

27270

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



В. LXXVII.

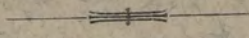
~~29584~~

О ПЕРЕВОЗКѢ ГРУЗОВЪ

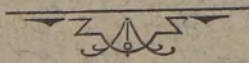
ПО РУССКИМЪ ЖЕЛѢЗНЫМЪ ДОРОГАМЪ

СО СКОРОСТЬЮ

ПАССАЖИРСКИХЪ ПОѢЗДОВЪ.



И. Я. Мірославскій.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

„Екатерининская“ тип. Ф. Вайсберга и П. Гершунина, Звенигородская, соб. д. 30.
1912.

Н

27270

К

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

84466

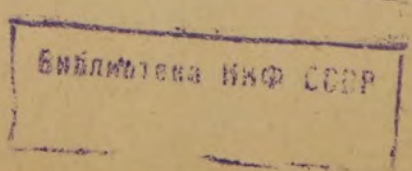
Слѣдующіе Труды Комиссіи

А) вышли изъ печати и продаются въ магазинѣ Риккера, 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 разсмотрѣннн 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.г. Исчерпанъ.
- VII. О пользованнн 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 подвижнаго состава; о главныхъ матеріальныхъ складахъ; объ исполнительныхъ лабораторіяхъ и о техническихъ конторахъ при службѣ подвижнаго состава и тяги,—на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ — 50
- X. Министерство Путей Сообщенія и желѣзнодорожное дѣло И. Рербергъ Исчерпанъ.



- | | | |
|--|------|------------|
| XI. Обь 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. |
| XIV. Очеркъ счетоводства американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Докладъ А. Н. Плана на международномъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашингтонѣ въ 1905 г., перевелъ Н. Петровъ | 3 — | |
| XV. Таблицы результатовъ эксплуатаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ за 1895—1907 г.г. | | Исчерпанъ. |
| XVI. Краткое изложеніе заключеній сѣзда начальниковъ дорогъ по нѣкоторымъ вопросамъ, включеннымъ въ программу занятій сего сѣзда, состоявшагося 27 января—3 февраля 1909 г. | | Исчерпанъ. |
| XVII. Краткія соображенія по вопросу обь организаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Ю. А. Львовъ | | Исчерпанъ. |
| XVIII. Къ вопросу о частныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи. С. Кульжинскій | | Исчерпанъ. |
| XIX. Схематическая карта желѣзныхъ дорогъ съ указаніемъ тяговыхъ участковъ, коренныхъ и оборотныхъ депо для торговаго движенія и главныхъ паровозныхъ и вагонныхъ мастерскихъ | | Исчерпанъ. |
| 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 | | Исчерпанъ. |
| XXII. Отчетность и хозяйство на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. С. Кульжинскій | | Исчерпанъ. |
| XXIII. Главныя причины чрезвычайнаго роста расходовъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ 1903 по 1907 г.г. и мѣра вліянія этихъ причинъ. Н. Петровъ | 4 — | |
| XXIV. I. Отчетъ по осмотру Тульскихъ паровозовъ и Московскихъ вагонныхъ мастерскихъ Московско-Курской жел. дор. и главныхъ мастерскихъ Московско-Брестской жел. дор., произведенному въ августъ мѣсяцъ 1909 года, по порученію г. Пред- | | |

сѣдателя ВЫСОЧАЙШЕ учрежденной Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.		
II. Реорганизация главныхъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ по принципу для современнаго интенсивнаго механическаго производства. Инж.-Техн. П. П. Рицconi		Исчерпанъ.
XXV.	Перевозка почты по желѣзнымъ дорогамъ. С. Кульжинскій	Исчерпанъ.
XXVI.	Швейцарскіе союзные желѣзнодорожные законы.	Исчерпанъ.
XXVII.	О государственномъ сборѣ съ желѣзнодорожныхъ перевозокъ въ Россіи	— 75
XXVIII.	Экономическое значеніе русскихъ желѣзныхъ дорогъ. 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.	Исчерпанъ.
XXXI.	О наивыгоднѣйшемъ расположеніи мастерскихъ для ремонта подвижнаго состава. С. Кульжинскій.	— 75
XXXII.	Матеріалы по вопросу о реорганизации управленія русскихъ желѣзныхъ дорогъ	Исчерпанъ.
XXXIII.	Свѣдѣнія и данныя о мастерскихъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ и о нѣкоторыхъ заграничныхъ. Н. Антошинъ	1 50
XXXIV.	Передача государственныхъ земель желѣзнымъ дорогамъ въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки. С. Кульжинскій	— 75
XXXV.	Къ вопросу о частномъ желѣзнодорожномъ строительствѣ. Проф. П. П. Мигулинъ	— 75
XXXVI.	О развитіи русской желѣзнодорожной сѣти. С. Кульжинскій	— 75
XXXVII.	Матеріалы по обслѣдованію Южныхъ желѣзныхъ дорогъ	3 —
XXXVIII.	Матеріалы по обслѣдованію Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ	3 —
XXXIX.	Матеріалы по обслѣдованію Екатерининской желѣзной дороги	3 —
XL.	Матеріалы по вопросу о реорганизации отчетности казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Часть I	3 —
XLI.	Тоже. Часть II	3 —
XLII.	Тоже. Часть 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 эксплуатаціонныхъ расходовъ, проектъ расходовъ, проектъ распредѣленія мощныхъ паровозовъ типа $\frac{4}{5}$ по сѣти казенныхъ жел. дор. Инж. С. Кульжинскій и Л. Элькинъ	3 —
XLV. Планъ района обращенія паровозовъ типа $\frac{4}{5}$ на сѣти каз. ж. д. С. Кульжинскій и Л. Элькинъ.	Исчер- панъ.
XLVI. Уставы русскихъ желѣзнодорожныхъ Обществъ. Часть I. Уставы Обществъ, эксплуатирующихъ желѣзн. 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. Изслѣдованіе разницъ въ показаніяхъ доходовъ казен. жел. дорогъ по исполненію росписи и по эксплуатаціоннымъ отчетамъ управленій 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 желѣзныхъ дорогъ	3 —
LIII. Перевозка скоропортящихся продуктовъ и снабженіе ими городовъ въ Россіи и за границею М. П. Федорова	1 —
LIV. Мексиканскій законъ о желѣзныхъ дорогахъ. Аргентинскій законъ о желѣзнодорожныхъ обществахъ	1 —
LV. Матеріалы по обслѣдованію Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ	3 —
LIV. Матеріалы по обслѣдованію Николаевской желѣзной дороги	3 —
LVI. Первое приближеніе къ опредѣленію наименьшаго пробѣга товарныхъ поѣздовъ на данной линіи. Н. Петровъ	1 25
LVIII. О реорганизаціи Центральныхъ Установленій Министерства Путей Сообщенія по управленію желѣзными дорогами. С. Кульжинскій	1 —

- LIVX. Отвѣтственность русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ цифрахъ. М. П. Федорова 1 50
- LX. Критерій для желѣзныхъ дорогъ и его примѣненіе. Н. Петровъ — 50
- LXI. Вѣтви общаго пользованія, выстроенныя на средства частныхъ предпринимателей и переданныя въ собственность казны. П. Соловьева подъ ред. С. Кульжинскаго 1 —
- LXII. Статья 683 ч. 1 т. X² Свода законовъ, исторія и анализъ ея въ связи съ данными для ея пересмотра. Г. Н. Каргановъ 1 50
- LXIII. Очерки финансовой организациі Сѣверо-Американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Стюартъ Даджетъ. Перев. съ англ. М. С. Модель, подъ ред. С. Н. Кульжинскаго 3 —
- LXIV. О нормальныхъ размѣрахъ оборотныхъ капиталовъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ. К. Ходоровскій 1 50
- LXV. О скорости слѣдованія грузовъ по русскимъ жел. дор. С. Кульжинскій — 50
- LXVI. Матеріалы по обслѣдованію Сызрано-Вяземской жел. дор. 3 —
- LXVII. Матеріалы по обслѣдованію Самаро-Златоустовской жел. дор. 3 —
- LXVIII. Матеріалы по обслѣдованію Либаво-Роменской жел. дор. 3 —
- LXIX. Матеріалы по обслѣдованію Сибирской жел. дор. 3 —
- LXX. Свѣдѣнія и данныя объ англійскихъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ, о вопросахъ сл. тяги, связанныхъ съ ними, и сравненіе съ русскими. Н. Антошинъ — 75
- LXXI. Желѣзныя дороги и бюджетъ. С. Кольсонъ. Переводъ съ франц. В. Л. Лѣсковецъ, подъ ред. К. Я. Загорскаго 1 50
- LXXII. О сооруженіи желѣзнодорожныхъ подъѣздныхъ путей. С. Кульжинскій 1 50
- LXXIII. Къ вопросу о реорганизациі желѣзнодорожныхъ и государственныхъ финансовъ. Г. Кирхгофъ. Перев. съ нѣм. Ю. Н. Кульжинскаго 1 —
- LXXIV. Матеріалы по вопросу о подъѣздныхъ путяхъ къ казеннымъ жел. дор. Часть I. Отвѣты порайонныхъ комитетовъ на письмо г. управляющаго дѣлами О. В. Комиссіи и перечень жел. дорогъ, вопросъ о постройкѣ которыхъ возбуждался общественными учрежденіями за время съ 1895 г. 2 —

- LXXVI. Экономическое положеніе Сибирской магистрالی . 1 —
 LXXVII. О перевозкѣ грузовъ по русскимъ жел. дорогамъ
 со скоростью пассажирскихъ поѣздовъ. И. Я.
 Мірославскій 1 —

Б) Печатаются:

- LXXV. Матеріалы по вопросу о подъѣздныхъ путяхъ къ
 казеннымъ жел. дорогамъ. Часть II. Отвѣты началь-
 никовъ казенныхъ жел. дорогъ на письмо упра-
 вляющаго дѣлами О. В. Комиссіи — —
 LXXVIII. Матеріалы по обслѣдованію Головного участка
 Амурской ж. д. — —
 LXXIX. Матеріалы по обслѣдованію Пермской ж. д. . . . — —
 LXXX. Размѣры и постепенность необходимаго сооруже-
 нія жел. дор. и средства для осуществленія ихъ.
 Н. Петровъ — —
 LXXXI. Правительственная регламентація желѣзнодорож-
 ныхъ тарифовъ. Опытъ сравнительнаго изслѣдова-
 нія тарифныхъ системъ, дѣйствующихъ въ Соеди-
 ненныхъ Штатахъ, на континентѣ Европы и въ
 Австраліи. Гуго Мейеръ. Переводъ съ англійскаго
 М. С. Модель, подъ ред. С. Н. Кульжинскаго . . — —
-

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

В. LXXVII.

О ПЕРЕВОЗКѢ ГРУЗОВЪ

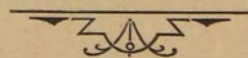
ПО РУССКИМЪ ЖЕЛѢЗНЫМЪ ДОРОГАМЪ

СО СКОРОСТЬЮ

ПАССАЖИРСКИХЪ ПОѢЗДОВЪ.



И. Я. Мірославскій.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

„Екатерининская“ тип. Ф. Вайсберга и П. Гершунина, Звенигородская, соб. д. 30.

1912.

Оглавленіе.

I. Положеніе вопроса до изданія Общаго устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ	5
II. Постановленія Общаго устава и вызванныя ими недоразумѣнія	16
III. Дѣйствующія постановленія о перевозкѣ грузовъ въ пассажирскихъ поѣздахъ и тарифъ на такую перевозку	32
IV. Постановка вопроса въ рѣшеніяхъ Правительствующаго Сената и затронутые ими интересы	49
V. Причины, обусловливающія предъявленія претензій къ желѣзнымъ дорогамъ и величина требуемаго отъ дорогъ вознагражденія	68
VI. Мѣры для устраненія недоразумѣній въ дѣлѣ перевозки грузовъ съ пассажирскими поѣздами	84

I.

Рѣшеніе создать у насъ сѣть рельсовыхъ путей, имѣющихъ общее государственное значеніе, сопровождалось указаніемъ всѣхъ родовъ перевозокъ, которыя могли быть предусмотрѣны въ то время и возлагались на обязанность желѣзныхъ дорогъ. Въ § 12 ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнаго 26-го января 1857 года „Положенія объ основныхъ условіяхъ для устройства первой сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Россіи“ говорится о перевозкахъ пассажировъ трехъ классовъ въ пассажирскихъ поѣздахъ и пассажировъ третьяго класса въ товарныхъ поѣздахъ, о предоставленіи пассажирамъ семейныхъ отдѣленій и экстренныхъ поѣздовъ, о пассажирскомъ багажѣ, о разномъ домашнемъ скотѣ, экипажахъ и товарахъ. Относительно товаровъ, прежде всего, предусматривается перевозка ихъ съ малою скоростью, съ раздѣленіемъ ихъ при томъ на три разряда, съ назначеніемъ для каждаго разряда особаго высшаго предѣльнаго размѣра провозной платы. Затѣмъ говорится: *„За товары, перевозимые по желанію отправителей, со скоростью пассажирскихъ поѣздовъ, взимается по $\frac{1}{6}$ к. съ пуда и версты“*. *„Съ экипажей, лошадей, скота, свѣжей рыбы и дичи, перевозимыхъ, по желанію отправителей, съ пассажирскими поѣздами, взимается удвоенная плата, тарифомъ установленная“*.

Приведенное законоположеніе было повторено въ § 12 ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнаго 3 ноября 1861 года новаго Устава Главнаго Общества Россійскихъ жел. дорогъ, на который впослѣдствіи сдѣланы ссылки почти во всѣхъ

уставахъ позднѣе утвержденныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Такимъ образомъ, въ законѣ были предусмотрены три рода перевозокъ товаровъ: 1) съ товарными поѣздами малой скорости; 2) со скоростью пассажирскихъ поѣздовъ; 3) съ пассажирскими поѣздами. Указаніе въ законѣ на послѣдніе два рода перевозокъ, т. е. перевозки со скоростью пассажирскихъ поѣздовъ и перевозки съ пассажирскими поѣздами, возможно понимать или какъ безразличное отношеніе къ обоимъ этимъ опредѣленіямъ рода перевозокъ, или же какъ постановленіе, что на жел. дорогахъ должны быть въ обращеніи, кромѣ поѣздовъ, специально предназначенныхъ для перевозки пассажировъ, еще особые товарные поѣзда, имѣющіе такую же скорость движенія, какую имѣютъ пассажирскіе поѣзда. При этомъ, если грузовъ, перевозка которыхъ требуется со скоростью пассажирскихъ поѣздовъ, не особенно много, то, вмѣсто назначенія въ движеніе товарнаго поѣзда пассажирской скорости, достаточно вагоны съ такими грузами прицѣплять къ находящимся въ движеніи пассажирскимъ поѣздамъ, а въ исключительныхъ случаяхъ, если такіе грузы предъявляются рѣдко и въ малыхъ количествахъ, возможно довольствоваться помѣщеніемъ грузовъ въ багажномъ вагонѣ пассажирскаго поѣзда. Въ этомъ именно смыслѣ было дано истолкованіе закону при примѣненіи его на линіяхъ Главнаго Общества Россійскихъ жел. дорогъ и на другихъ жел. дорогахъ. Въ условіяхъ перевозки Главнаго Общества, утвержденныхъ Министромъ Путей Сообщенія 21 октября 1866 года, говорится, что товары и всякаго рода кладь перевозятся вообще по желанію отправителей или въ поѣздахъ большой скорости (кромѣ курьерскихъ), или въ поѣздахъ малой скорости (ст. 52). При отправленіи съ большою скоростью, товары и проч. посылаются съ первымъ пассажирскимъ поѣздомъ, состоящимъ изъ вагоновъ всѣхъ трехъ классовъ, если только товары эти были представлены за два часа до отхода поѣзда;

отправки, представленные позже, отсылаются съ слѣдующимъ пассажирскимъ поѣздомъ (ст. 53). Товарныя мѣста тоже могутъ быть приняты въ багажный вагонъ по усмотрѣнію начальника станціи, но плата за нихъ взимается во всякомъ случаѣ сполна, не дѣлая скидки за одинъ пудъ (ст. 31).

Въ случаѣ пропажи товара, отправляемаго въ багажномъ вагонѣ, Общество отвѣчаетъ за него не какъ за багажъ, а какъ за товаръ (примѣч. къ ст. 31).

Такимъ образомъ, перевозка товаровъ большой скорости была приурочена къ пассажирскимъ поѣздамъ: или къ тому, передъ отходомъ котораго (за два часа) представлялся товаръ, или къ слѣдующему за нимъ. Перевозка товаровъ въ багажномъ вагонѣ, когда таковая разрѣшалась начальникомъ станціи, совершалась съ тѣмъ пассажирскимъ поѣздомъ, въ который ставился этотъ вагонъ. Слѣдовательно, скорость перевозки товаровъ большой скорости и товаровъ, отправляемыхъ въ багажномъ вагонѣ, опредѣлялась скоростью движенія пассажирскаго поѣзда, въ которомъ перевозились товары, и включать въ правила особое постановленіе о срокѣ доставки такихъ товаровъ не было надобности. По указанной причинѣ, въ правилахъ находится лишь постановленіе о срокѣ перевозки товаровъ малой скорости. Но перевозка товаровъ въ пассажирскихъ поѣздахъ могла производиться безъ особыхъ препятствій лишь въ первое время, когда жел. дорогъ было мало и пользованіе ими было доступно лишь населенію ограниченныхъ, разобщенныхъ между собою раіоновъ. По мѣрѣ постройки новыхъ жел. дорогъ, увеличивалось предложеніе товаровъ къ перевозкѣ, — принятіе ихъ въ пассажирскіе поѣзда становилось все болѣе и болѣе затруднительнымъ и дороги должны были изыскивать мѣры къ болѣе удобному распредѣленію товаровъ въ поѣздахъ.

Большой шагъ въ этомъ направленіи сдѣланъ во „Временныхъ правилахъ о перевозкѣ по Харьковско-Нико-

лаевской жел. дорогѣ пассажировъ, товаровъ и прочихъ предметовъ“, утвержденныхъ Министромъ Путей Сообщенія 21 сентября 1875 года за № 55 и опубликованныхъ въ Собраніи узаконеній и распоряженій Правительства 1875 г., № 88, ст. 996. Въ этихъ правилахъ говорится:

Товары перевозятся вообще, по желанію отправителей, или въ поѣздахъ большой скорости, т. е. товаропассажирскихъ, или въ поѣздахъ малой скорости, т. е. исключительно товарныхъ (ст. 79). Товары могутъ быть принимаемы къ перевозкѣ въ поѣздахъ, собственно, пассажирскихъ не иначе, какъ въ видѣ исключенія, когда такая перевозка, по объему товаровъ и количеству ихъ, окажется возможною, будетъ разрѣшена начальникомъ станціи, и самые товары не заключаютъ веществъ, воспрещенныхъ къ перевозкѣ (ст. 61).

Самая перевозка товаровъ въ пассажирскихъ поѣздахъ была поставлена въ упомянутыхъ „Временныхъ правилахъ Харьковско-Николаевской дороги“ въ слѣдующія условія.

а) Перевозка багажа.

Ст. 42. Къ перевозкѣ въ поѣздахъ съ пассажирами вовсе не допускается: предметы, не допускаемые къ перевозкѣ по почтѣ, какъ то: порохъ, пистоны, зажигательныя спички и вообще какія-либо опасныя, горючія, ѣдкія, легко воспламеняющіяся, или подверженныя взрыву вещества, равно кислоты и зловонныя жидкости. Всѣ означенныя предметы воспрещаются къ перевозкѣ какъ въ багажной, такъ и всякой другой задѣлкѣ, хотя бы и отдѣльно. Исключеніе изъ сего допускается для охотничьяго пороха въ размѣрѣ, какъ опредѣлено выше въ ст. 30. (Охотничій порохъ въ размѣрѣ не болѣе 3 фунт. на человѣка, который передается для храненія кондуктору). Примѣчаніе 1. Красильныя вещества въ малыхъ

количествахъ, не свѣше двухъ пудовъ, могутъ быть перевозимы какъ багажъ, но не иначе, какъ въ уку-поркѣ, обеспечивающей безопасность для прочаго багажа. Примѣчаніе 2. Экипажи и животныя (кромѣ комнатныхъ животныхъ) хотя могутъ быть отправляемы съ пассажирскими поѣздами, но не иначе, какъ съ разрѣшенія начальника станціи отправления и по соглашенію съ нимъ.

Ст. 44. Большіе ящики, бочки и вообще громоздкія укладки, хотя бы и содержали въ себѣ принадлежащія пассажиру вещи, составляющія предметы употребленія при путешествіяхъ или вообще въ домашнемъ быту, или хозяйствѣ, могутъ быть допускаемы для перевозки въ поѣздахъ, исключительно, пассажирскихъ лишь въ видѣ исключенія, когда такая перевозка въ багажномъ вагонѣ означенныхъ упаковокъ будетъ признана возможною и разрѣшена начальникомъ станціи. Непринятыя на этомъ основаніи къ перевозкѣ предметы могутъ быть перевезены лишь съ товарными или товаро-пассажирскими поѣздами и по правиламъ, для сихъ поѣздовъ установленнымъ.

Ст. 48 (абз. 2-й). Приѣмъ багажа удостоверяется выдачею пассажиру багажнаго билета, въ которомъ означаются: число пассажирскихъ билетовъ, по коимъ багажъ принятъ, число и вѣсъ багажныхъ мѣстъ и сумма, взысканная за излишекъ вѣса противъ багажа, бесплатно допускаемаго (ст. 47).

Ст. 49. По прибытіи на станцію назначенія, багажъ выдается только предъявителю багажнаго билета. Въ случаѣ же потери багажнаго билета, владѣлецъ багажа долженъ представить ясныя на принадлежность онаго доказательства, при чемъ получающій таковой багажъ долженъ дать расписку въ его полученіи.

в) Перевозка товаровъ.

Ст. 61. Товары могутъ быть принимаемы къ перевозкѣ въ поѣздахъ, собственно, пассажирскихъ не иначе,

какъ въ видѣ исключенія, когда такая перевозка, по объему товаровъ и количеству ихъ, окажется возможною, будетъ разрѣшена начальникомъ станціи, и самые товары не заключаютъ веществъ, воспрещенныхъ къ перевозкѣ.

Ст. 62. Если такіе товары слѣдуютъ при пассажирѣ, то они перевозятся во всемъ согласно съ правилами, установленными выше для перевозки багажа; буде же такіе товары принимаются къ перевозкѣ безъ пассажира, то пріемъ ихъ производится, какъ выше изложено, и плата во всякомъ случаѣ взимается какъ за багажъ.

Ст. 63. Въ случаѣ пропажи или поврежденія товара, принятаго къ перевозкѣ по ст. 61 и 62 и слѣдующаго какъ при пассажирѣ, такъ и безъ онаго, управленіе дороги отвѣчаетъ какъ за багажъ.

Когда русскія жел. дороги пришли къ соглашенію установить прямое сообщеніе между собою, для передачи грузовъ съ одной дороги на другую безъ посредства товаро-хозяевъ и раздѣлились для сего на три группы, обособленныя въ зависимости отъ направленія путей слѣдованія грузовъ,—правила перевозки товаровъ въ пассажирскихъ поѣздахъ, установленныя для перевозки въ предѣлахъ отдѣльныхъ дорогъ, были послѣдовательно распространены и на перевозки прямого сообщенія. Этому въ особенности способствовала существовавшая и тогда возможность скорой передачи грузовъ съ одной дороги на другую, такъ какъ время прибытія и отправленія пассажирскихъ поѣздовъ разныхъ дорогъ во всѣхъ болѣе важныхъ узлахъ, т. е. пунктахъ примыканія дорогъ другъ къ другу, было по возможности согласовано.

Для характеристики, дѣйствовавшихъ въ прямомъ сообщеніи, условій перевозки товаровъ съ пассажирскими поѣздами могутъ служить слѣдующія извлеченія изъ конвенцій 3-й и 2-й группъ жел. дорогъ.

Конвенція о прямомъ товарномъ и пассажирскомъ сообщеніи между жел. дорогами 3-й группы.

§ 33. Товары, гробы съ покойниками, экипажи, лошади и всякія клади, допускаемыя къ перевозкѣ въ пассажирскихъ поѣздахъ по условіямъ и тарифу, на дорогахъ для перевозки товаровъ существующимъ, перевозятся въ прямомъ сообщеніи съ пассажирскими поѣздами группы (кромѣ курьерскихъ) и передаются порядкомъ и по документамъ, установленнымъ для перевозки грузовъ съ товарными поѣздами, при чемъ бланки должны быть бѣлаго цвѣта съ синимъ шрифтомъ на всю группу, для отличія отъ бланковъ на товары малой скорости. Ярлыки же, наклеиваемые на товары большой скорости, должны быть разныхъ цвѣтовъ, по дорогѣ назначенія, какъ сказано въ § 17 о ярлыкахъ на багажъ.

§ 34. Такіе товары и клади принимаются со станцій и на станціи дорогъ, вошедшихъ въ прямое сообщеніе, и подлежатъ всѣмъ правиламъ передачи кладей малой скорости, кромѣ сроковъ.

Примѣчанія. 1) По товарамъ большой скорости допускается переводъ денегъ на получателя такъ же какъ и по товарамъ малой скорости. 2) Касается обмѣна вагоновъ между дорогами.

§ 35. Отправки, не требующія особаго вагона, или не составляющія нормальнаго груза вагона, передаются поштучно, съ перегрузкою какъ багажъ; клади, занимающія особый вагонъ или платформу, слѣдуютъ безъ перегрузки.

§ 37. Срокъ перевозки кладей большой скорости опредѣляется расписаніями непрерывнаго хода соотвѣтствующихъ поѣздовъ.

§ 38. Въ случаѣ значительнаго числа такихъ кладей и невозможности отправить ихъ съ соотвѣтствующимъ поѣздомъ, крайній срокъ задержки допускается до 12 часовъ для каждой дороги.

§ 39. Всякая отвѣтственность за просрочку въ доставкѣ, порчу и пропажу товаровъ большой скорости опредѣляется правилами, для товаровъ малой скорости установленными (Конвенція 1873 года).

Въ послѣдующее время правила эти подверглись существеннымъ измѣненіямъ.

Интересовъ грузохозяевъ коснулись слѣдующія измѣненія §§ 37 и 38-го.

§ 37. Обязательный срокъ для перевозки кладей большой скорости—250 верстъ въ сутки, при чемъ кладя передаются съ дороги на дорогу, по возможности, на корреспондирующіе поѣзда.

§ 38. Въ случаѣ невозможности отправлять кладь съ соотвѣтствующими поѣздами, крайній срокъ задержки ихъ допускается въ каждомъ передаточномъ пунктѣ до 12 часовъ, которые въ такомъ случаѣ прибавляются къ сроку, указанному въ предыдущемъ §, и распределяются между дорогами, согласно § 14 Товарной Конвенціи (присчитываются сдающей дорогѣ). (Конвенція 1883 года).

Конвенція о прямомъ пассажирскомъ сообщеніи и перевозкѣ багажа между поименованными въ ней 13-ю жел. дорогами, входившими въ составъ 11 группъ.

§ 15. Багажемъ называются дорожныя вещи пассажировъ, какъ напимѣръ: дорожныя сундуки, мѣшки, картоны и проч.

Все, что имѣетъ упаковку, принятую въ коммерческомъ быту для товаровъ, куда относятся: ящики, бочки, бунты или иныя упаковки съ товарами, плодами, съѣстными припасами и проч., багажемъ не считается и подлежить перевозкѣ на основаніи правилъ, для товаровъ установленныхъ. Отдѣльныя мѣста подобнаго рода кладей могутъ быть перевозимы, по желанію пассажировъ, и какъ багажъ, по тарифу, установленному § 18 (по $\frac{1}{20}$ коп. съ версты и съ каждаго 10 фунт.), если то возможно безъ стѣсненія пассажирскаго багажа, но безъ скидки льготныхъ пудовъ (§ 17), и съ вознагражденіемъ, въ случаѣ утраты, какъ за товаръ. Въ случаѣ споровъ между пассажирами и агентомъ дороги, принимающимъ багажъ, относительно принадлежности отправляемой кладя къ

багажу или товару, споръ разрѣшается по вскрытіи клади начальникомъ станціи.

Въ случаѣ отправки товара какъ багажъ, на багажныхъ квитанціяхъ ставится штемпель „товаръ“. На багажныхъ и пассажирскихъ кассахъ вывѣшиваются правила объ отвѣтственности дорогъ за багажъ и товаръ, отправляемый съ поѣздами большой скорости, и порядокъ страхованія ихъ (Конвенція 1884 года).

Изъ обзорѣнія приведенныхъ правилъ усматривается, что перевозка товаровъ съ пассажирскими поѣздами на нашихъ жел. дорогахъ подвергалась, до изданія Общаго устава Русскихъ жел. дорогъ, слѣдующей эволюціи.

1. Перевозка эта, сначала допускавшаяся во всѣхъ пассажирскихъ поѣздахъ (кромѣ курьерскихъ) безъ ограниченія количества, впослѣдствіи допускается въ видѣ исключенія, съ разрѣшенія начальника станціи, если онъ признаетъ возможнымъ помѣстить товаръ въ багажномъ вагонѣ безъ стѣсненія для багажа, слѣдующихъ съ тѣмъ же поѣздомъ, пассажировъ.

2. Плата за перевозку, установленная въ размѣрѣ платы за багажъ, сохраняется безъ измѣненія.

3. Въ принятіи товара для перевозки въ пассажирскомъ поѣздѣ дорога выдаетъ багажную квитанцію, на которой вмѣсто номеровъ пассажирскихъ билетовъ пишутся нули и налагается штемпель „товаръ“. Поэтому таковой товаръ называется либо „нулевой багажъ“, либо „багажъ-товаръ“.

4. Срокъ доставки товара-багажа сначала опредѣляется временемъ хода пассажирскаго поѣзда, съ которымъ былъ отправленъ такой товаръ-багажъ; за тѣмъ, когда была установлена перевозка такого товара-багажа прямымъ сообщеніемъ, стали прибавлять по 12 часовъ для передачи съ дороги на дорогу; наконецъ, срокъ доставки опредѣляютъ изъ расчета по 250 верстѣ въ сутки, съ прибавленіемъ по 12 часовъ на каждую передачу съ дороги на дорогу.

5. Отвѣтственность за утрату товара-багажа сначала опредѣляется какъ за багажъ, а впослѣдствіи какъ за товаръ.

Если измѣненіе по п. 1-му, т. е. ограниченіе приема товара-багажа достаточно оправдывается необходимостью удержать количество такихъ перевозокъ въ предѣлахъ, не стѣсняющихъ перевозки багажа пассажировъ, то измѣненія по п. 4 и 5-му, т. е. установленіе исчисленія сроковъ доставки не по времени хода пассажирскихъ поѣздовъ, а по числу верстъ для пробѣга поѣздовъ въ сутки, и установленіе отвѣтственности за утрату товара-багажа какъ за товаръ—свидѣтельствуютъ лишь о томъ, что дороги считали первую мѣру недостаточной для сокращенія наплыва товаровъ въ пассажирскіе поѣзда и рѣшились въ этихъ видахъ на такія мѣры, которыя могли бы совершенно изъять товары изъ пассажирскихъ поѣздовъ, если бы товарохозяева не встрѣчали дѣйствительной и настоятельной надобности въ такого рода скорыхъ и освобожденныхъ отъ излишнихъ формальностей перевозкахъ. Впрочемъ, представители жел. дорогъ сами свидѣтельствовали объ этомъ на созванномъ предсѣдателемъ ВЫСОЧАЙШЕ учрежденной Комиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи графомъ Э. Т. Барановымъ, въ декабрѣ 1881 года, Общемъ Съѣздѣ для обсужденія проекта Общаго устава Россійскихъ жел. дорогъ.

Изъ стенографическаго отчета о засѣданіяхъ этого Съѣзда видно, что при обсужденіи статьи, касавшейся опредѣленія предметовъ, подлежащихъ перевозкѣ въ качествѣ багажа, и такихъ, которые допускаются къ перевозкѣ, какъ багажъ, только въ видѣ исключенія (ст. 31 нынѣ дѣйствующаго Общаго устава) Членомъ Высшей Комиссіи М. Н. Анненковымъ было указано на возникающіе на нѣкоторыхъ дорогахъ разговоры и недоразумѣнія по случаю сдачи багажа. По поводу сего, представитель Харьковско-Николаевской жел. дороги А. Т. Вели-

ховъ сказалъ:—Особенно тамъ, гдѣ торгуютъ мануфактурой. Тамъ почти всѣ купцы заинтересованы провезти свой товаръ возможно скорѣе. Такимъ образомъ, пассажирскіе поѣзда въ такихъ мѣстностяхъ совершенно не могли бы ходить, потому что всѣ поѣзда пришлось бы наполнять товаромъ, поэтому то и цѣль этой статьи—исключить товары изъ пассажирскаго поѣзда. Въ исключительныхъ же случаяхъ, о которыхъ говорятъ, всегда можно ожидать разрѣшенія со стороны начальника станціи, если только вагоны не переполнены; но если это будетъ допущено, какъ общее правило, тогда всѣ ящики съ товаромъ будутъ отправляться багажемъ.

Въ свою очередь, представитель Юго-Западныхъ жел. дорогъ И. С. Бліохъ сказалъ: Тутъ было потребовано даже, чтобы громоздкіе предметы, если размѣръ ихъ подходитъ подъ габоритъ вагона, обязательно принимались; я долженъ возразить противъ этого. На многихъ заграничныхъ дорогахъ и въ Россіи на дорогахъ Юго-Западныхъ, напримѣръ, оговаривается прямо, что вѣсъ мѣстъ, могущихъ быть перевозимыми, не долженъ превышать 20-ти пуд. Если дѣлаются ограниченія вообще и перевозки багажемъ дорожке, то это дѣлается именно для того, чтобы ограничить перевозку, а это потому, что если перевозить слишкомъ значительное количество багажа, то нѣтъ возможности его контролировать, между тѣмъ какъ товарное мѣсто идетъ при накладной и потому подвергается меньшему риску. Дѣло въ томъ, что съ багажемъ происходятъ весьма часто, при выдачахъ и передачахъ, различнаго рода замѣшательства, а между тѣмъ, въ случаѣ утери, очень дорого приходится платить дорогѣ. Вотъ почему и предписывается, чтобы товары отправлялись, хоть и слѣдуютъ въ томъ же поѣздѣ, при особыхъ накладныхъ въ отдѣльныхъ товарныхъ вагонахъ.

II.

Въ трудахъ комиссіи графа Баранова нѣтъ прямого указанія на то, какъ она относилась къ настоящему вопросу. Можно думать, что отношеніе это было отрицательное. Въ составленномъ комиссіей первоначальномъ проектѣ Общаго устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, который разсматривался на XVIII Общемъ Съѣздѣ желѣзнодорожныхъ представителей, въ главѣ о перевозкѣ пассажировъ была ст. 142, обязывающая жел. дороги заботиться о доставленіи пассажировъ и ихъ багажа къ мѣстамъ назначенія, согласно опубликованнымъ расписаніямъ движенія поѣздовъ, и ст. 159, опредѣляющая, что подъ пассажирскимъ багажомъ разумѣется кладь ѣдущаго въ поѣздѣ пассажира, отправляемая въ одномъ съ нимъ поѣздѣ, въ багажномъ вагонѣ, за опредѣленную по тарифу плату. Далѣе указывается, какая именно кладь подлежитъ перевозкѣ въ качествѣ багажа безусловно и какая допускается къ перевозкѣ, какъ багажъ, только въ видѣ исключенія, съ особаго разрѣшенія начальника станціи. Въ ВЫСОЧАЙШЕ утвержденномъ общемъ уставѣ указаннымъ статьямъ соотвѣтствуютъ ст. 14 и 31-я. Затѣмъ, ни въ проектѣ комиссіи, ни въ ВЫСОЧАЙШЕ утвержденномъ Общемъ уставѣ ничего не говорится о возможности и условіяхъ перевозки въ пассажирскомъ поѣздѣ какихъ либо кладей, не принадлежащихъ ѣдущимъ въ поѣздѣ пассажирамъ.

Въ касающейся перевозки кладей, — товаровъ тожь, — главѣ проекта комиссіи имѣлась ст. 175, въ кото-

рой говорилось: Содержащаяся въ настоящей главѣ постановленія имѣютъ силу для всѣхъ жел. дорогъ, прямого и мѣстнаго сообщенія, въ отношеніи всѣхъ дозволенныхъ къ перевозкѣ грузовъ *большой и малой скорости*. Предметы безусловно недозволенные къ перевозкѣ, а равно и допускаемые къ перевозкѣ лишь при соблюденіи особыхъ условій, означаются въ расписаніи составляемомъ Высшимъ Совѣтомъ. Статья эта вызвала со стороны Общаго Съѣзда единственное замѣчаніе, что упомянутое расписание должно составляться ближе стоящими къ дѣлу железнодорожными обществами и представляться на утвержденіе Высшаго Совѣта черезъ посредство Общаго Съѣзда.

84466

Въ ст. 181 того же проекта говорилось: срокъ доставки грузовъ *большой и малой скорости* опредѣляется особо для каждой дороги или отдѣльной группы дорогъ Мѣстными Совѣтами и утверждается Высшимъ Совѣтомъ. Возраженія дорогъ по этой статьѣ касались порядка опредѣленія срока доставки грузовъ при разныхъ условіяхъ и имѣли такой же характеръ, какъ и по ст. 175.

Такимъ образомъ, комиссія графа Баранова и представители жел. дорогъ не упоминали о перевозкѣ товаровъ съ пассажирскими поѣздами; но при этомъ удерживалось существовавшее раздѣленіе товаровъ на двѣ группы: 1) *перевозимые большою скоростью* и 2) *перевозимые малою скоростью*. Въ ВЫСОЧАЙШЕ утвержденномъ Общемъ уставѣ Россійскихъ жел. дорогъ приведенная ст. 175 вовсе не нашла себѣ мѣста, а изъ ст. 181, замѣненной ст. 53-ей Общ. уст., исключено упоминаніе о раздѣленіи грузовъ на перевозимые большою и малою скоростью, и говорится о порядкѣ опредѣленія сроковъ доставки грузовъ вообще. Упоминаніе о раздѣленіи товаровъ, по роду товарнаго движенія, на грузы большой скорости и грузы малой скорости сохранилось, впрочемъ, въ п. 2 ст. 8 и въ ст. 81 Общ. уст., но въ нихъ нѣтъ указанія какія перевозки считаются большою скоростью и какія — малою скоростью.

Пробѣлъ этотъ пополненъ уже въ порядкѣ ст. 53, при опредѣленіи Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ сроковъ доставки грузовъ. Распоряженіе о семъ Министра Путей Сообщенія, объявленное Правительствующему Сенату, опубликовано въ Собраніи узаконен. и распоряж. правительства 1887 г. № 94 ст. 880.

Изъ изложеннаго достаточно ясно видно, что новыя узаконенія категорически установили различіе между пассажирскимъ багажемъ, перевозимымъ вмѣстѣ съ пассажиромъ въ томъ же поѣздѣ, въ которомъ ѣдетъ пассажиръ, но только въ отдѣльномъ багажномъ вагонѣ, и между грузомъ—товаромъ, перевозимымъ въ поѣздахъ, предназначенныхъ для товарнаго движенія какой бы то ни было скорости. Для перевозки того и другого, т. е. багажа и товара въ Общемъ уставѣ установлены различныя правила и различная отвѣтственность жел. дорогъ, и при такомъ положеніи дѣла, казалось, не могло быть рѣчи о перевозкѣ товара по правиламъ о перевозкѣ багажа. Въ этомъ отношеніи Общій Уставъ пошелъ назадъ, не только противъ временныхъ правилъ Харьковско-Николаевской жел. дороги, но даже и противъ Положенія 1857 года объ основныхъ условіяхъ для устройства первой сѣти жел. дорогъ въ Россіи. Но потребности экономической жизни страны не могли удержаться въ рамкахъ, созданныхъ для нихъ Общимъ уставомъ.

Главное различіе правилъ перевозки багажа и товара, кромѣ разницы въ размѣрѣ провозныхъ платъ, выражается въ сложности формальностей, установленныхъ для приѣма и выдачи грузовъ, тогда какъ багажъ принимается отъ отправителя безъ всякаго письменнаго заявленія съ его стороны, при чемъ дорога выдаетъ маленькую, безымянную багажную квитанцію, предъявленія которой достаточно для полученія багажа на станціи назначенія также безъ всякихъ формальностей, т. е. безъ расписки и всего того, что соблюдается при выдачѣ груза. Такой упрощенный способъ сдачи товара къ отправленію

и полученію его на станціи назначенія нерѣдко бываетъ безусловно необходимымъ въ дѣлахъ промышленности и торговли такъ же, какъ въ житейскомъ быту, и жел. дороги не видѣли возможности уклониться отъ производства такого рода перевозокъ.

Общій уставъ былъ ВЫСОЧАЙШЕ утвержденъ 27 іюня 1885 года, и вслѣдъ за тѣмъ Владикавказская жел. дорога подняла вопросъ о необходимости законодательной санкціи такихъ перевозокъ въ видахъ огражденія дорогъ отъ отвѣтственности.

На XXVI Общемъ Сѣздѣ представителей русскихъ жел. дорогъ, въ засѣданіи 19 ноября 1886 г. было доложено, что на Владикавказской дорогѣ перевозятся товары большой скорости въ видѣ багажа, но безъ скидки, дѣлаемой по пассажирскимъ билетамъ; на грузы эти выдаются багажныя квитанціи, съ проставленіемъ въ нихъ, въ графахъ о билетахъ, нулей, почему подобные грузы названы *нулевымъ багажемъ*. По этому поводу Владикавказская дорога возбудила въ Министерствѣ Путей Сообщенія вопросъ о законодательномъ опредѣленіи нулевого багажа и о выработкѣ правилъ объ отвѣтственности дорогъ за его утрату и поврежденіе. Министерство Путей Сообщенія, принимая во вниманіе, что, въ случаѣ законодательнаго опредѣленія нулевого багажа, онъ сдѣлается обязательнымъ для всѣхъ дорогъ, предложило вопросъ о немъ внести на обсужденіе Общаго Сѣзда. XXVI Общій Сѣздъ, находя разрѣшеніе этого вопроса желательнымъ въ смыслѣ допущенія перевозки подобныхъ грузовъ, положилъ передать этотъ вопросъ на заключеніе существовавшей при немъ Тарифной Комиссіи.

Вскорѣ послѣ того, вопросъ о перевозкѣ товара въ видѣ багажа, по багажной квитанціи, былъ затронутъ Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ. Изъ журнала сего Совѣта отъ 12 февраля 1887 года за № 9—101 видно, что по сдѣланному Министру Путей Сообщенія заявленію о неправильныхъ дѣйствіяхъ С.-Петербурго-

Варшавской жел. дороги,—выразившихся въ томъ, что дорога, принявъ отъ пассажира багажъ на одной изъ промежуточныхъ станцій по пути его слѣдованія, выдала багажную квитанцію съ отмѣткою „товаръ“, а вѣсъ багажа округлила не до 10 фунт., а до полнаго пуда,—Департаментъ желѣзныхъ дорогъ, куда было первоначально направлено это заявленіе, счелъ необходимымъ обратить вниманіе Совѣта Управленія Главнаго Общества Россійскихъ жел. дорогъ на неправильность отправленія товара большой скорости по багажной квитанціи и предложилъ немедленно измѣнить существующій порядокъ, впредь до изданія по сему предмету особыхъ правилъ. Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ не высказалъ тогда по данному вопросу никакого заключенія, а, освѣдомившись изъ заявленія представителей частныхъ жел. дорогъ Н. А. Гернгросса и В. А. Половцева, что вопросъ разсматривается Тарифною Комиссіею при Общемъ Съѣздѣ, отложилъ разрѣшеніе его до разсмотрѣнія его Общимъ Съѣздомъ представителей русскихъ жел. дорогъ.

XXVII Общій Съѣздъ, въ засѣданіи 26 Ноября 1887 года, выслушавъ докладъ Тарифной Комиссіи и другіе доложенные ему матеріалы и сужденія своихъ членовъ, постановилъ: ходатайствовать о дополненіи 31 ст. Общаго устава Россійскихъ жел. дорогъ, между прочимъ, слѣдующимъ вторымъ примѣчаніемъ;

II. Громоздкіе предметы, упакованные на подобіе товара, какъ напр. ящики, бочки и т. п., допускаемые къ перевозкѣ въ видѣ багажа только по мѣрѣ возможности, съ разрѣшенія начальника станціи, а также и пассажирская кладь, могутъ быть сдаваемы къ перевозкѣ въ видѣ багажа и при отсутствіи пассажирскаго билета.

Во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда начальникъ станціи признаетъ кладь, предъявляемую къ перевозкѣ въ видѣ багажа, товаромъ, а не багажемъ, а также когда кладь будетъ предъявляема къ отправленію въ видѣ багажа при отсутствіи пассажирскаго билета, приѣмъ, перевозка

и выдача подобной клади производится по правиламъ, установленнымъ для багажа, со слѣдующими изъятіями:

1. На выдаваемой въ приѣмъ сей клади обыкновенной багажной квитанціи (ст. 36 Общ. уст.), налагается штемпель „товаръ“, въ самой же квитанціи означаются: а) число мѣстъ клади; б) дѣйствительный вѣсъ клади и вѣсъ, округленный до полного пуда, при чемъ скидки льготнаго вѣса, установленной для багажа по ст. 33 Общ. уст., не дѣлается; в) цѣнность клади, которая должна быть обязательно объявлена; и г) провозная плата, которая взыскивается по тарифу, установленному для перевозки багажа съ пуда.

2. Въ случаѣ утраты или порчи клади, перевозимой на основаніяхъ, въ настоящемъ примѣчаніи указанныхъ, отвѣтственность жел. дорогъ опредѣляется не какъ за багажъ, а какъ за товаръ съ объявленною при сдачѣ его цѣнностью;

и 3) Кладь, сданная къ отправленію въ видѣ багажа безъ пассажирскаго билета, подлежитъ отправленію, въ случаѣ невозможности отправить ее съ тѣмъ пассажирскимъ поѣздомъ, на который она сдана, — съ ближайшимъ за тѣмъ пассажирскимъ поѣздомъ.

Приведенное постановленіе Общаго Съѣзда было рассмотрѣно Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ по докладу Департамента желѣзныхъ дорогъ отъ 10 ноября 1892 года за № 2553. Въ докладѣ этомъ Департаментъ подтверждаетъ *), что, подъ наименованіемъ „нулевой багажъ“ производится перевозка по жел. дорогамъ клади въ пассажирскихъ поѣздахъ по багажнымъ квитанціямъ, при чемъ въ багажныхъ квитанціяхъ, въ графѣ, гдѣ долженъ обозначаться номеръ пассажирскаго билета, проставляется цифра нуль, откуда такія отправки получили свое названіе. Хотя нулевья перевозки не регла-

*) Докладъ касается нѣсколькихъ вопросовъ, здѣсь же приводится, въ извлеченіи, лишь то, что относится къ данному вопросу.

ментированы какими-либо общими правилами, но практикуются на всѣхъ почти дорогахъ и на нѣкоторыхъ достигаютъ даже довольно крупной цифры, какъ, на примѣръ, на С.-Петербурго-Варшавской жел. дорогѣ (въ годъ болѣе 100.000 пуд.).

Въ распоряженіи Департамента не имѣется подробной статистики о нулевомъ багажѣ; однако, надо думать, что перевозки эти производятся преимущественно въ мѣстномъ сообщеніи, небольшими отправками и, само собой разумѣется, такихъ товаровъ, которые по роду своему требуютъ возможно безотлагательной сдачи къ отправленію и доставкѣ къ мѣсту назначенія, какъ, напр., свѣжіе фрукты, овощи, живность и т. п. товары.

Въ Общемъ уставѣ Россійскихъ жел. дорогъ не содержится никакихъ указаній относительно нулевого багажа а, между тѣмъ, практика показала, что во многихъ случаяхъ такой способъ отправки товаровъ представляется безусловно полезнымъ и необходимымъ.

Въ утвержденныхъ Министерствомъ Путей Сообщенія 21 октября 1866 г. условіяхъ перевозки Главнаго Общества Россійскихъ жел. дорогъ, и именно въ § 31, содержится слѣдующее правило для перевозки нулевого багажа.

„Товарныя мѣста тоже могутъ быть приняты въ багажный вагонъ, по усмотрѣнію начальника станціи, но плата за нихъ взимается во всякомъ случаѣ сполна, не дѣлая скидки за одинъ пудъ.

Примѣчаніе. Въ случаѣ пропажи товара, отправляемаго въ багажномъ вагонѣ, Общество отвѣчаетъ за него не какъ за багажъ, а какъ за товаръ“.

Этимъ же правиломъ руководствуются и нѣкоторыя другія жел. дороги. Общій Съѣздъ полагалъ издать эти правила въ законодательномъ порядкѣ, какъ примѣчаніе къ ст. 31 Общаго Устава; но едва ли такой порядокъ удобенъ, такъ какъ всякое измѣненіе и дополненіе ихъ вновь потребуетъ внесенія на уваженіе Государственнаго

Совѣта. Въ виду сего Департаментъ находилъ возможнымъ ограничиться дополненіемъ Общаго устава указаніемъ, что правила о нулевомъ багажѣ утверждаются Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ.

По изложеннымъ соображеніямъ Департаментъ полагалъ: Ст. 31-ю Общаго устава Россійскихъ жел. дорогъ дополнить примѣчаніемъ: Всякаго рода кладь, принимаемая жел. дорогою къ перевозкѣ въ качествѣ багажа по багажной квитанціи, но безъ предьявленія пассажирскаго билета, перевозится на основаніи правилъ, утверждаемыхъ Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ. А по изданіи въ законодательномъ порядкѣ этого примѣчанія, установить въ развитіе его слѣдующія правила перевозки клади по багажнымъ квитанціямъ безъ предьявленія пассажирскаго билета:

1. Кладь, предьявляемая къ отправкѣ въ багажномъ вагонѣ при отсутствіи пассажирскаго билета, принимается къ перевозкѣ въ качествѣ багажа по мѣрѣ возможности, съ разрѣшенія начальника станціи, и безъ установленной въ ст. 33 Общ. уст. Россійскихъ жел. дорогъ скидки съ вѣса отправляемой клади.

2. Въ приѣмѣ клади выдается багажная квитанція, на которую налагается штемпель „товарь“, а въ самой квитанціи обозначается: а) номеръ поѣзда, на который принята кладь; б) число мѣстъ клади; в) дѣйствительный вѣсъ и вѣсъ, округленный до полного пуда, и г) провозная плата.

3. Отвѣтственность жел. дорогъ за утрату или порчу клади, перевозимой на основаніи настоящихъ правилъ, опредѣляется какъ за товаръ.

4. Во всемъ остальномъ, настоящими правилами не предусмотрѣнномъ, перевозка клади въ видѣ багажа подчиняется постановленіямъ ст.ст. 32, 35, 37, 38, 39 и 40 Общ. уст. Россійскихъ жел. дорогъ.

При разсмотрѣніи этого доклада въ Совѣтѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ образовались два мнѣнія.

Членъ отъ Министерства Финансовъ заявилъ, что перевозка нулеваго багажа входитъ всецѣло въ область перевозокъ большой скорости, которая въ настоящее время (1893 годъ) по своей неопредѣленности сдѣлалась предметомъ весьма спорнымъ. Дѣла изъ категоріи перевозокъ этой скорости въ послѣднее время все чаще и чаще дѣлаются предметомъ судебного разбирательства и доходятъ до Правительствующаго Сената, который рѣшаетъ ихъ далеко не въ пользу жел. дорогъ и ихъ практики; между тѣмъ, разсматриваемый проектъ правилъ о нулевомъ багажѣ взятъ изъ той же практики желѣзныхъ дорогъ. Санкціонировать эти правила, безъ кореннаго выясненія и подлежащаго урегулированія всего вообще дѣла перевозки съ большою скоростью, невозможно.

Затѣмъ членъ отъ Министерства Финансовъ вошелъ въ разсмотрѣніе дѣйствовавшихъ правилъ о перевозкахъ на дорогахъ Главнаго общества и въ Общемъ уставѣ Россійскихъ жел. дорогъ, привелъ рѣшеніе Правительствующаго Сената 1889 г. по дѣлу купца Алексѣя Кувшинова *), сослался на сужденія Государственнаго Совѣта при разсмотрѣніи въ 1887 году представленія Министра Путей Сообщенія о порядкѣ опредѣленія тарифныхъ постановочныхъ разстояній, коснулся постановленія Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ по вопросу о срокахъ доставки грузовъ большой и малой скорости и на основаніи всего этого вывелъ слѣдующее заключеніе:

Уставомъ Главнаго Общества Россійскихъ жел. дорогъ и правилами, утвержденными Министромъ Путей Сообщенія предусматриваются перевозки багажа, грузовъ большой скорости и грузовъ малой скорости, при чемъ, подъ перевозками большой скорости подразумѣваются перевозки съ пассажирскими поѣздами. Для такого опре-

*) Одновременно съ рѣшеніемъ по дѣлу Кувшинова соотоялось такое-же рѣшеніе по дѣлу Протасова.

дѣленія Общій уставъ россійскихъ жел. дорогъ не содержитъ какихъ либо противорѣчащихъ постановленій. Статья 53 этого устава, не давая никакого опредѣленія о томъ, что должно считать большою и малою скоростью, указываетъ лишь порядокъ установленія сроковъ доставки, именно: для мѣстныхъ сообщеній—правленіями Общества, а для прямыхъ сообщеній—подлежащими съѣздами представителей жел. дорогъ, съ утвержденіемъ, въ обоихъ случаяхъ, Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ.

Не подлежитъ ни малѣйшему сомнѣнію, что, опредѣляя сроки доставки для той или другой скорости, Совѣтъ не могъ освободить жел. дороги отъ ихъ обязанности перевозить грузы, по желанію отправителей, съ пассажирскими поѣздами, или скоростью пассажирскихъ поѣздовъ по соотвѣтственнымъ, уставами опредѣленнымъ, провознымъ платамъ. Въ этомъ смыслѣ и Правительствующій Сенатъ рѣшилъ вышеупомянутое дѣло Кувшинова *). Государственный Совѣтъ въ вышеупомянутыхъ сужденіяхъ также высказалъ, что „грузы, предполагаемые къ отправкѣ съ большою скоростью принимаются въ тѣхъ же пунктахъ, откуда отправляются пассажиры, и перевозятся въ учрежденныхъ для этихъ лицъ поѣздахъ“,—пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ. Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, устанавливая, на основаніи ст. 53 Общ. Уст., сроки доставки съ большою и малою скоростями, не имѣлъ въ виду перевозокъ съ пассажирскими поѣздами и со скоростью товаро-пассажирскихъ поѣздовъ.

И въ самомъ дѣлѣ, ни въ докладахъ, вносимыхъ Департаментомъ желѣзныхъ дорогъ въ Совѣтъ, ни въ журналахъ сего Совѣта, не имѣется никакихъ по сему предмету данныхъ или соображеній. Между тѣмъ практика желѣзныхъ дорогъ, освѣщенная сужденіями и рѣшеніями высшихъ Государственныхъ установленій, не

*) См. также рѣшеніе по дѣлу Протасова.

допускаетъ никакого сомнѣнія въ томъ, что Совѣту по желѣзнодорожнымъ дѣламъ необходимо, принявъ точное опредѣленіе понятія о перевозкахъ съ пассажирскими и товаро-пассажирскими поѣздами, подобно тому, какъ это было сдѣлано Министромъ Путей Сообщенія въ 1866 г., регламентировать въ порядкѣ, опредѣленномъ статьями 53 и 51, правила пріема, перевозки и выдачи товаровъ, перевозимыхъ, по желанію отправителей, съ пассажирскими и товаро-пассажирскими поѣздами. Само собою разумѣется, что въ эту категорію перевозокъ войдутъ и перевозки такъ называемаго нулеваго багажа. Съ осуществленіемъ предположенія объ изданіи Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ точныхъ правилъ о перевозкѣ товаровъ, отправляемыхъ, по желанію грузоохозяевъ, съ пассажирскими и товаро-пассажирскими поѣздами или даже съ такими поѣздами, скорость которыхъ по росписанію поѣздовъ равна движенію пассажирскихъ, на желѣзныхъ дорогахъ установилась бы слѣдующая классификація перевозокъ:

а) багажа—при наличности пассажирскихъ билетовъ;
б) съ пассажирскими или товаро-пассажирскими поѣздами или съ поѣздами, скорость движенія которыхъ, по росписанію, равна скорости пассажирскихъ поѣздовъ и которые обращаются между пассажирскими станціями, при чемъ въ числѣ сихъ перевозокъ могли бы быть включены и перевозки съ облегченными условіями или для отдѣльныхъ наименованій грузовъ, или для всякихъ грузовъ, но въ ограниченномъ количествѣ (то, что нынѣ разумѣется подъ понятіемъ нулевой багажъ);

в) съ товарными поѣздами малой скорости, при которыхъ сроки доставки грузовъ могли бы оставаться нынѣ практикуемые, т. е. двойкіе—250 вер. въ сутки и 150 в. въ сутки.

Указавъ, что такая классификація перевозокъ, помимо того, что, вытекая изъ точнаго смысла частныхъ желѣзнодорожныхъ уставовъ, практиковалась уже по

постановленіямъ Министра Путей Сообщенія, нашедшимъ мѣсто въ условіяхъ перевозокъ имъ утвержденныхъ, и находится въ полномъ соотвѣтствіи, какъ съ рѣшеніями Правительствующаго Сената, такъ и съ сужденіями Государственнаго Совѣта,—послужила бы еще и къ разрѣшенію вопроса о перевозкахъ, обложенныхъ государственнымъ сборомъ и свободныхъ отъ него, — членъ отъ Министерства Финансовъ полагалъ необходимымъ возвратить въ Департаментъ представленный докладъ для новой его разработки на основаніи представленныхъ имъ Совѣту данныхъ и соображеній. Предложеніе это было поддержано представителемъ Государственнаго Контроля.

Совѣтъ, не отрицая серьезнаго значенія выслушанныхъ разъясненій порядка перевозки грузовъ съ большою скоростью, не призналъ, однако, возможнымъ согласиться съ тѣмъ, что не представлялось надобности въ проектированныхъ Департаментомъ желѣзныхъ дорогъ правилахъ... „Перевозка грузовъ въ видѣ багажа всегда существовала на нашихъ дорогахъ и составляла особый самостоятельный родъ перевозки рядомъ съ перевозкой грузовъ большой скорости, перевозимыхъ въ пассажирскихъ поѣздахъ“. „Изданныя въ 1887 г. Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ правила о срокахъ доставки не внесли ничего новаго въ существовавшіе на жел. дорогахъ порядки перевозки грузовъ... Если въ силу своихъ уставовъ нѣкоторымъ жел. дорогамъ вмѣнено было въ обязанность перевозить грузы большой скорости въ пассажирскихъ поѣздахъ, то очевидно—правильно понятое—постановленіе Совѣта о срокахъ не могло служить достаточнымъ поводомъ для означенныхъ дорогъ къ отступленію отъ требованій ихъ уставовъ . . . Возбужденный . . . вопросъ о необходимости установленія срока доставки грузовъ, отвѣчающаго скорости пассажирскихъ поѣздовъ, имѣетъ весьма важное значеніе въ дѣлѣ условій перевозки грузовъ . . . Но разработка сего вопроса не должна задерживать разсмотрѣніе, представленныхъ Де-

партаментомъ желѣзныхъ дорогъ, правилъ о перевозкѣ грузовъ въ видѣ багажа, такъ какъ эти правила въ ряду разнообразныхъ условій перевозокъ грузовъ имѣютъ, какъ уже сказано, свое самостоятельное значеніе“.

Приступивъ затѣмъ къ разсмотрѣнію сихъ правилъ, Совѣтъ остановился прежде всего на вопросѣ о томъ, насколько необходимо для изданія ихъ испрошеніе особаго полномочія въ видѣ дополненія ст. 31 Общаго устава въ законодательномъ порядкѣ, какъ то предположено Департаментомъ желѣзныхъ дорогъ.

Принимая во вниманіе, что, на основаніи п. 1 ст. 51 Общаго устава Совѣту по желѣзнодорожнымъ дѣламъ предоставлено утверждать особыя правила для перевозки грузовъ и что разсматриваемыя правила предусматриваютъ именно одинъ изъ случаевъ перевозки грузовъ на особыхъ основаніяхъ,—Совѣтъ призналъ, что проектированныя Департаментомъ правила могутъ быть изданы на основаніи п. 1 ст. 51 Общаго устава рос. жел. дор., безъ особаго дополненія ст. 31 того-же устава.

Въ виду изложеннаго, сдѣлавъ въ правилахъ нѣкоторыя измѣненія, Совѣтъ утвердилъ „правила перевозки грузовъ въ пассажирскихъ поѣздахъ, въ видѣ багажа“. Правила эти опубликованы въ Собраніи узаконеній и распоряженій правительства 1893 года № 59 ст. 520.

Вслѣдъ за изданіемъ означенныхъ правилъ, 3 Мая 1893 года за № 3713/820, Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ предложилъ Общему тарифному съѣзду желѣзнодорожныхъ представителей разсмотрѣть вопросъ о размѣрѣ тарифа для грузовъ, перевозимыхъ въ пассажирскихъ поѣздахъ, въ видѣ багажа. При разсмотрѣніи сего вопроса на соединенномъ XII тарифномъ и XXXVIII конвенціонномъ общемъ съѣздѣ, засѣдавшемъ 5—27 Мая 1893 г., представитель Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, повторивъ всѣ тѣ соображенія по существу вопроса объ означенныхъ перевозкахъ, которыя были высказаны имъ при разсмотрѣніи правилъ о сихъ перевозкахъ въ

Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ,—находилъ, что, если съѣздъ придетъ къ заключенію о томъ, что для перевозки нулеваго багажа долженъ быть установленъ тарифъ въ $\frac{1}{6}$ коп. съ пуда и версты, то приведеніе сего въ исполненіе никакихъ затрудненій со стороны тарифныхъ учрежденій не встрѣтитъ. Если же Съѣздъ считаетъ необходимымъ примѣненіе къ таковымъ перевозкамъ тарифа въ $\frac{1}{5}$ коп., то въ подкрѣпленіе такого ходатайства должны быть представлены основательныя соображенія.

Общій съѣздъ, разсмотрѣвъ возбужденный вопросъ, пришелъ къ единогласному заключенію о томъ, что всякаго рода кладь, перевозимая въ багажномъ вагонѣ, должна быть таксироваема по тарифу багажному и на этомъ основаніи положилъ: примѣнять къ грузамъ, перевозимымъ въ пассажирскихъ поѣздахъ, въ видѣ багажа, на основаніи распубликованнаго въ Собр. узакон. и распор. правит. отъ 30 апрѣля 1893 г. № 59, ст. 520, постановленія Министра Путей Сообщенія 10 марта 1893 г. № 3170, однообразный по всѣмъ жел. дорогамъ тарифъ въ $\frac{1}{20}$ коп. съ версты съ каждаго 10 фунтовъ ($\frac{1}{5}$ коп. съ пуда), о чемъ и представить Департаменту желѣзнодорожныхъ дѣлъ съ просьбой объ исходатайствованіи передъ Министромъ Финансовъ утвержденія сего тарифа, съ испрошеніемъ на то, если признается нужнымъ, разрѣшенія высшаго правительства.

При этомъ Общій Съѣздъ, независимо отъ соображеній, касающихся существа настоящаго дѣла въ тѣсныхъ его предѣлахъ, высказалъ слѣдующія, не лишеныя интереса, соображенія.

Нулевой багажъ конечно не есть тотъ *пассажирскій багажъ*, о коемъ говорится въ ст. 31 Общаго устава, потому что не достааетъ условія принадлежности его пассажиру, но онъ не есть и грузъ, въ смыслѣ ст. 43—91 Общаго устава, потому что условія перевозки его не соотвѣтствуютъ гораздо большому числу условій, при коихъ

совершается перевозка грузовъ: почти въ каждой изъ этихъ статей найдется условіе, подъ которое нулевой багажъ не подходитъ.

Не касаясь уже непремѣнныхъ условій перевозки грузовъ: соблюденія очередей, формальности сдачи при отправленіи, полученія по прибытіи, сроковъ доставки и пр., достаточно остановиться на одномъ, самомъ существенномъ условіи, необходимомъ для признанія клади грузомъ, въ смыслѣ ст. 43 и послѣдующихъ.

Законъ допускаетъ отправленіе груза на имя получателя извѣстнаго, или неизвѣстнаго (ст. 54), но безусловно недопускаетъ безымяннаго отправителя груза, что допускается только для багажа.

По ст. 55 перевозимый грузъ сопровождается накладною, служащею, вмѣстѣ съ дубликатомъ оной, доказательствомъ взаимныхъ правъ и обязанностей сторонъ участвующихъ въ договорѣ перевозки.

Накладная по ст. 56 составляется самимъ отправителемъ или, по его указаніямъ, станціею отправленія и по ст. 57 должна заключать въ себѣ (п. 13) имя и фамилію отправителя, удостовѣренныя его подписью, письменною или печатною, или его штемпелемъ, а также полное указаніе его адреса.

Такимъ образомъ, если нулевой багажъ не можетъ быть признанъ багажемъ пассажирскимъ, потому что отправитель его не соотвѣтствуетъ условіямъ, коимъ долженъ удовлетворять отправитель багажа, то совершенно на томъ же основаніи онъ не можетъ быть признанъ и грузомъ, въ смыслѣ Общаго устава, такъ какъ отправитель его не удовлетворяетъ условіямъ, требуемымъ закономъ для признанія его грузоотправителемъ, а слѣдовательно отправляемой имъ клади „грузомъ“.... Перевозка грузовъ въ видѣ багажа есть, несомнѣнно, перевозка ни уставомъ Главнаго общества, ни Общимъ уставомъ не предусмотрѣнная, но также нигдѣ и не запрещаема. Перевозка груза-багажа есть одинъ изъ видовъ

постепенно возникающихъ на практикѣ, развивающихся желѣзнодорожныхъ перевозокъ, служащихъ для наибольшаго удобства лицъ, пользующихся услугами жел. дорогъ. При этомъ однако необходимо и соответственное охраненіе справедливыхъ интересовъ дорогъ въ отношеніи тарифномъ.

Такимъ лишь путемъ и могутъ вырабатываться формы, которыя только современемъ могутъ потребовать законодательной санкціи. Но какъ всякій почти прогрессивный шагъ экономической жизни предшествуетъ его регламентаціи закономъ, такъ и долженствующая лишь нынѣ развиться, съ изданіемъ правилъ о нулевомъ багажѣ, перевозка онаго требуетъ скорѣйшаго ея осуществленія жел. дорогами, при возможности для нихъ перевозки нулевого багажа по тому именно багажному тарифу, въ виду коего означенныя правила были Общимъ Съѣздомъ проектированы.

III.

Въ концѣ 1894 года Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ долженъ былъ вновь заняться разсмотрѣніемъ означенныхъ правилъ по слѣдующему поводу.

Министръ финансовъ 15 Іюня 1893 года увѣдомилъ Министра Путей Сообщенія, что нѣкоторыя жел. дороги, ссылаясь на ст. 53 Общ. уст. росс. жел. дор. и утвержденныя на основаніи этой статьи Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ правила о срокахъ доставки, истолковали свои права и обязанности въ томъ смыслѣ, что провозная плата въ размѣрѣ, увеличенномъ до предѣльнаго тарифа большой скорости, можетъ быть взимаема не только за отправки въ пассажирскихъ поѣздахъ, но и за отправки съ обязательною минимальною скоростью въ 250 верстъ въ сутки, установленною поименованнымъ Совѣтомъ для товарныхъ отправокъ большой скорости. Однако судебныя учрежденія и Правительствующій Сенатъ, какъ видно изъ кассационныхъ рѣшеній послѣдняго, не признали таковое толкованіе жел. дорогъ правильнымъ.

Вслѣдствіе сего, въ огромномъ большинствѣ случаевъ, жел. дороги, по заявленію Министра Финансовъ, совершаютъ перевозки за увеличенную противъ предѣльныхъ тарифовъ малой скорости плату только въ пассажирскихъ или товаро-пассажирскихъ поѣздахъ, а отправки товаровъ съ обязательною минимальною скоростью въ 250 верстъ въ сутки производятся за плату по предѣльнымъ тарифамъ малой скорости или болѣе низкимъ, при чемъ

таковыя отправки освобождаются отъ государственнаго сбора только въ томъ случаѣ, когда дѣйствующіе тарифы большой и малой скорости одинаковы, т. е. когда допущено явное несоотвѣтствіе въ сихъ тарифахъ. Такія условія приводятъ къ тому, что, въ интересахъ промышленности, является необходимость налагать на жел. дороги обязательство производить ускоренную доставку нѣкоторыхъ грузовъ за не вознаграждающую дороги плату, и такъ какъ подобныя перевозки могутъ быть допускаемы лишь съ большою осторожностью, то интересы промышленности оказываются не въ достаточной мѣрѣ удовлетворенными.

Для устраненія указанныхъ неудобствъ, Министръ Финансовъ признавалъ цѣлесообразнымъ раздѣлить товарныя перевозки въ отношеніи скорости ихъ совершенія и предѣльныхъ нормъ провозныхъ платъ на слѣдующіе три разряда:

1) На перевозки большой скорости съ пассажирскими поѣздами, съ сохраненіемъ для этихъ перевозокъ существующаго предѣльнаго тарифа въ $\frac{1}{6}$ коп. съ пуда и версты или даже съ увеличеніемъ сего тарифа до размѣра существующаго тарифа на багажъ ($\frac{1}{5}$ коп. съ пуда и версты), что, въ виду отсутствія разницы между перевозками багажа и товара въ пассажирскомъ поѣздѣ, является, по заявленію Министра Финансовъ, справедливымъ. При этомъ предполагалось оставить въ силѣ правило относительно взиманія съ этихъ грузовъ сбора въ пользу казны.

2) На перевозки съ обязательною для жел. дорогъ минимальною скоростью въ 250—300 вер. въ сутки (тогдашнія перевозки товаровъ, именуемая перевозками большой скорости), съ присвоеніемъ симъ перевозкамъ названія перевозокъ въ ускоренныхъ поѣздахъ со среднею скоростью. Для таковыхъ перевозокъ Министръ Финансовъ признавалъ цѣлесообразнымъ установить предѣльный тарифъ нѣсколько большій, чѣмъ существующіе предѣль-

ные тарифы малой скорости, но въ размѣрѣ, не достигающемъ предѣльнаго тарифа большой скорости, съ освобожденіемъ сихъ перевозокъ отъ сбора въ пользу казны.

и 3) На перевозки малой скорости (120—150 вер. въ сутки), соотвѣтствующія существующимъ перевозкамъ того же наименованія.

Обширный докладъ Департамента желѣзныхъ дорогъ, по поводу этого отзыва Министра финансовъ, приведенъ въ журналѣ Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ 22 сентября, 20 и 27 октября, 3, 5 и 25 ноября 1894 г. № 13/430.

Въ докладѣ этомъ, между прочимъ, говорится: Терминъ *большая и малая скорость* въ Общемъ уставѣ встрѣчается лишь въ ст. 8 и затѣмъ въ ст. 81, а такъ какъ пун. 2 ст. 8 устава *объ* эти скорости *приурочены къ товарному* движенію, то слѣдуетъ заключить, что законодатель не находилъ возможнымъ считать перевозки съ пассажирскими поѣздами и перевозки большой скорости принадлежащими къ одной и той же категоріи, т. е. отождествлять ихъ, и отнесъ эти перевозки къ двумъ различнымъ самостоятельнымъ категоріямъ. Подтвержденіямъ правильностей такового взгляда можетъ служить во 1-хъ, то, что во всѣхъ статьяхъ главы 2-й устава (ст. 14—42), въ коихъ говорится относительно перевозокъ съ пассажирскими поѣздами, о перевозкахъ большой скорости ничего не сказано, и поэтому таковыя перевозки приходится считать отнесенными къ главѣ 3-й и послѣдующимъ, трактующимъ о перевозкахъ со всякими поѣздами, кромѣ пассажирскихъ; и во 2-хъ, указаніе п. 2 ст. 8 устава, что жел. дороги обязаны производить перевозку *товаровъ большой скорости* въ прямомъ сообщеніи между *всѣми* станціями, открытыми для приѣма и выдачи груза, тогда какъ перевозка прямого сообщенія по пассажирскому движенію, согласно п. 1-го той же статьи, должна производиться только между нѣкоторыми станціями, кои будутъ указаны Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ. Это послѣднее обстоятельство, казалось бы,

особенно наглядно убѣждаетъ, что перевозки, такъ называемой, большой скорости, не будучи однородными съ перевозками пассажирскихъ поѣздовъ, должны слѣдовать съ *товарными поѣздами*, ибо въ противномъ случаѣ отправка ихъ въ прямомъ сообщеніи *отъ всѣхъ станцій и до всѣхъ станцій*, открытыхъ для приѣма и выдачи грузовъ, представлялась бы невозможною. Такое толкованіе Общаго устава подтверждается и статьею 134 проекта Общаго устава комисіи графа Баранова, указывающею, что дороги прямого сообщенія „обязаны перевозить грузы большой и малой скорости между всѣми вообще желѣзнодорожными станціями, открытыми для *товарнаго движенія*, безъ передѣлки въ пути выданныхъ станціею отправленія накладныхъ, а въ случаяхъ, опредѣляемыхъ Высшимъ Совѣтомъ, и безъ перегрузки“. Очевидно, тутъ идетъ рѣчь исключительно о товарномъ движеніи, а не о пассажирскомъ грузовомъ движеніи, такъ какъ перевозка грузовъ въ пассажирскихъ поѣздахъ не совершается между всѣми безъ исключенія станціями и при томъ еще „*безъ перегрузки въ пути*“.

Въ подтвержденіе этихъ своихъ выводовъ, Департаментъ желѣзныхъ дорогъ могъ бы сослаться еще на вышеприведенную статью проекта комисіи графа Баранова (ст. 175 первоначальнаго проекта), которою началась глава Общаго устава о перевозкѣ грузовъ (глава III дѣйствующаго устава). Въ статьѣ этой сказано: содержащаяся въ настоящей главѣ постановленія имѣютъ силу... въ отношеніи всѣхъ дозволенныхъ къ перевозкѣ грузовъ большой и малой скорости. Статья эта въ дѣйствующій общій уставъ не введена по очевидной ея ненужности, такъ какъ обособленіе перевозокъ большой и малой скорости отъ перевозокъ въ пассажирскихъ поѣздахъ и безъ того была выражена въ уставѣ совершенно ясно.

Такъ какъ въ рѣшеніи Правительствующаго Сената, которое имѣлось въ виду при докладѣ дѣла Совѣту по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, проводился другой взглядъ

а именно, что перевозками большой скорости, дающими жел. дорогамъ право примѣнять тарифъ большой скорости, могутъ считаться только перевозки въ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ, и взглядъ этотъ былъ обязательенъ для всѣхъ судебныхъ мѣстъ имперіи, то оставалось только урегулировать вопросъ путемъ изданія соотвѣтствующаго дополнительнаго закона въ устраненіе возникшаго недоразумѣнія.

Департаментъ желѣзныхъ дорогъ въ своемъ докладѣ пришелъ къ заключенію, что для полнаго упорядоченія дѣла и для доставленія тарифнымъ учрежденіямъ возможности осуществить приведенныя въ отзывѣ Министра Финансовъ предположенія тарифнаго свойства,—необходимо подраздѣлить желѣзнодорожныя перевозки съ формальной стороны, согласно указаніямъ практики, въ отношеніи скорости доставки ихъ, а тѣмъ самымъ и въ отношеніи таксировки, на три категоріи, установивъ для каждой категоріи такія отличительныя опредѣленія, которыя устраняли бы всякую возможность смѣшенія понятій о томъ, къ какой именно категоріи перевозка должна быть причислена. Отвѣчающими указанной цѣли будутъ являться опредѣлившіяся сами собою, а потому и вполнѣ естественныя, слѣдующія три категоріи.

- 1) *перевозки съ пассажирскими поѣздами;*
- 2) *перевозки большой скорости съ товарными поѣздами;*
- 3) *обыкновенныя перевозки малой скорости съ товарными поѣздами.*

При этомъ Департаментъ находилъ полезнымъ,— во избѣжаніе разнорѣчивыхъ толкованій, установить дѣленіе перевозокъ на три категоріи въ законодательномъ порядкѣ, для чего I, ст. 8 общаго устава дополнить слѣдующимъ примѣчаніемъ: „Подъ пассажирскимъ движеніемъ подразумѣвается, какъ въ прямомъ, такъ и мѣстномъ сообщеніи жел. дорогъ, не только перевоза пассажировъ и багажа, но также и перевозка съ пассажирскими поѣздами грузовъ (ст. 31)“. „Подъ товарными же перевоз-

ками большой и малой скорости подразумеваются перевозки грузовъ въ товарныхъ поѣздахъ съ различными сроками доставки (ст. 53)". II) Вторую половину ст. 31 того же устава, отъ словъ „громоздкіе же предметы“... до конца параграфа измѣнить въ слѣдующей редакціи: „предметы же, упакованные на подобіе товаровъ, т. е. въ ящики, бочки, боченки, рогожи, бунты, связки и т. п. допускаются къ перевозкѣ съ пассажирскими поѣздами (безразлично, вмѣстѣ ли съ пассажирами, подъ видомъ багажа, или отдѣльно, въ качествѣ обыкновенныхъ грузовъ) на основаніи правилъ, издаваемыхъ Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ“.

Обращаясь за симъ къ утвержденнымъ Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ правиламъ перевозки грузовъ въ пассажирскихъ поѣздахъ въ видѣ багажа (опубликованнымъ въ Собр. Узакон. 1893 г. № 59 ст. 520) Департаментъ проектировалъ нѣкоторыя въ этихъ правилахъ измѣненія, вызываемыя новою постановкою дѣла.

При разсмотрѣніи этого доклада въ Совѣтѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, членъ отъ Министерства Финансовъ, не повторяя всѣхъ соображеній, высказанныхъ въ засѣданіи Совѣта при первомъ разсмотрѣніи настоящаго вопроса въ январѣ 1893 года,—обратилъ вниманіе въ особенности на то, что Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ вполне компетентенъ установить, въ порядкѣ указанномъ ст. 53 и 51 Общ. уст., правила приѣма, перевозки и выдачи товаровъ, перевозимыхъ по желанію отправителей съ пассажирскимъ поѣздомъ, въ виду чего нѣтъ надобности въ проектированномъ Департаментомъ желѣзныхъ дорогъ дополненіи, въ законодательномъ порядкѣ, ст. 8 и 31 Общаго устава. Совѣтъ съ своей стороны остановился на слѣдующемъ.

Сообразно требованіямъ промышленности и торговли и въ зависимости отъ различныхъ видовъ грузовъ, перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ, товарное движеніе на сихъ послѣднихъ совершается далеко не въ одина-

ковыхъ условіяхъ. Товары наиболѣе цѣнные, доставляемые изъ разныхъ частей Имперіи и изъ-за границы по мѣрѣ надобности, а равно предметы домашняго обихода и грузы скоро портящіеся нуждаются въ возможно быстрой доставкѣ къ мѣстамъ назначенія. Грузы эти отправляются съ пассажирскими поѣздами въ видѣ багажа и тѣмъ выигрываютъ не только въ быстротѣ передвиженія отъ станцій отправленія до станцій назначенія, но имѣютъ преимущество въ примѣненіи къ нимъ болѣе скорого и удобнаго порядка отправки и полученія. Всѣ другіе грузы, не нуждающіеся въ столь быстрой доставкѣ, отправляются съ товарными поѣздами, но изъ этихъ грузовъ одни—въ силу тѣхъ же требованій промышленности и торговли и въ зависимости отъ различныхъ видовъ и свойствъ грузовъ—доставляются быстрѣе, другіе—медленнѣе.

Указанные три рода перевозокъ извѣстны и нашему желѣзнодорожному законодательству; такъ, въ § 12 устава бывшаго Главнаго общества и въ позднѣйшихъ уставахъ другихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, позаимствовавшихъ постановленія означеннаго устава, сказано, что экипажи, лошади, скотъ, свѣжая рыба и дичь перевозятся, по желанію отправителей, съ пассажирскими поѣздами.

Засимъ Общій уставъ росс. жж. дорогъ въ ст. 31 также предвидитъ, что съ пассажирскими поѣздами можетъ быть отправляемъ не только багажъ, но и разный другой грузъ, упакованный на подобіе товаровъ, какъ напр., ящики, бочки и т. п. Приведенное законоположеніе, а равно п. 1-й ст. 51 Общ. уст., предоставляющій Совѣту право издавать особые правила перевозки грузовъ, послужили основаніемъ къ утвержденію въ 1893 г. Совѣтомъ правилъ перевозки грузовъ въ пассажирскихъ поѣздахъ въ видѣ багажа. Перевозка эта производилась въ значительныхъ размѣрахъ и раньше изданія сихъ правилъ подъ видомъ нулеваго багажа, почему въ интересахъ публики и желѣзныхъ дорогъ безусловно нуждалась въ регламентаціи. Наконецъ, перевозка грузовъ съ пас-

сажирскими поѣздами признается за особый родъ перевозокъ и Высочайше утвержденнымъ мнѣніемъ Государственнаго Совѣта 6 іюня 1894 года, въ силу коего отправка груза съ пассажирскими поѣздами обложена, наравнѣ съ багажемъ, 15% Государственнымъ сборомъ, тогда какъ всѣ другія товарныя перевозки отъ сего сбора изъяты.

Что касается собственно товарнаго движенія въ тѣсномъ смыслѣ, то такое, на основаніи ст. 8 Общ. уст., производится съ большою и малою скоростями, которыя различаются между собою сроками доставки, установленными Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ въ порядкѣ ст. 53 Общ. уст., именно для большой скорости срокъ доставки опредѣленъ въ 250 вер. въ сутки, а для малой отъ 120 до 150 вер. въ сутки.

По мнѣнію Совѣта для всѣхъ трехъ родовъ вышеуказанныхъ перевозокъ, различающихся между собою какъ скоростію прохожденія груза отъ станцій отправленія до станцій назначенія, такъ и условіями приѣма и отправки, справедливость требуетъ установленія и различныхъ тарифовъ, какъ о томъ заявлено Министромъ Финансовъ.

Затрудненія для осуществленія сего встрѣчаются лишь въ томъ, что практика разрѣшенія вопросовъ, доходившихъ до Правительст. Сената, о примѣненіи тарифовъ къ отправкама большой и малой скорости оказалась несогласною съ ст. 8 Общ. уст. и съ правилами о срокахъ доставки, изданными Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, ибо по дѣлу Кувшинова *) съ Московско-Курской дорогой Правительствующій Сенатъ призналъ, что подъ отправкама большой скорости слѣдуетъ разумѣть лишь отправки съ пассажирскими поѣздами или съ поѣздами, скорость которыхъ равна пассажирской. Остановливаясь на семъ обстоятельстве, Совѣтъ нашель, что рѣшеніе Сената основано на изданныхъ въ 1866 году Министерствомъ путей сообщенія условіяхъ перевозки грузовъ по дорогамъ бывшаго Главнаго общества, въ коихъ перевозка грузовъ съ большою скоростью отождествлена съ перевозкою грузовъ

*) См. выноску на стр. 24.

въ пассажирскихъ поѣздахъ, хотя ни самое выраженіе большая скорость, ни приуроченіе перевозокъ съ большою скоростью исключительно къ пассажирскимъ поѣздамъ не встрѣчается въ уставѣ бывшаго Главнаго общества, въ развитіе коего и изданы были означенныя условія перевозокъ. Очевидно, условія эти, будучи изданы въ началѣ появленія въ Россіи желѣзныхъ дорогъ, не могли предвидѣть столь широкаго и многообразнаго развитія товарнаго движенія, каковое наблюдается на сихъ дорогахъ въ настоящее время, а потому вопросъ о томъ, что слѣдуетъ считать большою скоростью передвиженія грузовъ, разрѣшенъ ими нѣсколько односторонне. Между тѣмъ нынѣ нѣкоторыя товарныя поѣзда ходятъ со скоростью не только равной, но въ извѣстныхъ случаяхъ и превышающею скорость пассажирскихъ поѣздовъ, въ виду чего опредѣленіе въ условіяхъ понятія большой и малой скорости не соотвѣтствуетъ современнымъ требованіямъ товарныхъ перевозокъ, а сверхъ того противорѣчитъ и правиламъ о срокахъ доставки, изданнымъ Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ во исполненіе ст. 53 Общ. уст., въ каковыхъ правилахъ большая и малая скорости приурочены, на основаніи ст. 8 Общ. уст., къ товарному движенію независимо отъ того, въ какихъ бы поѣздахъ оно не совершалось. На семъ основаніи условія перевозки грузовъ 1866 года подлежатъ, по мнѣнію Совѣта, отмѣнѣ, съ каковою отмѣною устранятся и затрудненія, встрѣчаемыя нынѣ, къ установленію трехъ родовъ перевозокъ грузовъ съ особыми для каждаго рода тарифами, а вмѣстѣ съ тѣмъ устранится и предположеніе о необходимости проектированныхъ Департаментомъ измѣненій и дополненій въ Общемъ уставѣ Росс. жж. дорогъ.

Соглашаясь за симъ съ заключеніемъ Департамента относительно замѣны дѣйствующихъ правилъ перевозки грузовъ съ пассажирскими поѣздами въ видѣ багажа проектированными на сей предметъ новыми правилами, Совѣтъ положилъ:

I. Для перевозки грузовъ въ поѣздахъ пассажирскихъ установить, на основаніи статей 31 и 51 Общаго устава, слѣдующія..

Правила перевозки по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ съ пассажирскими поѣздами.

§ 1. Грузы, отправляемые съ пассажирскими поѣздами безъ предъявленія пассажирскаго билета, перевозятся въ тѣхъ поѣздахъ внутренняго и прямого сообщенія, которые будутъ назначены для сего Министерствомъ Путей Сообщенія. Объ означенныхъ поѣздахъ дорогами должно быть объявлено во всеобщее свѣдѣніе посредствомъ вывѣшиваемыхъ на станціяхъ объявленій и черезъ публикацію въ мѣстныхъ газетахъ. Перевозка грузовъ въ поѣздахъ, не показанныхъ въ сихъ объявленіяхъ, для дорогъ не обязательна и производится лишь по мѣрѣ возможности.

§ 2. Въ случаѣ предъявленія къ перевозкѣ такого количества груза, которое, за погрузкой багажа, не можетъ быть отправлено съ отходящимъ поѣздомъ, оставшіеся отъ послѣдняго грузы подлежатъ отправкѣ съ слѣдующимъ, назначеннымъ для сего пассажирскимъ поѣздомъ.

§ 3. Въ приемѣ груза выдается багажная квитанція, на которую налагается штемпель: „товаръ“, а въ самой квитанціи обозначается: а) станція отправленія и назначенія; б) годъ, мѣсяць, число и номеръ поѣзда, на который принять грузъ; в) число мѣстъ; г) дѣйствительный вѣсъ и вѣсъ округленный до десяти фунтовъ и д) провозная плата.

§ 4. Грузы съ пассажирскими поѣздами принимаются къ перевозкѣ: въ мѣстномъ и прямомъ сообщеніи желѣзныхъ дорогъ—отъ и до всѣхъ станцій желѣзныхъ дорогъ, на которыхъ пассажирскіе поѣзда имѣютъ по росписанію остановки.

§ 5. Отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за утрату или порчу груза, перевозимаго на основаніи настоящихъ правилъ, опредѣляется ст. 37 Общаго устава, какъ за

багажъ, сланный къ отправкѣ по билету III класса; при этомъ указанный сею статьею 48-ми часовой срокъ, по истеченіи коего грузъ можетъ считаться утраченнымъ, исчисляется со времени, назначеннаго для прибытія поѣзда, съ которымъ грузъ этотъ долженъ былъ слѣдовать.

§ 6. Въ случаѣ утраты квитанціи (§ 3), грузъ выдается получателю только по представленіи имъ доказательствъ принадлежности ему онаго. При этомъ отъ получателя отбирается росписка, въ которой обозначаются всѣ признаки принятыхъ имъ мѣсть, а также его званіе, имя, отчество, фамилія и мѣстожителство.

§ 7. Во всемъ остальномъ, настоящими правилами не предусмотрѣнномъ, перевозка грузовъ съ пассажирскими поѣздами подчиняется постановленіямъ статей 32, 35, 37 39, и 40 Общаго устава Россійскихъ желѣзн. дорогъ.

II) Разъяснить, что подъ товарнымъ движеніемъ большой скорости (ст. 8 Общ. уст.) слѣдуетъ разумѣть перевозку грузовъ, производимую съ соблюденіемъ сроковъ и условій, установленныхъ для сей скорости Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ въ правилахъ о срокахъ доставки грузовъ, объявленныхъ при постановленіи Министра Путей Сообщенія, отъ 26 марта 1891 года.

III) Отмѣнить: 1) Правила перевозки грузовъ въ пассажирскихъ поѣздахъ въ видѣ багажа, объявленные при постановленіи Министра путей сообщенія 10-го марта 1893 года № 3.170, и 2) Условія для перевозокъ по желѣзнымъ дорогамъ Московско-Нижегородской и С.-Петербурго-Варшавской и вѣтви ея до Прусской границы, утвержденныя Министромъ путей сообщенія, по докладу Департамента желѣзныхъ дорогъ, отъ 21 октября 1866 г. за № 631.

Приведенныя правила перевозки грузовъ съ пассажирскими поѣздами опубликованы въ Собраніи узаконеній и распоряженій правительства 1895 г. № 88 ст. 638.

Впослѣдствіи правила эти подверглись нѣкоторымъ измѣненіямъ, а именно:

Когда для грузовъ пассажирской скорости былъ установленъ особый пониженный тарифъ, § 3-й правилъ былъ дополненъ слѣдующимъ постановленіемъ: при желаніи воспользоваться установленнымъ для даннаго груза пониженнымъ тарифомъ, отправитель предъявляетъ грузъ станціи при обыкновенной накладной не позже, какъ за два часа до отхода подлежащаго пассажирскаго поѣзда. Въ принятіи груза станція выдаетъ общеустановленный дубликатъ, съ обозначеніемъ въ ономъ: „грузъ сданъ къ перевозкѣ съ пассажирскимъ (или товаро-пассажирскимъ) поѣздомъ №.“. Въ связи съ этимъ, § 5-й былъ дополненъ слѣдующимъ постановленіемъ: за недостачу же, или порчу грузовъ, сданныхъ къ перевозкѣ съ пассажирскими поѣздами по накладнымъ, желѣзныя дороги отвѣчаютъ, какъ за грузы на точномъ основаніи ст. 107 Общаго устава. Оба приведенныя постановленія опубликованы въ Собр. узакон. 1906 г. № 109 ст. 1.251.

Когда выяснилось, что на нѣкоторыхъ дорогахъ количество грузовъ, предъявляемыхъ къ перевозкѣ съ пассажирскими поѣздами, превышаетъ вмѣстимость имѣющихся въ этихъ поѣздахъ багажныхъ вагоновъ, Министерство Путей Сообщенія дополнило § 2-й правилъ слѣдующимъ постановленіемъ: „На тѣхъ дорогахъ или участкахъ дорогъ, гдѣ по размѣрамъ движенія, имѣющихся въ обращеніи пассажирскихъ поѣздовъ оказывается для перевозки грузовъ съ пассажирскими поѣздами недостаточно, дорогамъ предоставляется грузы, сданные для перевозки пассажирскими поѣздами, перевозить въ особыхъ устанавливаемыхъ, съ разрѣшенія Министерства Путей Сообщенія, поѣздахъ, съ тѣмъ, чтобы скорость движенія этихъ поѣздовъ равнялась скорости движенія соотвѣтственныхъ пассажирскихъ поѣздовъ, назначаемыхъ для перевозки грузовъ съ пассажирскими поѣздами, въ предѣлахъ нормъ, которыя будутъ утверждаемы для каждой отдѣльной дороги Министерствомъ Путей Сообщенія. Поѣзда эти должны быть объявляемы во

всеобщее свѣдѣніе порядкомъ, указаннымъ въ § 1-мъ и равно согласуемы какъ во внутреннихъ узлахъ, такъ равно и съ поѣздами примыкающихъ сосѣднихъ жел. дорогъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, въ § 4 правилъ указаніе на станціи, на которыхъ „пассажирскіе поѣзда имѣютъ, по росписанію, остановки“, замѣнено указаніемъ на станціи, на которыхъ „производится пріемъ и выдача пассажирскаго багажа“. Постановленія эти опубликованы въ Собр. Узакон. 1906 г., № 248, ст. 1758.

Въ такомъ видѣ правила о перевозкѣ грузовъ въ пассажирскихъ поѣздахъ дѣйствуютъ и въ настоящее время.

Независимо отъ установленія общихъ правилъ о перевозкѣ грузовъ въ пассажирскихъ поѣздахъ, Министерствомъ Путей Сообщенія былъ возбужденъ вопросъ объ упрощеніи, въ интересахъ сельскаго хозяйства, перевозки молочныхъ скоповъ. Въ этихъ видахъ XLV Общему съѣзду представителей желѣзныхъ дорогъ было предложено рассмотреть вопросъ о перевозкѣ молока по системѣ билетовъ, подобно тому, какъ дѣлалось на Финляндскихъ дорогахъ (и на нѣкоторыхъ дорогахъ Сѣверной Америки). Рассмотрѣвъ этотъ вопросъ въ засѣданіи 21 іюня 1894 г. и высказавъ по поводу его нѣкоторыя замѣчанія, Общій съѣздъ изъявилъ согласіе на сдѣланное ему предложеніе. Затѣмъ дѣло было доложено Совѣту по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, который, по журналу 25-го ноября, 1, 8 и 17 декабря 1894 года, № 14/431, утвердилъ „правила перевозки молока по жел. дорогамъ“ съ необходимыми измѣненіями редакціоннаго характера. Правила эти опубликованы въ Собр. Узакон. 1895 года, № 99, ст. 714. Сущность ихъ состоитъ въ слѣдующемъ:

Перевозка молока по этимъ правиламъ допускается лишь между станціями, указанными самими дорогами или Министерствомъ Путей Сообщенія.

Молоко принимается въ особой посудѣ, снабженной надписью или клеймомъ дороги, съ обозначеніемъ вѣса

посуды съ молокомъ, станцій отправленія и назначенія и фирмы или фамиліи отправителя и получателя.

Для перевозки молока отправитель прибрѣтаетъ на станціи отправленія особые билеты за плату по тарифу. На билетахъ печатается ихъ серія и номеръ, названіе станцій отправленія и назначенія, оплачиваемый вѣсъ и провозная плата. Билеты состоятъ изъ двухъ частей, изъ которыхъ одна навѣшивается на посуду съ молокомъ, а другая выдается отправителю въ доказательство приѣма отъ него груза.

На станціи назначенія молоко выдается указанному отправителемъ адресату подъ росписку на раздаточной вѣдомости жел. дороги, при чемъ предъявленія второй половины билета отъ получателя не требуется.

Порожняя посуда изъ-подъ молока возвращается на станцію отправленія бесплатно, какъ товаръ малой скорости.

Къ перевозкѣ на основаніи этихъ правилъ, наравнѣ съ молокомъ, допускаются и сливки, но дороги отвѣтствуютъ за поврежденія и утрату сего продукта, какъ за молоко.

Кромѣ того, существуютъ правила перевозки собакъ въ пассажирскихъ поѣздахъ, опубликованныя въ Собр. Узакон. 1898 г., № 84, ст. 1061, съ дополненіями, опубликованными въ Собр. Узакон. 1900 г., № 87, ст. 1801 и 1906 г., № 18, ст. 114. На перевозку собакъ выдаются багажныя квитанціи, съ пропискою въ нихъ словъ „собака“ или „собака въ клѣткѣ“.

По правиламъ, опубликованнымъ въ Собр. Узакон. 1902 г., № 75, ст. 803, живая домашняя птица и мелкія животныя (поросята, козлята, ягнята и т. п.) въ ящикахъ, садкахъ и корзинахъ, а также ульи съ пчелами перевозятся въ поѣздахъ товарныхъ и товаро-пассажирскихъ; транспорты до 15 мѣстъ, имѣющихъ въ длину до 24 вершковъ, а въ ширину и высоту до 12 вершковъ, принимаются къ перевозкѣ и на пассажирскіе поѣзда, за исключеніемъ только ульевъ съ пчелами, перевозка коихъ съ этими послѣдними поѣздами для дорогъ не обязательна.

Затѣмъ правилами, опубликованными въ Собр. Узак. 1892 г., № 63, ст. 652, допускается перевозка въ пассажирскихъ поѣздахъ лошадей, *если то представится возможнымъ*, и при томъ не иначе, какъ при провожатыхъ.

Наконецъ, циркуляромъ Департамента желѣзныхъ дорогъ № 6259 отъ 9 мая 1893 г. (Сборникъ тарифовъ № 431) жел. дорогамъ вмѣнено въ обязанность перевозить въ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ древесные посадочные матеріалы (сѣянцы, саженцы и проч.) и сѣмена древесныхъ породъ, — съ цѣлью содѣйствія лѣсоразведенію.

Вопросъ о тарифѣ на перевозку грузовъ въ пассажирскихъ поѣздахъ, разсмотрѣнный на соединенномъ XII тарифномъ и XXXVIII конвенціонномъ общемъ сѣздѣ 1893 года, — о чемъ говорилось выше, — возникъ вновь въ виду отмѣны съ 1 декабря 1894 г. Государственного сбора съ грузовъ большой скорости и сохраненія сего сбора съ грузовъ, перевозимыхъ въ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ. По вопросу этому на XXI общемъ тарифномъ сѣздѣ 12 октября 1894 года представители жел. дорогъ полагали: грузы, принятые къ перевозкѣ въ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ по багажнымъ квитанціямъ, таксировать по тарифу, установленному для перевозки багажа, съ пріятіемъ за единицу вѣсъ въ 10 фунт., для грузовъ же, принятыхъ къ перевозкѣ съ соблюденіемъ установленныхъ для большой скорости сроковъ доставки, оставить дѣйствующій тарифъ въ $\frac{1}{6}$ коп. съ пуда и версты, понизивъ его на разстояніяхъ свыше 200 верстъ на 10—30%. Представленіе XXI-го Общаго Сѣзда желѣзнодорожныхъ представителей было передано на разсмотрѣніе Совѣта по тарифнымъ дѣламъ. Утвержденный Совѣтомъ тарифъ на перевозку грузовъ съ пассажирскими и товаро-пассажирскими поѣздами былъ введенъ въ дѣйствіе съ 6 мая 1895 г. Тарифъ этотъ былъ построенъ по типу багажнаго тарифа.

Онъ состоялъ изъ пяти поясныхъ тарифовъ, т. е. такихъ, въ которыхъ провозная плата рассчитывается по-верстно только за разстоянія перевозки отъ 1 до 300 верстъ, а разстоянія свыше 300 верстъ дѣлятся на пояса, сперва по 25, потомъ по 30, по 40 и по 50 верстъ въ каждомъ, и плата рассчитывается уже не за версты, а за цѣлые пояса. Второй поясной тарифъ былъ значительно ниже перваго (начальная ставка за 10 ф. и версту по первому тарифу 0,0575 коп., а по второму тарифу 0,025 коп.). Слѣдующіе поясные тарифы понижались еще, но не столь рѣзко. Фрукты и ягоды были отнесены къ тарифамъ №№ 2 и 3, молочные скопы разные, кромѣ молока свѣжаго и сливокъ,—къ тарифу № 4 и молоко свѣжее и сливки—къ тарифу № 5. Прочіе грузы рѣшено было таксировать по тарифу № 1.

Вслѣдъ за введеніемъ этого тарифа, 13 мая 1895 г. за 2340/1160, Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ внесъ на разсмотрѣніе XXVIII общаго тарифнаго съѣзда вопросъ объ установленіи, въ дополненіе къ этому тарифу, пониженныхъ тарифовъ на перевозку въ пассажирскихъ поѣздахъ нѣкоторыхъ другихъ грузовъ. Вопросъ этотъ возникъ вслѣдствіе жалобъ отправителей скоропортящихся грузовъ, которые указывали, что до 6 мая они перевозили свои грузы въ пассажирскихъ поѣздахъ по тарифу большой скорости, теперь же, съ установленіемъ для перевозокъ въ пассажирскихъ поѣздахъ особаго повышеннаго тарифа, должны отказаться отъ пользованія этими поѣздами, а производить отправку скоропортящихся грузовъ по тарифу большой скорости въ товарныхъ поѣздахъ большой скорости не могутъ, потому что при установленномъ срокѣ доставки грузовъ большой скорости по 250 верстъ въ сутки, ихъ товары портятся. По обсужденіи вопроса, съѣздъ призналъ возможнымъ установить пониженные тарифы для тѣхъ скоропортящихся грузовъ, за ускоренную доставку которыхъ взимались до 6 мая 1895 г. пониженные платы, а съ этого времени не устано-

влено для перевозки ихъ съ пассажирскими поѣздами, пониженныхъ, противъ багажнаго, тарифовъ.

Затѣмъ вопросъ былъ рассмотрѣнъ тарифнымъ комитетомъ, изъ журнала котораго, отъ 24 іюня 1895 года № 320, видно, что въ Комитетѣ имѣлось въ виду, что упомянутыя жалобы отправителей не имѣли бы мѣста, если бы перевозка грузовъ большой скорости выполнялась въ удовлетворяющей интересы промышленности и торговли срокъ, хотя бы и не съ пассажирскими поѣздами. Поэтому было бы предпочтительнѣе устранить жалобы не пониженіемъ тарифа на перевозку грузовъ въ пассажирскихъ поѣздахъ, что должно повести къ переполненію пассажирскихъ поѣздовъ грузами, — а путемъ сокращенія сроковъ доставки съ товарными поѣздами грузовъ большой скорости. Но, при дальнѣйшемъ обсужденіи вопроса, послѣдняя мѣра была признана неосуществимой, по крайней мѣрѣ, въ ближайшее время; а потому Тарифный Комитетъ призналъ необходимымъ установить пониженные тарифы на перевозку въ пассажирскихъ поѣздахъ нуждающихся въ томъ грузовъ въ видѣ временныхъ тарифовъ. Пониженные тарифы были установлены съ 15 іюля 1895 года (Сборникъ тарифовъ № 551, тарифъ № 5880). Тарифъ этотъ имѣлъ такой же строй, какъ и тарифъ 6 мая; но отличался отъ него количествомъ поясныхъ тарифовъ, которыхъ было 8-мъ, съ разными провозными платами. Къ пониженнымъ пояснымъ тарифамъ были отнесены дрожжи сухія, мясной товаръ, битая птица и дичь, рыба живая и мороженая свѣжая, пиво и портеръ русскіе, книжный товаръ и учебныя пособия, фрукты, ягоды, овощи огородныя и полевыя, молочные скопы, древесные сѣмена и сажены.

Съ теченіемъ времени означенный тарифъ подвергался многократнымъ измѣненіямъ, съ которыми дѣйствуетъ до настоящаго времени. Нынѣ дѣйствующій тарифъ опубликованъ въ Сборникѣ тарифовъ № 1992 отъ 17 мая 1908 г. подъ названіемъ „Тарифъ на перевозку съ пассажирскими и товаро-пассажирскими поѣздами“.

IV.

Вопросъ о перевозкѣ грузовъ съ пассажирскими поѣздами неоднократно подвергался разсмотрѣнію въ Правительствующемъ Сенатѣ по поступавшимъ въ Гражданскій Кассационный Департаментъ Сената жалобамъ на рѣшенія судебныхъ мѣстъ по дѣламъ объ означенныхъ перевозкахъ. При этомъ Правительствующій Сенатъ высказался какъ по существу вопроса о перевозкѣ грузовъ большой скорости вообще и перевозкѣ ихъ съ пассажирскими поѣздами въ частности, такъ и по вопросу о предѣлахъ предоставленнаго Совѣту по желѣзнодорожнымъ дѣламъ права изданія правилъ о таковыхъ перевозкахъ. Существенно важными для выясненія взгляда Правительствующаго Сената по этимъ вопросамъ представляются слѣдующія три его рѣшенія.

Первое рѣшеніе отъ 22 ноября 1889 г. за № 105, по дѣлу Петра Протасова съ обществомъ Московско-Курской жел. дороги послѣдовало по жалобѣ на рѣшеніе Московскаго столичнаго мирового съѣзда, коимъ были отклонены исковыя требованія о переборѣ, выводимыя изъ неправильнаго примѣненія тарифа большой скорости къ грузамъ отправленнымъ въ товарныхъ поѣздахъ. Правительствующій Сенатъ, обсуждая вопросъ, — въ правѣ ли жел. дорога перевозить кладь большой скорости не только въ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ, но и въ товарныхъ поѣздахъ увеличенной скорости, совершающихъ свой пробѣгъ въ предѣлахъ, установленныхъ Министерствомъ Путей Сообщенія для такого рода грузовъ,

сроковъ доставки, призналъ, что, на основаніи § 66 правилъ движенія по жел. дорогамъ (паровознымъ), открытымъ для общественнаго пользованія (Собр. узак. 1883 г. ст. 853), поѣзда подраздѣляются: по скорости—на поѣзда большой и на поѣзда малой скорости, а по роду перевозокъ—на поѣзда: торговаго движенія—пассажирскіе (курьерскіе, почтовые, пассажирскіе и товаро-пассажирскіе) и товарные, воинскаго движенія и хозяйственнаго движенія. Изъ представленнаго-же къ дѣлу въ выпискѣ тарифа и условій перевозки пассажировъ, багажа, товаровъ и грузовъ по Московско-Курской жел. дорогѣ, утвержденныхъ Министерствомъ Путей Сообщенія 11 октября 1866 г. и 2 марта 1874 г., видно, что товары и всякаго рода кладь перевозятся вообще, по желанію отправителя, или въ поѣздахъ большой скорости (кромѣ почтовыхъ) или въ поѣздахъ малой скорости (ст. 52) и что при отправленіи съ большою скоростью, товары и проч. отсылаются съ первымъ пассажирскимъ поѣздомъ, состоящимъ изъ вагоновъ всѣхъ трехъ классовъ, если только товары были представлены за два часа до отхода поѣзда; отправки, представленныя позже, отсылаются съ слѣдующимъ пассажирскимъ поѣздомъ (ст. 53). Въ развитіе этого положенія, § 28 конвенціи III группы русскихъ желѣзныхъ дорогъ, изд. 1887 г., состоявшейся при участіи уполномоченнаго Московско-Курской желѣзной дороги, постановляетъ, что дорога, имѣющая въ сутки нѣсколько пассажирскихъ поѣздовъ, должна заявить сосѣднимъ дорогамъ, съ какими поѣздами постоянно будетъ перевозить кладь большой скорости и вывѣситъ о томъ для свѣдѣнія отправителей объявленія на станціяхъ. Вышеизложенное въ связи съ правиломъ, по которому товары перевозятся или въ поѣздахъ большой скорости, т. е. товаро-пассажирскихъ или въ поѣздахъ малой скорости, т. е. исключительно товарныхъ (§ 79 врем. правилъ о перевозкѣ по Харьковско-Николаевской желѣзной дорогѣ, (Собр. узак. 1875 г. ст. 996) не оставляетъ сомнѣнія въ томъ, что

подъ отправками большой скорости, обложенными возвышенной провозной платой, надлежитъ разумѣть грузы, перевозимые съ поѣздомъ большой скорости, а именно пассажирскимъ, товаро-пассажирскимъ или даже инымъ поѣздомъ, который, однако, по быстротѣ хода, соотвѣтствуетъ утвержденному мѣстной правительственной инспекціею, въ порядкѣ § 73 упомянутыхъ выше правилъ движенія по желѣзнымъ дорогамъ, росписанію нормальнаго торговаго движенія пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздовъ. Несоблюденіе этихъ сроковъ по росписанію и просрочка времени отхода и прибытія поѣзда, сами по себѣ, не даютъ ни пассажиру, ни грузохозяину права на какое-либо вознагражденіе со стороны желѣзной дороги (ст. 94 и 110 Общ. уст.); если только сею послѣднею договоръ перевозки исполненъ безъ нарушенія сроковъ доставки, опредѣленныхъ, за силою 53 ст. Общ. устава, совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ для товаровъ, перевозимыхъ съ малою скоростью, изъ расчета 120 верстъ, а для грузовъ большой скорости 250 верстъ въ сутки (Собр. узак. 1887 г. ст. 880). Но означенный срокъ доставки, не освобождая желѣзную дорогу отъ обязанности строго сообразоваться, по мѣрѣ возможности, съ росписаніемъ поѣздовъ, выражаетъ лишь предѣльный срокъ безотвѣтственнаго промедленія при перевозкѣ груза, подобно тому, какъ предусмотрѣнный особыми правилами размѣръ допускаемой 106 ст. Общ. уст. убыли грузовъ, которые, по естественнымъ свойствамъ своимъ, подвержены утечкѣ, раструскѣ и усушкѣ (Собр. узак. 1887 года, ст. 306), изображаетъ собою процентъ безотвѣтственныхъ потерь въ вѣсѣ оныхъ. Такимъ образомъ, коль скоро управленіе желѣзной дороги не можетъ простирать своихъ притязаній на излишекъ въ вѣсѣ груза противъ предполагаемой закономъ недостачи, буде таковая не произошла въ дѣйствительности, то оно не въ правѣ обращать въ свою пользу и разность между срокомъ слѣдованія груза по росписанію

и срокомъ доставки, въ томъ случаѣ, когда поѣздъ достигнувъ, при благопріятныхъ обстоятельствахъ, своего назначенія въ требуемое росписаніемъ время, не нуждается въ льготныхъ для желѣзной дороги срокахъ доставки... По точному смыслу § 21 ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнаго устава общества Московско-Курской жел. дороги (п. С. З. № 49, 634) плата за перевозку пассажировъ и клади распредѣляется по классамъ пассажировъ, по разрядамъ клади и по скорости движенія, а, въ виду приведенныхъ соображеній, грузы большой скорости подлежатъ перевозкѣ въ поѣздахъ большой скорости, вслѣдствіе чего при отправленіи клади не въ пассажирскихъ или товаро-пассажирскихъ поѣздахъ, а въ товарныхъ, скорость движенія которыхъ согласована съ предписанными для грузовъ большой скорости сроками доставки, жел. дорога не имѣетъ права на провозную плату, разрѣшенную для отправокъ большой скорости.

Во второмъ рѣшеніи, отъ 22 апрѣля 1903 г. за № 55, по дѣлу общества Юго-Восточныхъ жел. дорогъ съ Майзелемъ, сначала приведены слѣдующія соображенія Харьковской Судебной Палаты. § 5 правилъ о грузахъ, перевозимыхъ съ пассажирскими поѣздами, выражаетъ съ полною ясностью тотъ принципъ, что за потерю товара отправляемаго большою скоростью съ пассажирскими поѣздами, желѣзная дорога отвѣчаетъ какъ за багажъ пассажира III класса. Иначе говоря, разница между грузами большой скорости и пассажирскимъ багажемъ уничтожается. Между тѣмъ, такого рода принципъ противорѣчитъ ст. 31 Общ. уст. рос. желѣзныхъ дорогъ, которая говоритъ, что подъ пассажирскимъ багажемъ слѣдуетъ понимать: „кладъ пассажира, отправляемую въ багажномъ вагонѣ того же поѣзда, въ которомъ слѣдуетъ пассажиръ“. Всякая иная кладъ является грузомъ. Эта разница между багажемъ и грузомъ проведена въ Общемъ уставѣ російскихъ желѣзныхъ дорогъ въ цѣломъ рядѣ статей: о перевозкѣ пассажировъ и ихъ багажа говоритъ глава

вторая раздѣла I (ст. 14—42), о грузахъ-же—глава третья (ст. 43—91). Съ особою ясностью эта разница указана въ ст. 97 и 107, которыя опредѣляютъ отвѣтственность дороги за потерю клади. При такомъ несогласіи правилъ, опубликованныхъ въ Собраніи узаконеній 1895 г. № 88 ст. 638 по распоряженію Министра Путей Сообщенія, съ утвержденнымъ законодательною властью Общимъ уставомъ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, нельзя не признать, что помянутыя правила, въ случаѣ спора на судѣ, утрачиваютъ всякое значеніе, и споръ сторонъ подлежитъ разрѣшенію на основаніи статей 31, 97, 107 Общ. уст. жел. дорогъ. Въ виду сего и такъ какъ по дѣлу устанавливается безспорно фактъ отправки груза Майзеля, хотя и съ пассажирскимъ поѣздомъ, но безъ пассажирскаго билета, а самъ Майзель поѣхалъ съ другимъ поѣздомъ, то грузъ Майзеля долженъ быть признанъ грузомъ большой скорости, а не багажемъ, и, засимъ, къ сему грузу должны быть примѣнимы правила ст. 107 Общ. уст. росс. желѣзныхъ дорогъ о вознагражденіи за порчу и утрату грузовъ.

Затѣмъ Правительствующій Сенатъ обращается къ разрѣшенію вопроса о томъ, могутъ ли имѣть обязательное значеніе правила о перевозкѣ грузовъ съ пассажирскими поѣздами (Собр. узак. 1895 г. № 88 ст. 638) относительно опредѣленія отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за утрату и порчу груза, перевозимаго по симъ правиламъ, по 97 ст. уст. жел. дорогъ, какъ за утрату и порчу багажа. Входя въ обсужденіе сего вопроса, Правительствующій Сенатъ находитъ, что 12 іюня 1885 года, одновременно съ Общимъ уставомъ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, ВЫСОЧАЙШЕ утверждено также „Положеніе о Совѣтѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ“ (Собр. узак. 1885 годъ № 78 ст. 671). Въ параграфѣ 8 этого положенія, между прочимъ, значится, что разсмотрѣнію Совѣта подлежатъ „правила и инструкціи, издаваемыя въ административномъ порядкѣ, въ развитіе дѣйствующи-

щихъ относительно желѣзныхъ дорогъ узаконеній, въ тѣхъ случаяхъ, когда разсмотрѣніе сихъ правилъ и инструкцій предоставлено Совѣту Общимъ уставомъ российскихъ желѣзныхъ дорогъ“ (3 п. указаннаго параграфа). Ст. 51 Общаго устава, опредѣляя порядокъ отправленія принятыхъ къ перевозкѣ грузовъ, между прочимъ, упоминаетъ объ особой категоріи „грузовъ, подлежащихъ перевозкѣ по особымъ правиламъ“ (1 п. означенной статьи), при чемъ, по примѣчанію 2 къ указанной статьѣ, изданіе правилъ перевозки этихъ грузовъ „принадлежитъ Совѣту по желѣзнодорожнымъ дѣламъ“. Наконецъ, въ ст. 109 Общ. уст. рос. жел. дорогъ буквально сказано слѣдующее: „размѣръ вознагражденія за утрату или поврежденіе грузовъ, перевозимыхъ по особымъ условнымъ тарифамъ (съ ограниченою отвѣтственностью), опредѣляется согласно означеннымъ въ тарифѣ цѣнамъ. Правила, которыя должны быть соблюдаемы при составленіи и примѣненіи условныхъ тарифовъ, утверждаются Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ“. Такимъ образомъ, оказывается, что Совѣту по желѣзнодорожнымъ дѣламъ предоставлено издавать лишь правила перевозки по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ вообще и въ частности опредѣлять отвѣтственность лишь за утрату груза, перевозимаго по особому условному тарифу. Объ измѣненіи же отвѣтственности, установленной въ уставѣ жел. дорогъ за утрату или поврежденіе груза, перевозимаго на основаніи общихъ правилъ, Совѣту права не предоставлено, а потому установленное имъ въ правилахъ о перевозкѣ грузовъ съ пассажирскими поѣздами (Собр. узак. 1895 г. № 88 ст. 638), вслѣдъ затѣмъ измѣненное (Собр. узак. 1896 г. № 109) условіе вознагражденія хозяина груза по 37 ст. уст. жел. дор., какъ за утрату багажа, обязательнаго значенія имѣть не можетъ, ибо названному Совѣту законодательной власти вовсе не предоставлено, какъ это и было уже разъяснено въ рѣшеніи Правительствующаго Сената за

1894 г. № 60. Имѣя, затѣмъ, въ виду, что въ статьѣ 31 Уст. ж. д. точно опредѣлено, что подъ пассажирскимъ багажемъ разумѣется лишь кладъ пассажира, отправляемая въ багажномъ вагонѣ того же поѣзда, въ которомъ слѣдуетъ самъ пассажиръ, совершенно безотносительно къ тому, въ чемъ заключается этотъ багажъ; что Палатою, въ данномъ случаѣ, по обстоятельствамъ подлежащаго дѣла, не подлежащимъ кассационной повѣркѣ въ силу 5 ст. учр. суд. уст., установлено, что пропавшая по представленной при исковомъ прошеніи квитанціи кладъ съ пассажиромъ не шла, — Правительствующій Сенатъ находитъ, что Палата правильно признала эту кладъ за грузъ большой скорости и опредѣлила вознагражденіе за пропажу ея по 107 ст. у. ж. д., какъ за утрату груза.

Въ третьемъ рѣшеніи отъ 26 марта 1908 г., по дѣлу Юлія Андермана съ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, изъяснено — Правительствующій Сенатъ находитъ, что разрѣшенію его въ подлежащемъ дѣлѣ подлежитъ вопросъ о томъ: примѣнима ли ст. 110 Уст. жел. дор. къ грузамъ, перевозимымъ въ пассажирскихъ поѣздахъ. Входя въ обсужденіе сего вопроса, Правительствующій Сенатъ находитъ, что, на точномъ основаніи дѣйствующихъ узаконеній, поставленный вопросъ долженъ быть разрѣшенъ въ утвердительномъ смыслѣ. Обязанность каждой желѣзной дороги, согласно ст. 1 Общ. уст. жел. дор., составляетъ перевозка пассажировъ, багажа, почтъ и грузовъ. Этою обязанностью, по закону, исчерпывается вся ея дѣятельность и такъ какъ каждая изъ приведенныхъ отраслей перевозки отличается своею особенностью, то законъ устанавливаетъ для каждой изъ нихъ — какъ отдѣльныя правила, имѣющія примѣненіе исключительно къ тому роду перевозки, для которой они изданы, такъ — равно и ту отвѣтственность, которой подвергается желѣзная дорога за неисполненіе этихъ правилъ, при чемъ желѣзнодорожный уставъ, составляя спеціальное законоположеніе, исключаетъ примѣненіе общихъ къ тому же

предмету гражданскихъ законовъ, почему во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, относительно которыхъ въ этомъ уставѣ за то или другое изъ упомянутыхъ дѣйствій дорогъ опредѣлена извѣстная отвѣтственность ихъ и, притомъ, отлично отъ общихъ гражданскихъ законовъ, должны наступать лишь указанные въ семъ уставѣ послѣдствія (сб. рѣш. 1900 г. № 91). Согласно сему, въ Уставѣ жел. дор. точно опредѣлены: въ ст. 94 и 95 отвѣтственность желѣзн. дорогъ за перерывъ путешествія пассажира въ прямомъ сообщеніи дорогъ; въ ст. 37 и 97 за утраты и порчу багажа (сб. рѣш. 1903 г. № 55) и въ ст. 98, 100—110 за утрату, порчу и несвоевременную доставку грузовъ. По разъясненію же Правительствующаго Сената, въ рѣшеніи 1903 г. № 55, грузъ, перевозимый съ пассажирскимъ поѣздомъ, долженъ считаться „грузомъ“, а не багажемъ,—подъ коимъ разумѣется лишь кладъ пассажира, отправляемая въ багажномъ вагонѣ того поѣзда, въ которомъ слѣдуетъ самъ пассажиръ. Затѣмъ, доставка грузовъ въ срокъ составляетъ, вообще, одну изъ самыхъ существенныхъ обязанностей жел. дороги по договору перевозки; при отправкѣ же грузовъ съ пассажирскими поѣздами срочность доставки является уже сущностью перевозки, такъ какъ такая перевозка и установлена для грузовъ, требующихъ особой спѣшности въ доставкѣ. Поэтому, если желѣзная дорога подвергается извѣстной отвѣтственности за просрочку въ доставкѣ вообще грузовъ (ст. 110 уст. жел. дор.), то представляется прямо недопустимымъ, чтобы онѣ не несли по закону никакой отвѣтственности за просрочку въ доставкѣ такихъ грузовъ, которые особенно нуждаются въ срочности доставки. Хотя въ ст. 110 Уст. жел. дор. имѣется ссылка на 53 ст. того же Устава, въ коей говорится о томъ, какъ опредѣляются и исчисляются сроки доставки грузовъ, но надо имѣть въ виду, что Уставъ жел. дор. не могъ здѣсь ссылаться на иное законоположеніе, ибо перевозка грузовъ съ пассажирскими поѣздами введена впоследствии

Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, которому законъ предоставилъ установленіе вообще правилъ сроковъ доставки грузовъ, ихъ исчисленія, измѣненія и перерывы и непримѣненіе сихъ сроковъ, при существованіи особыхъ соглашеній съ грузохозяевами (ст. 53 Уст. жел. дор.), а также и изданіе правилъ перевозки грузовъ на особыхъ условіяхъ (ст. 51 и 2 прим. къ оной). Поэтому, если Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, въ измѣненіе утвержденныхъ имъ сроковъ доставки, воспользовался для грузовъ, нуждающихся въ особенно спѣшной доставкѣ, сроками, установленными росписаніями для пассажирскаго движенія (ст. 15 Уст. жел. дор.), то отсюда нельзя заключать, что ссылка въ 110 ст. Уст. жел. дор. на 53 ст. того же Устава устраняетъ возможность примѣненія 110 статьи къ грузамъ, отправляемымъ съ пассажирской скоростью, тѣмъ болѣе, что такое отправленіе въ уставѣ жел. дорогъ, изданія 1906 года, даже прямо предусмотрено, какъ это видно изъ ст. 50² этого устава. Что же касается указаннаго въ жалобѣ постановленія Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, опубликованнаго въ Собраніи узаконеній 1901 г. № 26, то такое лишено обязательной силы, ибо Совѣту предоставлено закономъ только право опредѣленія сроковъ доставки и порядка ихъ перевозки, по вопросамъ же объ отвѣтственности жел. дорогъ, Совѣтъ, если исключить право его опредѣлять отвѣтственность за утрату груза, перевозимаго по особо установленному тарифу, законодательной властью не обладаетъ (р. 1903 г. № 55, 1894 г. № 60). При этомъ нельзя не отмѣтить, что Совѣтъ, признавъ въ этихъ постановленіяхъ излишнимъ установленіе какихъ-либо особыхъ правилъ объ отвѣтственности жел. дорогъ за просрочку грузовъ, перевозимыхъ съ пассажирскими поѣздами, и приравнявъ эти грузы къ багажу, что уже осуждено Правительствующимъ Сенатомъ (р. 1903 г. № 55), исходилъ изъ невѣрнаго положенія, что, будто, законъ не установилъ срока доставки багажа, когда, въ

дѣйствительности, въ силу ст. 15 уст. жел. дор., для движенія пассажирскихъ поѣздовъ установлены росписанія и, засимъ, самъ же опровергаетъ это положеніе тѣмъ, что находитъ возможнымъ установленіе начального момента для исчисленія 48 часового срока, послѣ коего грузохозяинъ имѣетъ право считать грузъ утраченнымъ.

Такимъ образомъ въ приведенныхъ рѣшеніяхъ Правительствующаго Сената высказываются, какъ безспорныя, слѣдующія положенія.

1) Подъ отправками большой скорости, обложенными возвышенной провозной платой, надлежитъ разумѣть грузы, перевозимые съ поѣздомъ большой скорости, а именно: пассажирскимъ, товаро-пассажирскимъ или даже инымъ поѣздомъ, который, однако, по быстротѣ хода, соотвѣтствуетъ утвержденному росписанію нормального торговаго движенія пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздовъ (рѣшеніе по дѣлу Протасова).

2) При отправленіи клади не въ пассажирскихъ или товаро-пассажирскихъ поѣздахъ, а въ товарныхъ, скорость движенія которыхъ согласована съ предписанными для грузовъ большой скорости сроками доставки, жел. дорога не имѣетъ права на провозную плату, разрѣшенную для отправокъ большой скорости (тоже рѣшеніе).

3) Грузъ, перевозимый съ пассажирскимъ поѣздомъ, долженъ считаться „грузомъ“, а не багажемъ (рѣшеніе по дѣлу Андермана). Подъ пассажирскимъ багажемъ слѣдуетъ понимать „кладъ пассажира, отправляемую въ багажномъ вагонѣ того же поѣзда, въ которомъ слѣдуетъ пассажиръ“. Всякая иная кладъ является грузомъ. Эта разница между багажемъ и грузомъ проведена въ Общемъ уставѣ Россійскихъ жел. дорогъ въ цѣломъ рядѣ статей: о перевозкѣ пассажировъ и ихъ багажа говоритъ глава вторая раздѣла I (ст. 14—42), о грузахъ-же глава третья (ст. 43—91). Съ особою ясностью эта разница указана въ ст. 97 и 107, которыя опредѣляютъ отвѣтственность дороги за потерю клади (рѣшеніе по дѣлу Майзеля).

4. Доставка грузовъ въ срокъ составляетъ, вообще, одну изъ самыхъ существенныхъ обязанностей жел. дороги по договору перевозки; при отправкѣ же грузовъ съ пассажирскими поѣздами срочность доставки является уже сущностью перевозки, такъ какъ такая перевозка и установлена для грузовъ, требующихъ особой спѣшности въ доставкѣ. Поэтому, если жел. дорога подвергается известной отвѣтственности за просрочку въ доставкѣ вообще грузовъ (ст. 110 уст. жел. дор.), то представляется прямо не допустимымъ, чтобы онѣ не несли по закону никакой отвѣтственности за просрочку въ доставкѣ такихъ грузовъ, которые особенно нуждаются въ срочности доставки... Если Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, въ измѣненіе утвержденныхъ имъ сроковъ доставки, воспользовался для грузовъ, нуждающихся въ особенно спѣшной доставкѣ, сроками, установленными росписаніями для пассажирскаго движенія (ст. 15 уст. жел. дор.), то отсюда нельзя заключать, что ссылка въ 110 ст. уст. жел. дор. на 53 ст. того-же устава устраняетъ возможность примѣненія 110 статьи къ грузамъ, отправляемымъ съ пассажирскою скоростью, тѣмъ болѣе, что такое отправленіе въ уставѣ жел. дорогъ, изданія 1906 года, даже прямо предусматрѣно, какъ это видно изъ ст. 50² этого устава (рѣшеніе по дѣлу Андермана).

5. Совѣту по желѣзнодорожнымъ дѣламъ предоставлено издавать лишь правила перевозки по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ вообще и въ частности опредѣлять отвѣтственность лишь за утрату груза, перевозимаго по особому условному тарифу. Объ измѣненіи же отвѣтственности установленной въ уставѣ жел. дорогъ за утрату или поврежденіе груза, перевозимаго на основаніи общихъ правилъ, Совѣту права не предоставлено, а потому установленное имъ въ правилахъ о перевозкѣ грузовъ съ пассажирскими поѣздами (Собр. узак. 1895 г. № 88 ст. 638), вслѣдъ за тѣмъ измѣненное (Собр. узак. 1896 г. № 109) условіе вознагражденія хозяина груза по 97 ст.

уст. жел. дор., какъ за утрату багажа, обязательнаго значенія имѣть не можетъ, ибо названному Совѣту законодательной власти вовсе не предоставлено (рѣшеніе по дѣлу Майзеля).

6. Что касается постановленія Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, опубликованнаго въ Собр. узак. 1901 г. № 26.

Которое состоитъ въ слѣдующемъ: Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, согласно журналу отъ 24 ноября 1900 г. за № 33/564, призналъ, что срочность доставки грузовъ съ пассажирскими поѣздами не можетъ быть поставлена въ зависимость отъ того или другого документа, по коему перевозится грузъ, а должна быть опредѣлена на одинаковыхъ основаніяхъ какъ при отправкѣ грузовъ по багажной квитанціи, такъ и по накладной. А такъ какъ для доставки багажа никакихъ сроковъ не установлено и предъявителю квитанціи предоставляется получить вознагражденіе за багажъ по истеченіи 48 часовъ послѣ востребованія онаго и это правило, согласно § 5 правилъ о перевозкѣ грузовъ съ пассажирскими поѣздами, подлежитъ примѣненію къ грузамъ, перевозимымъ по багажнымъ квитанціямъ,—то Совѣтъ призналъ излишнимъ установленіе какихъ-либо особыхъ правилъ объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за просрочку грузовъ, перевозимыхъ съ пассажирскими поѣздами по накладнымъ, приравнявъ эти грузы, въ отношеніи срока на установленіе права требованія вознагражденія, къ отправкамъ по багажнымъ квитанціямъ (вставка автора),—то такое лишено обязательной силы, ибо Совѣту предоставлено закономъ только право опредѣленія сроковъ, доставки (грузовъ) и порядка ихъ перевозки, по вопросамъ же объ отвѣтственности жел. дорогъ Совѣтъ, если исключить право его опредѣлять отвѣтственность за утрату груза, перевозимаго по особо установленному тарифу, законодательною властью не обладаетъ (р. 1903 г. № 55, 1894 г. № 60) [рѣшеніе по дѣлу Андермана].

Изъ изложеннаго усматривается, что рѣшенія Правительствующаго Сената совершенно разошлись съ утвержденными Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ правилами перевозки грузовъ съ пассажирскими поѣздами въ той части сихъ правилъ, которая касается перевозокъ по багажнымъ квитанціямъ, что,—какъ сказано выше,—составляетъ самую сущность сихъ правилъ.

Хотя въ рѣшеніяхъ Сената ничего не говорится о документахъ на такія перевозки, но коль скоро на грузы, перевозимые съ пассажирскими поѣздами, должны распространяться всецѣло правила о перевозкѣ товаровъ, то изъ сего логически вытекаетъ положеніе, что договоръ перевозки долженъ заключаться согласно 61 и 62 ст. Общ. уст., т. е. отправитель долженъ представить накладную, удовлетворяющую требованіямъ 57 статьи, и получить, взамѣнъ ея, дубликатъ накладной, перевозка же груза по багажной квитанціи (и даже безъ обозначенія рода или наименованія груза) не должна имѣть мѣста.

Правила Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ не предусматриваютъ отвѣтственности жел. дорогъ за просрочку въ доставкѣ груза, перевозимаго по багажной квитанціи, въ томъ видѣ, въ какомъ установлена отвѣтственность за просрочку въ доставкѣ груза въ ст. 110 Общ. уст. Правилами допускается замедленіе въ доставкѣ такого груза на 48 часовъ со времени, назначеннаго для прибытія поѣзда, съ которымъ грузъ этотъ долженъ былъ слѣдовать, а послѣ того грузохозяинъ можетъ считать грузъ утраченнымъ. Но если онъ приметъ грузъ, не смотря на просрочку въ доставкѣ, то объ отвѣтственности дороги за просрочку очевидно не можетъ быть рѣчи. Правительствующій Сенатъ признаетъ, напротивъ, что дорога должна и въ этомъ случаѣ нести отвѣтственность за просрочку въ порядкѣ ст. 110.

По правиламъ Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, дорога въ случаѣ утраты груза, отправленнаго по багажной квитанціи, отвѣчаетъ за грузъ какъ за багажъ пас-

сажира 3 класса; Правительствующій Сенатъ призналъ, что правила Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ о такого рода отвѣтственности дорогъ за утрату груза обязательнаго значенія имѣть не могутъ. Отсюда слѣдуетъ, что въ такихъ случаяхъ дороги должны нести отвѣтственность въ порядкѣ установленномъ въ ст. 103 и 107 Общ. уст., т. е. грузъ можетъ считаться утраченнымъ только по прошествіи 30 дней со времени истечения срока доставки и вознагражденіе за утраченный грузъ исчисляется по его стоимости, между тѣмъ какъ изъ грузового документа (багажной квитанціи) не видно даже какой это былъ грузъ.

Признавая даже, что рѣшенія Правительствующаго Сената совершенно правильны съ формальной стороны, какъ обоснованныя на буквальномъ смыслѣ постановленій Общаго устава Россійскихъ жел. дорогъ, необходимо, тѣмъ не менѣе, разсмотрѣть, насколько таковыя рѣшенія отвѣчаютъ потребностямъ и интересамъ обращающейся къ услугамъ жел. дорогъ части населенія. Дальше приводятся статистическія данныя, изъ которыхъ видно, что перевозка съ пассажирскими поѣздами грузовъ по багажнымъ квитанціямъ достигла весьма значительныхъ размѣровъ, а именно свыше 15 мил. пудовъ. Такая перевозка нуждается въ самомъ бережномъ ея охраненіи.

Въ издаваемой Департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ Министерства Финансовъ „Сводной статистикѣ перевозокъ по русскимъ жел. дор.“ содержатся свѣдѣнія о перевозкѣ грузовъ въ пассажирскихъ поѣздахъ по грузовымъ документамъ, т. е. по накладнымъ, съ выдачею отправителямъ дубликатовъ накладныхъ, и о перевозкѣ товара-багажа по багажнымъ квитанціямъ. Такъ какъ въ накладныхъ обозначается наименованіе грузовъ, то свѣдѣнія о грузахъ, переводимыхъ по накладнымъ, даютъ возможность видѣть для какихъ именно грузовъ требуется ускоренная перевозка въ пассажирскихъ поѣздахъ. Въ багажныхъ квитанціяхъ наименованіе грузовъ не простав-

ляется и потому свѣдѣнія о товарѣ-багажѣ даютъ только общее указаніе на количество такихъ перевозокъ.

Статистическія свѣдѣнія эти доведены до 1908 года. Изъ нихъ видно, что въ послѣдніе 10 лѣтъ количество тѣхъ и другихъ перевозокъ выразились въ слѣдующихъ цифрахъ:

Перевезено по всѣй сѣти русскихъ жел. дорогъ

годы	грузовъ въ пасса- жирск. поѣздахъ	товара- багажа
	тысячъ пудовъ	
1899	3.251	5.279
1900	3.832	6.657
1901	6.457	6.405
1902	8.466	7.471
1903	11.676	8.690
1904	13.146	9.461
1905	10.887	10.008
1906	11.282	11.875
1907	13.200	12.875
1908	14.385	15.358

Изъ сопоставленія приведенныхъ цифръ съ данными о величинѣ другихъ видовъ перевозки по жел. дорогамъ усматривается, что, за исключеніемъ служебныхъ грузовъ самихъ жел. дорогъ, грузовъ почтоваго вѣдомства и воинскихъ грузовъ, всѣхъ остальныхъ грузовъ такъ называемаго коммерческаго движенія во всѣхъ поѣздахъ товарныхъ, товаро-пассажирскихъ и пассажирскихъ перевезено:

годы	малою скоростью		большою скоростью		пассажирскою скоростью		Всего	
	т. п.	%	т. п.	%	т. п.	%	т. п.	%
	1904	4.522.279	98.76	34.188	0,74	22.607	0,50	4.579.074
1905	4.169.129	98.63	36.602	0,87	20.895	0,50	4.226.730	100
1906	4.859.739	98.62	44.881	0,91	23.157	0,47	4.927.777	100
1907	5.141.206	98.64	44.772	0,86	26.075	0,50	5.212.053	100
1908	5.189.396	98.65	43.975	0,83	29.743	0,52	5.263.114	100

Такимъ образомъ оказывается, что въ коммерческомъ движеніи грузы перевозимые съ пассажирскою скоростью играютъ почти такую же роль, какъ и перевозки съ большою скоростью.

Въ видахъ болѣе подробнаго выясненія потребности въ перевозкѣ грузовъ съ пассажирскими поѣздами при настоящемъ изслѣдованіи прилагается двѣ вѣдомости:

1) вѣдомость товаровъ пассажирской скорости, перевезенныхъ по русскимъ жел. дорогамъ въ 1899—1908 годахъ, съ показаніемъ роста перевозимаго количества (тыс. пуд.);

2) вѣдомость товаровъ пассажирской скорости, перевезенныхъ въ 1907 году, съ показаніемъ перевезеннаго количества (тыс. пуд.) каждаго товара по каждой дорогѣ отдѣльно. Въ этой послѣдней вѣдомости, для большей наглядности, показаны отдѣльно по каждому наименованію и каждой дорогѣ количества не менѣе 10 тыс. пуд., а меньшія количества отнесены въ графы: разные товары и разныя дороги.

Изъ прилагаемыхъ вѣдомостей видно, что перевозка въ пассажирскихъ поѣздахъ требуется главнымъ образомъ для скоропортящихся продуктовъ сельскаго хозяйства. Главное мѣсто между ними занимаютъ молочные скопы, количество которыхъ въ 1906—1908 годахъ колебалось между 4263—4678 тыс. пуд. Подавляющее большинство молочныхъ скоповъ перевозится въ видѣ молока свѣжаго и сливокъ: 3020—3573 тыс. пуд. Второе мѣсто принадлежитъ продуктамъ плодоводства, разнымъ плодамъ и ягодамъ которыхъ въ тѣ же годы перевозилось 2471—3840 тыс. пуд. Къ нимъ же слѣдуетъ присоединить овощи огородные и полевые, зелень разную и грибы свѣжіе, которыхъ перевозилось 831—1219 тыс. пуд. мясного товара, битой птицы и дичи перевозилось 609—869 тыс. пуд., рыбнаго товара 884—951 тыс. пуд. Изъ напитковъ въ перевозкѣ въ пассажирскихъ поѣздахъ нуждаются скоропортящіеся русскій портеръ и пиво, кото-

рыхъ перевозилось 1024—1320 тыс. пуд., а въ 1903 году было даже 1411 тыс. пуд. Изъ числа другихъ грузовъ видное мѣсто занимаетъ книжный товаръ и учебныя пособия, которыхъ перевозилось 378—715 тыс. пудовъ и домашнія вещи и кладъ пассажировъ 207—363 тыс. пуд. Въ небольшихъ количествахъ въ пассажирскихъ поѣздахъ перевозятся самыя разнообразныя грузы, включительно до мануфактурныхъ товаровъ и готоваго платья. Въ общей сложности они составляютъ немного болѣе 600 тыс. пудовъ.

Распредѣленіе по желѣзнымъ дорогамъ крупнѣйшихъ изъ разсматриваемыхъ перевозокъ зависитъ, какъ слѣдуетъ заключить, отъ особенностей района каждой дороги въ промышленномъ и, въ извѣстной степени, въ климатическомъ отношеніи. Наибольшее количество молочныхъ скоповъ перевозится на дорогахъ, пролегающихъ въ районахъ интенсивнаго сельскаго хозяйства, въ прибалтійскомъ краѣ, привислинскомъ и отчасти въ сѣверо-западномъ краѣ; а затѣмъ на дорогахъ примыкающихъ къ обѣимъ столицамъ. Перевозка мяснаго товара сосредоточена главнымъ образомъ на дорогахъ тѣхъ же районовъ. Въ перевозкѣ плодовъ преимущественно участвуютъ, какъ и слѣдовало ожидать, дороги юга Россіи и даже Азіатскія, какъ-то: Закавказскія, Средн.-Азіатская и Ташкентская. Не подлежитъ сомнѣнію, что часть плодовъ и въ особенности апельсиновъ и лимоновъ, винограда, грушъ и яблокъ ввозится изъ-за границы, но въ статистикѣ желѣзнодорожныхъ перевозокъ таковыя особо не показаны. Затѣмъ рыбныя товары перевозятся главнымъ образомъ на дорогахъ, примыкающихъ къ морямъ: Каспійскому, Черному, Балтійскому, къ р. Волгѣ и на дорогахъ Озерной области.

Товары разныхъ наименованій, перевозимые въ малыхъ количествахъ, распредѣляются по всей сѣти желѣзныхъ дорогъ. И если потребность въ перевозкѣ съ пассажирскою скоростью товаровъ, отправляемыхъ въ

крупныхъ количествахъ, обусловливается экономическими особенностями районовъ извѣстныхъ дорогъ: то, съ другой стороны, разбросанность перевозки товаровъ малыхъ количествъ по всей сѣти дорогъ свидѣтельствуесть, что нужда въ такой перевозкѣ *встрѣчается повсемѣстно и является не столько промышленною, сколько обывательскою нуждою*. Не подлежитъ сомнѣнiю, что къ этой же категорiи перевозокъ слѣдуетъ отнести и перевозки товара-багажа, т. е. товара, отправляемаго по багажнымъ квитанціямъ. Количество такихъ перевозокъ не только достигаетъ, но въ иные годы даже превышаетъ количество перевозокъ пассажирской скорости и, наприм., въ 1908 г. количество товара-багажа составило 15.358 тыс. пуд., а количество всѣхъ товаровъ пассажирской скорости—только 14.385 тыс. пуд. Къ сожалѣнiю, по самому характеру товара-багажа, не можетъ быть свѣдѣнiй о родѣ предметовъ, изъ которыхъ онъ состоитъ. Выше уже говорилось, что въ багажныхъ квитанціяхъ наименованіе предметовъ не проставляется (и не можетъ проставляться по неимѣнiю для того достаточнаго времени) и потому свѣдѣнiя о товарѣ-багажѣ даютъ только общее указаніе на количество такихъ перевозокъ. Но уже самое количество ихъ, превысившее 14 мил. пуд., свидѣтельствуесть о настоятельной необходимости для населенiя пользоваться такого рода перевозками.

Какъ видно, соединенный XII тарифный и XXXVIII конвенціонный Общій Съѣздъ желѣзнодорожныхъ представителей былъ совершенно правъ, когда говорилъ, что перевозка груза-багажа есть одинъ изъ видовъ постепенно возникающихъ изъ практики развивающихся желѣзнодорожныхъ перевозокъ, и предусматривалъ, что изданіе правилъ о нулевомъ багажѣ должно повести къ большому развитiю такихъ перевозокъ. Цѣль эта уже достигнута. Хотя,—какъ уже упоминалось выше,—изъ разсмотрѣнныхъ рѣшенiй Правительствующаго Сената можно вывести заключеніе о недопустимости перевозки грузовъ

по багажнымъ квитанціямъ, но, такъ какъ Сенатъ высказался за необязательность только тѣхъ постановленій совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, которыя касаются отвѣтственности жел. дорогъ по перевозкамъ, а съ другой стороны опубликованныя въ Собраніи узаконеній и распоряженій правительства правила о перевозкѣ грузовъ въ пассажирскихъ поѣздахъ остаются обязательными для желѣзныхъ дорогъ во всемъ томъ, что касается приѣма, перевозки и выдачи грузовъ по багажнымъ квитанціямъ,— то *интересы публики оказываются въ полной мѣрѣ огражденными.*

Напротивъ того, жел. дороги считаютъ, что разсматриваемыя рѣшенія Правительствующаго Сената открыли грузохозяевамъ возможность наносить ихъ интересамъ весьма существенный и крупный по размѣрамъ ущербъ.

Настоящій вопросъ получилъ острый характеръ въ виду заявленій желѣзныхъ дорогъ. Съ ихъ стороны сдѣланы многочисленныя указанія на то, что, принявъ всѣ возможныя мѣры къ развитію перевозокъ пассажирской скорости и достигнувъ въ этомъ дѣлѣ большаго успѣха, онѣ въ то же время подверглись и большимъ убыткамъ по судебнымъ рѣшеніямъ, постановляемымъ противъ нихъ по искамъ по поводу означенныхъ перевозокъ. Неблагопріятныя для дорогъ рѣшенія судовъ въ данномъ случаѣ вытекаютъ изъ того, что судебныя установленія относятся къ вопросу о перевозкахъ пассажирской скорости совершенно иначе, нежели изданныя Министерствомъ Путей Сообщенія правила о такихъ перевозкахъ. Извѣстная часть означенныхъ правилъ Правительствующимъ Сенатомъ признана даже необязательной, а потому ссылки на правила не ограждаютъ дорогъ отъ отвѣтственности по искамъ грузохозяевъ, если со стороны дорогъ допущены отступленія,—по толкованію судовъ,—отъ требованій закона. Указывая, что взысканія по этимъ искамъ достигли весьма большихъ размѣровъ, дороги, чтобы оградить себя отъ дальнѣйшихъ убытковъ, возбуждаютъ, въ особенности въ послѣдніе годы, ходатайства о различныхъ измѣненіяхъ дѣйствующихъ правилъ о перевозкѣ грузовъ съ пассажирскими поѣздами.

При объясненныхъ обстоятельствахъ заявленія объ убыткахъ жел. дорогъ по претензіямъ, возникавшимъ по перевозкамъ пассажирской скорости, нуждались въ точ-

номъ, по возможности, опредѣленіи характера и размѣра этихъ претензій. Въ этихъ видахъ нужныя свѣдѣнія требовались отъ дорогъ, на которыхъ означенныя перевозки стали уже довольно крупною величиною. Но такъ какъ данныя о претензіяхъ по перевозкамъ пассажирской скорости на дорогахъ отдѣльно не регистрируются, то потребованныя свѣдѣнія получены только отъ нѣкоторыхъ дорогъ.

Свѣдѣнія эти, при всей ихъ неполнотѣ, могутъ, однако, считаться достаточными для обрисовки дѣйствительнаго положенія настоящаго дѣла.

Шесть дорогъ: Закавказская, Николаевская, Привислинскія, Риго-Орловская, Сѣверныя и Сѣверо-Западныя, по которымъ перевозится около 50 % грузовъ пассажирской скорости, доставили свѣдѣнія о претензіяхъ по просрочкамъ въ доставкѣ грузовъ и по переборамъ платежей. По этимъ свѣдѣніямъ оказывается, что такихъ претензій, сравнительно съ количествомъ перевозимыхъ грузовъ, заявляется немного и на небольшую сумму. Въ 1909 году на названныхъ дорогахъ претензіи по просрочкамъ были заявлены по 1759 накладнымъ на 2097 р. 72 к., а въ среднемъ, по каждой накладной на 1 р. 18 к. Дороги удовлетворили претензіи по 7 накладнымъ на 8 р.; остальные претензіи были отклонены. Претензіи по переборамъ были заявлены по 15.203 накладнымъ на 14.471 р. 34 к., а въ среднемъ, по каждой накладной на 95 к. Дороги удовлетворили претензіи по 7820 накладнымъ на 4111 р. 85 к., и судебными мѣстами съ дорогъ признано подлежащихъ возврату переборовъ по 10.474 накладнымъ 9.372 р. 31 к., а въ среднемъ по каждой накладной около 90 к.

Нѣсколько въ иномъ видѣ представляются претензіи по порчѣ, недостаткѣ и утратѣ грузовъ. По свѣдѣніямъ четырехъ дорогъ Привислинскихъ, Риго-Орловской, Сѣверныхъ и Сѣверо-Западныхъ, по которымъ перевозится

37,5% грузовъ пассажирской скорости, означенныя претензіи были заявлены по 291 накладной на сумму 6309 р. 67 к., а въ среднемъ, по каждой накладной на 21 р. 68 к. Дороги удовлетворили претензіи по 213 накладнымъ на 2686 р. 08 к. и по рѣшеніямъ судебныхъ мѣстъ присуждено съ дорогъ по 11 накладнымъ 1239 р. 17 к., итого признано претензій, подлежащихъ удовлетворенію, по 224 накладнымъ на 3.925 р. 25 к., а въ среднемъ, по каждой накладной 17 р. 50 к. Хотя эти претензіи, по суммѣ потребованнаго и уплаченнаго вознагражденія болѣе крупны, нежели претензіи по просрочкамъ и переборамъ, но и въ нихъ нѣтъ ничего такого, что вызывало бы особое безпокойство.

Претензіи эти являются послѣдствіемъ порчи и утраты грузовъ и при этомъ стоимость грузовъ опредѣляется и оплачивается, въ среднемъ, въ весьма скромныхъ размѣрахъ. Къ тому же число такихъ претензій очень невелико.

Совершенно особо претензіи по порчѣ и утратѣ грузовъ пассажирской скорости стоятъ на Юго-Западныхъ жел. дорогахъ.

Названными дорогами заявлено, что претензій и исковъ за просрочки и переборы по перевозкамъ пассажирской скорости было весьма незначительное количество, при чемъ уплаты производились лишь по претензіямъ за переборы, требованія же вознагражденій за просрочки не удовлетворялись. Свѣдѣнія же о претензіяхъ по порчѣ, недостатчѣ и утратѣ грузовъ пассажирской скорости доставлены за пять лѣтъ, отъ 1906 по 1910 годъ включительно. Изъ этихъ свѣдѣній усматривается, что по этимъ послѣднимъ претензіямъ Юго-Западные дороги подверглись отвѣтственности на слѣдующія суммы:

	1906 г.		1907 г.		1908 г.		1909 г.		1910 г.	
	р.	к.	р.	к.	р.	к.	р.	к.	р.	к.
а) по претензіямъ, раз- смотрѣннымъ ими самими	13.802	11	10.588	31	7.971	62	5.515	48	5.103	33
б) по судебнымъ рѣ- шеніямъ	285.902	42	251.693	14	40.432	86	9.189	50	331	11
Итого	299.704	53	262.281	45	48.404	48	14.704	98	5.434	44

Число накладныхъ, по которымъ назначено вознагражденіе

а) по претензіямъ, раз- смотрѣннымъ доро- гами	166	126	116	96	96
б) по судебнымъ рѣ- шеніямъ	1.158	801	48	12	5
Итого	1.324	927	164	108	101

Средняя сумма назначеннаго вознагражденія по каждой накладной:

	р.		к.		р.		к.		р.		к.	
а) по претензіямъ, раз- смотрѣннымъ доро- гами	83	74	84	03	68	72	57	45	53	15		
б) по судебнымъ рѣ- шеніямъ	246	90	314	22	842	33	765	79	66	22		
в) по всѣмъ претен- зіямъ	226	36	282	93	295	15	136	16	53	80		

Очевидно, что на Юго-Западныхъ дорогахъ въ минувшіе годы существовали такія особыя условія перевозки грузовъ пассажирской скорости, которыя создавали для грузо-хозяевъ возможность и право заявлять претензіи о порчѣ и недостатчѣ грузовъ и взыскивать по нимъ съ дорогъ весьма крупныя суммы.

Объ этихъ условіяхъ говорится ниже. Однако, по приведеннымъ даннымъ, слѣдуетъ заключить, что и на Юго-Западныхъ дорогахъ съ теченіемъ времени дѣйствіе причинъ, вовлекавшихъ дороги въ убытки по вознагражденію заявителей означенныхъ претензій, если не устранено совершенно, то во всякомъ случаѣ ослаблено въ значительной мѣрѣ. Количество претензій и суммы вознагражденія въ послѣдніе 1909 и 1910 годы хотя и выше, нежели на другихъ дорогахъ, но все же не могутъ считаться угрожающими, особенно если имѣть въ виду коли-

чество перевозокъ пассажирской скорости по Юго-Западнымъ дорогамъ.

Со стороны желѣзныхъ дорогъ по настоящему вопросу имѣются слѣдующія указанія.

Начальникъ бывшей С.-Петербургско-Варшавской дороги доносилъ Управленію желѣзныхъ дорогъ, отъ 7 Мая 1905 г. за № 2920—3195, что дѣйствующія правила о перевозкѣ грузовъ съ пассажирскими поѣздами явно не соотвѣтствуютъ существующимъ на дорогахъ условіямъ движенія, въ доказательство чего указывалъ, что правила эти совершенно игнорируютъ тотъ фактъ, что перевозка грузовъ пассажирской скорости на многихъ дорогахъ приняла такіе размѣры, что обязательная перевозка ихъ съ пассажирскими поѣздами представляется дѣломъ, физически невозможнымъ. Такъ, на примѣръ, Спб.-Варшавская дорога подвозитъ осенью къ Петербургу ежедневно до 100 вагоновъ съ фруктами, для чего, въ виду полной невозможности помѣщенія хоть одной двадцатой части ихъ въ пассажирскихъ поѣздахъ, слѣдующихъ, почти всѣ, въ предѣльномъ составѣ вагоновъ, — назначается до трехъ специальныхъ товарныхъ поѣздовъ, слѣдующихъ со скоростью пассажирскихъ. Поступая такимъ образомъ въ силу необходимости, дорога вынуждена допустить явное нарушеніе дѣйствующихъ правилъ.

При такой массовой перевозкѣ спѣшныхъ грузовъ, § 2 дѣйствующихъ правилъ утратилъ по отношенію къ нимъ всякій смыслъ, но тѣмъ не менѣе существованіе его вызываетъ постоянныя пререканія съ грузохозяевами.

Равнымъ образомъ, не соотвѣтствуетъ дѣйствительно существующимъ условіямъ такихъ скоропортящихся спѣшныхъ грузовъ постановленіе М. П. С. № 2615, отъ 15—18 января 1901 г., коимъ опредѣляется отвѣтственность дороги за просрочку въ доставкѣ подобныхъ грузовъ. Помимо того, что трудно вообще установить, какой моментъ получатель имѣетъ право считать началомъ востребованія груза, ибо дорога, въ силу условій техническаго движенія,

вынуждена перевозить его грузъ не съ тѣмъ поѣздомъ, съ которымъ онъ желаетъ, а съ тѣмъ, съ которымъ она въ состояніи совершить перевозку, — нельзя не признать, что, если бы даже этотъ моментъ могъ быть установленъ безспорно, то, во всякомъ случаѣ, спорнымъ является вопросъ о вознагражденіи грузохозяина въ тѣхъ случаяхъ, когда, вмѣстѣ съ нѣкоторымъ промедленіемъ въ доставкѣ груза, произошла и порча его, ибо распространеніе на эти случаи правила, установленнаго въ ст. 37 Общаго устава по отношенію къ багажу, едва ли будетъ допущено судомъ, какъ ясно доказываютъ мотивы кассационныхъ рѣшеній, тѣмъ болѣе, что 48-часовой льготный срокъ по отношенію къ скоропортящимся грузамъ представляется и по существу совершенно недопустимымъ въ интересахъ грузохозяевъ.

Различный размѣръ отвѣтственности жел. дорогъ за порчу и утрату грузовъ, устанавливаемый въ § 5 правилъ, въ зависимости отъ формы документовъ, не имѣя, какъ разъясняютъ кассационныя рѣшенія, никакого основанія въ законѣ, вмѣстѣ съ тѣмъ не отвѣчаетъ денежнымъ интересамъ жел. дорогъ. Случаи, въ которыхъ жел. дороги за малоцѣнные вещи уплачиваютъ слишкомъ высоко, рассчитываясь по одному рублю за фунтъ, болѣе многочисленны. Если для дѣйствительнаго пассажирскаго багажа, каковымъ являются нужныя путешественнику въ дорогѣ вещи, еще можетъ быть установлена приближительная однообразная оцѣнка, ибо главную часть багажа всегда составляютъ бѣлье и платье, то это, конечно, совершенно невозможно по отношенію къ грузамъ пассажирской скорости, стоимость которыхъ можетъ колебаться отъ нѣсколькихъ копѣекъ до многихъ рублей за фунтъ.

Нынѣшняя постановка дѣла по перевозкѣ грузовъ пассажирской скорости во многихъ отношеніяхъ оказываетъ вредное вліяніе на порядки эксплуатаціи жел. дорогъ. Такъ, напримѣръ, общеизвѣстно, что въ пригородномъ движеніи, гдѣ жел. дороги стараются сократить до

крайняго минимума продолжительность стоянокъ пассажирскихъ поѣздовъ, такъ какъ пригородной публикѣ каждая минута дорога, эти благія намѣренія парализуются въ значительной степени загроможденіемъ багажныхъ вагоновъ пригородныхъ поѣздовъ большимъ количествомъ грузовъ пассажирской скорости, преимущественно предметовъ продовольствія для пригородныхъ мѣстностей, или мебели и разной домашней утвари пригородныхъ жителей. Бываютъ даже случаи предъявленія къ перевозкѣ по пассажирской скорости громоздкихъ и тяжеловѣсныхъ предметовъ, какъ-то: земледѣльческихъ машинъ, тачекъ землекопныхъ и др. Такъ какъ въ пригородныхъ поѣздахъ дѣйствительный багажъ почти не перевозится и, слѣдовательно, въ багажномъ вагонѣ мѣста очень много, то публика, развращенная безсистемностью дѣйствующихъ правилъ и привыкшая къ тому, что всё ея прихоти удовлетворяются, не стѣсняясь пользуется дешевизною тарифа и въ результатѣ въ извѣстные періоды года и дни недѣли, въ угоду отдѣльнымъ личностямъ, вся проѣзжающая публика страдаетъ отъ крупныхъ опозданій поѣздовъ, вслѣдствіе нагрузки или выгрузки, почти на всѣхъ станціяхъ, десятковъ пудовъ разнаго груза.

Равнымъ образомъ, напримѣръ, очень вредно отзывается теоретически вполне правильная, но по своимъ результатамъ очень широкая постановка вопроса о времени приѣма и выдачи грузовъ пассажирской скорости, въ силу которой на дорогахъ обращенія большого количества пассажирскихъ поѣздовъ станціи фактически должны быть открыты для этой операціи круглыя сутки. Начальникъ дороги счелъ излишнимъ, въ виду совершенной очевидности, описать подробнѣе, какъ вредно отзывается такая постановка дѣла, и при томъ безъ всякой надобности по существу, на работоспособности и качествѣ работы причастныхъ къ этому дѣлу агентовъ, число которыхъ, конечно, не соразмѣрно съ такимъ требованіемъ.

Изъ другого источника, Журнала Особаго Совѣщанія,

состоявшагося въ управленіи Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ 24 ноября 1906 года, — въ которомъ предсѣдательствовали начальникъ дорогъ К. С. Немѣшаевъ и участвовали члены отъ Министерствъ Финансовъ и Путей Сообщенія, представитель Государственнаго Контроля и начальники службъ, соприкасающихся съ дѣломъ перевозки грузовъ, — видно, что на названныхъ дорогахъ затрудненія возникли при слѣдующихъ обстоятельствахъ.

При введеніи правилъ перевозки грузовъ съ пассажирскими поѣздами, предполагалось, что перевозка грузовъ пассажирской скорости будетъ производиться въ ограниченномъ количествѣ и съ успѣхомъ можетъ быть исполнена въ багажныхъ вагонахъ пассажирскихъ поѣздовъ. Такъ оно въ началѣ, дѣйствительно, и было. Но съ теченіемъ времени, грузохозяева, найдя для себя такую перевозку достаточно выгодной, стали предъявлять къ перевозкѣ пассажирскою скоростью все большее и большее количество грузовъ, такъ что для перевозки ихъ мѣста въ пассажирскихъ поѣздахъ уже не хватало, и дороги вынуждены были назначить для перевозки этихъ грузовъ согласованные товарные, ускореннаго хода, поѣзда, такъ какъ, съ одной стороны, дороги не могли ограничивать пріемъ такихъ грузовъ въ силу § 2 правилъ перевозки грузовъ пассажирской скорости, а съ другой стороны находили такую перевозку выгодною не только для грузовладѣльцевъ, но и для себя.

Перевозка грузовъ въ товарныхъ ускореннаго хода поѣздахъ не отвѣчала скорости пассажирскихъ поѣздовъ и дороги, развивая постепенно скорость такихъ товарныхъ поѣздовъ, стремились къ тому, чтобы грузы доставлялись не позже 48 часоваго срока, опредѣленнаго въ § 5 Правилъ перевозки грузовъ съ пассажирскими поѣздами. Стремленіе это въ массѣ перевозокъ, въ общемъ, увѣнчивалось успѣхомъ, но нѣкоторая часть грузовъ прибывала по назначенію и по истеченіи этого срока, что наблюдалось въ періоды особо интенсивнаго предъявленія къ

перевозкѣ такихъ грузовъ, такъ что грузы иногда задерживались на узловыхъ и передаточныхъ станціяхъ по неимѣнію мѣста въ назначенныхъ для ихъ перевозки согласованныхъ поѣздахъ и отправлялись съ первыми товарными несогласованными поѣздами, или задерживались до слѣдующаго согласованнаго поѣзда. На увеличеніе такихъ просрочекъ иногда вліяли и случайныя задержки, вызванныя заболѣваніемъ вагоновъ въ пути и необходимостью производства перегрузки изъ нихъ грузовъ пассажирской скорости. Но всѣ эти недостатки до 1906 г. не имѣли тѣхъ послѣдствій, какія сказались въ 1904 году. Хотя грузы (преимущественно фрукты, плоды, ягоды, овощи и свѣжая рыба) и приходили съ опозданіемъ и пропускомъ указаннаго 48 часового срока, но получатели принимали грузы въ громадномъ большинствѣ безъ претензій, такъ что отказы отъ приѣма такихъ грузовъ, по несоблюденію дорогами помянутаго 48 часового срока, являлись исключительными и крайне рѣдкими, имѣли мѣсто тогда лишь, когда дѣйствительно грузы сильно запаздывали и приходили къ мѣсту назначенія сильно попорченными или пришедшими въ полную негодность.

Но съ начала 1906 года картина рѣзко измѣнилась. Хотя солидные грузоотправители и грузополучатели попрежнему удовлетворялись существующими условіями перевозки, но рядомъ съ ними появилось не мало лицъ, задавшихся цѣлью въ самыхъ широкихъ размѣрахъ использовать для себя всѣ существующіе недочеты въ перевозкѣ грузовъ пассажирской скорости. Эти лица, никогда раньше не занимавшіяся торговлей, при дѣятельной помощи скупщиковъ претензій, покупающихъ за деньги накладныя или дубликаты на непринятыя вслѣдствіе опозданія грузы пассажирской скорости и дающихъ такимъ образомъ для недобросовѣстныхъ отправителей и получателей оборотный капиталъ, стали проявлять большую дѣятельность по отправленію пассажирской скоростью

фруктовъ, ягодъ, овощей, винограда и пр., скупая ихъ, главнымъ образомъ, на станціяхъ Бессарабскаго отдѣленія (Бендеры, Каларашъ, Кишиневъ, Тирасполь) и отправляя, главнымъ образомъ, въ Лодзь, Сосновицы, Домброву—гор. и Москву и въ меньшей мѣрѣ въ Вильно, Петербургъ, Кострому. Особенно рѣзко бросаются въ глаза станціи назначенія грузовъ: Лодзь, Сосновицы, Домброва—гор. и Москва М.-К.-Воронежской дороги.

На станціяхъ назначенія отправители эти имѣли, конечно, у себя пособниковъ въ лицѣ извѣстныхъ получателей, которые ревниво наблюдали за сроками доставки и отказывались отъ приѣма груза, какъ только маломальски былъ нарушенъ срокъ доставки и для нихъ открывалось право къ отказу отъ приѣма грузовъ. При этомъ состояніе груза въ расчетъ, очевидно, не принималось, ибо и прибывшіе въ большинствѣ случаевъ въ совершенной исправности грузы не принимались, и дороги вынуждены были продавать ихъ съ аукціона, при какой продажѣ выручались крайне незначительныя суммы, такъ какъ покупателями являлись также лица, причастныя къ этому дѣлу и дѣйствующія за одно съ получателями.

Что это въ дѣйствительности имѣло мѣсто, доказательствомъ служатъ сдѣланныя завѣдывающему Кишиневской городской станціей заявленія солидныхъ фруктовощиковъ, указывавшихъ на участившіеся отказы отъ приѣма запоздавшихъ фруктовъ, овощей, винограда и т. п., и продажу ихъ на станціяхъ назначенія съ аукціона по низкимъ цѣнамъ, благодаря чему рынки наводнялись дешевымъ товаромъ, и это неблагопріятно отзывалось на интересахъ солидныхъ торговцевъ, не желающихъ прибѣгать къ такимъ способамъ наживы. Совѣщаніе удостовѣряетъ, что иски объ истребованіи отъ дорогъ стоимости непринятыхъ грузовъ въ первой трети 1906 года заявлены были въ незначительномъ числѣ, но затѣмъ количество ихъ стало постепенно возрастать и къ 20 ноября

количество такихъ исковъ, согласно регистраціи отдѣленія разбора претензій, достигло 1320, на сумму 520.503 р.

Изъ вышеприведенныхъ данныхъ видно, что по такимъ искамъ Юго-Западныхъ дороги были присуждены къ отвѣтственности на суммы: въ 1906 г. — 285.902 руб. и въ 1907 г. — 251.693 руб.

Другого рода злоупотребленія указаны Московско-Курскою дорогою. На CVII общемъ сѣздѣ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ засѣданіи 7 декабря 1907 г. былъ доложенъ рапортъ начальника этой дороги о злоупотребленіяхъ въ пользованіи ст. 37-ю Общаго устава. Означенною статьею обусловлено, что если багажъ не будетъ выданъ въ теченіе 48-ми часовъ по востребованіи, то пассажиръ имѣетъ право считать его утраченнымъ и получить съ жел. дороги за него вознагражденіе, а циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ 1901 года, № 34254, въ развитіе этой статьи, предложено производить выплату вознагражденія *изъ станціонныхъ кассъ* черезъ три дня по предъявленіи багажной квитанціи. Между тѣмъ существующіе поѣзда ускореннаго движенія въ нѣкоторыхъ сообщеніяхъ нѣсколькихъ дорогъ, какъ то: скорые Сибирскіе поѣзда между Москвою и Иркутскомъ, скорый Бакинскій поѣздъ между Москвою и Тифлисомъ, даютъ пассажирамъ полную возможность обгона своего багажа, сданнаго на какой-либо обыкновенный пассажирскій или почтовый поѣздъ, при чемъ пассажиръ можетъ прибыть на станцію назначенія на много дней ранѣе прихода багажа и, предъявивъ багажную квитанцію, выждать 48 часовъ, а затѣмъ потребовать уплаты денегъ за не прибывшій въ этотъ срокъ багажъ.

Въ одномъ случаѣ было заявлено требованіе объ уплатѣ нѣсколькихъ сотъ рублей на ст. Сергіево Московско-Ярославско-Архангельской дороги за багажъ, слѣдовавшій изъ Межениновки съ боковой Томской вѣтви Сибирской дороги, пассажиръ же на ст. Тайга пересѣлъ

въ скорый Сибирскій поѣздъ и прибылъ на мѣсто назначенія на нѣсколько дней ранѣе, чѣмъ могъ прибыть багажъ съ обыкновеннымъ поѣздомъ.

Въ другомъ случаѣ за 8 мѣствъ багажа вѣсомъ 50 п. 24 ф., сланнаго на ст. Пятигорскъ, предъявитель багажной квитанціи на ст. Владиміръ, ссылаясь на неприбытіе багажа въ срокъ, требовалъ вознагражденіе по билету I класса — 6.072 р., а когда, наконецъ, багажъ прибылъ и былъ осмотрѣнъ, — въ 4 ящикахъ оказались арбузы, а въ другихъ 4-хъ — разная трактирная посуда.

Однако, на ряду съ приводимыми случаями злоупотребленій, замѣчались и случаи совершенно добросовѣстнаго отношенія къ дѣлу, а именно — при разсмотрѣніи настоящаго вопроса на CIV' общемъ съѣздѣ желѣзнодорожныхъ представителей въ засѣданіяхъ 28 марта и 22 мая 1907 г., — съѣзду было доложено, что на Сибирской и Забайкальской дорогахъ нѣкоторые грузохозы, не желая пользоваться случайнымъ опозданіемъ въ доставкѣ груза, отправленнаго пассажирскою скоростью, для требованія вознагражденія въ размѣрѣ, полагающемся за утраченный грузъ, довольствовались требованіемъ, чтобы къ грузу, прибывшему не съ пассажирскою, а съ большою или даже малою скоростью, примѣнялся тарифъ, установленный не для пассажирской скорости, а для той, съ какой прибылъ этотъ грузъ.

Такія требованія, по журнальному постановленію Комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 17 ноября 1905 г., № 2364, признаны подлежащими удовлетворенію въ зависимости отъ того, на сколько въ дѣйствительности произошло опозданіе, т. е. прибылъ ли багажъ или грузъ по расчету срока доставки большой или малой скорости.

Все вышеизложенныя указанія со стороны жел. дорогъ относятся къ бытовой сторонѣ настоящаго дѣла, къ условіямъ, въ которыхъ находятся дороги при соверше- ннхъ перевозокъ пассажирской скорости.

Но, кромѣ того, желѣзныя дороги неоднократно касались и юридической стороны дѣла. Въ этомъ отношеніи, особое совѣщаніе желѣзнодорожныхъ юрисконсультовъ на упоминавшемся уже CIV общемъ съѣздѣ, исходя изъ соображенія, что, согласно разъясненію Правительствующаго Сената, отправки грузовъ съ пассажирскими поѣздами суть, по существу, отправки большой скорости, пришло къ заключенію, что, изданныя Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, правила перевозки грузовъ съ пассажирскими поѣздами не должны имѣть мѣста въ сужденіи объ отвѣтственности жел. дорогъ по симъ перевозкамъ и отвѣтственность дорогъ въ такихъ случаяхъ должна быть опредѣляема на основаніи ст. 53 (въ связи съ 103 и 84 ст.) и 107 Общ. уст. По этимъ основаніямъ Совѣщаніе, между прочимъ, постановило:

I. При несоблюденіи въ доставкѣ грузовъ, принятыхъ къ перевозкѣ съ пассажирскими поѣздами, сроковъ пассажирской скорости, опредѣляемыхъ расписаніемъ слѣдованія назначенныхъ для такихъ перевозокъ поѣздовъ, съ причисленіемъ 48 часовъ по ст. 37 Общ. уст., но съ соблюденіемъ сроковъ большой скорости:

а) претензіи о вознагражденіи за просрочку отклонять.

II. При несоблюденіи въ доставкѣ грузовъ, принятыхъ къ перевозкѣ съ пассажирскими поѣздами не только сроковъ пассажирской скорости, но и сроковъ большой скорости:

б) претензіи о вознагражденіи за просрочку противъ большой скорости удовлетворять на основаніи ст. 53 и 110 Общ. уст., исчисляя это вознагражденіе съ провозной платы по тарифу большой скорости;

г) при опредѣленіи отвѣтственной просрочки, сложене дорогами слѣдованія груза отвѣтственности за срочную доставку примѣнять.

III. При доставкѣ грузовъ, принятыхъ къ перевозкѣ съ пассажирскими поѣздами, въ сроки малой скорости и при несоблюденіи сихъ послѣднихъ сроковъ всѣ послѣд-

ствія разрѣшать согласно изложенному выше въ отд. II, т. е. примѣнительно къ несоблюденію сроковъ большой скорости.

Заключенія эти CIV общій сѣздъ положилъ принять къ руководству, и желѣзныя дороги руководствуются ими въ настоящее время.

Однако, въ 1908 году Правительствующій Сенатъ, въ вышеприведенномъ рѣшеніи по дѣлу Андермана съ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, высказалъ, что сроки доставки грузовъ, перевозимыхъ съ пассажирскими поѣздами, должны исчисляться — не по срокамъ, установленнымъ для грузовъ большой скорости, а по маршруту слѣдованія согласованныхъ пассажирскихъ поѣздовъ.

Вслѣдствіе сего, вопросъ о томъ, какъ надлежитъ въ виду приведеннаго рѣшенія Сената по дѣлу Андермана, исчислять сроки доставки грузовъ, перевозимыхъ съ пассажирскими поѣздами, былъ подвергнутъ новому разсмотрѣнію на CIV общемъ сѣздѣ, который передалъ его на заключеніе II сѣзда желѣзнодорожныхъ юрисконсультовъ.

Этотъ послѣдній сѣздъ, въ засѣданіи 22-го января 1909 г., заслушалъ докладъ члена сѣзда Н. А. Тулуба, который можетъ быть сведенъ къ нижеслѣдующимъ семи основнымъ тезисамъ.

1) Перевозка грузовъ съ пассажирскими поѣздами не предусмтрѣна Общимъ уставомъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, который знаетъ, во-1-хъ, перевозку пассажировъ и багажа въ пассажирскихъ поѣздахъ (ст. 14—42) и, во-2-хъ, перевозку грузовъ въ товарныхъ поѣздахъ большой и малой скорости (ст. 43—91).

2) Общій уставъ знаетъ только два вида перевозокъ грузовъ — большой и малой скорости (ст. 8, п. 7, ст. 57 и ст. 81).

3) Начальный и конечный моменты сроковъ доставки грузовъ большой и малой скорости установлены въ законѣ (ст. 53—полночь и ст. 81—полдень) и Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, не будучи облеченъ законодательной властью, не можетъ замѣнить ихъ временемъ прибытія и отправленія пассажирскихъ поѣздовъ.

4) Грузы, перевозимые съ пассажирскими поѣздами, представляютъ собой грузы большой скорости (рѣш. Сената 1903 года, № 55), почему сроки доставки должны быть исчисляемы для подобныхъ перевозокъ, за силою ст. 53, на основаніи п. Б, § 1 „Правиль о срокахъ доставки грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ“ (Собр. узак. 1891 г., № 45, ст. 467), т. е. какъ для грузовъ большой скорости.

5) Отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за срочную доставку грузовъ большой и малой скорости опредѣлена въ ст. 110 Общаго устава и сила дѣйствія этой статьи не измѣняется отъ того обстоятельства, что данный грузъ перевозится не въ товарномъ поѣздѣ, а въ пассажирскомъ.

6) Ст. 110 Общаго устава примѣняется къ грузамъ, перевозимымъ съ пассажирскими поѣздами, въ полномъ объемѣ, т. е. при несоблюденіи желѣзными дорогами сроковъ доставки грузовъ большой скорости, желѣзныя дороги имѣютъ право ограждать себя отъ отвѣтственности за просрочку ссылками на сложеніе отвѣтственности.

7) Изложенное въ 1—6 тезисахъ относится въ равной мѣрѣ къ перевозкамъ грузовъ въ пассажирскихъ поѣздахъ по багажнымъ квитанціямъ (§ 3, 5 и 6 „Правиль перевозки грузовъ съ пассажирскими поѣздами“).

Обсудивъ этотъ докладъ и принявъ во вниманіе высказанныя членами сѣзда заключенія, сѣздъ юрисконсультовъ остановился, прежде всего, на томъ обстоятельстве, что представителями дорогъ на нѣкоторыхъ Общихъ сѣздахъ вполне выяснена не только незаконность, но и самая нецѣлесообразность изданныхъ Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ правилъ о перевозкѣ грузовъ въ пассажирскихъ поѣздахъ, а также заявлено ходатайство объ отмѣнѣ этихъ правилъ и объ установленіи, въ интересахъ торговли, новаго типа перевозки грузовъ съ согласованными товарными поѣздами специальной скорости. Изданіе такихъ правилъ, какъ не требующихъ законодательной санкціи, не заставитъ себя долго ждать, а потому и вопросъ о защитѣ желѣзныхъ

дорогъ противъ исковъ, предъявляемыхъ къ нимъ на основаніи этихъ правилъ, скоро утратитъ острое значеніе. Съ другой стороны, практика Сената, какъ это удостоверяется на настоящемъ Създѣ, высказывается также за незаконность Правилъ, а потому, какъ это теперь и замѣчается, такіе иски будутъ, по всей вѣроятности, отклоняемы судами.

Признавая, по изложеннымъ соображеніямъ, возбужденный докладчикомъ вопросъ, имѣющимъ при настоящемъ положеніи дѣлъ, лишь теоретическое значеніе, Създъ юрисконсультовъ ограничился констатированіемъ общаго всѣхъ присутствующихъ мнѣнія, что соображенія и выводы докладчика юридически обоснованы и правильны. Но вмѣстѣ съ тѣмъ, предполагая возможность того, что кассационная практика не отвѣтитъ въ утвердительномъ смыслѣ на вопросъ о незаконности, въ полномъ объемѣ разсматриваемыхъ правилъ, и при этомъ правила эти не будутъ отмѣнены установившею ихъ властью, на этотъ случай Създъ юрисконсультовъ призналъ желательнымъ возбудить ходатайство о внесеніи настоящаго вопроса, черезъ подлежащихъ Министровъ, на разрѣшеніе Правительствующаго Сената, въ порядкѣ 259¹ ст. учр. суд. уст.

Общій създъ представителей желѣзныхъ дорогъ, имѣя въ виду, съ одной стороны, доказанную неисполнимость требованія перевозки грузовъ пассажирской скорости во всѣхъ случаяхъ обязательно съ пассажирскими поѣздами, и съ другой стороны, считая отвѣтственность по этимъ перевозкамъ на началахъ, установленныхъ Правительствующимъ Сенатомъ, убыточной для дорогъ при данныхъ условіяхъ, полагалъ урегулировать настоящій вопросъ путемъ отмѣны или измѣненія дѣйствующихъ правилъ о перевозкѣ грузовъ съ пассажирскими поѣздами.

Предложенія Общаго създа по сему предмету разсматриваются въ слѣдующей главѣ, въ связи съ проектомъ возможныхъ мѣропріятій, соотвѣтствующихъ современному положенію дѣла.

VI.

Не подлежитъ никакому сомнѣнію, что дѣйствующія правила о перевозкѣ грузовъ въ пассажирскихъ поѣздахъ, установленныя въ 1895 году, оказываются въ настоящее время несогласованными съ тѣми требованіями, которыя предъявляются къ желѣзнымъ дорогамъ со стороны промышленности и публики, нуждающихся въ такого рода перевозкахъ, и тѣми средствами, какими располагаютъ желѣзныя дороги, для удовлетворенія означенныхъ требованій. Перевозка грузовъ пассажирской скорости достигла нынѣ размѣровъ, которые не могли быть предусмотрѣны 16 лѣтъ назадъ. Ею поддерживается весьма важное въ хозяйствѣ страны промышленное молочное хозяйство, плодоводство и огородничество. Ею же обслуживаются нужды промышленности въ скоромъ передвиженіи различныхъ другихъ товаровъ. Ею же удовлетворяются и многообразныя обывательскія нужды. При такихъ условіяхъ ни ограничивать, ни стѣснять перевозку грузовъ съ пассажирскою скоростью, очевидно, невозможно. Слѣдуетъ, напротивъ, поддерживать и развивать такую перевозку, создавая для нея всякія возможные облегченныя условія.

Съ другой стороны, нельзя не признать, что перевозка эта поставлена нынѣ въ совершенно ненормальныя условія. Нельзя требовать отъ желѣзныхъ дорогъ, чтобы онѣ возили грузы пассажирской скорости непременно въ пассажирскихъ поѣздахъ, когда выяснилось съ полною очевидностью, что это дорогами исполнено быть не мо-

жетъ. Сказанное въ особенности имѣеть значеніе для періода усиленной перевозки фруктовъ и овощей, когда, по сборѣ ихъ осенью, большія ихъ количества отправляются для сбыта въ крупныя населенныя центры, какими являются наши столицы и нѣкоторые губернскіе города. Для желѣзныхъ дорогъ, занятыхъ постояннымъ подвозомъ въ тѣ же населенныя центры молочныхъ продуктовъ, которые, какъ видно изъ вышеприведенныхъ данныхъ, по своему количеству занимаютъ первое мѣсто среди грузовъ пассажирской скорости, при наплывѣ фруктовъ и овощей не остается иного выхода, какъ нарушать правила и, въ силу необходимости, грузы, принятые къ перевозкѣ съ пассажирскими поѣздами, отправлять съ товарными поѣздами, имѣющими ускоренное движеніе. Въ виду сего, § 2-й дѣйствующихъ правилъ о перевозкѣ грузовъ съ пассажирскими поѣздами, по постановленію Министра Путей Сообщенія, опубликованному въ Собраніи Узаконеній 1906 г. № 248 ст. 1758, дополненъ прямымъ разрѣшеніемъ дорогамъ, на которыхъ имѣющихся въ обращеніи пассажирскихъ поѣздовъ оказывается недостаточно, для перевозки грузовъ пассажирской скорости, перевозить эти грузы въ особо устанавливаемыхъ, съ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія, поѣздахъ, съ тѣмъ, чтобы скорость движенія этихъ поѣздовъ равнялась скорости движенія соответственныхъ пассажирскихъ поѣздовъ, назначаемыхъ для перевозки грузовъ съ пассажирскими поѣздами, въ предѣлахъ нормъ, которыя будутъ утверждаемы для каждой отдѣльной дороги Министерствомъ Путей Сообщенія.

Приведенное постановленіе Министра Путей Сообщенія, отвѣчая на вопросъ о способѣ удовлетворенія требованій о перевозкѣ грузовъ пассажирскою скоростью, если только допустить, что дороги въ состояніи имѣть въ движеніи достаточное число ускоренныхъ товарныхъ поѣздовъ указаннаго Министерствомъ типа, т. е. соответствующихъ скорости пассажирскихъ поѣздовъ, не,

разрѣшаетъ, однако, возникающихъ при перевозкѣ грузовъ пассажирской скорости юридическихъ вопросовъ.

Вопросъ о тарифахъ возникаетъ вслѣдствіе того, что на дорогахъ существуютъ два тарифа: а) для грузовъ, перевозимыхъ въ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ, и б) для грузовъ, перевозимыхъ большою скоростью въ товарныхъ поѣздахъ. Первый тарифъ нѣсколько выше второго для отправокъ товаровъ въ пассажирскихъ поѣздахъ по багажнымъ квитанціямъ, но значительно ниже второго для отправокъ товаровъ въ пассажирскихъ поѣздахъ по товарнымъ накладнымъ. Первый тарифъ, согласно § 3 правилъ его примѣненія, подлежитъ примѣненію „при перевозкѣ съ пассажирскими и товаро-пассажирскими поѣздами грузовъ, принимаемыхъ къ отправкѣ по вѣсу“. Для примѣненія его къ перевозкамъ съ товарными поѣздами, какая бы ни была скорость ихъ движенія, нѣтъ юридическаго основанія. Напротивъ, по совершенно ясному смыслу рѣшенія Правительствующаго Сената 1889 г. по дѣлу Протасова, „при отправленіи клади не въ пассажирскихъ или товаро-пассажирскихъ поѣздахъ, а въ товарныхъ, скорость движенія которыхъ согласована съ предписанными для грузовъ большой скорости сроками доставки, жел. дорога не имѣетъ права на провозную плату, разрѣшенную для отправокъ большой скорости“ (т. е. для отправокъ въ пассажирскихъ или товаро-пассажирскихъ поѣздахъ). Въ настоящее время не встрѣчается недоразумѣній на этой почвѣ только потому, что примѣняемый желѣзными дорогами къ перевозкамъ въ ускоренныхъ товарныхъ поѣздахъ тарифъ для перевозокъ въ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ, какъ сказано, оказывается ниже существующаго тарифа для перевозокъ грузовъ большой скорости въ товарныхъ поѣздахъ и грузо-хозяевамъ нѣтъ повода жаловаться на это. Но если въ ускоренномъ товарномъ поѣздѣ, вмѣстѣ съ грузами, принятыми по товарнымъ накладнымъ, будетъ перевезенъ

товаръ—багажъ, т. е. грузъ принятый по багажной квитанціи (а такихъ грузовъ—49% всего количества грузовъ пассажирской скорости)—грузохозяинъ можетъ требовать, чтобы плата за товаръ—багажъ была разсчитана по тарифу для перевозокъ большой скорости въ товарныхъ поѣздахъ, который въ данномъ случаѣ оказывается ниже тарифа для перевозокъ въ пассажирскихъ и товаропассажирскихъ поѣздахъ, и желѣзныя дороги не имѣютъ юридическаго основанія отклонить такое требованіе.

Съ другой стороны, когда весьма многіе грузы, количество которыхъ въ 1907 г. достигало 13.192 тыс. пуд., перевозятся по низшему тарифу, существующему для перевозокъ въ пассажирскихъ и товаропассажирскихъ поѣздахъ, грузохозяевамъ не только нѣтъ надобности, но и невозможно отправлять эти грузы по высшему тарифу, существующему для перевозокъ большой скорости въ товарныхъ поѣздахъ, хотя бы болѣе ускоренная перевозка—въ пассажирскихъ и товаропассажирскихъ поѣздахъ для нихъ не требовалась. Такимъ образомъ, въ пассажирскіе и товаропассажирскіе поѣзда привлекаются и такіе грузы, которые при иныхъ тарифныхъ условіяхъ можетъ быть перевозились бы въ товарныхъ поѣздахъ лишь съ соблюденіемъ установленныхъ сроковъ доставки грузовъ большой скорости.

Другое, еще болѣе важное затрудненіе испытываютъ желѣзныя дороги по вопросу объ отвѣтственности по перевозкамъ пассажирской скорости. Въ правилахъ о перевозкахъ грузовъ въ пассажирскихъ поѣздахъ имѣется постановленіе (§ 3), что въ принятіи груза станція выдаетъ общеустановленный дубликатъ накладной, съ обозначеніемъ въ ономъ „грузъ сданъ къ перевозкѣ съ пассажирскимъ (или товаропассажирскимъ) поѣздомъ №...“. Такимъ образомъ, перевозка груза приурочивается къ точно опредѣленному пассажирскому или товаропассажирскому поѣзду и, слѣдовательно, должна быть совершаема въ срокъ, установленный расписаніемъ движенія

этого поѣзда, чего дороги, какъ было объяснено выше, во многихъ случаяхъ исполнить не могутъ.

Однако, судебнымъ мѣстамъ не предоставлено входить въ сужденіе о степени исполнимости законодѣйствующихъ постановленій и распоряженій административной власти, по скольку таковыя сами по себѣ не противны дѣйствующимъ законамъ.

Правительствующій Сенатъ, въ рѣшеніи 1908 г. по дѣлу Андермана, по вопросу, примѣнима ли ст. 110 Уст. жел. дор. къ грузамъ, перевозимымъ въ пассажирскихъ поѣздахъ, высказавъ общее сужденіе о важности соблюденія жел. дорогами сроковъ доставки грузовъ, въ особенности при перевозкѣ ихъ съ пассажирскими поѣздами, гдѣ срочность доставки является уже сущностью перевозки, призналъ, что если Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, въ измѣненіе утвержденныхъ имъ сроковъ доставки, воспользовался для грузовъ, нуждающихся въ особенно спѣшной доставкѣ, сроками, установленными расписаніями для пассажирскаго движенія (ст. 15 уст. жел. дор.), то отсюда нельзя заключить, что ссылка въ 110 ст. Уст. жел. дор. на 53 ст. того же устава устраняетъ возможность примѣненія 110 статьи къ грузамъ, отправляемымъ съ пассажирскою скоростью, тѣмъ болѣе, что такое отправленіе въ уставѣ жел. дорогъ, изданія 1906 г., даже прямо предусмтрѣно, какъ это видно изъ ст. 50² этого устава. Такое рѣшеніе Сената, при неподлежащей сомнѣнію, во многихъ случаяхъ, невозможности для желѣзныхъ дорогъ соблюсти установленный Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ срокъ доставки грузовъ пассажирской скорости, соотвѣтствующій сроку движенія по расписанію того пассажирскаго поѣзда, для перевозки въ которомъ грузъ принятъ, обязываетъ установить исчисленіе срока доставки грузовъ пассажирской скорости, даже безъ сокращенія его, на другихъ, болѣе рациональныхъ началахъ.

Затѣмъ, въ § 7 правилъ о перевозкѣ грузовъ въ пас-

сажирскихъ поѣздахъ сказано, что на означенные грузы распространяется постановленіе ст. 37 уст. жел. дор., по которому, если багажъ не будетъ выданъ въ теченіе 48 часовъ по востребованіи..., то пассажиръ имѣетъ право считать его утраченнымъ и получить съ желѣзной дороги причитающееся за него вознагражденіе. А въ § 5 тѣхъ же правилъ сказано; отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за утрату или порчу груза, перевозимаго на основаніи настоящихъ правилъ *по багажнымъ квитанціямъ* опредѣляется ст. 37 Общ. уст., какъ за багажъ, сданный къ отправкѣ по билету III класса; при этомъ указанный сею статьею 48-часовой срокъ, по истеченіи коего грузъ можетъ считаться утраченнымъ, исчисляется со времени, назначеннаго для прибытія поѣзда, съ которымъ грузъ этотъ долженъ былъ слѣдовать. За недостачу же или порчу грузовъ, сданныхъ къ перевозкѣ съ пассажирскими поѣздами *по накладнымъ*, желѣзныя дороги отвѣчаютъ, какъ за грузы, на точномъ основаніи ст. 107 Общ. устава.

Относительно грузовъ, перевозимыхъ по багажнымъ квитанціямъ, Правительствующій Сенатъ, въ рѣшеніи 1903 г. по дѣлу Майзеля, разъяснилъ, что въ ст. 31 уст. жел. дор. точно опредѣлено, что подъ пассажирскимъ багажемъ разумѣется лишь кладъ пассажира, отправляемая въ багажномъ вагонѣ того же поѣзда, въ которомъ слѣдуетъ самъ пассажиръ, совершенно безотносительно къ тому, въ чемъ заключается этотъ багажъ. Если же пропавшая кладъ съ пассажиромъ не шла, то правильно признать эту кладъ за грузъ большой скорости и опредѣлить вознагражденіе за утрату ея по 107 ст. уст. жел. дор., какъ за утрату груза. По поводу же отвѣтственности установленной для даннаго случая Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, Правительствующій Сенатъ высказалъ, что Совѣту по желѣзнодорожнымъ дѣламъ предоставлено издавать лишь правила перевозки по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ вообще и, въ частности, опредѣлять отвѣтственность лишь за утрату груза, пере-

возимаго по особому условному тарифу. Обь измѣненіи же отвѣтственности, установленной въ уставѣ жел. дорогъ за утрату или поврежденіе груза, перевозимаго на основаніи общихъ правилъ, Совѣту права не предоставлено, а потому установленное имъ въ правилахъ о перевозкѣ грузовъ съ пассажирскими поѣздами условіе вознагражденія хозяина груза по 37 ст. уст. жел. дор., какъ за утрату багажа, обязательнаго значенія имѣть не можетъ.

Какъ по предыдущему пункту, такъ и по настоящему—въ виду категорическихъ указаній Правительствующаго Сената, вытекающихъ изъ точнаго смысла дѣйствующихъ законовъ, надлежало бы поспѣшить согласованіемъ правилъ о перевозкѣ грузовъ въ пассажирскихъ поѣздахъ какъ съ дѣйствующими законами, такъ и съ тѣми условіями, въ которыхъ совершаются въ дѣйствительности означенныя перевозки.

Со стороны желѣзныхъ дорогъ заявлены по сему предмету слѣдующія ходатайства:

Послѣ многократнаго обсужденія даннаго вопроса на Общихъ Съѣздахъ и въ разныхъ комиссіяхъ и совѣщаніяхъ *), СІХ Общій Съѣздъ представителей желѣзныхъ дорогъ, въ засѣданіи 13 ноября 1908 года, — признавая что перевозка грузовъ съ пассажирскими и товаро-пассажирскими поѣздами, какъ по багажнымъ квитанціямъ, такъ равно и по накладнымъ въ прямомъ сообщеніи подлежитъ отмѣнѣ, — положилъ ходатайствовать:

I. Обь установленіи новаго вида перевозки грузовъ съ согласованными товарными поѣздами спеціальной скорости, съ подчиненіемъ этой перевозки всѣмъ условіямъ перевозки грузовъ, установленнымъ Общимъ уставомъ, за исключеніемъ лишь сроковъ доставки, ниже сего указанныхъ.

II. О дополненіи ст. 8 Общаго устава указаніемъ на перевозки спеціальной скорости.

*) См. протоколы Общихъ Съѣздовъ: ХСVII, CIV, CVII, CVIII и СІХ.

III. О дополненіи § 1 правилъ о срокахъ доставки грузовъ, новымъ пунктомъ В, слѣдующаго содержания:

В) На доставку груза, перевозимаго съ спеціальною скоростью, полагается:

1) 12 часовъ на отправленіе груза;

2) на перевозку: на разстояніи не свыше 400 верстъ — однѣ сутки, не свыше 800 вер. — двое сутокъ, не свыше 1.200 вер. — трое сутокъ, а свыше 1.200 вер., сверхъ трехъ сутокъ, прибавляются однѣ сутки на каждыя 450 вер., при чемъ, не полныя 450 верстъ считаются за полныя.

3) на каждый переходъ груза съ одной дороги на другую къ общему разстоянію, проходимому грузомъ, прибавляется 100 верстъ;

4) къ общему протяженію перевозки прибавляется по 100 вер. въ каждомъ изъ слѣдующихъ случаевъ:

а) при перегрузкѣ изъ вагоновъ широкой колеи въ вагоны узкой колеи, или обратно, хотя бы эта перегрузка происходила при слѣдованіи груза по разноколейнымъ участкамъ, или вѣтвямъ одной и той же дороги;

б) при передачѣ въ узлахъ, въ коихъ производство передачи, по техническому ихъ оборудованію, усложнено.

в) при переправахъ черезъ рѣки на судахъ и паромахъ.

Перечни упомянутыхъ въ пунктѣ б узловыхъ станцій, а равно и мѣстъ названной въ пун. в. переправы черезъ рѣки утверждаются Министеромъ Путей Сообщенія, по представленіямъ управленій или правленій подлежащихъ жел. дорогъ.

5) На передачу груза съ подъѣзднаго пути на дорогу его примыканія и обратно полагается 12 часовъ;

6) При исчисленіи сроковъ доставки, указанныхъ въ п. 2, протяженіе дорогъ слабого движенія принимается въ полуторномъ размѣрѣ. Перечень такихъ дорогъ или ихъ участковъ утверждается, по представленіямъ подлежащихъ дорогъ, Министеромъ Путей Сообщенія и объявляется во всеобщее свѣдѣніе.

IV. Объ отмѣнѣ правилъ перевозки грузовъ съ пас-

сажирскими и товаро-пассажирскими поѣздами въ прямомъ сообщеніи, со всѣми послѣдовавшими къ нимъ измѣненіями и разъясненіями.

и V. О разъясненіи, что, одновременно съ принятіемъ настоящаго постановленія, отмѣняется перевозка грузовъ съ пассажирскими поѣздами по багажнымъ квитанціямъ, въ прямомъ сообщеніи, безъ предьявленія пассажирскаго билета.

Приведенныя ходатайства СІХ Общаго съѣзда, въ протоколѣ онаго оправдываются слѣдующими соображеніями и поясненіями.

Общій съѣздъ единогласно призналъ, что наиболѣе цѣлесообразнымъ разрѣшеніемъ вопроса о перевозкѣ скоропортящихся грузовъ въ прямомъ сообщеніи была бы перевозка такихъ грузовъ въ согласованныхъ ускоренныхъ товарныхъ поѣздахъ, въ тѣхъ сообщеніяхъ, гдѣ уже въ настоящее время размѣры подобныхъ перевозокъ указали на необходимость выдѣленія ихъ изъ перевозокъ, совершаемыхъ съ поѣздами, перевозящими пассажировъ, при чемъ, такимъ образомъ, сохраняется возможность и впредь использованія согласованныхъ пассажирскихъ поѣздовъ, не только въ мѣстныхъ сообщеніяхъ, но и въ такихъ прямыхъ сообщеніяхъ, гдѣ, по размѣрамъ совершаемыхъ нынѣ перевозокъ скоропортящихся грузовъ, не выяснилась еще пока надобность въ установленіи для сего особыхъ согласованныхъ товарныхъ ускоренныхъ поѣздовъ. Въ отношеніи же отвѣтственности, высказаны были два предложенія: представители двухъ дорогъ признавали необходимымъ сохранить и впредь отвѣтственность по маршруту согласованнаго поѣзда, а представители прочихъ дорогъ высказались за отвѣтственность по повертнымъ срокамъ.

По обсужденіи предложенія Юго-Западныхъ жел. дорогъ о полной отмѣнѣ правилъ перевозки грузовъ съ пассажирскими поѣздами въ прямомъ сообщеніи и установленіи, взамѣнъ сего, въ прямомъ же между дорогами

сообщеніи третьяго вида перевозки грузовъ особой повышенной скорости, примѣнительно къ правиламъ, существующимъ для перевозки грузовъ большой скорости, Общій съѣздъ нашель, что съ установленіемъ вновь предполагаемыхъ перевозокъ по типу перевозокъ большой скорости, дальнѣйшее существованіе особыхъ правилъ, изданныхъ въ развитіе ст. 31 Общ. устава, становится излишнимъ, а такія проектированныя перевозки должны быть подчинены всѣмъ условіямъ перевозки грузовъ большой скорости какъ въ отношеніи составленія на нихъ документовъ (накладныхъ и проч.), такъ равно и порядка приѣма и выдачи грузовъ.

Что же касается сроковъ доставки для подобныхъ перевозокъ, то было высказано мнѣніе о необходимости установленія новыхъ, сокращенныхъ противъ большой скорости, нормъ. Отнесясь къ этому вопросу съ видимымъ вниманіемъ, Общій съѣздъ большинствомъ 7 голосовъ противъ 2, отвергнувъ сроки доставки, предлагавшіеся Юго-Западными дорогами и Съѣздомъ представителей службъ движенія, какъ недостаточные для возможно скорой доставки легко портящихся грузовъ къ мѣсту назначенія, и установилъ еще болѣе сокращенные сроки, приведенные выше, въ отдѣлѣ III-мъ постановленій Съѣзда.

При этомъ Общій съѣздъ высказалъ, что съ установленіемъ въ тѣхъ сообщеніяхъ, гдѣ это потребуется, перевозки всякихъ грузовъ съ особыми согласованными товарными поѣздами, скорость хода которыхъ близко подходитъ къ скорости пассажирскихъ поѣздовъ, надобность въ перевозкѣ груза, на дальнихъ разстояніяхъ, съ извѣстнымъ, по выбору отправителя, пассажирскимъ поѣздомъ отпадаетъ, тѣмъ болѣе, что грузохозяевамъ, при новомъ способѣ перевозки, предоставляются тѣ именно удобства, которыхъ они не имѣютъ при перевозкѣ нулевого багажа, какъ напр., право перевода платежей на получателей, наложеніе на грузъ платежа. При томъ грузохозяинъ не лишается права перевезти грузъ въ качествѣ багажа съ

тѣмъ пассажирскимъ поѣздомъ, съ которымъ онъ самъ слѣдуетъ, но при условіи предъявленія имъ пассажирскаго билета. Въ виду изложеннаго, а также принимая во вниманіе какъ испытываемыя дорогами затрудненія при перевозкѣ нулевого багажа, такъ и послѣдствія предъявляемыхъ къ дорогамъ претензій, нерѣдко неправильныхъ, тѣмъ не менѣе часто дорогами удовлетворяемыхъ, Общій съѣздъ призналъ правильнымъ не допускать впредь перевозки съ пассажирскими поѣздами въ прямомъ сообщеніи грузовъ въ товарной укупоркѣ, безъ предъявленія отправителемъ пассажирскаго на этотъ поѣздъ билета.

СХVI Общій съѣздъ, послѣ новаго разсмотрѣнія дѣла въ засѣданіяхъ 9 и 10 февраля 1911 года, положилъ:

1) Ходатайствовать о наискорѣйшемъ разсмотрѣніи постановленія СІХ Общаго съѣзда, по вопросу 30 программы его занятій, объ отмѣнѣ Правиль перевозки грузовъ съ пассажирскими поѣздами и о введеніи третьяго вида скорости для перевозки сихъ грузовъ.

2) Оставаясь въ принципѣ при постановленіи СІV Общаго съѣзда о томъ, что сроки доставки грузовъ, перевозимыхъ съ пассажирскими поѣздами, должны исчисляться сообразно срокамъ большой скорости, но, имѣя въ виду цѣлый рядъ кассационныхъ рѣшеній Сената, подтверждающихъ точку зрѣнія Сената, высказанную по дѣлу Андермана, предложить дорогамъ исчислять сроки доставки названныхъ грузовъ, впредь до отмѣны Правиль перевозки грузовъ съ пассажирскими поѣздами и введенія третьяго вида скорости, сообразно срокамъ маршрутныхъ расписаній поѣздовъ.

Образованная СХI Общимъ съѣздомъ Комиссія для составленія, по предложенію Министра Путей Сообщенія, проекта измѣненій и дополненій Общаго устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ полагала, что о существованіи на дорогахъ особаго вида ускоренной перевозки грузовъ должно быть упомянуто въ законѣ. Комиссія

имѣла въ виду, что въ ст. 8 Общаго устава дорогамъ вмѣнено въ обязанность движеніе: пассажирское и товарное большой и малой скоростей, а о перевозкѣ грузовъ съ пассажирскими поѣздами ничего не говорится, и, съ другой стороны, что СІХ Общій съѣздъ возбудилъ ходатайство объ установленіи, вмѣсто перевозки грузовъ съ пассажирскими поѣздами, новаго вида перевозки грузовъ съ согласованными товарными поѣздами специальной скорости. Основываясь на сужденіяхъ СІХ Общаго съѣзда и на вышеприведенномъ постановленіи сего съѣзда, Комиссія проектировала дополнить ст. 8 Общ. Уст. слѣдующимъ 3-мъ пунктомъ.

„Для всѣхъ непрерывно связанныхъ между собою желѣзныхъ дорогъ перевозки прямого сообщенія обязательны... 3) по товарному движенію увеличенной скорости между станціями разныхъ дорогъ, которыя будутъ опредѣлены въ порядкѣ, указанномъ въ пунктѣ 1-мъ настоящей статьи. Правила о таковой перевозкѣ устанавливаются Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ.

СХV Общій съѣздъ, который разсматривалъ проектъ Комиссіи объ измѣненіи и дополненіи Общаго Устава, принялъ предложенное Комиссіей дополненіе ст. 8-й съ замѣною лишь словъ „увеличенной скорости“ словами: „специальной скорости“.

Однако изъясненныя предположенія Общихъ съѣздовъ представителей желѣзныхъ дорогъ вызываютъ противъ себя горячія возраженія другой заинтересованной стороны. Совѣтъ Съѣздовъ представителей промышленности и торговли, въ своемъ проектѣ Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, высказалъ, по поводу предложеннаго СХV Общимъ съѣздомъ представителей желѣзныхъ дорогъ дополненія ст. 8 Общ. Уст., слѣдующія соображенія.

Изъ мотивовъ, приведенныхъ въ сужденіяхъ къ ст. 8, видно, что желѣзныя дороги предлагают отмѣнить установившійся порядокъ перевозки грузовъ съ пассажир-

скими поѣздами (нулевой багажъ), такъ какъ такого рода перевозки, яко бы, вызываютъ на практикѣ постоянныя недоразумѣнія. Желѣзныя дороги признають, что установленіе перевозокъ грузовъ съ пассажирскими поѣздами вызвано самою жизнью, что потребность въ ускоренной перевозкѣ грузовъ, несомнѣнно, существуетъ, такъ какъ многіе грузы не выдерживаютъ продолжительной перевозки, и потому желѣзныя дороги предлагаютъ установить перевозку грузовъ въ поѣздахъ съ увеличенной скоростью, долженствующею замѣнить собою перевозку грузовъ съ пассажирскими поѣздами.

Не подлежитъ сомнѣнію, что проектируемое нововведеніе значительно ухудшитъ настоящее положеніе, такъ какъ лишитъ торговлю, промышленность и населеніе возможности пользоваться дѣйствительно скорой и срочной перевозкой, что крайне необходимо для нѣкоторыхъ перевозокъ, напр., для скоропортящихся грузовъ, для перевозки газетъ, и проч., и проч. Перевозка грузовъ съ пассажирскими поѣздами даетъ такія удобства, какихъ товарные поѣзда даже съ увеличенной скоростью дать не могутъ. Такъ, грузы съ пассажирскими поѣздами могутъ быть отправляемы со всѣхъ станцій, на которыхъ существуетъ пассажирское движеніе; поѣзда эти слѣдуютъ по расписанію пассажирскихъ поѣздовъ; на станціяхъ съ большимъ движеніемъ такихъ поѣздовъ бываетъ по нѣсколько въ сутки; грузы, прибывающіе съ пассажирскими поѣздами, выдаются на пассажирскихъ станціяхъ, и проч. и проч.

Указываемыя желѣзными дорогами затрудненія и недоразумѣнія едва ли настолько серьезны, чтобы они могли вызвать необходимость лишитъ торговлю, промышленность и населеніе удобствъ, которыя требуются жизнью; впрочемъ, эти затрудненія устраняются существующими правилами о перевозкѣ грузовъ съ пассажирскими поѣздами; такъ, напр., случаи предьявленія къ перевозкѣ съ пассажирскими поѣздами значительнаго количества гру-

зовъ, на что указываютъ желѣзныя дороги, предусмотрѣны ст. 2 означенныхъ правилъ.

По изложеннымъ соображеніямъ казалось бы, что перевозки грузовъ съ пассажирскими поѣздами не только не должны быть отмѣнены, но, напротивъ, онѣ должны быть закрѣплены въ законѣ, и потому Совѣты Съѣздовъ считаютъ необходимымъ редакцію ст. 8, предложенную желѣзными дорогами, дополнить въ п. 3 словами „съ пассажирскими поѣздами и“ и изложить ее въ слѣдующей редакціи:

„Для всѣхъ непрерывно связанныхъ между собою желѣзныхъ дорогъ перевозки прямого сообщенія обязательны... и 3) по товарному движенію съ пассажирскими поѣздами и увеличенной скорости товарными поѣздами между станціями разныхъ дорогъ, которыя будутъ опредѣлены въ порядкѣ, указанномъ въ пунктѣ 1-мъ настоящей статьи. Правила о таковой перевозкѣ устанавливаются Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ“.

Сопоставляя вышеприведенныя предложенія Общихъ съѣздовъ представителей желѣзныхъ дорогъ, съ одной стороны, и пожеланія представителей промышленности и торговли, съ другой стороны, нетрудно видѣть, что таковыя во многихъ отношеніяхъ совершенно одинаковы. Такъ, представители промышленности и торговли считаютъ необходимымъ сохранить особый видъ спѣшной перевозки нуждающихся въ такой спѣшности грузовъ, но и желѣзныя дороги, съ своей стороны, стремятся къ тому же. Представители промышленности и торговли настаиваютъ на перевозкѣ грузовъ въ пассажирскихъ поѣздахъ; но вмѣстѣ съ тѣмъ они допускаютъ перевозку грузовъ въ особо ускоренныхъ товарныхъ поѣздахъ. То же самое предлагаютъ и желѣзныя дороги. Тамъ, гдѣ спѣшныхъ грузовъ не много, очевидно не потребуется устанавливать для перевозки ихъ особые ускоренные товарные поѣзда и таковыя грузы будутъ, какъ и теперь, перевозиться въ багажныхъ вагонахъ пассажирскихъ поѣздовъ.

На другихъ дорогахъ, на которыхъ невозможно помѣстить въ пассажирскихъ поѣздахъ всю массу предъявленныхъ спѣшныхъ грузовъ, потребуется устанавливать для перевозки такихъ грузовъ особые ускоренные товарные поѣзда. Установленіе такихъ поѣздовъ предполагается подъ контролемъ Министерства Путей Сообщенія, отъ котораго и будетъ зависѣть наблюсти за тѣмъ, чтобы потребности промышленности и торговли были удовлетворены въ полной мѣрѣ какъ относительно спѣшности перевозки грузовъ, такъ и относительно обращенія достаточнаго числа поѣздовъ для такой перевозки.

Точно также нѣтъ возраженій, ни со стороны представителей промышленности и торговли, ни со стороны желѣзныхъ дорогъ, противъ опредѣленія отвѣтственности по такимъ перевозкамъ, за просрочки въ доставкѣ и за порчу и утрату грузовъ, согласно съ рѣшеніемъ Правительствующаго Сената, по правиламъ объ отвѣтственности по грузамъ вообще, какъ установлено въ ст. 107 и 110 Общ. Уст. При этомъ нельзя не обратить вниманія на то, что наиболѣе спорный вопросъ объ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за утрату товара, перевозимаго по багажнымъ квитанціямъ, безъ обозначенія его наименованія, разрѣшенъ обоими заинтересованными сторонами одинаково. Какъ извѣстно, дѣйствующія правила, утвержденныя Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, опредѣляютъ отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ въ данномъ случаѣ, какъ за утрату багажа пассажира 3 класса, т. е. по 1 руб. за фунтъ, а въ рѣшеніяхъ Правительствующаго Сената постановлено, что желѣзныя дороги должны отвѣчать какъ за утрату товара, по 107 ст. Общ. Уст. Нынѣ, при проектированіи измѣненій и дополненій Общаго Устава какъ желѣзныя дороги, такъ и Совѣтъ Съѣздовъ представителей промышленности и торговли пришли къ одинаковому заключенію о необходимости дополнить ст. 107 слѣдующимъ постановленіемъ: „За утрату домашнихъ вещей вознагражденіе опредѣляется въ размѣрѣ не свы-

ше одного рубля за фунтъ“. Но въ проектѣ Совѣта Съѣздовъ слова „не свыше“ нѣтъ. Назначеніе такого фиксированнаго вознагражденія за утрату домашнихъ вещей признано необходимымъ въ виду того, что опредѣленіе стоимости домашнихъ вещей въ каждомъ частномъ случаѣ является крайне затруднительнымъ и даже невозможнымъ. Назначеніе вознагражденія какъ за багажъ пассажира 3 класса выработалось въ практикѣ желѣзнодорожнаго дѣла и грузохозяева весьма часто соглашаются на вознагражденіе по этой нормѣ, и въ одномъ случаѣ и самъ судъ призналъ единственно возможнымъ опредѣлить вознагражденіе за домашнія вещи какъ за багажъ 3 класса.

Несущественно и указаніе представителей промышленности и торговли на то, что, съ принятіемъ предположеній желѣзныхъ дорогъ, грузохозяева будто бы лишатся удобствъ, выражающихся въ томъ, что грузы съ пассажирскими поѣздами могутъ быть отправляемы со всѣхъ станцій, на которыхъ существуетъ пассажирское движеніе; поѣзда эти слѣдуютъ по расписанію пассажирскихъ поѣздовъ; на станціяхъ съ большимъ движеніемъ такихъ поѣздовъ бываетъ по нѣсколько въ сутки; грузы, прибывающіе съ пассажирскими поѣздами, выдаются на пассажирскихъ станціяхъ, и проч., и проч. Нѣтъ сомнѣнія, что все указанное дѣйствительно важно для промышленности и торговли. Но удовлетвореніе такого рода потребностей можетъ и должно быть предусмотрено въ правилахъ о перевозкѣ спѣшныхъ грузовъ, каковыя правила, согласно съ предположеннымъ дополненіемъ ст. 8 Общ. Уст., будутъ устанавливаться Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, въ составъ котораго входятъ и представители промышленности и торговли.

Гораздо важнѣе представляется вопросъ о формальностяхъ пріема и выдачи спѣшныхъ грузовъ.

СІХ Общій съѣздъ представителей желѣзныхъ дорогъ постановилъ подчинить перевозку такихъ грузовъ всѣмъ

условіямъ перевозки грузовъ, установленнымъ Общимъ Уставомъ, за исключеніемъ лишь сроковъ доставки. Между тѣмъ, по нынѣ дѣйствующимъ правиламъ, въ качествѣ грузовъ перевозятся лишь тѣ слѣшныя грузы, для которыхъ установлены пониженные тарифы, а не пользующіея пониженными тарифами перевозятся какъ багажъ (товаръ-багажъ). Послѣднихъ больше, нежели первыхъ, и въ 1908 г. было 15.385 тыс. пуд.

Выше говорилось, что главное различіе правилъ перевозки багажа и товара, кромѣ разницы въ размѣрѣ провозныхъ платъ, выражается въ сложности формальностей, установленныхъ для приѣма и выдачи грузовъ, тогда какъ багажъ принимается отъ отправителя безъ всякаго письменнаго заявленія съ его стороны, при чемъ дорога выдаетъ маленькую, безымянную багажную квитанцію, предъявленія которой достаточно для полученія багажа на станціи назначенія также безъ всякихъ формальностей, т. е. безъ расписки и всего того, что соблюдается при выдачѣ груза. Такой упрощенный способъ сдачи товара къ отправленію и полученія его на станціи назначенія нерѣдко бываетъ безусловно необходимъ въ дѣлахъ промышленности и торговли такъ же, какъ въ житейскомъ быту, а потому, казалось бы, подлежитъ сохраненію и на будущее время. Но для такой постановки дѣла необходимо либо дополнить главу II Общаго Устава о перевозкѣ пассажировъ и ихъ багажа особою статьею 40¹ слѣдующаго, примѣрно, содержанія:

„Правила сей главы о перевозкѣ багажа, изложенныя въ ст. 32, 34, 35, 36, 37 (первая часть), 38, 39 и 40, распространяются въ равной мѣрѣ и на грузы, перевозимые съ пассажирскими и увеличенной скорости товарными поѣздами (п. 3 ст. 8); отвѣтственность же желѣзныхъ дорогъ по этимъ грузамъ какъ за просрочку въ доставкѣ, такъ и за порчу и утрату ихъ, опредѣляется по ст. 53, 110 и 107 сего Устава“;

либо пересмотрѣть и соотвѣтственнымъ образомъ

измѣнить подлежащія статьи главы III о перевозкѣ грузовъ.

Такимъ образомъ, разрѣшеніе настоящаго вопроса въ смыслѣ, желательномъ для полнаго удовлетворенія потребностей промышленности и торговли, можетъ быть осуществлено лишь соответственнымъ измѣненіемъ подлежащихъ статей Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Измѣненіе это, приурочиваемое къ пересмотру Общаго Устава во всемъ его объемѣ, очевидно, можетъ послѣдовать лишь черезъ нѣкоторое, довольно продолжительное время. А между тѣмъ со стороны желѣзныхъ дорогъ сдѣланы совершенно основательныя указанія на невозможность руководствоваться дѣйствующими правилами о перевозкѣ грузовъ пассажирской скорости вслѣдствіе того, что, хотя правила эти утверждены Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, но Правительствующій Сенатъ, которому принадлежитъ изъясненіе точнаго смысла законовъ, находитъ эти правила необоснованными на законѣ и отказался признавать за ними обязательное значеніе. Указанное обстоятельство обязываетъ теперь же поставить перевозку грузовъ пассажирской скорости въ болѣе нормальныя условія.

Обращаясь поэтому къ постановленіямъ СІХ Общаго съѣзда представителей желѣзныхъ дорогъ, прежде всего, слѣдуетъ, согласно рѣшенію Правительствующаго Сената по дѣлу Майзеля и заключенію особаго Совѣщанія желѣзнодорожныхъ юрисконсультовъ (на II ихъ съѣздѣ), незыблемо установить, что Общій уставъ Россійскихъ жел. дорогъ предусматриваетъ только два вида перевозки кладей: 1) перевозку багажа и 2) перевозку грузовъ, и для каждаго изъ этихъ видовъ перевозки кладей въ Общемъ уставѣ содержатся совершенно различныя постановленія о документахъ, которыми удостоверяется договоръ перевозки, и объ условіяхъ перевозки, срокахъ доставки и ответственности жел. дорогъ. При такой постановкѣ дѣла въ законѣ, смѣшивать тотъ и другой видъ перевозки никакъ

невозможно. Отъ жел. дорогъ можетъ требоваться перевозка въ пассажирскихъ поѣздахъ только багажа пассажировъ, ѣдущихъ въ томъ же поѣздѣ, при чемъ багажъ, по точному смыслу ст. 31, въ зависимости отъ рода его упаковки, либо подлежить обязательному принятію, либо принимается только по мѣрѣ возможности, съ разрѣшенія начальника станціи.

Желѣзнымъ дорогамъ не воспрещено пользоваться пассажирскими поѣздами для перевозки въ нихъ грузовъ въ товарныхъ вагонахъ (въ товаро-пассажирскихъ поѣздахъ) и въ багажномъ вагонѣ, если таковую перевозку сами жел. дороги признаютъ возможной безъ стѣсненія для пассажирскаго багажа. При этомъ, однако, не можетъ происходить превращенія груза въ багажъ и перевозка груза хотя и въ пассажирскомъ поѣздѣ подчиняется во всемъ безъ исключенія тѣмъ постановленіямъ Общаго устава, которыя относятся къ перевозкѣ грузовъ.

Грузы, нуждающіеся въ болѣе спѣшной перевозкѣ противъ той, какая установлена для грузовъ большой скорости, должны быть принимаемы жел. дорогами безъ ограниченія и перевозимы ими какъ въ мѣстномъ, такъ и въ прямыхъ сообщеніяхъ, внѣ очереди, въ назначаемыхъ для того товарныхъ поѣздахъ особой спѣшности — во всѣхъ случаяхъ, когда жел. дороги не признаютъ возможной перевозку этихъ грузовъ въ пассажирскихъ поѣздахъ.

Срокъ доставки спѣшныхъ грузовъ долженъ быть опредѣленъ, согласно ст. 53 Общ. уст., Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ съ полуночи, слѣдующей за днемъ наложенія штемпеля на накладной и такъ, чтобы скорость перевозки спѣшныхъ грузовъ, считая остановки поѣздовъ на станціяхъ, передачи съ одной дороги на другую и прочія задержки въ пути, была по возможности близка къ средней скорости движенія пассажирскихъ поѣздовъ. При этомъ, однако, должно быть соблюдено условіе, чтобы жел. дороги дѣйствительно имѣли

возможность перевозить спѣшные грузы съ опредѣленною для нихъ скоростью.

Во всемъ остальномъ къ спѣшнымъ грузамъ должны быть примѣняемы, на общемъ основаніи, положенія главы III Общаго устава о перевозкѣ грузовъ и постановленія объ отвѣтственности жел. дорогъ, по договору о перевозкѣ грузовъ,

Дѣйствующія правила о перевозкѣ грузовъ съ пассажирскими поѣздами со всѣми къ нимъ дополненіями должны быть отмѣнены.

Но при этомъ возможно постановить, что приемъ къ перевозкѣ и выдачѣ на станціяхъ назначенія грузовъ особой спѣшности должны производиться упрощеннымъ порядкомъ, подобно приему и выдачѣ багажа по багажнымъ квитанціямъ. Хотя такое постановленіе не можетъ быть обосновано на законѣ, но оно вызывается потребностями промышленности и торговли, за которыми нельзя не признать весьма существеннаго значенія, и, кромѣ того, такое упрощеніе приема и выдачи грузовъ особой спѣшности имѣетъ аналогію въ допущеніи перевозки молочныхъ продуктовъ по билетамъ, о которой говорилось выше (стр. 44 и 45), что точно также не предусмотрѣно закономъ. Такія постановленія, имѣющія цѣлью исключительно удовлетвореніе потребности грузохозяевъ, не могутъ вызывать противъ себя возраженія.

Дѣйствующій тарифъ на перевозку грузовъ съ пассажирскими и товарными поѣздами долженъ быть переименованъ въ „тарифъ на перевозку грузовъ особой спѣшности“ и соотвѣтственно сему долженъ быть измѣненъ § 3-й правилъ примѣненія сего тарифа.

Для осуществленія всѣхъ этихъ предположеній ожидать измѣненій въ Общемъ уставѣ Россійскихъ жел. дорогъ не требуется.

Приложение № 1.

ВѢДОМОСТЬ

товаровъ пассажирской скорости, перевезенныхъ по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ въ 1899—1908 годахъ.

Цифры вѣдомости показываютъ тысячи пудовъ перевезенныхъ товаровъ.

№№ группъ.	Наименованіе грузовъ.	1899 г.	1900 г.	1901 г.	1902 г.	1903 г.	1904 г.	1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.
5п	Дрожжи сухія	43	37	79	108	152	158	192	207	363	346
30	Домашняя кладь и пассажирскія вещи	—	19	11	24	23	32	43	41	161	168
34	Животныя, перевозимыя по вѣсу	—	—	—	3	3	3	4	4	5	9
47	Книжный товаръ и учебныя пособія	—	80	29	134	346	372	260	482	378	715
57	Мануфактурный товаръ и ткацкія издѣлія	—	—	95	32	57	62	24	52	26	39
65а	Масло коровье всякое	—	—	287	379	399	585	515	547	647	763
б	Молоко свѣжее и сливки	1.541	1.661	1.835	2.147	2.725	3.231	2.994	3.435	3.573	3.020
в	Остальныя молочныя скопы	—	—	288	367	450	538	429	350	458	480
73	Мясной товаръ, битая птица и дичь	338	339	458	529	604	735	640	609	667	869
77	Овощи огородн. и полев., грибы и зелень свѣж.	146	147	385	628	871	1.035	848	831	1.096	1.219
84а	Портеръ русскій и пиво	476	548	987	1.082	1.411	1.377	1.170	1.024	1.320	1.283
85	Платье готовое и предметы одѣянія, а также бѣлье	—	3	—	14	25	32	15	15	10	13
90	Растенія и цвѣты живые	—	6	32	34	37	74	31	25	48	52
93а	Рыба красная живая, свѣжая и мороженая и раки	—	—	146	200	265	391	252	263	281	246
б	Рыба частичков. живая, свѣжая и морожен.	—	—	260	314	751	855	645	497	509	564
в	Рыба красная вяленая, копченая, соленая и сушеная	—	—	—	18	10	11	14	11	8	10
г	Рыба частичковая вяленая, копченая, соленая и сушеная	—	—	—	29	22	30	18	22	38	24
д	Сельдь всякая	134	141	—	5	8	11	4	11	11	8
е	Икра частичковой рыбы (тарама), кромѣ икры кефальной	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—
ж	Икра красной рыбы и кефальная	—	—	—	3	5	3	2	2	2	2
з	Копченая скумбрія, стремлинги и копчущки	—	—	41	26	63	78	46	67	45	93
и	Остальной рыбный товаръ	—	—	—	5	11	6	10	10	3	4
115а	Яблоки	—	—	322	444	586	661	340	593	664	684
б	Орѣхи миндальные и фисташки	—	—	1	—	1	—	29	—	—	—
в	Прочіе орѣхи	—	—	6	8	14	14	10	29	7	12
г	Апельсины, лимоны, мандарины и померанцы	—	—	233	197	379	511	381	106	111	176
д	Абрикосы, персики и сливы	573	562	178	264	565	452	436	437	346	1.021
е	Груши	—	—	135	309	420	385	344	190	531	448
ж	Ягоды: барбарисъ, брусника, голубика, земляника, клубника, клюква, крыжовникъ, малина, смородина, черника и другія	—	—	178	255	319	464	269	252	276	326
з	Виноградъ	—	—	286	352	439	549	423	567	717	680
и	Прочіе фрукты, плоды и ягоды свѣжіе	—	—	171	297	284	316	246	297	398	493
—	Разные товары	—	253	14	253	431	174	254	300	500	591

Вѣдомость

товаровъ пассажирской скорости и товара-багажа, перевезенныхъ въ 1907 году, съ показаніемъ перевезеннаго количества каждаго товара по каждой дорогѣ отдѣльно.

Цифры вѣдомости показываютъ тысячи пудовъ перевезенныхъ товаровъ.

Товаръ пассажирской скорости.	Бѣлгород-Сумская.	Варшавско-Вѣнская.	Владикавказская.	Екатерининская.	Забайкальская.	Закавказская.	Либаво-Роменская.	Московско-Брестская.	Московско-Виндаво-Рыбинская.	Московско-Казанская.	Московско-Киево-Воронежская.	Московско-Курская.	Московско-Нижегород.	Николаевская.	Пермская.	Польская.	Привислинская.	Риго-Орловская.	Рязанско-Уральская.	Самаро-Златоустовская.	Сибирская.	Средне-Азиатская.	Сызрано-Вяземская.	Сѣверная.	Сѣверо-Западная.	Ташкентская.	Уссурийская.	Юго-Восточная.	Юго-Западная.	Южные подъѣздные пути.	Южная.	Русскіе порты.	Волжскія пристани.	Разныя дороги.	ВСЕГО.							
	Дрожжи сухія	—	38,0	—	—	—	—	51,6	13,0	—	33,5	—	17,1	28,9	32,3	—	—	—	18,2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52,6	363,1					
Домашняя кладь и пассажирскія вещи	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	130,1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16,1	161,2						
Книжный товаръ и учебныя пособія	—	—	13,3	10,3	—	—	—	—	—	83,1	—	—	—	154,3	—	—	—	18,6	25,8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21,6	377,6							
Масло коровье всякое	—	—	12,2	20,5	—	—	36,0	—	—	—	—	—	—	15,5	—	—	115,4	38,3	—	—	83,9	—	—	121,3	44,9	—	—	—	—	—	—	—	—	62,2	647,0							
Молоко свѣжее и сливки	—	—	—	—	—	—	151,5	—	—	12,7	—	163,1	20,7	331,8	—	85,7	986,5	996,5	—	—	—	—	—	—	800,2	—	—	—	—	—	—	—	23,8	3.572,5								
Остальные молочные скопы	—	—	26,5	—	—	26,9	18,6	—	—	125,8	—	—	—	41,6	—	—	20,0	37,6	—	—	—	—	—	34,5	35,5	—	—	—	—	—	—	—	36,1	457,5								
Мясной товаръ, битая птица и дичь	—	—	30,6	—	—	11,2	20,9	—	—	23,5	—	—	19,8	92,0	—	10,0	40,2	140,1	15,4	—	—	—	—	53,4	78,9	—	—	28,1	32,5	—	23,5	—	47,0	667,1								
Овощи огородныя и полевые, грибы и зелень свѣжые	—	17,9	182,1	17,0	13	133,8	—	—	—	49,8	—	32,0	20,9	82,7	—	—	16,3	36,2	32,8	—	—	12,6	10,0	52,6	71,8	—	—	34,0	98,2	—	132,3	—	50,1	1.096,1								
Портеръ русскій и пиво	—	82,0	45,2	145,9	28	—	—	—	—	10,8	—	—	—	48,9	10,3	58,0	37,9	248,2	101,5	—	64,0	—	—	164,3	24,7	—	—	19,7	54,5	—	76,8	—	34,1	1.319,6								
Растенія и цвѣты живые	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27,1	47,7								
Рыба красная живая, свѣжая и мороженая и раки	—	—	60,7	—	—	42,1	—	—	—	—	—	—	—	13,9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14,5	—	—	—	19,6	23,1	—	10,1	—	53,8	281,4								
Рыба частичковая живая, свѣжая и мороженая	—	—	21,7	72,3	—	39,6	—	—	15,9	18,9	—	—	—	23,7	—	15,8	27,3	—	—	—	—	—	—	30,8	48,0	—	—	21,4	66,0	—	57,6	—	38,1	508,8								
Копченая скумбрія, стремлинги и копчушки	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26,8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17,8	44,6								
Яблоки	—	—	86,4	18,1	23	30,4	12,9	—	—	15,8	—	12,0	14,0	43,1	—	—	22,6	81,6	18,3	—	11,6	13,1	54,8	—	25,6	—	22,6	37,4	—	79,8	—	40,6	664,3									
Апельсины, лимоны, мандарины и померанцы	—	—	23,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75,0	110,5								
Абрикосы, персики и сливы	—	—	70,0	10,4	—	69,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12,5	—	—	20,0	31,6	—	96,5	—	35,9	346,3									
Груши	—	—	56,6	37,3	—	37,1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	94,9	—	245,9	—	59,5	531,3									
Ягоды разныя	—	—	—	13,0	—	—	14,7	—	—	10,7	—	—	22,2	26,0	—	—	12,3	11,7	39,0	—	—	—	—	—	—	—	54,3	23,9	—	12,5	—	35,9	276,2									
Виноградъ	—	—	85,5	25,3	—	99,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74,1	—	—	38,9	—	104,9	152,3	—	96,1	—	40,7	717,2									
Разные товары	0,2	16,9	43,6	31,8	56	77,2	51,9	66,3	45,2	76,6	18,1	46,2	28,6	67,3	14,0	26,8	69,4	37,4	96,7	45,6	38,2	36,0	33,1	109,0	234,4	53,2	16,3	78,1	128,6	7,2	124,8	1,6	0,1	768,0 1.777,2	1.009,2							
ИТОГО	0,2	154,8	757,9	401,9	121	567,1	358,1	79,3	82,6	504,0	18,1	270,4	155,1	985,1	24,3	196,3	1.325,3	1.632,2	448,1	63,9	316,2	134,3	56,2	635,2	1.350,9	117,7	16,3	402,7	1.029,7	7,2	984,5	1,6	0,1	—	13.199,2							
Товаръ-багажъ.																																										
Отправлено въ мѣстномъ сообщеніи						Бого-словская	Лодзинская.																																			
въ прямомъ сообщеніи																																										
ИТОГО						3,5	6,4	1,7	1.968,7	725,9	333,0	54	495,0	112,3	377,1	225,4	366,5	306,9	180,7	215,3	318,3	51,3	33,7	294,2	290,8	594,0	52,8	116,9	260,6	121,1	569,8	894,1	45,2	250,3	409,2	738,9	—	414,1	—	—	—	10.828,1
ВСЕГО товара пассажир. скорости и товара-багажа						—	421,5	1,3	56,9	19,6	48,7	—	14,7	93,9	31,9	20,9	78,8	183,0	71,8	21,3	76,2	11,4	22,8	192,8	75,2	63,9	15,2	15,9	2,7	56,2	37,3	87,5	27,3	9,8	102,3	67,4	—	118,7	—	—	—	2.046,9
ИТОГО						3,5	427,9	3,0	2.025,6	745,5	381,7	54	509,7	206,2	409,0	246,3	445,3	489,9	252,5	236,6	394,5	62,7	56,5	487,0	366,0	657,9	68,0	132,8	263,3	177,3	607,1	981,6	72,5	260,1	511,5	806,3	—	532,8	—	—	—	12.875,0
ВСЕГО товара пассажир. скорости и товара-багажа						3,5	427,9	3,2	2.180,4	1.503,4	783,6	176	1.076,8	564,3	488,3	328,9	949,3	508,0	522,9	391,7	1.379,6	87,0	252,8	1.812,3	1.998,2	1.106,0	131,9	449,0	397,6	233,5	1.242,3	2.332,5	190,2	276,4	914,2	1.836,0	7,2	1.517,3	1,6	0,1	—	26.074,2

