляется при перевозкахъ груза, подъ именемъ коего шелъ грузъ; получателю посылалось увѣдомленіе о томъ, что грузъ идетъ подъ неправильнымъ наименованіемъ и въ несоотвѣтствующей тарѣ, чтобы онъ не потребовалъ вскрытія груза и чтобы вмѣсто присланнаго дѣйствительно груза, спрашивалъ тотъ именно, подъ наименованіемъ коего отправленъ грузъ фирмой. Вышеприведенныя дѣйствія фирмы Вайнштукъ признаны судомъ неподлежащимъ уголовному преслѣдованію въ виду 60 ст. Общ. Уст. Росс. ж. д., ограждающей интересы желѣзной дороги предоставленіемъ ей права по всему пути слѣдованія груза провѣрять его вѣсъ, стоимость

и содержаніе, при чемъ отправитель, уличенный въ неправильномъ наименованіи груза, независимо внесенія дополнительной платы соотвѣтственно разности тарифовъ, уплачиваетъ еще особую пеню. Такое заключеніе Округнаго Суда Судебная Палата не можетъ признать правильнымъ, ибо 60 ст. Уст. Росс. ж. д. ограждаетъ лишь матеріальные интересы дорогъ, не имѣя уголовно карательнаго характера и предусматриваетъ умышленные и направленные къ обману желѣзной дороги дѣйствія отправителя груза и всякое, хотя бы случайное и ошибочное, неправильное наименование груза, всякую неправильность накладной. Между тѣмъ фирмѣ «Вайнштукъ» приписывается рядъ сознательныхъ, умышленныхъ и направленныхъ къ нарушенію правъ желѣзныхъ дорогъ дѣйствій, введенныхъ въ систему и практикуемыхъ цѣлый рядъ лѣтъ съ цѣлью обманнаго похищенія части слѣдуемой дорогъ провозной платы. Дѣйствія эти должны квалицироваться, какъ и всякое подобное мошенничество по 1666 ст. Улож. о Нак. и влечь для виновныхъ указанную въ законѣ отвѣтственность. По симъ соображеніямъ и признавая, что примѣненіе 60 ст. Общ. Уст. Росс. ж. д. не исключаетъ отвѣтственность фирмы Вайнштукъ въ общемъ порядкѣ уголовного процесса за мошенничество, если таковое будетъ доказано, Судебная Палата опредѣляетъ: отмѣнивъ опредѣленіе Одесскаго Округнаго Суда отъ 19 октября 1910 г. по настоящему дѣлу, возвратить таковое для производства слѣдствія и дальнѣйшаго законнаго направленія. «Подлинное за надлежащими подписями».

Т А Б Л И Ц А

подеудности желѣзныхъ дорогъ.

НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	Длина въѣхъ въѣзъ и линій.	Число судебныхъ мѣстъ, въ которыя дороги вызы- ваются.									Число судебныхъ дѣлъ за 1908 г.		Общая сумма предъявленныхъ исковъ.		Число штатныхъ повѣренныхъ ж. д.	Вознагражденіе повѣреннымъ.				
		Суд. пал.	Окруж. суд.	Уѣздн. член.	Комм. суд.	Мир. сѣзд.	Мир. судей.	Гмин. суд.	Губерн. присуг.	Уѣзд. сѣзд.	Город. суд.	Земск. нач.	Въ общ. суд. уст.	Миров. и адм.			Въ общихъ суд. уст.	Мировыхъ и суд. адм.		
Баскунчакская	68	1	1	2	—	1	6	—	1	2	1	2	17	7	4	7	6.717	8	1	—
Екатерилинская	2.757	3	7	17	—	4	15	—	—	—	—	—	46	29	1.836	1.913	6.504.098	302.269	7	16.200
Закавказская	1.709	1	5	—	—	—	36	—	—	—	—	—	42	50	847	2.630	5.453.089	1.073.032	5	12.300
Либаво-Роменская	1.262	4	9	39	—	6	12	—	—	—	—	3	73	50	1.203	2.610	4.684.450	365.562	6	12.300
Московско-Брестская	1.025	1	5	30	—	1	41	—	—	—	—	—	78	30	666	703	1.704.850	159.823	6	9.900
Московско-Курская	2.933	2	8	30	1	2	16	—	—	19	9	19	106	38	1.384	1.137	4.318.988	150.108	8	22.260
Николаевская	1.855	3	9	16	1	3	15	—	1	—	—	—	48	9	1.607	1.647	5.160.363	300.044	9	17.700
Пермская	2.073	3	5	12	—	—	1	—	—	—	—	—	21	16	329	132	866.319	25.615	2	3.600
Полѣскія	1.351	3	10	27	—	2	8	—	7	21	13	56	147	42	778	1.515	2.519.134	323.050	6	12.900
Привислинскія	2.262	3	10	9	—	21	59	79	1	1	1	—	184	121	622	12.622	1.297.455	5.343.439	14	27.500
Риго-Орловская	1.464	—	7	16	—	4	12	—	—	—	—	3	42	24	611	2.579	1.618.938	754.099	6	14.700
Самаро-Златоустовская	1.237	2	9	40	—	2	3	—	3	8	9	22	98	55	1.652	487	6.889.998	249.787	5	9.300
Средне-Азіатская	2.253	1	4	—	—	—	15	—	—	—	—	—	20	15	323	236	1.579.376	90.868	3	8.400
Сибирская	3.139	3	8	1	—	—	42	—	—	—	5	4	63	34	934	1.597	7.013.117	844.206	7	17.200
Сѣверо-Западныя	4.657	3	12	26	1	13	56	25	3	4	—	5	147	78	11.705 *)		8.490.273 *)		13	24.450
Сѣверныя	2.942	3	12	37	—	3	10	—	8	37	15	77	202	54	795	923	3.003.466	267.211	8	15.300
Сызрано-Вяземская	1.308	3	9	24	—	—	—	—	9	10	2	11	68	32	507	759	2.351.893	178.784	3	7.500
Ташкентская	2.090	2	4	3	—	—	12	—	—	—	—	—	21	14	226	863	1.119.304	50.735	4	9.700
Юго-Западныя	3.905	2	9	16	1	38	155	—	1	2	4	17	245	126	1.959	19.478	7.824.150	5.327.004	26	44.100
Южныя	—	2	10	44	—	1	6	—	—	—	—	—	63	46	2.234	2.902	5.652.929	383.813	10	22.800
Итого															30.222	54.740	78.058.907	16.189.457	139	308.110

Примѣчаніе. По частнымъ дорогамъ имѣются только отдѣльныя свѣдѣнія: На *Московско-начальниковъ* и 21 у городского судьи, въ 49 уѣздахъ. Изъ общаго числа только 2—3% сіональными скупщиками претензій. Исковъ на сумму менѣе 30 рублей по каждому—было 2.575. На *Юго-Восточныхъ* дор. за десять мѣсяцевъ 1910 г. исключительно скупщиками предъявлено у земскихъ начальниковъ—переоцѣнить по низшей нормѣ исковой суммы при разборѣ у Уѣзд. *Владикавказской* дор.—приходится судиться въ 4 Судебныхъ палатахъ (Петерб., Саратов., Владикавк., Бакинск. и Новочеркас.), въ 12 мировыхъ сѣздахъ, у 22-хъ мировыхъ судей, 2-хъ *Московско-Казанская* дорога имѣетъ дѣла въ 117 судахъ. *Рязанско-Уральская*—въ 195.

Клево-Воронежской дорогѣ въ 1909 году 5.000 исковъ были предъявлены у 87 земскихъ повбуждены самими получателями или отправителями, всѣ же остальные—исключительно профес- 2.076—у земскихъ начальниковъ и 71—у городскихъ судей. Если распыленные иски, предъявленные наго члена, то все количество исковъ сократится, по заявленію дороги до 943 дѣлъ, т. е. втрое. Новочеркас. и Тифлис.) въ 8 Окружныхъ судахъ (Петерб., Таган., Саратов., Ставроп., Екатеринод., городскихъ судей и у 2-хъ земскихъ начальниковъ; всего въ 38 судебныхъ мѣстахъ.

*) Въ итогахъ суммъ Сѣверо-Западныя дороги вошли въ первыя колонки.

