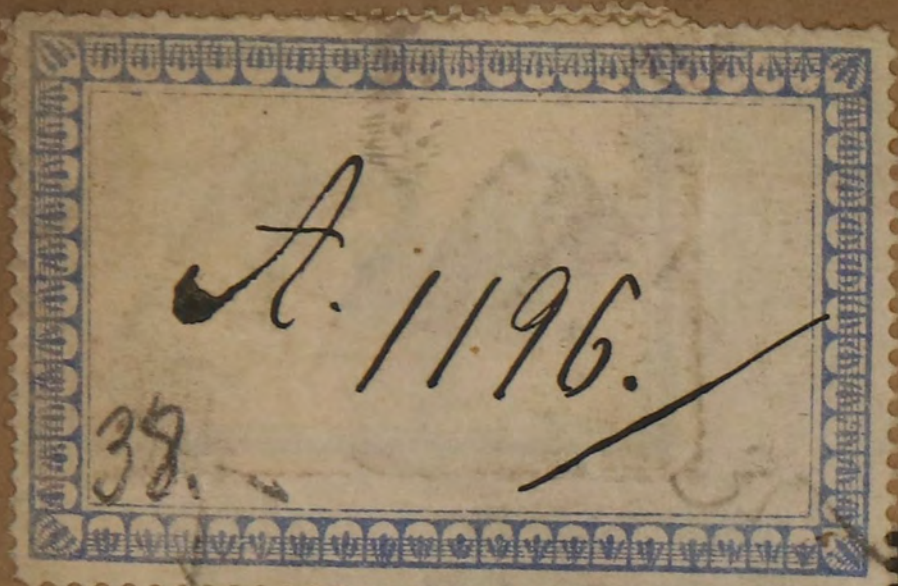




ДОКЛАДЪ

~~8582~~

ВЫСОЧАЙШЕ УЧРЕЖДЕННОЙ

МОСКОВСКОЙ ПОДКОММИССИИ

ДЛЯ

ИЗСЛѢДОВАНІЯ ЖЕЛѢЗНО-ДОРОЖНАГО ДѢЛА ВЪ РОССІИ

ПО

ЖАЛОБАМЪ И ПРЕТЕНЗІЯМЪ.



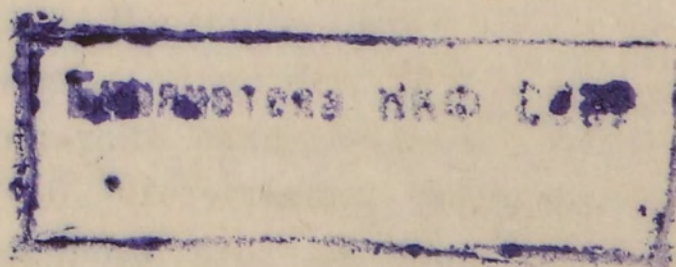
МОСКВА.

Типографія Мартынова и К. на Тверской ул., домъ Хомяковыхъ.

1880.

А 1196

ДОКЛАДЪ
ВЫСОЧАЙШЕ УЧРЕЖДЕННОЙ
МОСКОВСКОЙ ПОДКОММИССИИ.



69619

Напечатано по распоряженію ВЫСОЧАЙШЕ учрежденной Московской Подком-
мисіи, для изслѣдованія желѣзно-дорожнаго дѣла въ Россіи.

Типографія Мартынова и К°. (быв. Грачева и К°.) на Тверской ул., д. Хомякова.

О Г Л А В Л Е Н І Е.

Докладъ Московской подкомиссіи по жалобамъ и заявленіемъ: стр. 1.

I. Подъездные пути.

1. Въ предѣлахъ отчужденія: стр. 2.—2. Соединеніе съ ближайшими дорогами: стр. 3.—Соединеніе съ лежащими на пути городами стр. 4.—4. Соединеніе съ болѣе отдаленными пунктами: стр. 7.—5. Желѣзнодорожныя вѣтви: стр. 9.—6. Перѣзды: стр. 10.—7. Подтопы: стр. 12.

II. Пристани.

1. Улучшеніе фарватера: стр. 14.—2. Мѣстоположеніе пристани: стр. 15.—3. Подѣзды къ пристани: стр. 16.—4. Устройство бечевника: стр. 17.—5. Товарныя платформы на пристани: стр. 20.—6. Частныя постройки: стр. 20.

III. Товарныя помѣщенія и покрывки.

1. Недостатокъ и неудобство товарныхъ платформъ: стр. 22.—2. Недостатокъ и неудобство пакгаузовъ: стр. 25.—3. Недостатокъ брезентовъ: стр. 26.—4. Неудобство товарнаго двора: стр. 27.—5. Неудобство расположенія товарной конторы: стр. 28.—6. Частныя склады: стр. 28.—7. Частныя амбары: стр. 31.

IV. Недостатокъ и неудобство подвижнаго состава.

1. Отправка товаровъ, подверженныхъ порчѣ, на открытыхъ платформахъ при недостаткѣ крытыхъ вагоновъ: стр. 32.—2. Перевозка хлѣба въ сыпную: стр. 34.—3. Недостатокъ и неудобство лѣсныхъ платформъ: стр. 35.—4. Недостатокъ приспособленій для скота: стр. 37.—5. Недостатокъ специальныхъ вагоновъ для легко-воспламеняющихся веществъ: стр. 38.—6. Недостатокъ теплыхъ вагоновъ для предметовъ подвергающихся порчѣ отъ мороза: стр. 38.—7. Специальные вагоны для фруктовъ: стр. 39.—8. Течь въ крышѣ: стр. 39.—9. Недостаточное очищеніе вагоновъ: стр. 39.—10. Недостатокъ предохранительныхъ снарядовъ отъ пожаровъ: стр. 39.

V. Залежи.

На Московско-Ярославской дорогѣ: стр. 40.—На Ярославско-Вологодской дорогѣ: стр. 40.—На Московско-Курской дорогѣ: стр. 41.—На Курско-Харьково-Азовской дорогѣ: стр. 42.—На Лозово-Севастопольской дорогѣ: стр. 43.

II

VI. Открытіе станцій и ввозъ клади.

1. Часы открытія станцій: стр. 44.—2. Приемъ товаровъ большой скорости и багажа: стр. 46.—3. Временное прекращеніе приема: стр. 46.—4. Порядокъ приема: стр. 47.—5. Полежалое при отправкѣ: стр. 48.

VII. Очереди.

1. Соблюденіе очередей: стр. 49.—2. Частныя изъятія: стр. 50.—3. Срочные товары: стр. 50.—4. Введеніе общей очереди по всей дорогѣ: стр. 51.—5. Очередь на пристаняхъ: стр. 52.—6. Включеніе въ очередь частныхъ складовъ и амбаровъ: стр. 53.—7. Выборные: стр. 54.—8. Коммиссіонерство начальниковъ станцій: стр. 55.

VIII. Отправка.

1. Взвѣшиваніе: стр. 56.—2. Документы: стр. 60.—3. Подписки обезпеченія: стр. 62.—4. Страхуваніе: стр. 65.—5. Переѣзна назначенія: стр. 69.

IX. Нагрузка и выгрузка.

Затрудненія: стр. 69.—1. Нагрузка артелью: стр. 70.—2. Системы подряда: стр. 72.—3. Предоставленіе начальникамъ станцій: стр. 72.—4. Нагрузка и выгрузка средствами отправителя: стр. 73.—5. Плата: стр. 75.

X. Медленность доставки.

1. Моментъ, съ котораго считается срокъ: стр. 77.—2. Продолжительность срока: стр. 78.—3. Задержка на пути: стр. 79.—4. Примѣры медленной доставки: стр. 80.—5. Отвѣтственность за просрочку: стр. 81.

XI. Полученіе груза.

1. Извѣщеніе о прибытіи: стр. 83.—2. Полученіе клади: стр. 84.—3. Срокъ вывоза: стр. 86.—4. Полежалое: стр. 87.—5. Отказъ отъ полученія: стр. 90.—6. Продажа съ аукціона: стр. 90.

XII. Расчетъ.

1. Измѣненіе въ расчетѣ: стр. 91.—2. Переборы: стр. 93.—3. Незнѣность тарифовъ: стр. 97.—4. Переводъ провозной платы: стр. 98.—5. Наложеныя платежи: стр. 99.

XIII. Недостача и порча груза.

1. Кража: стр. 104.—2. Пропажа: стр. 106.—3. Порча и убыль: стр. 106.—4. Отвѣтственность: стр. 108.

XIV. Жалобы и иски.

1. Жалобы въ правленіе: стр. 110.—2. Жалобныя книги: стр. 113.—3. Суды: стр. 114.—4. Сроки для предъявленія претензій: стр. 115.

XV. Пассажирское движеніе.

На Московско-Ярославской дорогѣ: стр. 116.—2. На Ярославско-Вологодской: стр. 118.—3. На Московско-Курской дорогѣ: стр. 119.—4. На Курско-Харьково-Азовской дорогѣ: стр. 120.—5. На Лозово-Севастопольской дорогѣ: стр. 121.—6. Четвертый классъ для рабочихъ: стр. 122.—7. Арестантскіе поѣзды: стр. 122.

Докладъ московской подкоммиссіи по жалобамъ и заявленіямъ.

На съѣздѣ 27 августа подкоммиссіамъ предложено было заняться прежде всего жалобами и заявленіями, съ тѣмъ, чтобы на основаніи собраннаго матеріала выработать проектъ учрежденій, могущихъ дать нѣкоторыя гарантіи товароотправителямъ.

Разрабатывая эти данныя, подкоммиссія пришла къ убѣжденію, что въ нихъ затрогиваются всѣ вопросы, касающіеся отношеній желѣзныхъ дорогъ къ публикѣ. Вслѣдствіе этого, представлялось излишнимъ изслѣдовать эти вопросы отдѣльно отъ заявленій. Для полнаго ихъ обзора нужно было только дополнить полученный этимъ путемъ матеріалъ результатами собственныхъ наблюденій и распросовъ. Такимъ образомъ, представляемый нынѣ докладъ содержитъ въ себѣ сводъ всего, что подкоммиссія могла узнать на счетъ удобствъ и потребностей лицъ, пользующихся желѣзными дорогами, въ особенности товароотправителей, ибо относительно пассажирскаго движенія подкоммиссія получила весьма не много заявленій. Отправители же, напротивъ, почти вездѣ, съ величайшею готовностью объясняли свои нужды, въ надеждѣ получить хотя небольшое облегченіе.

Кромѣ технической и хозяйственной части, подлежащихъ особому разсмотрѣнію, въ этотъ докладъ не вошли и нѣкоторые болѣе крупные вопросы, которые потребовали совокупнаго соображенія съ другими, дополненія статистическими данными и которые, по своей важности, должны составить предметъ особыхъ докладовъ.

За симъ, остальной матеріалъ представляетъ рядъ вопросовъ, по которымъ подкоммиссія распредѣлила полученныя ею заявленія.

І. Подъездные пути.

1. Въ предѣлахъ отчужденія.

Содержаніе подъездныхъ путей въ предѣлахъ отчужденія несомнѣнно лежитъ на обязанности желѣзныхъ дорогъ. Между тѣмъ, они далеко не всегда содержатся въ исправности. На этотъ счетъ поступили многочисленныя жалобы товароотправителей, которые иногда съ большимъ трудомъ подвозятъ свои товары къ станціи. Подкомmissiя собственнымъ осмотромъ могла убѣдиться въ справедливости этихъ жалобъ.

На Московско-Ярославской и на Ярославско-Вологодской дорогахъ, подѣзды почти вездѣ въ плохомъ состояніи, особенно на станціяхъ: Пушкино, Талицы, Хотьково, Сергіево, Рязанцево, гдѣ почти нѣтъ проѣзда по резерву, также въ Даниловѣ, въ Пречистомѣ, въ Вологдѣ.

Еще хуже подѣзды къ лѣснымъ складамъ. Въ Сергіевѣ и въ Итларѣ, въ грязное время они почти непроѣжаемы. Въ Итларѣ, при самомъ осмотрѣ станціи подкомmissiею, управленіе велѣло сдѣлать три новыхъ проѣзда.

На Московско-Курской дорогѣ, Подольская управа жалуется, что путь отъ пакгауза до Добрятинскаго переѣзда не вымощенъ. Въ Серпуховѣ дорога до шоссе вдоль резерва находится въ весьма плохомъ состояніи. Въ Зміевкѣ подѣздъ въ выемкѣ и весьма грязенъ (№ 366 и П. Ж.). Въ Тулѣ подѣздъ узокъ и неудобенъ отъ проходящей тутъ водосточной канавы (№ 87). При второмъ обѣздѣ только что была исправлена мостовая къ товарной платформѣ, а между тѣмъ, она находилась уже въ дурномъ состояніи; камня положено мало, а по срединѣ набитъ плохой щебень. Дворъ мощенъ плохо, а подѣздъ еще хуже. Въ Мценскѣ подѣздъ не вымощенъ, грязенъ и въ ямахъ. Въ запискѣ Крапивинской земской управы (№ 116) заявлено о необходимости шоссировать подѣзды къ станціямъ Ясенки, Лазарево, Сумароково и Сергіевское, которые, идя по отчужденной землѣ, бываютъ, въ особенности осенью, почти непроѣжаемы.

На Курско-Харьковско-Азовской дорогѣ, въ Никольскомъ, подѣздъ не мощеный и грязный; даже въ сухое время стоятъ на немъ лужи. Въ Харьковѣ мостовая весьма плохая, рѣдко ремонтируется и осенью представляетъ большія затрудненія. Въ Барвенковѣ товароотправители просятъ сдѣлать мощеный подѣздъ, ибо настоящій, при значительности подвоза, совершенно негоденъ (№ 252). Въ Таганрогѣ мостовая отъ воротъ до платформы замѣнена настилкою изъ шпалъ; на остальномъ пространствѣ, она находится въ самомъ плохомъ состояніи; вдоль то-

варной платформы видны сплошные ямы. Гниловская станція стоитъ около горы, въ которой образуются постоянныя мочежины. Дорога къ товарной платформѣ идетъ узкою полосой вдоль этой горы, а потому всегда крайне грязная. Съ другой стороны выѣзда вовсе нѣтъ, вслѣдствіе чего подводы должны оборачиваться на тѣсномъ и грязномъ пространствѣ, что въ высшей степени неудобно и производитъ большія замѣшательства. Въ настоящее время впрочемъ Гниловская станція теряетъ свое значеніе, ибо предположено товарную станцію перевести въ Ростовъ. На сколько возможно будетъ устроить ее на новомъ мѣстѣ удовлетворительнымъ образомъ, подкоммиссія не можетъ сказать.

На Лозово-Севастопольской дорогѣ, подъѣзды къ товарнымъ платформамъ большею частью не мощены и грязны, на примѣръ въ Ивановкѣ, въ Синельниковѣ, въ Славгородѣ, въ Михайловкѣ. Въ Екатеринославѣ подъѣздъ грязенъ и тѣсенъ; онъ загроможденъ лѣсомъ, а тутъ же лежатъ и хлѣбные грузы. Управление обѣщало выгрузку лѣса перевести на другое, болѣе удобное мѣсто, куда будетъ проложенъ и рельсовый путь.

Подкоммиссія полагаетъ, что желѣзныя дороги безусловно обязаны содержать въ порядкѣ подъѣздные пути въ предѣлахъ отчужденія. Не вездѣ нужна мостовая, но вездѣ подъѣздъ долженъ быть сухъ, ровенъ, удобенъ и просторенъ. Правительственная инспекція имѣетъ полное право всегда требовать исправности. Если состоится предположеніе объ учрежденіи мѣстныхъ комитетовъ отъ товаротправителей и выборныхъ совѣтовъ при инспекціи, то можно полагать, что жалобы отправителей найдутъ должное удовлетвореніе.

2. Соединеніе съ ближайшими дорогами.

Болѣе спорнымъ представляется вопросъ о соединеніи съ ближайшими дорогами, когда соединительный путь выходитъ изъ предѣловъ отчужденія.

На Московско-Ярославской дорогѣ, на станціи Балакирево, заявлено, что подвозъ дровъ затрудняется, потому что нельзя проѣхать иначе какъ по землѣ частныхъ владѣльцевъ, которые за пропускъ берутъ плату.

На станціи Гниловской, Курско-Харьковско-Азовской дороги, при неудобствѣ существующаго подъѣзда, необходимо сдѣлать выѣздъ съ другой стороны, но для этого надобно устроить дорогу и перекинуть два моста черезъ овраги. Такъ какъ эта мѣстность выходитъ уже изъ предѣловъ отчужденія, то дорога отказывается дѣлать это на свой счетъ.

При обсужденіи этого вопроса, подкоммиссія пришла къ убѣжденію, что желѣзная дорога обязана дѣлать только то, что

на нее возложено уставомъ и разцѣпною вѣдомостью. Поэтому, отъ нея нельзя требовать устройства путей, лежащихъ внѣ предѣловъ отчужденія, если это не было оговорено при самой постройкѣ. Слѣдуетъ только имѣть въ виду это обстоятельство при будущихъ концессіяхъ.

Однимъ изъ членовъ подкомиссіи было однако высказано мнѣніе, что по самому существу дѣла, желѣзная дорога, которая строить станціи и платформы, обязана сдѣлать ихъ доступными для публики. Если соединеніе съ другими дорогами по отчужденной землѣ длинно или неудобно, то правительство можетъ требовать устройства кратчайшаго и болѣе удобнаго пути, и, въ большинствѣ случаевъ, желѣзныя дороги охотно на это пойдутъ, имѣя въ виду, что иначе ихъ заставятъ сдѣлать болѣе цѣнныя сооруженія по отчужденной землѣ. Если въ настоящее время встрѣчаются затрудненія, то это происходитъ главнымъ образомъ оттого, что никто не наблюдаетъ за тѣмъ, чтобы подъѣздыные пути содержались въ надлежащей исправности. Само собою разумѣется, что тамъ, гдѣ для проложенія болѣе удобнаго пути требуется отчужденіе, правительство должно оказать свое содѣйствіе. Устройство проселочныхъ путей къ станціямъ значительно бы облегчилось, если бы проселочныя дороги были переданы земствамъ. Въ настоящее время онѣ находятся въ вѣдѣніи полиціи и вопросъ о проложеніи новыхъ дорогъ проходитъ черезъ слишкомъ длинную процедуру.

3. Соединеніе съ лежащими на пути городами.

Содержаніе этихъ участковъ находится въ вѣдѣніи различныхъ учрежденій.

Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ они состоятъ въ вѣдомствѣ Министерства Путей Сообщенія. Таково положеніе въ Мценскѣ, гдѣ проходитъ Орловское шоссе. Здѣсь жалуются на то, что мостъ черезъ рѣку Зушу ежегодно разбирается на три мѣсяца, въ теченіе которыхъ товароотправители на свой счетъ дѣлаютъ временный мостъ. Заявлено желаніе, чтобы устроенъ былъ постоянный каменный мостъ (№№ 107, 109).

Тоже шоссе идетъ мимо Орловской станціи, черезъ городъ Орелъ. Оно находится въ весьма плохомъ состояніи. Министерство предлагало обществу желѣзной дороги взять содержаніе его на свой счетъ съ извѣстною платою, но общество отказалось. Въ настоящее время министерство увѣдомило начальника губерніи, что по этому участку будетъ устроена булыжная мостовая, и что всѣ работы будутъ кончены въ 1880 году.

Нѣсколько лѣтъ тому назадъ, Орловскому земству было предложено взять содержаніе шоссе во всей губерніи на свой счетъ.

Въ то время земство отъ этого отказалось. Судя по нѣкоторымъ отзывамъ, которые подкомиссіи пришлось слышать, оно въ настоящее время жалѣетъ объ этомъ отказѣ. Если бы предложеніе было повторено, можетъ быть земство согласилось бы принять въ свое вѣдѣніе такое дѣло, которое, будучи сосредоточено въ рукахъ ближайшимъ образомъ заинтересованныхъ лицъ, значительно облегчило бы и вопросъ объ устройствѣ подъѣздныхъ путей къ желѣзнымъ дорогамъ.

Въ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія находится также мостъ черезъ Днѣпръ, по которому происходитъ сообщеніе между городомъ Екатеринославомъ и станціею желѣзной дороги. Здѣсь ежегодно прекращается переправа, весною на продолжительное время, а зимою неоднократно на нѣсколько дней. Вслѣдствіе этого, городъ ходатайствуетъ объ устройствѣ постояннаго моста. Этотъ вопросъ находится въ связи съ вопросомъ о дальнѣйшемъ продолженіи желѣзной дороги черезъ Екатеринославъ на Кривой Рогъ, о чемъ представляется особый докладъ. Что же касается до настоящаго сплаваго моста, то правительство предлагало передать его городу съ приплатою той суммы, которая ежегодно отпускается на ремонтъ. Городъ отказался; имѣя въ виду главнымъ образомъ то, что мостъ уже пришелъ въ ветхость и въ скоромъ времени потребуетъ значительныхъ исправленій. И тутъ желательно, чтобы предложеніе было повторено по приведеніи моста въ надлежащій порядокъ.

Въ другихъ мѣстахъ соединительные пути находятся въ вѣдѣніи земства и городовъ. Нѣкоторые изъ нихъ находятся въ весьма неудовлетворительномъ состояніи. Таковъ подъѣздъ къ станціи Курскъ, Курско-Харьковско-Азовской дороги, который состоитъ въ вѣдѣніи земства. Въ Таганрогѣ подъѣздные пути по городскимъ улицамъ содержатся очень плохо. Городъ давно чувствуетъ этотъ недостатокъ; въ настоящее время рѣшено заключить на этотъ предметъ заемъ въ 250.000 руб. Разрѣшеніе этого вопроса значительно облегчается недавно вышедшимъ постановленіемъ, въ силу котораго въ портовыхъ городахъ дозволено взимать сборъ съ отправляемыхъ и прибывающихъ грузовъ для устройства мостовыхъ.

Иные города прямо заявляютъ о недостаточности своихъ средствъ для содержанія путей къ станціи. Такъ, Мценская управа заявила, что Сергіевская улица, ведущая къ станціи, иногда почти непроѣжаема, а между тѣмъ городъ, имѣя всего 40.000 руб. дохода, не въ состояніи устроить по ней шоссе. Городъ просилъ, чтобы желѣзная дорога приняла это устройство на свой счетъ, но правленіе не согласилось. Точно также на Ярославско-Вологодской дорогѣ, городъ Даниловъ просилъ же

лѣзно-дорожное управленіе вымостить дорогу до городской черты, но ему было въ этомъ отказано. Въ Вологдѣ, городъ просилъ пособить ему бесплатнымъ провозомъ песка и камня на протяженіи одной станціи для мощенія улицъ, ведущихъ къ вокзалу; но и въ этой льготѣ желѣзная дорога отказала. Можно впрочемъ полагать, что въ послѣднемъ случаѣ стороны сойдутся. Въ Бахчисараѣ было заявлено желаніе, чтобы общество желѣзной дороги вымостило на свой счетъ длинный путь, ведущій отъ города къ станціи, путь, который впрочемъ находится въ далеко лучшемъ состояніи, нежели самыя городскія улицы.

Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, устройство соединительныхъ путей при самой постройкѣ возложено было на желѣзно-дорожныя общества, но города жалуются, что общества не исполняютъ своихъ обязательствъ. Такъ, въ Павлоградѣ городская управа заявила, что общество обязалось построить на свой счетъ шоссе въ $2\frac{1}{4}$ версты. По заявленію городского головы, копія съ этого обязательства находится въ управѣ; но до сихъ поръ это не исполнено, и всѣ просьбы и жалобы города не привели ни къ чему.

Въ Мелитополѣ встрѣтился случай особеннаго рода. Желѣзно-дорожное общество обязано было построить шоссе до городской черты; но, по заявленію города, инженеромъ, присланнымъ для изслѣдованія мѣстности, городская черта была опредѣлена неправильно, ибо столбъ, стоящій у пригороднаго поселка, былъ ошибкою принятъ за указаніе городской черты. Вслѣдствіе этого, между городскими улицами и шоссе, идущемъ отъ станціи, осталось 300 сажень немощенаго пространства, которое ни та, ни другая сторона не считаетъ себя обязанною содержать, и которое поэтому находится въ весьма плохомъ состояніи. Этотъ вопросъ можетъ быть рѣшенъ только на основаніи мѣстнаго изслѣдованія.

Наконецъ, есть часть соединительныхъ путей, содержаніе которыхъ безспорно лежитъ на обязанности желѣзныхъ дорогъ, и которыя однако находятся далеко не въ удовлетворительномъ состояніи. Таковъ путь, соединяющій станцію Орелъ съ проходящимъ мимо шоссе. Еще хуже часть соединительнаго пути съ городомъ Курскомъ, содержаніе которой лежитъ на обязанности желѣзной дороги. Большая половина этого пути находится въ вѣдѣніи города и содержится въ исправности. Тотъ же участокъ, который исправляется желѣзною дорогою, едва показываетъ слѣды шоссированнаго пути и весь изрытъ ямами.

Подкоммиссія полагаетъ, что тамъ, гдѣ устройство и содержаніе соединительныхъ путей, по соглашенію съ городами или по самой концессіи, лежитъ на желѣзной дорогѣ, необходимо требовать строгаго исполненія этой обязанности. Спорные вопросы должны быть разрѣшены безъ промедленія, ибо всякая проволочка вред-

нымъ образомъ отзывается на торговлѣ. Тамъ же, гдѣ желѣзная дорога съ самаго начала не принимала на себя никакихъ обязательствъ относительно города, нѣтъ никакого повода возлагать на нее новыя. Всякое пособіе съ ея стороны можетъ быть только дѣломъ добровольнаго соглашенія.

4. Соединеніе съ болѣе отдаленными пунктами.

Эти пути болѣею частью находятся въ вѣдѣніи мѣстныхъ земствъ, которыя однако собственными средствами не всегда въ состояніи содержать ихъ въ надлежащей исправности.

По Московско-Ярославской дорогѣ, представлено заявленіе Переяславской земской управы о необходимости соединенія Переяславля съ Ярославскою желѣзною дорогою, если не желѣзнодорожною вѣтвью, о чемъ уже были сдѣланы изысканія, то по крайней мѣрѣ шоссейнымъ путемъ. Въ настоящее время Переяславль соединяется съ двумя станціями: съ Берендѣевымъ и съ Рязанцевымъ. Первый путь болѣе удобный, но проселочный и весьма плохой; земство даетъ на него отъ 300 до 500 р. Второй путь—уѣздный; но онъ представляетъ большія трудности. Вслѣдствіе этого, земство просило перевести почтовый трактъ въ Берендѣево, съ тѣмъ чтобы путь на Рязанцево обратить въ проселочный; однако ему въ этомъ было отказано, на томъ основаніи, что въ Берендѣевѣ придется назначить смотрителя для приѣма и сдачи почты, тогда какъ въ Рязанцовѣ такой смотритель уже есть, и кромѣ того осложнится самый порядокъ пересылки почтъ. Принять же на себя оба тракта Переяславское земство не находитъ возможнымъ, ибо оно уже содержитъ болѣе 120 верстъ пути съ весьма значительными деревянными сооруженіями.

Заявлено было и о весьма плохомъ состояніи пути отъ Рязанцева на Юрьевъ.

По Московско-Курской дорогѣ, вопросъ представляется въ иномъ видѣ. И въ Московской и въ Тульской губерніи, шоссейныя дороги переданы въ вѣдѣніе земствъ, съ ежегодною приплатою отъ правительства. Здѣсь сами земства изъ остатковъ отъ полученныхъ суммъ постепенно расширяютъ свои пути сообщенія. Тульская губернская управа представила прилагаемый при семъ списокъ шоссированныхъ подъѣздныхъ путей, частью уже устроенныхъ, частью предположенныхъ къ устройству (№ 85). Изъ этой бумаги видно, что устройство новыхъ подъѣздныхъ путей потребуетъ до 170000 рублей, а такъ какъ земство можетъ располагать только 400 или 500 тысячами, то предполагается эти работы произвести постепенно, если по окончаніи срока сдачи, то есть, съ 1883 года, правительство согласится

оставить шоссированные пути на прежнемъ основаніи въ вѣдѣніи земства.

Въ Орловской губерніи, какъ уже сказано выше, земство отказалось отъ принятія шоссированныхъ путей въ свое распоряженіе. Шоссе находится въ вѣдомствѣ министерства, уѣздные же пути содержатся мѣстными земствами. Относительно послѣднихъ, поступило заявленіе отъ Мценской уѣздной управы, которая объясняетъ, что по двумъ путямъ, ведущимъ къ станціи Мценскъ, земство содержитъ два паромы, на Зушѣ и на Окѣ, и кромѣ того, дамбу, на которую оно тратитъ до 3000 рублей. Управа проситъ принять эти сооруженія на счетъ желѣзной дороги (№ 108). Для исполненія этой просьбы, конечно, нѣтъ никакого основанія. Облегченіе уѣздному земству можетъ послѣдовать только съ принятіемъ губернскимъ земствомъ шоссированныхъ путей въ свое вѣдѣніе, о чемъ желательно, чтобы было ему повторено предложеніе.

По Курско-Харьковско-Азовской дорогѣ, подкомиссіею получено только одно заявленіе, отъ землевладѣльца Бобровскаго, который объясняетъ, что проѣздъ къ станціи Никольской изъ Старооскольскаго и Тимскаго уѣздовъ, гдѣ производится значительное количество хлѣба и муки, осенью и весною прекращается, весною вслѣдствіе разлива рѣки Сеймъ, а осенью вслѣдствіе того, что дорога, идущая по низменностямъ, бываетъ слишкомъ грязна. Во избѣжаніе этого, необходимо сдѣлать шоссе на четыре версты отъ Никольскаго до деревни Княжой, черезъ рѣку Сеймъ, на которомъ въ настоящее время два моста содержатся на счетъ губернскаго земства (№ 346).

Наконецъ, по Лозово-Севастопольской дорогѣ подано заявленіе Симферопольскою уѣздною управою о необходимости сдѣлать шоссе между Симферополемъ и Карасу-Базаромъ (№ 388). Предполагая, что устройство этого шоссе обойдется въ 120000 р., уѣздное земское собраніе уполномочило управу: 1) ходатайствовать передъ правительствомъ о принятіи части расходовъ на счетъ казны и объ отпускѣ Симферопольскому земству заимообразно, безъ процентовъ, потребной суммы, съ разсрочкой уплаты на 38 лѣтъ; 2) ходатайствовать въ губернскомъ собраніи о принятіи части расходовъ на счетъ губернскаго земства, и 3) войти по тому же предмету въ сношенія съ Симферопольскимъ и Карасу-базарскимъ городскими обществами, а также и съ обществами Дуйской и Нейзацкой волостей.

Этотъ вопросъ можетъ быть разрѣшенъ осуществленіемъ проекта Министерства Путей Сообщенія, которое уже нѣсколько лѣтъ тому назадъ предлагало Таврическому земству взять всѣ шоссе въ свое распоряженіе. Земство изъявило на это согласіе,

но до сихъ поръ, въ теченіи пяти лѣтъ, этотъ вопросъ не получилъ еще разрѣшенія, вслѣдствіе того что шоссе Таврической губерніи находятся въ вѣдѣніи не Министерства Путей Сообщенія, а Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, и между обоими вѣдомствами не состоялось еще соглашеніе.

Подкоммиссія полагаетъ, что этимъ способомъ вопросъ о подъѣздныхъ путяхъ всего лучше можетъ быть разрѣшенъ во всѣхъ губерніяхъ, гдѣ проходятъ устроенныя казною шоссе. Тамъ же, гдѣ ихъ нѣтъ, правительство можетъ предложить земствамъ устройство шоссе, съ принятіемъ части расходовъ на счетъ казны. Этого требуетъ справедливость относительно различныхъ мѣстностей, ибо на какомъ основаніи однѣ губерніи пользуются пособіемъ отъ казны, а другія нѣтъ? При такихъ только условіяхъ, вопросъ о подъѣздныхъ путяхъ можетъ получить надлежащій ходъ.

5. Железнодорожныя вѣтви.

Во многихъ мѣстахъ, отъ желѣзныхъ дорогъ проведены боковыя вѣтви къ частнымъ заводамъ и копиямъ, съ цѣлью устранить необходимость подвоза и облегчить нагрузку. Важнѣйшія изъ нихъ проведены къ каменноугольнымъ копиямъ, лежащимъ по Константиновской и Донецкой дорогамъ. Разсмотрѣніе вопросовъ, касающихся этихъ вѣтвей, входитъ въ докладъ о перевозкѣ каменнаго угля въ Донецкомъ бассейнѣ.

Но и на другихъ дорогахъ встрѣчаются такого рода вѣтви; именно: по Ярославской дорогѣ, на станціи Мытищи устроена небольшая вѣтвь къ кирпичному заводу Челнокова; на станціи Талицы проведены двѣ вѣтви къ кирпичнымъ заводамъ Финогенова и Баркова; на станціи Семибратово предполагается устройство вѣтви къ паровой мельницѣ Вахрамѣева. По Московско-Курской дорогѣ, на станціи Царицыно, на разстояніи полуторы версты проведена вѣтвь къ существующему тамъ кирпичному заводу. На станціи Ясенки устроена вѣтвь къ угольнымъ копиямъ Гиля.

Условія, на которыхъ устроиваются эти вѣтви, различны. Иногда онѣ строятся и ремонтируются самимъ владѣльцемъ; общество даетъ только рельсы и скрѣпленія. Таковы условія на станціяхъ Мытищи и Ясенки. Иногда же дорога беретъ на себя ремонтъ за извѣстную плату. Такъ дѣлается на станціи Талицы. Вагоны подаются въ Мытищахъ бесплатно.

Вопросовъ по устройству подобныхъ вѣтвей въ этихъ мѣстностяхъ не возникало. Просьбъ о пользованіи ими посторонними лицами, какія были заявлены на Константиновской и на Донецкой дорогахъ, здѣсь не поступало. Поэтому подкоммиссія ограничивается сообщеніемъ полученныхъ ею свѣдѣній.

6. Переезды.

Съ подъездными путями тѣсно связанъ вопросъ о переездахъ.

По Московско-Ярославской дорогѣ заявляютъ, что вообще мало переездовъ. Въ частности, крестьяне деревни Борисова, на 149 верстѣ, жаловались, что нѣтъ достаточнаго количества переездовъ на ихъ земли, лежащія по ту сторону дороги. Такую же жалобу принесли крестьяне села Михайловскаго: они принуждены или ѣздить по чужой землѣ, или дѣлать большой крюкъ. Управление удовлетворило обѣ претензіи.

Требованіе крестьянъ основано на томъ, что при существованіи трехпольнаго хозяйства, имъ необходимо имѣть прогонъ для скота на каждое изъ трехъ полей, лежащихъ по ту сторону дороги. Управление не затрудняется разрѣшать переезды тамъ, гдѣ по существующимъ правиламъ ихъ можно дѣлать, не назначая особаго сторожа, то есть, на разстояніи не болѣе 150 сажень отъ существующихъ сторожевыхъ постовъ. Но какъ скоро приходится ставить новую будку и назначать особаго сторожа, такъ устройство переезда вызываетъ и новые расходы. Въ такихъ случаяхъ, управление обыкновенно предпочитаетъ отъ существующаго уже переезда сдѣлать прогонъ или проѣздъ по резерву; но такъ какъ резервы, по своему неизменному положенію, весьма часто бываютъ грязны, то для пользующихся этимъ путемъ такое сообщеніе не всегда удобно.

Въ Петровскѣ, вопросъ объ устройствѣ новаго переезда имѣетъ иной характеръ. Здѣсь дорога отъ города къ товарной платформѣ идетъ длиннымъ объѣздомъ по резерву мимо казармы, и потомъ опять заворачиваетъ къ товарной платформѣ, которая находится по ту сторону желѣзнодорожнаго пути. Городъ проситъ сократить путь, устройвъ другой переездъ въ предѣлахъ зеленаго диска; существующій же переездъ у казармы сохранить, такъ какъ онъ необходимъ для прогона скота, при чемъ нужно однако его расширить, ибо онъ находится въ выемкѣ и прогонъ слишкомъ тѣсенъ. Управление находитъ, что можно устроить новый переездъ, съ разрѣшенія министерства, но оно согласно сдѣлать это не иначе, какъ на счетъ города, ибо существующій переездъ былъ устроенъ по желанію городского общества. Новое устройство потребуетъ нѣкоторыхъ расходовъ, такъ какъ здѣсь необходимы земляныя работы.

По § 2-му устава Московско-Ярославской дороги, число переездовъ черезъ полотно должно удовлетворять потребностямъ безостановочнаго сообщенія. Слѣдовательно, если правительство найдетъ необходимымъ сдѣлать переездъ для ближайшаго сооб-

шенія города съ товарною платформою, то оно можетъ заставитьъ желѣзнодорожное общество устроить его на свой счетъ.

Такой же вопросъ возникъ и на станціи Прохоровка Курско-Харьковско-Азовской дороги. И тутъ подъѣздъ къ товарной платформѣ идетъ на переѣздъ, отстоящій на версту отъ села, вслѣдствіе чего возчики принуждены дѣлать большой объѣздъ и подъѣзжать къ платформѣ по немощному и весьма дурному пути. Жители просятъ сдѣлать другой переѣздъ, ближайшій къ селу.

На Азовской дорогѣ, подкоммиссія обратила особенное вниманіе на такъ называемый Кузинскій переѣздъ въ Харьковѣ. Въ виду постоянного движенія и маневровъ на станціи, онъ отнесенъ примѣрно сажень на 100 отъ пересѣкающей плотно улицы. Но все таки приходится переѣзжать три пары рельсовъ и двѣ стрѣлки. Для пѣшеходовъ же, на мѣстѣ, гдѣ примыкаетъ улица, оставлена калитка, и они прямо проходятъ черезъ путь. При значительности движенія въ этомъ мѣстѣ, такое устройство нельзя признать безопаснымъ. Повидимому, здѣсь необходимо будетъ устроить мостъ, хотя бы это стоило довольно значительныхъ денегъ.

Такого же рода зявленіе было подано въ Бѣлгородѣ. Купецъ Гартманъ ходатайствуетъ объ устройствѣ віадукъа подъ полотномъ желѣзной дороги, въ замѣнъ существующаго переѣзда, ближайшаго къ пассажирской платформѣ со стороны Харькова. Потребность въ этомъ віадукѣ вызывается, по его мнѣнію, тѣмъ, что три раза въ недѣлю, въ базарные дни, сотни подводъ стоятъ по два и по три часа въ ожиданіи открытія барьера, запирающагося по случаю маневровъ. Эти постоянныя задержки ведутъ къ тому, что часто грузы не могутъ быть своевременно отправлены. Кромѣ того, при переѣздѣ въ уровень съ рельсами, бываютъ несчастные случаи отъ испуга лошадей (№ 224).

Не имѣвши случая наблюдать подобную задержку, подкоммиссія не можетъ высказать на этотъ счетъ никакого мнѣнія.

На Донецкой дорогѣ, подкоммиссія также получила просьбу объ устройствѣ новаго переѣзда. Въ Бахмутѣ, крестьяне деревни Николаева заявили, что не устроенъ обѣщанный имъ переѣздъ для прогона скота. Такъ какъ переѣздъ можно было сдѣлать на разстояніи менѣе 150 сажень отъ существующей будки, то и здѣсь разрѣшеніе не встрѣтило препятствія.

Что касается до содержанія переѣздовъ, то на Московско-Курской дорогѣ, Малоархангельскою управою было заявлено (№ 366), что переѣзды по всей линіи неудовлетворительны: пространство между полотномъ и выѣздомъ съ резерва не вымощено, вслѣдствіе чего тутъ образуются глубокія ямы. Часто переѣзды слишкомъ узки; необходимо дѣлать ихъ не менѣе семи

аршинъ, и зимою расчищать отъ снѣга не только самый переѣздъ, но и сѣздъ къ нему на той сторонѣ резерва. Гдѣ переѣздъ находится на поворотѣ, надобно давать сигналы при приближеніи поѣзда; пренебреженіе этою предосторожностью нерѣдко ведетъ въ несчастіямъ.

Относительно необходимыхъ предосторожностей, въ Екатеринославѣ было заявлено, что переѣзды около станціи не освѣщаются ночью, и часто нѣтъ на нихъ сторожей, а гдѣ они есть, они притѣсняють проѣзжающихъ. Изъявлено желаніе, чтобы на переѣздахъ вывѣшивались росписанія проходящихъ поѣздовъ, и чтобы они освѣщались, по крайней мѣрѣ въ темныя ночи (№ 375).

Нѣтъ сомнѣнія, что содержаніе переѣздовъ въ надлежащемъ порядкѣ и принятіе всѣхъ требующихся мѣръ предосторожности составляетъ прямую обязанность желѣзной дороги. Всякая неисправность въ этомъ отношеніи указываетъ на недостаточность надзора. При введеніи выборныхъ учрежденій, къ которымъ претерпѣвающіе неудобства всегда могли бы обратиться съ надеждою на достиженіе какого нибудь результата, большая часть этихъ неисправностей исчезла бы въ непродолжительномъ времени. Самые вопросы объ устройствѣ новыхъ переѣздовъ слѣдовало бы предоставить рѣшенію инспекціи совокупно съ выборнымъ комитетомъ и съ приглашеніемъ представителя отъ земства. Въ случаѣ же разногласія, вопросъ долженъ восходить на разрѣшеніе министерства.

7. Подтопы.

Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, въ связи съ вопросомъ о подъѣздныхъ путяхъ находится и вопросъ о подтопахъ. Такъ на Азовской дорогѣ, въ прошеніи землевадѣльца Мѣрненкова, подкрепленномъ бумагою отъ Зміевской уѣздной управы (№ 325), заявлено, что между станціями Борки и Тарановка, вслѣдствіе недостатка трубы, подтопляются мостъ, гать и вся проѣзжая дорога, вслѣдствіе чего подводы и гурты идутъ по землѣ г. Мѣрненкова, причиняя ему значительные убытки. Желѣзнодорожное управленіе, бумагою отъ 22 сентября 1877 года увѣдомило г. Мѣрненкова, что въ этомъ мѣстѣ будетъ устроена водосточная труба, но затѣмъ, въ 1879 году, оно отказалось отъ своего обѣщанія, на томъ основаніи, что г. Мѣрненковъ, при отчужденіи земли, обязался подпискою не вчинать дальнѣйшихъ исковъ. Между тѣмъ, эта подписка относится единственно къ отчужденной землѣ, а отнюдь не къ подтопу. Зміевская управа подтверждаетъ требованія г. Мѣрненкова.

Въ другихъ мѣстахъ, вопросъ о подтопахъ касается исключительно вознагражденія владѣльцевъ.

На Московско-Ярославской дорогѣ, Троице-Сергіевскій посадъ давно ведетъ дѣло о подтопѣ, происходящемъ отъ недостаточности водосточной трубы на рѣкѣ Кончурѣ. По свѣдѣніямъ, слѣдствіе объ этомъ дѣлѣ уже производилось, и найдено, что такіе же подтопы бывали и прежде проведенія желѣзной дороги. Это не мѣшаетъ посадѣ вести свой искъ судебнымъ порядкомъ. Во всякомъ случаѣ, тутъ необходимо весьма подробное техническое изслѣдованіе, особенно во время половодья, а потому подкомиссія не можетъ высказать на этотъ счетъ никакого мнѣнія.

Точно также крестьяне деревни Арсаки, на той же дорогѣ, заявили подкомиссіи, что у нихъ подтопляются луга; они требуютъ вознагражденія. По справкѣ оказалось, что это дѣло было уже кончено миромъ.

Въ Вологдѣ, крестьяне деревни Яминово также заявили о подтопѣ. Здѣсь, по объясненію управленія, достаточно будетъ углубить отводную канаву, что и обѣщано сдѣлать.

Въ Павлоградѣ, на Лозово-Севастопольской дорогѣ, городъ давно уже жалуется на подтопъ городскихъ луговъ полотномъ желѣзной дороги. По словамъ г. городского головы, управленіе обѣщало сдѣлать мостъ въ 60 сажень, но доселѣ этого не исполнило. Городъ приносилъ уже жалобу губернатору, который, съ своей стороны, препроводилъ ее въ Министерство Путей Сообщенія; но рѣшенія еще не послѣдовало. Ходатайство города подкрѣпляется свѣдѣніями, доставленными г. предсѣдателемъ Екатеринославской губернской управы, который заявляетъ, что при самой концессіи, желѣзно-дорожное общество приняло на себя обязательство построить въ этомъ мѣстѣ мостъ, но до сихъ поръ ничего не сдѣлало (№ 197).

Наконецъ, въ Севастополѣ, владѣльцами нѣкоторыхъ земель по Черной Рѣчкѣ заявлено о подтопѣ. Хотя тутъ и проведена отводная канава, но она мелка и постоянно засоряется, почему необходимо устроить трубу. Они уже неоднократно обращались въ управленіе дороги, но не получили удовлетворенія. Въ этой мѣстности подтопъ имѣетъ значеніе и въ санитарномъ отношеніи: застаивающаяся по Черной Рѣчкѣ вода содѣйствуетъ усиленію жестокихъ лихорадокъ, свирѣпствующихъ особенно около станціи Инкерманъ. Инспекторъ обѣщалъ изслѣдовать это дѣло.

Вообще, всѣ эти дѣла, какъ скоро вопросъ идетъ о вознагражденіи владѣльцевъ, подлежатъ вѣдѣнію суда. Но при болѣе бдительномъ надзорѣ и большей доступности инспекціи, можно было бы во многихъ случаяхъ предупредить судебные иски, всегда сопряженные съ хлопотами и расходами. Полотно желѣзной дороги очевидно должно быть устроено такъ, чтобы вода имѣла достаточный проходъ. Гдѣ этого нѣтъ, тамъ отъ желѣзной дороги

можно требовать, чтобы это было сдѣлано. И въ этомъ дѣлѣ, учрежденіе выборныхъ можетъ принести свою пользу.

II. Пристани.

Пристани раздѣляются на морскія и рѣчныя. Первыя, въ связи съ вопросомъ объ улучшеніи портовъ, должны составить предметъ особаго доклада. Изъ вторыхъ, подкоммиссія осматривала пристани въ Ярославлѣ, на станціи Волга Ярославско-Вологодской дороги, въ Вологдѣ, въ Серпуховѣ, въ Екательинославѣ и въ Александровѣ.

Подкоммиссія получила въ этихъ мѣстахъ заявленія по цѣлому ряду вопросовъ, которые она изслѣдовала, на сколько могла, при осмотрѣ мѣстностей.

1. Улучшеніе фарватера.

Заявленіе о необходимости расчищенія фарватера сдѣлано въ Вологдѣ, городскою управою (№№ 194, 197 и П. Ж.). Въ настоящее время пристань находится въ нѣсколькихъ верстахъ отъ города, въ селѣ Турундаевѣ. Эта мѣстность удобна для товаровъ, отправляемыхъ прямо съ Волги по Вологдѣ, Сухонѣ и Сѣверной Двинѣ въ г. Архангельскъ; но она крайне неудобна для городскихъ торговцевъ, которые принуждены отправлять и получать товары вдали отъ своихъ складовъ. Городское общество желало бы устроить другую пристань въ самомъ городѣ, но этому препятствуетъ засореніе рѣки Вологды между селомъ Турундаевымъ и городомъ. Для устраненія этого неудобства, достаточно бы было, по ихъ словамъ, прислать землечерпательную машину, которая проработала бы одно лѣто. Городъ давно уже ходатайствуетъ объ этомъ, и повидимому заручился обѣщаніемъ г. министра Путей Сообщенія. Подкоммиссія, съ своей стороны, считаетъ это весьма желательнымъ.

Необходимость расчищенія фарватера оказалась и въ Александровскѣ на Днѣпрѣ. Пренная пристань, выше впаденія рѣки Кривой, въ настоящее время такъ занесена пескомъ, что баржи уже не могутъ къ ней приставать, а принуждены приставать ниже впаденія Кривой, что весьма неудобно, ибо это мѣсто отстоитъ далеко отъ рельсоваго пути, и сообщенія съ товарною платформою должны производиться либо черезъ Кривую, либо дальнимъ и весьма плохимъ объѣздомъ. Неудобство увеличивается еще черезъ то, что засорилась и самая Кривая, въ которой прежде, на довольно далекомъ протяженіи, могли

грузиться баржи, а въ настоящее время, по спаденіи весеннихъ водъ, могутъ ставиться только баржи разгруженные. Расчищеніе какъ Днѣпровской пристани, такъ и рѣки Кривой, составляетъ вопросъ насущной необходимости.

Нельзя не обратить вниманія и вообще на потребность улучшенія фарватера по Днѣпру выше Екатеринослава и ниже Александровска. Ежегодно измѣняющіяся и увеличивающіяся отмели значительно затрудняютъ судоходство и увеличиваютъ издержки провоза товаровъ. Когда тратятся многіе милліоны на желѣзныя дороги, было бы весьма полезно удѣлить нѣкоторую сумму и на конкурирующіе съ ними или восполняющіе ихъ водяные пути, которые нерѣдко представляютъ и большія удобства и большую дешевизну.

Съ этой точки зрѣнія, подкоммиссія не можетъ не указать и на потребность приведенія въ судоходное состояніе Сѣвернаго Донца, отъ Лисичанска до впаденія его въ Донъ. Недавно построенная Донецкая дорога, двумя вѣтвями, Лисичанскою и Луганскою, упирается въ Донецъ. Только приведеніе послѣдняго въ судоходное состояніе можетъ дать этимъ вѣтвямъ настоящее ихъ значеніе.

2. Мѣстоположеніе пристани.

Этотъ вопросъ возникъ относительно пристани у города Серпухова. Настоящая пристань находится на лѣвомъ берегу Оки; между тѣмъ, правый берегъ возвышеннѣе, просторнѣе и менѣе подверженъ наводненіямъ, такъ какъ теченіе бьетъ именно въ лѣвый берегъ. О перенесеніи пристани на правый берегъ хлопчуть фабриканты лежащаго на правомъ берегу села Подмоклаго, иногородные купцы и мѣстные землевладѣльцы, которые предлагаютъ даже землю даромъ. Противъ этого стоитъ городское общество, ссылаясь на то, что разстояніе отъ города до предполагаемой новой пристани гораздо дальше; кромѣ того, городъ на лѣвомъ берегу имѣетъ свои земли, которыя онъ сдаетъ въ аренду подъ дровяные склады, а при перенесеніи пристани на правый берегъ, онъ лишился бы этого дохода. Первый доводъ потому имѣетъ мало значенія, что у города есть своя пристань выше моста, къ которой подвозятся потребныя для города дрова и лѣсные матеріалы. Второй же доводъ едва ли можетъ быть принятъ въ расчетъ при соображеніи удобствъ, могущихъ произойти отсюда для торговли и для самой желѣзной дороги. Съ своей стороны, желѣзнодорожное управленіе находитъ, что перенесеніе пристани на правый берегъ, кромѣ выгодъ, протекающихъ отъ болѣе просторной и удобной мѣстности, избавитъ дорогу отъ ежегодныхъ тратъ на ремонтъ сносимыхъ поло-

водьемъ и паводками путей. Объ этомъ сдѣлано было даже представленіе въ правленіе общества, при чемъ смета на устройство новой пристани опредѣлена въ 7,000 рублей.

Не принимая на себя рѣшенія вопроса, который требуетъ специальныхъ техническихъ изслѣдованій, подкоммиссія не можетъ однако не высказать мнѣнія, что есть многія данныя, которыя говорятъ въ пользу этого предположенія. Во всякомъ случаѣ оно стоитъ серіознаго вниманія. Всего лучше этотъ вопросъ могъ бы рѣшиться совмѣстнымъ его обсужденіемъ членами правленія съ техниками и заинтересованными сторонами.

3. Подѣздъ къ пристани.

Сообщеніе между товарною платформою или рельсовымъ путемъ и пристанью обыкновенно не представляетъ никакого затрудненія, ибо рельсы кладутся и товарная платформа ставится на самомъ удобномъ мѣстѣ. Но въ Александровскѣ, вслѣдствіе обмеженія Днѣпра и перенесенія пристани на друго е мѣсто, сообщеніе значительно затруднилось. Въ настоящее время, отъ товарной платформы къ пристани приходится дѣлать весьма далекій объѣздъ по песчаному и крайне неровному пути. Во избѣжаніе этого, нѣкоторые крупные товароотправители просили у города разрѣшеніе сдѣлать на его землѣ временный мостъ черезъ рѣку Кривую, что значительно сокращаетъ разстояніе. Городъ далъ разрѣшеніе, и мостъ устроенъ, но постороннихъ по немъ не пускаютъ, вслѣдствіе чего образуется монополія въ пользу нѣкоторыхъ торговцевъ. Въ засѣданіи подкоммиссіи было однако заявлено городскимъ головою, что мостъ будетъ предоставленъ въ общественное пользованіе.

Здѣсь возникаетъ вопросъ: на чьей обязанности лежитъ устройство пути между пристанью и товарною платформою? Можно думать, что она должна лежать на самой желѣзной дорогѣ, которая, прокладывая путь и ставя платформу, обязана устроить и удобный къ нимъ доступъ. Вмѣшательство города здѣсь чисто случайное; въ Александровскѣ оно вызвано тѣмъ, что настоящее сообщеніе идетъ по городской землѣ. На основаніи статьи 385 Устава Путей Сообщенія (изд. 1857 г.), содержаніе въ городахъ, селеніяхъ и жилыхъ мѣстахъ бечевниковъ, гдѣ они остаются въ своей ширинѣ, а равно набережныхъ и пристаней, гдѣ онѣ въ замѣнъ бечевниковъ учреждаются, относится къ непосредственной обязанности тѣхъ городовъ, селеній и жилыхъ мѣстъ. Въ другихъ мѣстахъ, устройство и содержаніе искусственныхъ бечевниковъ относится къ обязанностямъ казны; устройство и поддержка бечевниковъ естественныхъ остается на земской повинности обывателей (ст. 369). Но эти узаконенія вышли

еще до устройства желѣзныхъ дорогъ. Проложеніе къ пристанямъ рельсовыхъ путей требуетъ новыхъ постановленій.

На обязанности желѣзныхъ дорогъ несомнѣнно лежитъ и предоставленіе отправителямъ достаточныхъ удобствъ для сообщенія между пристанью и самою станціею. Въ настоящее время, на этотъ счетъ раздаются многочисленныя жалобы. Обыкновенно дорога идетъ на нѣсколько верстъ по сыпучему песку, и отправители принуждены бываютъ дѣлать этотъ путь пѣшкомъ, такъ какъ часто въ этихъ мѣстностяхъ трудно найти экипажи. Затрудненіе увеличивается еще тѣмъ, что контора, гдѣ производится расчетъ, часто стоитъ не на пристани, а на станціи, вслѣдствіе чего отправители принуждены бѣгать взадъ и впередъ. Эти неудобства могли бы быть устранены допущеніемъ пассажирскаго движенія въ товарныхъ поѣздахъ. Можно бы прицеплять вагоны 3-го класса, а въ случаѣ нужды разрѣшить ѣзду въ товарныхъ вагонахъ.

На то, что расчетъ производится въ товарной конторѣ на станціи, а не на пристани, поступили жалобы въ Ярославль, въ Екатеринославъ и Александровскъ. Кромѣ неудобства сообщеній, жалобы вызываются еще тѣмъ, что при такомъ устройствѣ невозможно во время произвести выгрузку. Это именно заявлено въ Екатеринославѣ. Вагоны подаются со станціи на пристань только по окончаніи расчета, что тянется нерѣдко довольно долго; выгрузка же должна быть произведена въ тотъ же день, ибо къ вечеру вагоны опять возвращаются на станцію. Во избѣжаніе этихъ затрудненій, товаротправители просятъ, чтобы вагоны прямо подавались на пристань, а расчетъ дѣлался бы послѣ. Они согласны даже вносить залогомъ на провозную плату за нѣсколько вагоновъ впередъ. Управление заявило, что при такихъ условіяхъ съ его стороны не будетъ препятствія.

Въ Ярославль и Александровскъ отправители просто просили, чтобы товарная контора была переведена на пристань. Въ Серпуховѣ она уже устроена тамъ. Подкоммиссія полагаетъ, что устройство конторы на пристани должно быть правиломъ; если же желѣзная дорога желаетъ избѣжать лишнихъ расходовъ, то она обязана сдѣлать товаротправителямъ такія облегченія при расчетѣ, которыя бы устраняли всякіе поводы къ жалобамъ.

4. Устройство бечевника.

Изъ предъидущаго уже видно, что вопросъ объ устройствѣ бечевника имѣетъ самое существенное значеніе для желѣзнодорож-

ныхъ приставей. Удобства какъ нагрузки, такъ и выгрузки товаровъ зависятъ отъ хорошихъ распоряженій въ этой мѣстности.

Прежде всего надобно опредѣлить, что такое бечевникъ? По закону, въ составъ бечевниковъ входятъ какъ пространство берега отъ урѣзаводы до гребня онаго, такъ и полоса земли десяти-саженной ширины далѣе отъ гребня (ст. 359 Уст. П. С.) Если же рѣка имѣетъ весьма пологіе и затопляемые берега, то въ составъ бечевника входитъ только полоса земли въ 10 саж. ширины отъ урѣза среднихъ меженнихъ водъ (тамъ же, прим. 2). Но не всегда легко бываетъ опредѣлить, что назвать гребнемъ и каковъ урѣзъ среднихъ меженнихъ водъ. Въ Ярославлѣ, въ этомъ отношеніи встрѣтилось сомнѣніе, откуда проистекаетъ и неопредѣленность границъ бечевника.

Еще труднѣе опредѣленіе бечевника, тамъ гдѣ желѣзныя дороги воздвигаютъ искусственныя сооруженія. Въ Екатеринославѣ, вдоль рѣки устроена дамба, на которой положены рельсы. Здѣсь, относительно границъ бечевника желѣзнодорожное управленіе находится въ совершенномъ недоумѣніи. Общество приобрѣло въ собственность 9 десятинъ 1516 кв. саж. земли, прилегающей къ рѣкѣ, и устроило на ней дамбу. А такъ какъ въ актѣ отчужденія сказано, что эта земля граничитъ съ берегомъ Днѣпра, то она всю ее считаетъ своею собственностью (№ 374). Противъ этого предводитель Новомосковского уѣзда, г. Курилинъ, бывшій уполномоченнымъ отъ крестьянъ при составленіи акта, возражаетъ, что при отчужденіи не было рѣчи о бечевникѣ, такъ какъ бечевникъ не составляетъ частной собственности. Это возраженіе не можетъ однако быть признано вполне убѣдительнымъ, ибо, по 362 ст. Устава П. С. владѣльцамъ земли, причисляемой словомъ закона къ бечевникамъ естественнымъ, предоставляется право пользованія на извѣстныхъ основаніяхъ, и только искусственные бечевники совершенно изъемяются изъ частнаго владѣнія, на основаніи правилъ отчужденія. На дѣлѣ, эти недоразумѣнія имѣютъ то послѣдствіе, что въ предѣлахъ отчужденной земли, на построенной желѣзною дорогою дамбѣ, распоряжается агентъ дороги, дальнѣйшій же бечевникъ, гдѣ также положены рельсы, находится въ вѣдѣніи мѣстнаго судоходнаго начальства.

Отъ распоряженій начальствующихъ лицъ зависитъ главнымъ образомъ удобное пользованіе бечевникомъ для нагрузки и выгрузки товаровъ.

Въ Серпуховѣ, подкоммиссія слышала многочисленныя жалобы на загроможденіе бечевника и на недостатокъ распоряженій. Бечевникъ отъ урѣза воды до рельсоваго пути раздѣленъ на сорокъ участковъ, которые раздаются на время начальникомъ

водяной дистанціи, по мѣрѣ прибытія барокъ. По ту сторону рельсовъ находятся постоянные участки, сдаваемые городомъ въ аренду подъ дровяные склады. Лѣсопромышленники жалуются съ одной стороны на то, что участки на бечевникѣ отводятся имъ на слишкомъ короткій срокъ, именно на три дня, въ теченіи которыхъ они не въ состояніи выгрузить и свезти весь свой товаръ, съ другой стороны на то, что бечевникъ такъ загромождается, что нѣтъ иногда возможности перевезти вновь прибывающій товаръ на постоянные участки, находящіеся по ту сторону рельсовъ. Последняя жалоба, въ сущности, противорѣчитъ первой, ибо, еслибы отведенные участки освобождались въ скорое время, то не было бы и загроможденія. Повидимому, главная бѣда состоитъ въ томъ, что здѣсь не соблюдается постоянныхъ правилъ, а болѣе или менѣе господствуетъ произволъ.

Еще большій недостатокъ распоряженій оказывается въ Екатеринославѣ. На землѣ, находящейся въ распоряженіи общества, складываются какъ лѣсъ, такъ и хлѣбъ; но хлѣбные торговцы жалуются, что имъ слишкомъ тѣсно. Мѣста здѣсь забираются безплатно самими торговцами, а въ случаѣ спора отводятся агентомъ дороги. Послѣдствіемъ такого порядка является то, что товароотправители перепутались между собою; въ одномъ и томъ же мѣстѣ лежатъ товары разныхъ владѣльцевъ, которые съ трудомъ могутъ разобратся. Главная же причина путаницы заключается въ недостаткѣ мѣста. Это неудобство усиливается еще тѣмъ, что далѣе весь почти бечевникъ до конца проложенныхъ по немъ рельсовыхъ путей, захваченъ однимъ лѣсоторговцемъ, г. Файнбергомъ. Только Донецкая дорога успѣла силою отвоевать себѣ довольно значительный участокъ, въ 56 сажень, да между ними, какъ будто для виду, допущены два небольшіе склада, принадлежащіе двумъ лѣсопромышленникамъ. Все же остальное огромное пространство бечевника занято лѣсомъ г. Файнберга, разбросаннымъ по всему протяженію, очевидно единственно съ цѣлью занять мѣсто. На бечевникѣ же г. Файнбергъ раздѣливаетъ свой лѣсъ, явно незаконно, между тѣмъ какъ всѣ другіе торговцы раздѣливаютъ матеріалъ въ городѣ и привозятъ его на пристань уже совсѣмъ готовымъ. Наконецъ, не довольствуясь всѣмъ этимъ, г. Файнбергъ пользуется и на землѣ, принадлежащей обществу желѣзной дороги, четырьмя отведенными ему участками, гдѣ лѣсъ точно также разбросанъ тонкимъ слоемъ съ цѣлью занять мѣсто. Желѣзнодорожное начальство заявило, что не завѣдывая бечевникомъ, оно не вмѣшивается въ то, что тамъ происходитъ, на своей же землѣ оно не считало себя въ правѣ отказать въ участкахъ самому крупному лѣсоторговцу.

Подкоммиссія полагаетъ, что существованіе такой значительной монополіи, при стѣсненіи всѣхъ остальныхъ торговцевъ, указываетъ на необходимость радикальной реформы въ администраціи желѣзнодорожныхъ пристаней. Всего естественнѣе казалось бы передать бечевникъ на всемъ пространствѣ рельсоваго пути въ вѣдѣніе одного распорядителя, именно, желѣзной дороги, но не иначе какъ совокупно съ выборными отъ судовладельцевъ и отправителей. Здѣсь устройство пристаней и бечевниковъ такъ тѣсно связано съ желѣзнодорожнымъ предпріятіемъ, что разобщить ихъ нѣтъ возможности безъ нарушенія правильнаго хода дѣла; присутствіе же выборныхъ одо можетъ обезпечить справедливость въ распредѣленіи участковъ. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, неудобство бечевника зависитъ и отъ проложенія рельсоваго пути. Такъ, въ Вологдѣ было заявлено, что для складки хлѣба остается слишкомъ мало мѣста, вслѣдствіе чего необходимо отнести рельсы далѣе отъ рѣки (№ 195 и П. Ж.)

5. Товарныя платформы на пристани.

Для нагрузки и выгрузки товаровъ обыкновенно вдоль рельсоваго пути строятся временныя открытыя платформы изъ шпалъ. Тамъ, гдѣ пристань торгуетъ исключительно лѣснымъ матеріаломъ, этого достаточно; но какъ скоро является товаръ, подверженный порчѣ, такъ вмѣстѣ съ тѣмъ оказывается потребность въ иныхъ сооруженіяхъ.

Въ Вологдѣ было заявлено, что необходимо по всему берегу устроить крытыя платформы, ибо въ настоящее время хлѣбъ мокнетъ подъ дождемъ (№ 195).

Въ Екатеринославѣ жаловались, что на пристани нѣтъ ни платформъ, ни пакгаузовъ. Инспекторъ заявилъ, что въ Декабрѣ мѣсяцъ будетъ устроено 50 сажень крытыхъ платформъ, которыхъ постройка уже сдана съ подряда.

6. Частныя постройки.

За недостаткомъ желѣзнодорожныхъ платформъ и пакгаузовъ, товароходова нерѣдко просятъ разрѣшенія самимъ строить для себя амбары или пакгаузы, и это разрѣшеніе дается, тамъ гдѣ дозволяетъ мѣсто. Но такъ какъ всѣмъ трудно дать такое разрѣшеніе на ограниченномъ пространствѣ, то отсюда легко можетъ возникнуть извѣстнаго рода монополія.

Въ Вологдѣ, на пристани стоитъ одинъ амбаръ общества Дружина. Въ Екатеринославѣ, точно также на дамбѣ построенъ частный амбаръ купца Зивина для склада соли, съ разрѣшенія

инспектора и съ обязательствомъ снести его по первому требованію. Но такъ какъ амбаръ часто бываетъ пустъ, то владѣлецъ разрѣшаетъ складывать въ него товаръ и постороннимъ, какъ утверждаютъ, за плату, нерѣдко даже довольно значительную. При осмотрѣ этого амбара, въ одномъ изъ отдѣленій найденъ складъ пшеницы, принадлежащей купцу Вальяно; остальные отдѣленія были пусты. Другимъ торговцамъ, по недостатку мѣста, строить амбаровъ не позволяютъ; запрещаютъ даже дѣлать временныя накрышки. Инспекторъ, спрошенный на этотъ счетъ, заявилъ, что по ту сторону рельсовъ отведутъ мѣста для складовъ хлѣба, съ особыми путями для нагрузки и выгрузки. На сторонѣ же, обращенной къ рѣкѣ, можно допустить временныя постройки; для постоянныхъ необходимо разрѣшеніе начальника водяныхъ сообщеній, такъ какъ эти мѣста считаются бечевникомъ. Съ своей стороны, торговцы заявили, что постройка лобазовъ по ту сторону рельсовъ будетъ для нихъ неудобна, ибо для нагрузки на суда придется переносить хлѣбъ черезъ рельсы, что обойдется дорого.

Изъ заявленія инспектора о необходимости получить разрѣшеніе отъ начальника водяныхъ сообщеній видно, что и тутъ является совмѣстность двухъ властей, а это не можетъ не тормозить дѣла, особенно при отсутствіи какихъ бы то ни было твердыхъ правилъ по этому предмету. По закону, для храненія клади, предназначенной на зимовку, или выгруженной по случаю бѣдствія судна, равно для храненія снастей и судовыхъ принадлежностей, судопромышленники могутъ, по указанію мѣстной судоходной полиціи, устраивать на бечевникѣ временныя балаганы, а также для караула клади избы, называемыя зимовками; однако же сіи временныя строенія не должны ни заграждать пути для конныхъ и пѣшихъ сообщеній по всему протяженію бечевника, ни оставаться на бечевникѣ долѣ навигаціи и зимовки одного года. За истеченіемъ сего времени, въ мѣсячный срокъ по открытіи новой навигаціи, построившіе тѣ строенія должны снести ихъ неукоснительно (ст. 358 Уст. П. С.). Съ другой стороны, по статьѣ 386, устройство на пристаняхъ постоянныхъ строеній для храненія и распродажи товаровъ можетъ быть дозволено и частнымъ лицамъ; отъ соглашенія съ ними зависятъ и условія, на которыхъ кладъ судопромышленниковъ будетъ помѣщаться въ эти магазины. Но послѣдняя статья, повидимому, относится исключительно къ пристанямъ, учреждаемымъ въ чертѣ городовъ, селеній и жилыхъ мѣстъ въ замѣнъ бечевника, на основаніи ст. 378. Первая же статья относится къ судохозяевамъ и не имѣетъ въ виду товароотправителей. Очевидно, что возникновеніе желѣзнодорожныхъ приста-

ней требуетъ и новыхъ опредѣленій. На основаніи существующихъ узаконеній, нѣтъ никакого повода воспрещать торговцамъ дѣлать временныя постройки для своего товара, который часто лежитъ безъ всякаго прикрытія по винѣ дороги. Для постоянныхъ строеній можно отдавать участки на срокъ по ту сторону рельсовъ; на сторонѣ же обращенной къ рѣкѣ, ихъ можно разрѣшать единственно тамъ, гдѣ черезъ это не происходитъ никакого стѣсненія для другихъ, ибо иначе неизбежно образуется монополія.

III. Товарныя помѣщенія и покрышки.

1. Недостатокъ и неудобство товарныхъ платформъ.

Подкоммиссіи пришлось на всѣхъ почти дорогахъ слышать жалобы на недостатокъ товарныхъ платформъ. На Московско-Ярославской дорогѣ, такія жалобы были заявлены въ Сергіевѣ, въ Александровѣ, въ Ярославлѣ; на Ярославско-Вологодской въ Вологдѣ; на Московско-Курской въ Серпуховѣ, въ Тулѣ, въ Мценскѣ, въ Орлѣ, въ Малоархангельскѣ, въ Золотухинѣ, гдѣ заявлена также необходимость увеличить платформы въ Зміевкѣ и въ Александровкѣ, наконецъ, въ Будановкѣ; на Азовской въ Прохоровкѣ, въ Бѣлгородѣ, въ Харьковѣ, гдѣ мала нагрузная платформа, въ Алексѣевкѣ, Барвенковѣ, Никольскомъ, Ростовскіе товароотправители заявляютъ, что вообще удовлетворительнаго размѣра платформы имѣются только на большихъ станціяхъ (№ 256). На Лозово-Севастопольской дорогѣ, подкоммиссія могла сама убѣдиться въ совершенной недостаточности существующихъ платформъ для вмѣщенія подвезеннаго груза, и хотя нынѣшнія обстоятельства, при лучшемъ устройствѣ дороги, можно надѣяться, не повторятся, но все таки, при болѣе или менѣе значительномъ подвозѣ, мѣста можетъ оказаться слишкомъ мало.

Въ Таганрогѣ было заявлено, что на желѣзныхъ дорогахъ должно быть устроено достаточно платформъ для наибольшаго груза, и съ этимъ нельзя не согласиться. Когда въ извѣстное время года періодически накапливается грузъ, какъ у насъ во время хлѣбнаго движенія, невозможно требовать отъ желѣзныхъ дорогъ, чтобы у нихъ всегда было достаточно подвижнаго состава для немедленной отправки всего подвезеннаго количества; это обошлось бы слишкомъ дорого. Но можно и должно требовать, чтобы при временномъ накопленіи груза, станція вмѣщала въ себѣ все подвезенное количество, и чтобы товаръ не оставался подъ открытымъ небомъ, подверженный всѣмъ невздамъ. Только въ чрезвычайныхъ случаяхъ, при совершенно непредвидѣнныхъ обстоятельствахъ, мож-

но допустить исключеніе. Вообще, сохраненіе произведеннаго добра составляет одну изъ самыхъ существенныхъ цѣлей народнаго хозяйства и желѣзнодорожныхъ предпріятій въ особенности. Но у насъ, къ сожалѣнію, на это обращено слишкомъ мало вниманія. Желѣзныя дороги всего менѣе въ этомъ заинтересованы, ибо онѣ не отвѣтствуютъ за товаръ, который гибнетъ у нихъ на станціяхъ. Сколько этимъ способомъ ежегодно пропадаетъ народнаго богатства, невозможно исчислить. Конечно, устройство достаточнаго количества помѣщеній потребуетъ довольно значительныхъ расходовъ, но эти расходы въ избыткѣ окупятся сохраненіемъ цѣлости товара. Въ настоящее время, недостатокъ усиливается вслѣдствіе того, что многія дороги не обладаютъ достаточными средствами для вывоза клади. Если онѣ будутъ приведены въ состояніе соотвѣтствующее потребности, то уменьшится и надобность въ товарныхъ помѣщеніяхъ, ибо грузъ будетъ вывозиться скорѣе.

Въ техническомъ докладѣ объяснено, какое количество товарныхъ платформъ подкоммиссія считаетъ необходимымъ устроить для каждой изъ изслѣдованныхъ ею дорогъ.

Столь же многочисленны жалобы и на неудобство платформъ. Большею частью крыши или вовсе безъ свѣса, или съ слишкомъ малымъ свѣсомъ. Вслѣдствіе этого, съ одной стороны товаръ мочится при нагрузкѣ и выгрузкѣ, особенно стекающимъ съ крыши дождемъ, съ другой стороны, самый лежащій на платформѣ товаръ не защищенъ отъ боковаго дождя и снѣга. Такія жалобы пришлось слышать на Моск.-Ярославской дорогѣ въ Александровѣ и другихъ мѣстахъ, на Московско-Курской въ Подольскѣ, въ Тулѣ, гдѣ старыя платформы были съ крытымъ подъѣздомъ, а новыя лишены этого удобства, также въ Орлѣ; на Кур.-Харьково-Азовской дорогѣ почти вездѣ, главнымъ образомъ въ Курскѣ, въ Бѣлгородѣ, гдѣ отправители просили обшить платформы тесомъ на два аршина отъ крыши, на что управленіе изъявило свое согласіе далѣе въ Харьковѣ, въ Алексѣевкѣ, въ Барвенковѣ, въ Ростовѣ относительно всей линіи (№ 256). На Донецкой дорогѣ, платформы построены съ весьма ничтожнымъ свѣсомъ, на желѣзныхъ столбахъ, что весьма затрудняетъ обшивку ихъ тесомъ. Въ настоящее время онѣ имѣютъ, впрочемъ, мало значенія, такъ какъ эта дорога возитъ почти исключительно уголь; но если въ этой мѣстности разовьется хлѣбная отправка, для чего существуютъ всѣ данныя, то это неудобство сдѣлается весьма ощутительнымъ. На Лозово-Севастопольской дорогѣ, тѣже недостатки существуютъ почти вездѣ. Объ этомъ заявлено въ Симферополѣ, въ Бахчисараѣ, въ особенности относительно порчи фруктовъ и табаку (№ 395), наконецъ въ Севастополѣ.

Подкоммиссія полагаетъ, что въ видахъ сохраненія товара, на этотъ вопросъ слѣдуетъ обратить самое серьезное вниманіе. Вездѣ товарныя платформы должны быть устроены съ достаточнымъ свѣсомъ для нагрузки и выгрузки и съ достаточною защитою отъ боковаго дождя и снѣга. Существующіе типы должны быть измѣнены въ этомъ смыслѣ, а пока этого не сдѣлано, необходимо требовать, чтобы платформы были обшиты тесомъ сверху или защищены инымъ способомъ отъ боковаго дождя и снѣга.

Во многихъ мѣстахъ полы товарныхъ платформъ находятся въ весьма неудовлетворительномъ состояніи, деревянные въ дырахъ, насыпные въ ямахъ, иногда на полу стоятъ лужи. На станціи Харцизскъ, при осмотрѣ, мѣшки соли, сложенные на крытой товарной платформѣ, лежали въ водѣ. Вообще, на Курско-Харьковско-Азовской дорогѣ полы вымощены острымъ камнемъ, отчего рвутся мѣшки. Иногда сами отправители дѣлаютъ для нихъ подстилки изъ старыхъ шпалъ. При вторичной поѣздкѣ подкоммиссіи на Азовскую дорогу, на станціи Таганрогъ мелкій камень былъ уже замѣненъ плитами. Такого рода настилка не оставляетъ ничего желать; но это роскошь, которую можно позволить себѣ только на большихъ станціяхъ. Вообще же слѣдуетъ требовать, чтобы полъ вездѣ былъ ровный и сухой, недоступный подпочвенной сырости. Желѣзные дороги должны отвѣчать за порчу товаровъ, происходящую отъ плохаго устройства платформъ.

Слѣдуетъ обратить вниманіе и на безопасность отъ пожара. Въ Тулѣ было заявлено, что товарная платформа устроена въ 35 саженьяхъ отъ жилыхъ избъ, гдѣ часто бываютъ пожары (№ 86). Отъ сосѣдства жилыхъ строеній въ городахъ иногда трудно бываетъ уберечься, но во всякомъ случаѣ необходимо, чтобы при самой постройкѣ приняты были всѣ необходимыя предосторожности. Этого не сдѣлано въ Харьковѣ, гдѣ, при большой тѣснотѣ, платформа поставлена даже не на каменномъ фундаментѣ, а просто на деревянныхъ столбахъ. Опасность увеличивается вслѣдствіе того, что легковоспламеняющіеся предметы не отдѣлены отъ другихъ. При малѣйшей неосторожности огромные склады могутъ быть истреблены огнемъ. Товароотправителя, при осмотрѣ станціи, заявляли объ этомъ подкоммиссіи.

Много есть жалобъ и на неудобное расположеніе товарныхъ платформъ. Обыкновенно онѣ стоятъ на противоположной станціонному зданію сторонѣ пути. Если подъѣздъ отъ города или отъ села идетъ со стороны станціи, то для достиженія товарной платформы приходится переѣзжать рельсовый путь, что иногда сопряжено съ довольно значительными неудобствами. Такого рода

заявленіе было сдѣлано въ Прохоровкѣ, на Курско-Харьк.-Азовской дорогѣ. Отправители просятъ или перенести платформу на другую сторону дороги или устроить другой переѣздъ ближе къ селу. Разумѣется, расположеніе станціи измѣнить невозможно; остается только устроить подъѣздный путь возможно болѣе удобнымъ образомъ и устранить необходимость частой перебѣжки черезъ путь, о чемъ будетъ рѣчь ниже.

Въ Харьковѣ заявлено о необходимости устроить особую выгрузную платформу между запасными путями. Эта потребность вызывается тѣмъ, что запасные пути положены одинъ возлѣ другаго на весьма тѣсномъ пространствѣ; вслѣдствіе этого, при значительномъ скопленіи вагоновъ, задніе вагоны долго не могутъ быть подвезены къ платформѣ и стоятъ невыгруженные. При тѣснотѣ мѣста, этому весьма существенному неудобству помочь чрезвычайно трудно.

2. Недостатокъ и неудобство пакгаузовъ.

Такія же жалобы, какъ на недостатокъ и неудобство платформъ, приносятся и на счетъ пакгаузовъ. Подкомmissія получила заявленія на Московско.-Ярославской дорогѣ въ Хотьковѣ, гдѣ онъ малъ и ветхъ, въ Алекса́ндровѣ, въ Берендѣевѣ, гдѣ пакгаузъ сломанъ, въ Итларѣ; на Московско-Курской въ Подольскѣ, въ Серпуховѣ, въ Тулѣ, гдѣ требуются отдѣльные пакгаузы для нагрузки и выгрузки, въ Мценскѣ, гдѣ просятъ, кромѣ существующаго, устроить еще другой. Въ Курскѣ заявлено вообще о недостаткѣ пакгаузовъ по дорогѣ. Такое же заявленіе сдѣлано и на Курск-Харьк.-Азовской дорогѣ, гдѣ на многихъ станціяхъ пакгаузовъ или вовсе нѣтъ, или они очень малы (заявленіе товароотправителей въ Ростовѣ на Дону № 256). Въ Никольской, гдѣ товаровъ первыхъ двухъ классовъ провозится и отвозится ежегодно до 35,000 пуд., нѣтъ пакгауза, а между тѣмъ, по заявленію начальника станціи и по признанію управленія дороги, онъ необходимъ. Въ своихъ отвѣтахъ, Курско.-Харьково-Азовская дорога сама заявляетъ о необходимости устроить пакгаузъ въ Бѣлгородѣ для товаровъ большой скорости и багажа. Въ Таганрогѣ было заявлено о необходимости пакгауза въ Азовской гавани. Управленіе, съ своей стороны, заявило, что эта постройка уже разрѣшена. При вторичномъ объѣздѣ, пакгаузъ былъ уже готовъ.

Такъ какъ пакгаузы закрыты со всѣхъ сторонъ, то лежащій въ нихъ товаръ не подверженъ порчѣ отъ боковаго дождя и снѣга; но при недостаткѣ свѣса крыши, нагружаемый и выгружаемый товаръ легко можетъ быть смоченъ дождемъ. На этотъ счетъ были заявлены жалобы въ Тулѣ и въ Орлѣ. Нельзя не обратить

вниманія и на то что въ пакгаузы кладется товаръ большею частью цѣнный, особенно мануфактурный; а потому, на всѣхъ станціяхъ, гдѣ получается или отправляется подобный товаръ, необходимо достаточное количество пакгаузовъ, съ навѣсами для подъѣзда, такъ чтобы при нагрузкѣ и выгрузкѣ товаръ былъ совершенно защищенъ отъ дождя.

3. Недостатокъ брезентовъ.

Къ недостатку крытыхъ помѣщеній присоединяется недостатокъ брезентовъ. На всѣхъ почти дорогахъ, подкоммиссія получила заявленія, что брезентовъ слишкомъ мало: на Моск.-Ярославской и Ярослав.-Вологодской въ Александровѣ, въ Итларѣ, въ Ярославлѣ, въ Вологдѣ; на Москов.-Курской въ Тулѣ, въ Сергіевскомъ, въ Мценскѣ, въ Орлѣ, въ Курскѣ. Въ Александровкѣ товарная платформа была завалена хлѣбомъ, покрытымъ частью брезентами, частью дырявыми рогожами; въ Золотухинѣ и въ Будановкѣ, хлѣбъ найденъ большею частью непокрытымъ. На Курско-Харьково-Азовской дорогѣ, подобныя же заявленія были получены въ Бѣлгородѣ и въ Алексѣевкѣ. Въ Таганрогѣ заявлено, что вообще на линіи мало брезентовъ и что они слишкомъ малаго размѣра, такъ что не могутъ покрыть грузъ при перевозкѣ его на открытомъ подвижномъ составѣ. На Лозово-Севастопольской дорогѣ, вездѣ оказывается крайній недостатокъ брезентовъ. Хлѣбъ, лежащій на станціяхъ, большею частью прикрытъ простыми рогожами. На одной станціи, въ Курманъ-Кемельчи, въ видѣ исключенія, отправителямъ разрѣшено было поставить досчатые навѣсы надъ сложеннымъ хлѣбомъ, что несомнѣнно полезно, тамъ гдѣ дорога не въ состояніи сама доставить достаточную покрывку; но на другихъ станціяхъ это воспрещается. Въ Севастополѣ, отправители заявили, что рогожи совершенно не годятся, такъ какъ онѣ пропускаютъ дождь и мѣшаютъ просушкѣ; цыновки же можно употреблять, но не прикрывая ими прямо товаръ, а дѣлая изъ нихъ навѣсы. Надобно впрочемъ замѣтить, что нѣкоторыя желѣзныя дороги совершенно избавляютъ себя отъ обязанности покрывать привезенный къ нимъ грузъ. По тарифу Курско-Харьково-Азовской дороги (§ 87) и Лозово-Севастопольской (§ 69), покрывка ввезенныхъ товаровъ должна быть отъ товаротправителей.

Подкоммиссія полагаетъ, что желѣзныя дороги обязаны сами покрывать ввозимый къ нимъ грузъ, и что станціи должны имѣть достаточное количество брезентовъ для наибольшаго груза, особенно при недостаткѣ платформъ; а пока брезенты не приобрѣтены, слѣдуетъ безусловно требовать отъ дорогъ, чтобы

онъ ввезенный товаръ прикрывали цыновками, но отнюдь не рогожами.

4. Неудобство товарнаго двора.

Много поступило жалобъ и на неудобство товарнаго двора. Въ Сергіевѣ, на Москов.-Ярославской дорогѣ, онъ мощень, но тѣсенъ; въ Тулѣ онъ просторенъ, но плохо вымощень; въ Зміевкѣ онъ не мощень. Въ Курскѣ, лѣсной дворъ и тѣсенъ и немощень; по заявленію лѣсопромышленниковъ, осенью на немъ бываетъ такая грязь, что нѣтъ возможности вывезти товаръ, а между тѣмъ, съ нихъ берутъ полежалое. Начальникъ станціи, спрошенный по этому поводу, призналъ, что дѣйствительно вывозъ бываетъ затруднителенъ, но что полежалаго онъ не можетъ не брать, такъ какъ иначе контроль сборовъ взыщетъ съ него самого. Еще хуже товарный дворъ въ городѣ Курскѣ. Здѣсь необходимо расширеніе, которое можно сдѣлать при устройствѣ свода на рѣчкѣ Курѣ. Въ Екатеринославѣ, чрезвычайно мало мѣста для склада лѣснаго матеріала; тутъ же складывается и хлѣбъ; для склада желѣза, въ случаѣ прекращенія переправы, вовсе не остается мѣста. Въ ненастье, по заявленію отправителей, грязь бываетъ невылазная (№ № 342, 375). Но здѣсь эта тѣснота происходитъ главнымъ образомъ отъ безпечности управленія; ибо, по другой сторонѣ рельсоваго пути, есть пустое пространство, поросшее бурьяномъ, на которомъ весьма удобно можно положить рельсы и устроить склады. Управленіе обѣщало это сдѣлать.

Въ городахъ жалуются и на недостатокъ огражденія и пристража на товарномъ дворѣ, вслѣдствіе чего безпрепятственно совершаются кражи. Такъ, было заявлено, что на станціи Москва, Московско-Ярославской дороги, товарный дворъ плохо огражденъ и лѣсъ воруются постоянно. Однако, при осмотрѣ этой станціи, подкоммиссія нашла ее огражденною, исключая стороны, обращенной къ Красному пруду, гдѣ можно безпрепятственно подѣхвать. Правда, что при недостаткѣ сторожей, ограду сломать не трудно. Это именно было заявлено по поводу такихъ же жалобъ на станціи Сергіево. Управляющій дорогою объяснилъ, что ограда была, но что она постоянно разворовывается такъ называемою золотою ротою, то есть сбродомъ поденныхъ рабочихъ, противъ чего управленіе не въ состояніи принять никакихъ мѣръ. Точно также не ограждены дворы въ Тулѣ, въ Орлѣ, въ Курскѣ, въ Таганрогѣ. О небольшихъ станціяхъ нечего и говорить. Въ Павлоградѣ заявлено, что нѣтъ сторожей, и что отправители принуждены сами ихъ нанимать.

Подкомиссія полагаетъ, что отъ желѣзныхъ дорогъ можно и должно требовать, чтобы товарный дворъ содержался въ порядкѣ и въ безопасномъ состояніи. На большихъ по крайней мѣрѣ станціяхъ, онъ долженъ быть вымощенъ, въ городахъ обгороженъ; сложенные товары должны быть оберегаемы сторожами подъ отвѣтственностью дороги.

5. Неудобное расположеніе товарной конторы.

Неоднократно подкомиссіи было заявлено, что товарная контора должна находиться на товарномъ дворѣ; между тѣмъ, обыкновенно она помѣщается въ пассажирскомъ зданіи, отдаленномъ отъ товарной платформы, или находящемся по ту сторону рельсовъ. Отсюда значительныя неудобства для отправителей. Въ Тулѣ они жаловались, что на товарномъ дворѣ холодно, а потому они принуждены писать накладныя въ питейномъ заведеніи. Во время перваго объѣзда линіи подкомиссіею, въ Апрѣлѣ мѣсяцѣ, управленіемъ было заявлено, что товарная контора будетъ переведена на товарный дворъ, и что для этого уже предположено построить новое зданіе. Но при второмъ объѣздѣ оказалось, что построена только теплая будка, самая же контора оставлена въ пассажирскомъ зданіи. Въ Орлѣ заявлено также о неудобствѣ помѣщенія товарной конторы въ вокзалѣ. Отправители, имѣя дѣло то съ артельщикомъ, которому сдается грузъ на платформѣ, то съ конторою, гдѣ выдаются документы, принуждены нѣсколько разъ перебѣгать черезъ рельсы, нерѣдко заставленные вагонами или поѣздами. Отсюда не только проволочка, но и опасность для жизни.

По мнѣнію подкомиссіи, на большихъ станціяхъ, конторы непременно должны находиться на товарномъ дворѣ. Тамъ же, гдѣ онѣ помѣщаются въ пассажирскомъ зданіи, надобно устроить формальную сторону приѣма и выдачи такъ, чтобы отправители не были принуждены по нѣскольку разъ перебѣгать изъ одного мѣста въ другое. Объ этомъ будетъ сказано ниже.

6. Частные склады.

Въ тѣсной связи съ товарными помѣщеніями находятся отводимыя желѣзною дорогою мѣста подъ частные склады. Такіе склады устроиваются для товаровъ подвозимыхъ въ значительномъ количествѣ для постепенной отправки и могущихъ быть сложенными подъ открытымъ небомъ. Таковы лѣсные матеріалы, дрова, соль, уголь.

Вопросы, касающіеся складовъ угля, обсуждаются въ особомъ докладѣ о перевозкѣ каменнаго угля. На счетъ остальныхъ скла-

довъ, поступали жалобы, прежде всего, на неудобство отведеннаго мѣста. Такъ, на Московско-Ярославской дорогѣ, въ Сергіевѣ, какъ могла убѣдиться и сама подкоммиссія при осмотрѣ, дрова стоятъ въ водѣ, отводной канавы нѣтъ, подъѣздъ такъ грязенъ, что въ нѣкоторыхъ мѣстахъ едва возможно проѣхать. Такія же неудобства замѣчены въ Итларѣ и въ другихъ мѣстахъ.

Затѣмъ, владѣльцы складовъ жалуются, что имъ не дозволяютъ строить крыши надъ своимъ товаромъ. На Московско-Ярославской дорогѣ запрещаются постоянныя крыши изъ досокъ надъ лѣснымъ матеріаломъ, въ виду опасности отъ огня. Это опасеніе едва ли основательно. Управление обѣщало рассмотреть это дѣло и разрѣшить, гдѣ окажется возможность. На совершенно иномъ основаніи запрещается дѣлать навѣсы надъ соляными складами на станціи Таганашъ Севастопольской дороги. Здѣсь опасеніе заключается въ томъ, что временныя склады, съ помощью деревянныхъ построекъ, могутъ косвеннымъ путемъ превратиться въ постоянныя лабазы. Но и это опасеніе едва ли основательно. Можно безъ всякаго затрудненія разрѣшать временныя навѣсы, съ тѣмъ чтобы они были снесены по первому требованію. Между тѣмъ, для сохраненія товара подобные навѣсы совершенно необходимы. Воспрепятствовать ихъ значить, въ виду воображаемыхъ неудобствъ, наносить прямой ущербъ народному богатству. Нѣтъ сомнѣнія, что при недостаткѣ пространства, отводъ постоянныхъ складочныхъ мѣстъ можетъ повести къ монополіи. Съ этой точки зрѣнія, вопросъ о складахъ требуетъ еще болѣе полной разработки; подкоммиссіею собрано для этого слишкомъ мало матеріала. Но тамъ, гдѣ есть склады, они несомнѣнно должны быть защищены. Вопросъ о сохраненіи товара стоитъ на первомъ планѣ.

Въ отвѣтахъ, поданныхъ Московскому Биржевому Комитету, жалуются и на высоту платы за арендуемые участки: находятъ, что 12 коп. въ годъ за кв. сажень—слишкомъ дорогая цѣна. Въ подтвержденіе этой жалобы заявители ссылаются, съ одной стороны, на то, что хозяева принуждены держать склады по винѣ дороги, съ другой стороны на то, что этимъ способомъ можетъ образоваться монополія. Подкоммиссія не можетъ согласиться съ этими доводами. Плата по 12 коп. въ годъ за кв. сажень вовсе не высока. Склады хозяева держатъ не потому только, что дорога не можетъ всего перевезти, а потому что ихъ собственная выгода побуждаетъ ихъ выжидать цѣны. За это они и должны платить. Монополія, какъ сказано, можетъ образоваться, но не вслѣдствіе высокой платы, а по недостатку мѣста. Этого, конечно, не слѣдуетъ допускать.

Наконецъ, относительно складовъ при желѣзныхъ дорогахъ, въ Москвѣ возникъ вопросъ особеннаго рода. Московское городское управленіе жалуется, что на желѣзнодорожныхъ станціяхъ въ городѣ Москвѣ, на арендуемыхъ у желѣзныхъ дорогъ мѣстахъ, производится торговля всякаго рода товаромъ лицами, не имѣющими торговыхъ свидѣтельствъ. Всѣ попытки подчинить этотъ торгъ платежу пошлинъ и правильному надзору оказывались тщетными, ибо всякій разъ какъ являлась торговая депутація, завѣдующіе складами скрывались, а желѣзнодорожное управленіе отвѣчало, что ему неизвѣстно, кѣмъ именно сняты мѣста. Желѣзнодорожное начальство очевидно прикрываетъ беспошлинную торговлю, съ цѣлью получить высшую арендную плату за свои мѣста, съ которыхъ товаръ можетъ продаваться дешевле, нежели изъ складовъ и амбаровъ, подлежащихъ платежу пошлинъ. Для устраненія этого злоупотребленія, Московское городское управленіе ходатайствуетъ о томъ, чтобы управленія желѣзныхъ дорогъ обязаны были вести подробные списки лицъ, которымъ сдаются участки, съ обозначеніемъ ихъ имени, фамиліи, званія и мѣстожителства, и чтобы торговой депутаціи сообщались какъ эти свѣдѣнія, такъ и данныя о перевозѣ товаровъ, могущія указать на торговые операціи означенныхъ лицъ. Московское городское управленіе предполагаетъ даже, что можетъ быть потребуется разрѣшеніе торговой депутаціи принимать болѣе дѣйствительныя мѣры для пресѣченія беспошлиной торговли, какъ то: опечатаніе кладовыхъ, временное задержаніе товаровъ и т. п., въ какомъ случаѣ желѣзнодорожное управленіе обязано оказать свое содѣйствіе (№ 331).

Не входя въ разсмотрѣніе послѣдняго предположенія, которое самимъ городскимъ управленіемъ выставляется только какъ возможное, подкомиссія признаетъ ходатайство города въ существѣ своемъ совершенно правильнымъ. Безпошлинная торговля на желѣзнодорожныхъ товарныхъ станціяхъ не можетъ быть терпима, ибо это значило бы дать торгующимъ здѣсь лицамъ преимущество предъ другими. Поэтому, торговая депутація должна всегда имѣть доступъ къ этимъ складамъ, и управленіе желѣзной дороги обязано, съ своей стороны, оказать ей полное содѣйствіе открытіемъ всѣхъ книгъ и сообщеніемъ всѣхъ нужныхъ свѣдѣній.

Но подкомиссія не можетъ присоединиться къ ходатайству Московскаго городского управленія, чтобъ закономъ воспрещено было обществамъ желѣзныхъ дорогъ обращать въ доходныя статьи тѣ принадлежащія городу земли, которыя приобрѣтены ими или впредь будутъ приобрѣтаться подъ станціи и прочія желѣзнодорожныя сооруженія (№ 331). Городское управ-

леніе основываетъ свое ходатайство на томъ, что земли подъ желѣзныя дороги пріобрѣтались за ничтожную цѣну, а между тѣмъ, онѣ становятся источникомъ значительныхъ доходовъ, въ ущербъ остальнымъ, принадлежащимъ городу участкамъ, которые, вслѣдствіе невозможности конкуренціи, теряютъ свое прежнее значеніе. Эти соображенія, по мнѣнію подкоммиссіи, заставляютъ только ограничивать отчужденіе земель въ городахъ предѣлами необходимости; непремѣннымъ правиломъ должно быть отобраніе мнѣнія Думы. Но производство торговли на станціяхъ, особенно громоздкихъ товаровъ и оптомъ, представляетъ такія удобства и такое сбереженіе расходовъ для товарохозяевъ, что безусловно воспретить ее, когда она не составляетъ помѣхи желѣзнодорожнымъ порядкамъ, едва ли было бы желательно. Все, чего можно требовать, это то, чтобы товарохозяева подчинялись пошлинамъ и надзору наравнѣ съ другими торговцами.

7. Частные амбары.

Еще болѣе затруднительнымъ представляется вопросъ объ устройствѣ частныхъ амбаровъ на принадлежащей желѣзнымъ дорогамъ землѣ. Въ виду недостатка товарныхъ помѣщеній и удобства имѣть свои амбары возлѣ самой желѣзной дороги, товароотправители во многихъ мѣстахъ ходатайствуютъ о разрѣшеніи возводить такія постройки. Подобныя заявленія подкоммиссія получила въ Ярославлѣ, въ Сергіевскомъ (на Московско-Курской дорогѣ), въ Екатеринославѣ, въ Севастополѣ. Желѣзнодорожныя общества, съ своей стороны, даютъ это разрѣшеніе, но съ тѣмъ, чтобы частный амбаръ былъ вполнѣ подчиненъ начальнику станціи и чтобы онъ былъ снесенъ по первому требованію. Первое условіе вызывается тѣмъ, что иначе невозможно установить правильную очередную отправку, и владѣлецъ амбара можетъ обратиться въ монополиста. Второе же условіе необходимо въ виду того, что можетъ потребоваться расширеніе станціи, и въ такомъ случаѣ амбаръ непремѣнно долженъ быть снесенъ. Между тѣмъ, желающіе устроить амбары находятъ эти условія слишкомъ стѣснительными, а потому воздерживаются отъ постройки. Это было заявлено въ Сергіевскомъ и въ Екатеринославѣ. Въ Севастополѣ, товароотправители соглашались, впрочемъ, на подчиненіе амбаровъ начальнику станціи, съ тѣмъ чтобы сложенный въ нихъ хлѣбъ былъ включенъ въ общую очередь.

Подкоммиссія полагаетъ, что вопросъ о снесеніи по первому требованію можетъ быть разрѣшенъ тѣмъ, что это требованіе должно исходить отъ министерства, при необходимости расширить станцію, и съ вознагражденіемъ владѣльца за стоимость сооруженія, принявши за основаніе, что первоначальная стои-

мость постепенно погашается въ срокъ, на который заключенъ контрактъ. При такомъ условіи возможно будетъ отдавать мѣста подъ постройку амбаровъ на извѣстное число лѣтъ. Такого рода сдѣлки весьма желательно поощрять въ виду тѣхъ огромныхъ удобствъ, которыя онѣ доставляютъ торговлѣ. Необходимо только имѣть въ виду, чтобы при недостаткѣ мѣста, такое устройство не обратилось въ монополію. Какія противъ этого придется принять мѣры, объ этомъ въ настоящее время, по совершенному отсутствію данныхъ, трудно дать точное заключеніе. Нельзя только не обратить вниманія на проведеніе желѣзнодорожныхъ вѣтвей къ складамъ, построеннымъ на частной землѣ.

Но затѣмъ остается другой, весьма затруднительный вопросъ о включеніи сложеннаго въ амбаръ товара въ общую очередь. При настоящемъ устройствѣ желѣзнодорожнаго дѣла тутъ необходимъ строгій контроль начальника станціи. Но и это не представляетъ достаточной гарантіи для другихъ отправителей. Такая гарантія можетъ явиться только при учрежденіи предполагаемыхъ подкоммиссіею выборныхъ. Объ этомъ будетъ рѣчь ниже.

Признавая полезнымъ учрежденіе частныхъ амбаровъ на желѣзнодорожной землѣ, подкоммиссія не можетъ считать правильнымъ сдачу частнымъ лицамъ цѣлыхъ товарныхъ платформъ или общественныхъ амбаровъ. Такіе случаи встрѣтились въ Ярославлѣ и Севастополѣ. Подобныя аренды прямо ведутъ къ монополіи, а потому должны быть воспрещены. Желѣзнодорожныя товарныя помѣщенія должны быть открыты для всѣхъ.

IV. Недостатокъ и неудобство подвижнаго состава.

Вопросъ объ общемъ недостаткѣ подвижнаго состава, на той или другой изъ изслѣдованныхъ подкоммиссіею дорогъ, будетъ выясненъ въ техническомъ докладѣ. Точно также и вопросъ о спеціальныхъ каменно-угольныхъ вагонахъ, по своей связи съ другими сторонами желѣзнодорожнаго дѣла, войдетъ въ особый докладъ. Здѣсь рѣчь идетъ о различныхъ частныхъ недостаткахъ и неудобствахъ, на счетъ которыхъ подкоммиссіею получены заявленія отъ отправителей. Сюда относятся:

1. *Отправка товаровъ, подверженныхъ порчѣ, на открытыхъ платформахъ при недостаткѣ крытыхъ вагоновъ.*

Этимъ способомъ нерѣдко отправляется хлѣбъ. По § 37 конвенціи 3-й группы, такая перевозка допускается, но не иначе какъ съ покрытіемъ груза брезентами. Распоряженіемъ Министерства П.С. воспрещено въ такихъ случаяхъ брать подписки обезпеченія.

Между тѣмъ, подкомиссіи неоднократно было заявлено, что такія отправки совершаются, притомъ безъ покрытія и съ отобраніемъ подписокъ обезпеченія. Это дѣлается на Московско-Ярославской дорогѣ (заявленіе № 189), на Московско-Курской (заявленія въ Орлѣ, въ Будановкѣ, № 358), на Курско-Харьковско-Азовской (заявленія въ Алексѣевкѣ, въ Барвенковѣ). На Московско-Курской дорогѣ нѣтъ недостатка въ крытыхъ вагонахъ, перевозка хлѣба на товарныхъ платформахъ производится съ тою цѣлью, чтобы платформы, нагруженные лѣсомъ, не шли обратно пустыми. Но въ такомъ случаѣ слѣдуетъ непременно покрывать товары брезентами и не брать подписокъ обезпеченія. На Курско-Харьковско-Азовской дорогѣ, управленіе объяснило, что это дѣлалось только при воинскомъ движеніи, въ настоящее же время товаръ всегда покрывается брезентами. Подкомиссія не имѣла случая удостовѣриться въ правильности этого показанія.

На Севастопольской дорогѣ, въ виду страшныхъ задержекъ, сами отправители просили разрѣшенія возить хлѣбъ на открытыхъ платформахъ, безъ брезентовъ и съ подписками обезпеченія (заявленія въ Екатеринославѣ, въ Севастополѣ). Они считывали на то, что этимъ путемъ товаръ можетъ все таки случайно придти невредимымъ, тогда какъ лежа по цѣлымъ мѣсяцамъ на станціяхъ безъ надлежащей крыши, онъ навѣрно погибнетъ. Управленіе заявило, что подобная перевозка вообще запрещена, но если отправители подадутъ совокупное прошеніе, то можно будетъ разрѣшить.

Подкомиссія полагаетъ, что такое разрѣшеніе можетъ быть дано, въ видѣ исключенія, по просьбѣ самихъ отправителей, только въ такихъ крайнихъ обстоятельствахъ, въ какихъ находится Севастопольская дорога, гдѣ ничто не приспособлено для правильной перевозки, и отправители принуждены выбирать между гибелью товара на станціи и возможностью порчи его при перевозкѣ. Въ такихъ случаяхъ, настаивать на непремѣнномъ исполненіи обыкновенныхъ условій правильной перевозки было бы неблагоразумно. Но, разумѣется, такое разрѣшеніе не можетъ быть предоставлено произволу дороги. Испрашивать его у министерства значило бы отложить дѣло въ долгій ящикъ, что для отправителей весьма невыгодно. Поэтому слѣдуетъ предоставить разрѣшеніе инспектору. Если при немъ будетъ учрежденъ предполагаемый подкомиссіею выборный комитетъ, котораго мнѣніе въ этомъ случаѣ должно быть истребовано, то этимъ самымъ будетъ дана надлежащая гарантія отправителямъ.

Жалобы на отправку товара въ открытомъ подвижномъ составѣ, безъ брезентовъ и съ подписками обезпеченія, подавались и относительно соли, именно въ Екатеринославѣ

и въ Севастополѣ. Такая перевозка составляетъ даже общее правило. Между тѣмъ, по заявленію солепромышленниковъ, отъ этого бываютъ потери отъ 20 до 30 пудовъ на вагонъ, а если принять въ расчетъ перегрузку въ Лозовой, то они теряютъ нерѣдко до 25 руб. на вагонъ.

На Московско-Ярославской дорогѣ жалуются, что ленъ возится на открытыхъ платформахъ безъ брезентовъ (№ 189 п. 1).

На Московско-Курской дорогѣ, на станціи Золотухино, подкомиссія встрѣтила поѣздъ съ шерстью, которая шла на открытыхъ платформахъ безъ брезентовъ. Мытая шерсть не подвергается порчѣ отъ дождя; но грязную шерсть слѣдуетъ возить покрытою.

Въ Бахмутѣ заявлено, что алебастръ возится на открытыхъ платформахъ, отчего онъ портится.

Какъ общій принципъ, нѣтъ сомнѣнія, что, всякій грузъ, подверженный порчѣ, долженъ быть покрытъ. Какъ уже было сказано выше, сохраненіе товара составляетъ одну изъ существенныхъ задачъ желѣзнодорожнаго предпріятія. Но, разумѣется, исполненіе зависитъ отъ средствъ дороги. На это необходимо обратить серіозное вниманіе. Число брезентовъ, или другихъ покрышекъ, должно соответствовать потребностямъ движенія. Подписки же обезпеченія для товаровъ, отправляемыхъ въ открытомъ подвижномъ составѣ, какъ общее правило, слѣдуетъ воспретить.

2. Перевозка хлѣба въ сыпную.

Для этого требуются, какъ заявлено въ Севастополѣ, особые вагоны, обитые жестию и съ замками.

Этотъ вопросъ имѣетъ существенную важность, въ виду дешевизны перевозки и возможности конкурировать съ Америкой, гдѣ хлѣбъ постоянно перевозится этимъ способомъ. Въ Таганрогѣ было заявлено желаніе сдѣлать въ этомъ отношеніи опытъ; въ Севастополѣ отправители высказали мнѣніе о пользѣ перехода къ перевозкѣ въ сыпную. Но такъ какъ на южныхъ дорогахъ этотъ способъ никогда не практиковался, то подкомиссія не могла получить здѣсь никакихъ свѣдѣній на этотъ счетъ. Даже относительно устройства элеваторовъ, отправители ничего не могли сказать.

Нѣсколько болѣе данныхъ подкомиссія получила при переговорахъ съ управляющими Орловско-Грязской и Орловско-Витебской дорогъ, гдѣ этотъ опытъ былъ сдѣланъ. Управляющій Орловско-Грязской дороги заявилъ, что по просьбѣ купца Вахтена онъ перевозилъ хлѣбъ въ сыпную. На практикѣ оказалось, что означенный купецъ этимъ самымъ получилъ какъбы

привилегію, ибо приспособленные къ такой перевозкѣ вагоны давались исключительно ему, и онъ получалъ возможность отправлять свой хлѣбъ въ очереди. Управляющій же Орловско-Витебской дороги находитъ такой способъ перевозки неудобнымъ, вслѣдствіе того что при порчѣ вагона, которая на значительныхъ разстояніяхъ случается нерѣдко, трудно сдѣлать перегрузку. Кромѣ того, въ Ригѣ нѣтъ приспособленій для выгрузки хлѣба изъ сыпныхъ вагоновъ. Впрочемъ, въ настоящее время тамъ устроивается элеваторъ.

Всѣ эти затрудненія указываютъ только на новостъ этого дѣла. Они, безъ сомнѣнія, могли бы быть устранены, если бы оно пошло въ ходъ. Можетъ быть, Рижская подкоммиссія въ состояніи представить на этотъ счетъ болѣе подробныя свѣдѣнія, такъ какъ опытъ производился въ ея районѣ.

3. Недостатки и неудобство лѣсныхъ платформъ.

Дрова и девяти-аршинный лѣсной матеріалъ возятся на обыкновенныхъ открытыхъ платформахъ и въ особенно приспособленныхъ для нихъ открытыхъ вагонахъ, носящихъ названіе рѣшетокъ. Въ прежнее время, на Московско-Курской дорогѣ дрова возили и въ крытыхъ вагонахъ, но вслѣдствіе постоянныхъ и весьма значительныхъ перегрузовъ и радикальной порчи вагоновъ, управленіе замѣнило ихъ рѣсетками. Между тѣмъ, отправители жалуются, что въ послѣднихъ обыкновенно бываетъ недогрузъ.

На Москов.-Ярославской дорогѣ, рѣсетки имѣютъ 1 арш. 10 верш. вышины. По заявленію отправителей (Сергіево, Александровъ, Берендѣево), въ нихъ обыкновенно грузится отъ 400 до 500 пудовъ, такъ что бываетъ отъ 150 до 200 пудовъ недогруза. Кромѣ того, зимою на нихъ наваливается толстый слой снѣга. Поэтому, они желаютъ платить поудно. Съ своей стороны, управленіе объясняетъ, что въ рѣсетки входитъ полусырыхъ дровъ 600 пудовъ, а сухихъ менѣе; но такъ какъ послѣднія дороже, то этимъ уравнивается высшая плата. Вообще, при нагрузкѣ собственными средствами отправителей, недогрузки бываютъ очень рѣдко, а перегрузы, напротивъ, весьма часто. Отъ этого въ вагонахъ неоднократно даже лопались рессоры, за что управленіемъ былъ положенъ штрафъ, который однако отмѣненъ вслѣдствіе жалобъ товароотправителей.

На Москов.-Курской дорогѣ, пререканія осложняются еще тѣмъ, что по распоряженію министерства, разрѣшено взимать плату за 700 пудовъ на платформахъ, и за 650 пудовъ въ рѣсеткахъ. Это сдѣлано въ виду весьма низкаго тарифа на дрова

и лѣсной матеріалъ на Москов.-Курской дорогѣ, которая по уставу не имѣетъ права возвышать его противъ нормы, существовавшей при казенномъ управленіи. Между тѣмъ, отправители заявляютъ, что сухаго лѣса на платформы не помѣщается 700 пудовъ, а въ рѣшетки 650, ибо имъ дозволяется грузить только до семи футовъ (заявленія въ Серпуховѣ, въ Тулѣ, въ Орлѣ).

Подкоммиссія полагаетъ, что, какъ общее правило, слѣдуетъ брать повагонно за 600 пудовъ. Если же дорога допускаетъ высшую нагрузку, то слѣдуетъ установить особый, высшій тарифъ за 650 и за 700 пудовъ, при чемъ перевѣска должна совершаться на станціи отправленія за счетъ дороги.

При отправкѣ лѣснаго матеріала и дровъ на открытыхъ платформахъ, встрѣчается затрудненіе и на счетъ стоекъ и веревокъ. На Москов.-Курской дорогѣ, управленіе утверждаетъ, что стойки такъ распираются при перевозкѣ, что ихъ невозможно вытащить; вслѣдствіе этого, при разгрузкѣ, ихъ просто подрубаютъ. Такимъ образомъ, стойка годится только на одинъ разъ. Поэтому, желѣзная дорога сама уже и не дѣлаетъ стоекъ, а требуетъ, чтобы отправители ставили ихъ при нагрузкѣ изъ своего лѣса; отъ нихъ же требуются веревки, которыми увязывается грузъ. Отправители считаютъ такое требованіе неправильнымъ (заявленіе въ Серпуховѣ). Такія же жалобы поступили и на Лозово-Севастопольской дорогѣ, гдѣ отправители считаютъ, что стойки и веревки обходятся имъ въ 3 рубля, а въ случаѣ разрыва во время перевозки и слѣдующей затѣмъ перегрузки на ихъ счетъ, этотъ расходъ достигаетъ иногда до 12 рублей на вагонъ (Екатеринославъ, П. Ж. и № 375). Между тѣмъ на Москов.-Ярославской дорогѣ, гдѣ производится значительная перевозка дровъ и лѣснаго матеріала, стойки выдерживаютъ путь и не встрѣчается затрудненія при разгрузкѣ. Отъ отправителей требуются только веревки.

Подкоммиссія признаетъ такое рѣшеніе правильнымъ: тамъ, гдѣ отправители грузятъ сами, они должны давать веревки; стойки же несомнѣнно должны ставиться дорогою, ибо онѣ составляютъ принадлежность платформъ.

При перевозкѣ длиннаго лѣса, встрѣчается недостатокъ въ приспособленныхъ платформахъ. На Москов.-Ярославской дорогѣ заведены 12-ти аршинныя платформы, но отправители заявляютъ, что ихъ слишкомъ мало, а для 10-ти и 15-ти аршиннаго лѣса ихъ даже вовсе нѣтъ; между тѣмъ, грузить на двѣ платформы, платя за 1,200 пудовъ, слишкомъ невыгодно. Управляющій дорогою объяснилъ, что 12-ти аршинныхъ платформъ въ настоящее время на дорогѣ 65, и это количество постепенно увеличи-

вается. Въ прежнее время недостатокъ длинныхъ платформъ не такъ былъ чувствителенъ, потому что лѣсъ, превосходящій 9 аршинъ длины, дозволялось свѣшивать съ обоихъ концовъ платформы; но съ тѣхъ поръ какъ одинъ начальникъ станціи былъ за это привлеченъ къ судебному слѣдствію, такая нагрузка запрещена, впредь до разъясненія этого дѣла министерствомъ.

Тѣже жалобы на недостатокъ длинныхъ платформъ слышатся и на Лозово-Севастопольской дорогѣ. Здѣсь для длиннаго лѣса дѣлаются приспособленія, посредствомъ соединенія двухъ платформъ распорками и цѣпами, но такихъ приспособленныхъ платформъ весьма небольшое количество. Грузятъ на нихъ 600 пуд., и Лозово-Севастопольская дорога беретъ плату за 600; но при слѣдованіи по Азовской дорогѣ, тотъ же грузъ перегружается въ Лозовой уже на двѣ платформы, и Азовская дорога беретъ повагонно не за 600, а за 1,200 пудовъ.

Эти затрудненія устранятся, если осуществится принятое на 19-мъ сѣздѣ предложеніе Москов.-Курской дороги о необходимости сдѣлать на всѣхъ дорогахъ 3-й группы 12-ти аршинныя платформы для прямаго сообщенія. Положено представить къ слѣдующему сѣзду соображенія, какъ о потребномъ количествѣ, такъ и о типѣ, а также и о заводѣ, гдѣ лучше ихъ заказать. Пока этого не сдѣлано, остается дѣлать приспособленія, соединяя двѣ платформы. Для 15-ти аршиннаго лѣса такія приспособленія всегда останутся необходимыми. Но здѣсь оказывается затрудненіе въ вопросѣ о тарифѣ: слѣдуетъ ли при такомъ приспособленіи платить за одну или за двѣ платформы? Грузить 1,200 пудовъ на приспособленные такимъ образомъ платформы бываетъ невозможно по условіямъ безопасности. Платить какъ бы за одинъ вагонъ невыгодно для дороги; платить за два невыгодно для отправителя. Наконецъ, платить за лишній вѣсъ противъ 600 пудовъ, невозможно вслѣдствіе того, что длинныя платформы нельзя вѣшать, такъ какъ вѣсовые помосты устраиваются для вагоновъ обыкновенной длины. Остается установить для нихъ особенный тарифъ, сообразно съ количествомъ груза, который можетъ быть на нихъ безопасно погруженъ.

4. Недостатокъ приспособленій для скота.

На Московско-Курской дорогѣ существуетъ до 60 специальныхъ вагоновъ для скота; но скотопромышленники не даютъ имъ особеннаго предпочтенія. Главнымъ образомъ необходимо, чтобы вагоны были высокіе, и чтобы въ двери вставлялись рѣшетки для провѣтриванія. На пути своемъ, подкоммиссія встрѣтила

два поѣзда со скотомъ, въ Зміевкѣ и въ Сергіевскомъ. Кромѣ рѣшетокъ въ дверяхъ, приспособленій не было никакихъ. Поятъ и кормятъ скотъ при пересадкѣ. Отъ Курска до Подольска озяъ остается двое сутокъ безъ поила.

На это послѣднее обстоятельство слѣдуетъ обратить особенное вниманіе. Оно обсуждалось въ засѣданіи подкоммиссіи съ скотопромышленниками въ Таганрогѣ. Заявлено было о необходимости имѣть на дорогѣ постоянные этапы съ загонами, гдѣ бы скотъ обязательно выгружался и, по прошествіи извѣстнаго времени, опять нагружался и отправлялся далѣе. При существованіи такихъ этаповъ, скотопромышленники могли бы заранѣе заготавливать тамъ нужное количество корма. За простой вагоновъ можно положить плату. Потребность правильного устройства перевозки скота чувствуется тѣмъ сильнѣе, что на Азовской дорогѣ отправка скота увеличивается ежегодно. Въ 1878 году было отправлено до 1000 вагоновъ. Пока это дѣло не будетъ правильно устроено, не можетъ быть рѣчи объ обязательной перевозкѣ скота по желѣзнымъ дорогамъ.

Въ Таганрогѣ было также заявлено, что при нагрузкѣ въ вагонъ 8 штукъ крупнаго скота бываетъ слишкомъ тѣсно; достаточно 6. Это неудобство могутъ отвратить сами отправители, которымъ предоставляется платить повагонно.

Нельзя, наконецъ, не обратить вниманія и на весьма плохую чистку скотскихъ вагоновъ. Подкоммиссія могла въ этомъ убѣдиться неоднократно.

5. Недостатокъ спеціальныхъ вагоновъ для легковоспламеняющихся веществъ.

Объ этомъ было заявлено въ Таганрогѣ. На Московско-Курской дорогѣ, при осмотрѣ такого рода вагоновъ, войлоки найдены все оборванными. На Лозово-Севастопольской дорогѣ, такихъ вагоновъ не оказалось; управленіе заявило, что они обиваются, когда нужно. Это вызывается тѣмъ, что иначе войлоки постоянно обрываются.

Восбще, эта часть находится не въ порядкѣ. Необходимо настаивать на томъ, чтобы легковоспламеняющіяся вещества отправлялись не иначе какъ въ обитыхъ вагонахъ, и принимать строгія мѣры противъ несоблюденія этого правила.

6. Необходимость теплыхъ вагоновъ для предметовъ подвергающихся порчѣ отъ мороза.

Въ Ростовѣ, на Московско-Ярославской дорогѣ, заявлено желаніе имѣть одинъ или два теплыхъ вагона въ недѣлю для фрук-

товъ, овощей, винъ и картофеля. Въ Вологдѣ просятъ того же самаго для молочныхъ продуктовъ. Управление обѣщало удовлетворить эти требованія.

7. Спеціальные вагоны для фруктовъ.

Въ Симферополѣ заявлено желаніе имѣть для фруктовъ спеціальныя вагоны съ вентиляціею. Иначе, при отправкѣ на значительныя разстоянія, они подвергаются порчѣ. Это желаніе вполне законно.

8. Течь въ крышѣ.

На Лозово-Севастопольской дорогѣ заявлено, что крыши въ вагонахъ постоянно текутъ, отчего портится товаръ, особенно фрукты и табакъ. На Гниловской станціи Курско-Харьк.-Азовской дороги, подкоммиссія сама видѣла цѣлую партію сахара, подмоченную отъ течи въ крышѣ; но желаніе видѣть вагонъ, въ которомъ это произошло, осталось неудовлетвореннымъ.

9. Недостаточное очищеніе вагоновъ.

Въ Тулѣ и въ Курскѣ было заявлено, что хлѣбъ грузятъ въ вагоны, гдѣ были деготь, керосинъ и животныя, вслѣдствіе чего хлѣбъ портится.

Сюда же относится и погрузка въ одни и тѣже вагоны предметовъ, могущихъ портить другъ друга. Такъ, въ Ярославлѣ было заявлено, что грузятъ вмѣстѣ, на примѣръ, чай съ дегтемъ и керосиномъ.

Параграфомъ 36 конвенціи 3-й группы воспрещается нагрузка жидкостей въ одинъ вагонъ съ мануфактурнымъ товаромъ, домашними вещами и вообще цѣнными предметами; но это правило не прилагается къ сборнымъ вагонамъ. Въ спеціальныхъ тарифахъ на этотъ счетъ нѣтъ постановленій. А между тѣмъ, для сохраненія товара это обстоятельство весьма существенно. Гдѣ нѣтъ спеціальныхъ вагоновъ для груза, могущаго портить другую кладь, нужны, по крайней мѣрѣ, тщательная очистка и дезинфекція. Погрузка же такихъ товаровъ съ другими, которые могутъ отъ нихъ портиться, должна быть безусловно воспрещена. Иначе дорога должна отвѣтствовать за поврежденіе.

10. Недостатокъ предохранительныхъ снарядовъ отъ пожаровъ.

Наконецъ, на Московско-Курской дорогѣ получено единичное заявленіе о недостаткѣ предохранительныхъ снарядовъ на паровозахъ, отчего бывають пожары (№ 366). Нѣтъ сомнѣній, что въ этихъ случаяхъ дорога подлежитъ отвѣтственности за всѣ проистекающіе отсюда убытки.

У. З а л е ж и.

Залежи товара на станціяхъ проистекають отъ различныхъ причинъ: 1) отъ періодическаго накопленія грузовъ въ извѣстное время года; 2) отъ недостатка подвижнаго состава; 3) отъ недостатка путей; 4) отъ плохихъ распоряженій; 5) въ военное время, отъ военныхъ поѣздовъ, задерживающихъ другіе грузы; 6) отъ снѣжныхъ заносовъ; 7) отъ прекращенія переправъ; 8) отъ задержки на другихъ дорогахъ, на которыя направляются грузы. На различныхъ дорогахъ дѣйствуютъ тѣ или другія изъ этихъ причинъ, или въ отдѣльности или въ совокупности.

На Московско-Ярославской дорогѣ жалуются главнымъ образомъ на задержки лѣснаго товара, составляющаго здѣсь важнѣйшій грузъ (заявленія въ Пушкинѣ, въ Талицахъ, въ Сергіевѣ и пр.). По объясненію управляющаго, эти задержки происходятъ отъ того, что дрова отправляются въ Москву главнымъ образомъ съ половины Декабря до половины Января. Лѣсопромышленники складываютъ свой товаръ на станціяхъ, выжидая цѣнъ и удобнаго пути. Съ половины Декабря начинается громадное требованіе, которому дорога не всегда въ состояніи удовлетворить. Въ такое короткое время она не можетъ вывезти разомъ всего накопившагося груза. Но къ Марту все вывозится.

Это объясненіе нельзя не признать основательнымъ. Невозможно требовать отъ желѣзной дороги, чтобы она разомъ вывозила весь грузъ, когда отправка сосредоточивается на весьма небольшомъ промежуткѣ времени. Въ Сергіевѣ было однако заявлено, что на станціи Берендѣево, лѣсной товаръ лежитъ три года, вслѣдствіе того что онъ не вывозится во время, и хозяинъ принужденъ откладывать отправку до болѣе благопріятной поры. Въ Сергіевѣ и въ Александровѣ было заявлено, что товары задерживаются по нѣскольку дней, не только при отправкѣ въ Москву, но и при отправкѣ изъ Москвы, гдѣ, повидимому, всегда должны быть пустые вагоны для обратнаго груза. Въ Ярославлѣ жалуются, что задержки увеличиваются вслѣдствіе усилившагося въ послѣдніе годы движенія и недостатка подвижнаго состава. Поэтому, ярославскіе торговцы нерѣдко возятъ свой товаръ на Ростовскую ярмарку на лошадяхъ. Въ особенности недостатокъ вагоновъ чувствуется на идущей къ пристани вѣтви: требуютъ 40 вагоновъ, а даютъ 3 или 4. А между тѣмъ, приходящіе весною баржи за невыгрузку берутъ по 200 р. штрафа въ сутки. Нѣкоторое усиленіе подвижнаго состава, повидимому, необходимо.

Временное скопленіе грузовъ производитъ задержки и на Вологодской дорогѣ. Здѣсь главная отправка происходитъ вес-

ною. Къ станціи Волга, подходятъ нагруженные хлѣбомъ и другими припасами баржи для отправки въ Архангельскую губернію, по желѣзной дорогѣ, и далѣе по рѣкамъ Вологдѣ, Сухонѣ и Сѣверной Двинѣ. Весь этотъ грузъ, болѣе милліона пудовъ, долженъ быть перевезенъ до спаденія воды въ каменистой рѣкѣ Сухонѣ, гдѣ позднѣе судоходство бываетъ затруднительно, и суда часто разбиваются. Разница въ доставкѣ такая, что начиная съ половодья, примѣрно отъ 25-го Апрѣля до 10-го Мая, перевозка водянымъ путемъ обходится торговцамъ не дороже 10 коп. съ пуда, а послѣ 10 Мая она стоитъ отъ 15 до 30 и даже до 40 коп. (№ 195). Между тѣмъ, желѣзная дорога, имѣя всего 18 паровозовъ, не въ состояніи перевезти всю эту кладь въ столь короткое время. Отсюда весною задержки на станціи Волга. Часть своего груза торговцы принуждены отправлять въ Вологду на лошадяхъ. На промежуточныхъ станціяхъ, въ это время товары задерживаются по нѣскольку дней, потому что проходящіе поѣзды всегда полны. Отправители просятъ, чтобы дозволено было дѣлать прицѣпку къ пассажирскому поѣзду. Задержки усиливаются еще и отъ недостатка развѣздныхъ путей, что можно устранить устройствомъ полустанціи между Даниловымъ и Пречистымъ. Наконецъ, отправители жалуются на прекращеніе переправы черезъ Волгу осенью и весною: желѣзная дорога отказывается перевозить товары въ эту пору, между тѣмъ какъ сообщеніе производится частными средствами (заявленія въ Грязовцѣ и въ Вологдѣ).

Послѣднее обстоятельство должно быть изслѣдовано на мѣстѣ, чего подкоммиссія не имѣла возможности сдѣлать. Что же касается до недостатка перевозочныхъ средствъ дороги въ весеннее время, то нѣтъ сомнѣнія, что отъ дороги, которая себя не окупаетъ, невозможно требовать, чтобы она имѣла достаточно перевозочныхъ средствъ для временнаго скопленія грузовъ. Вологодская дорога поставлена въ этомъ отношеніи въ тѣмъ болѣе невыгодныя условія, что будучи узкоколейною, она не можетъ нанять подвижнаго состава. Все, что можно сдѣлать, это построить станцію между Даниловымъ и Пречистымъ. Это требованіе вполне основательно, ибо разстояніе здѣсь 28 верстъ, а по уставу Ярослав.-Вологодской дороги, разстояніе между станціями не должно превышать 22 верстъ.

Жалобы на періодическія задержки лѣснаго товара подкоммиссія получила и на Москов.-Курской дорогѣ, въ Серпуховѣ и въ Тулѣ. И тутъ управленіе объясняетъ, что предполагаемаго торговцами недостатка подвижнаго состава нѣтъ, ибо къ веснѣ все вывозится; удовлетворить же внезапнымъ требованіямъ, при всякомъ повышеніи цѣнъ въ Москвѣ, нѣтъ возможности. При осмот-

рѣ книгъ въ Серпуховѣ, найдены довольно значительныя задержки. Такъ, напримѣръ, 9 Октября 1878 года требовалось 66 вагоновъ, выдано 38; 11 Октября требовалось 67, выдано 4 (см. Пут. Ж.), при чемъ однако нельзя не замѣтить, что при неизвѣстности, сколько получится вагоновъ, всегда требуютъ ихъ болѣе, нежели нужно. Во всякомъ случаѣ, богатая дорога, какъ Московско-Курская, могла бы, кажется, имѣть и нѣкоторый излишекъ подвижнаго состава.

На Московско-Курской дорогѣ жалуются и на задержки хлѣбнаго товара. Такія заявленія подкоммиссія получила въ Тулѣ, гдѣ впрочемъ значительныя задержки были въ 1877 году; въ настоящее же время, онѣ не простираются долѣе 14-ти дней. Такія же заявленія получены въ Сергіевскомъ, гдѣ 16 и 17 Апрѣля 1879 года накопилось до 200 вагоновъ, а въ весеннее время задержки бывали по цѣлымъ мѣсяцамъ; далѣе въ Мценскѣ, гдѣ отпавители приписываютъ задержки, какъ недостатку подвижнаго состава, такъ и недостатку запасныхъ путей; также въ Орлѣ, въ Курскѣ; во вторую поѣздку въ Александровкѣ, въ Поныряхъ, гдѣ во время объѣзда товаръ лежалъ на станціи 20 дней, въ Карасевкѣ, гдѣ онъ лежалъ 6 дней. Въ Мценскѣ и въ Орлѣ было заявлено о необходимости проложенія втораго пути отъ Курска до Сергіевского.

Подкоммиссія признаетъ это послѣднее требованіе самымъ существеннымъ. Оно оправдывается, какъ состояніемъ дѣла, такъ и уставомъ Московско-Курской желѣзной дороги, по которому правительство можетъ требовать положенія втораго пути, когда валовой доходъ достигнетъ 11,000 р. на версту, норма, которая давно уже превышена. Можно думать, что съ устройствомъ втораго пути устранятся и жалобы на задержки.

На Курско-Харьково-Азовской дорогѣ, залежи происходятъ отъ разныхъ причинъ. Въ Бѣлгородѣ заявлено, что накапливается иногда отъ 300 до 400 вагоновъ, которые лежатъ на станціи въ продолженіи 2-хъ или 3-хъ мѣсяцевъ. Въ Харьковѣ задержки приписываются недостатку развѣздныхъ путей и малому обмѣну съ Харьк.-Николаевскою дорогою. Въ Алексѣевкѣ и въ Барвенковѣ она происходитъ отъ остановокъ на Лозово-Севастопольской дорогѣ, въ Никитовкѣ отъ прекращенія приѣма на Харьковско-Николаевской дорогѣ. Въ Ростовѣ было заявлено, что задержки происходятъ отъ недостатка подвижнаго состава и отъ слишкомъ медленнаго расчищенія снѣжныхъ заносовъ; въ Таганрогѣ, къ этимъ причинамъ присоединяютъ еще безпорядокъ въ распоряженіяхъ. Въ урожайные годы задержки бываютъ почти всюду; на промежуточныхъ станціяхъ происходятъ долгія задержки, потому что проходящіе поѣзды постоянно идутъ полные, и прицѣпить ва-

гоновъ нельзя. Вслѣдствіе этого, товаръ часто отправляютъ на фурахъ. Впрочемъ, въ послѣднее время, по признанію отправителей, замѣтно значительное улучшеніе. Во вторую поѣздку, въ концѣ Октября, въ Таганрогъ было заявлено, что задержекъ на дорогѣ вовсе нѣтъ, исключая тѣхъ грузовъ, которые идутъ на Лозово-Севастопольскую дорогу.

Со времени полученія новаго подвижнаго состава, Курско-Харьково-Азовская дорога поставлена въ такое положеніе, что она можетъ удовлетворить обыкновеннымъ требованіямъ. Затрудненіе остается только относительно перевозки угля, о чемъ подробно излагается въ особомъ докладѣ. Задержки, происходящія отъ остановки на другихъ дорогахъ, не могутъ быть поставлены ей въ вину. Затѣмъ остается обратить вниманіе на возможно быстрое расчищеніе снѣжныхъ заносовъ, которые на Курско-Харьково-Азовской дорогѣ имѣютъ особенную важность. Плохое устройство подрядной системы и недостатокъ распоряженій могутъ въ этомъ отношеніи принести торговлѣ значительный ущербъ. Подкоммиссія не можетъ однако высказать на этотъ счетъ положительнаго мнѣнія, такъ какъ она не могла изслѣдовать этого дѣла на мѣстѣ.

Наконецъ, самую печальную картину представляетъ Лозово-Севастопольская дорога. Подкоммиссія, при своемъ объѣздѣ, нашла всюду громадныя залежи: хлѣба по всѣмъ станціямъ, лѣса въ Екатеринославѣ и Александровскѣ, соли въ Соляной и Таганшѣ, фруктовъ и табаку на станціяхъ Альма, Бахчисарай и другихъ. На всемъ протяженіи отъ Лозовой до Синельникова, въ теченіи мѣсяца не было подано ни одного вагона; отъ Синельникова до Севастополя подавали количество самое ничтожное въ сравненіи съ требованіемъ. Вопль стоитъ всюду. Многіе рѣшаются отправлять свой товаръ на фурахъ, на примѣръ изъ Екатеринослава въ Харьковъ и изъ Мелитополя въ Бердянскъ, платя громадныя цѣны, вслѣдствіе недостатка подводъ, ибо желѣзная дорога, не удовлетворяя потребностямъ отправителей, убила однако въ значительной степени чумацкій промыселъ, который въ прежнее время доставлялъ имъ нужныя средства перевозки.

Причины такого грустнаго положенія вещей заключаются отчасти въ недостаткѣ подвижнаго состава, отчасти въ совершенномъ недостаткѣ распоряженій. Паровозы Лозово-Севастопольской дороги такъ избиты и такъ плохо ремонтируются, что ихъ едва хватаетъ на три поѣзда въ день. Имѣя въ виду довольно удовлетворительный урожай въ Новороссійскомъ краѣ, а потому и вѣроятность болѣе или менѣе значительной перевозки, управленіе, конечно, могло бы заранѣе позаботиться о наймѣ паровозовъ. Оно было даже объ этомъ предупреждено съ весны предсѣдателемъ

подкомиссіи, Но только въ концѣ Октября было нанято 26 паровозовъ на Донецкой дорогѣ, притомъ безъ надлежащей заботливости о томъ, чтобы они были снабжены достаточнымъ количествомъ персонала и матеріала для правильнаго движенія. Къ этому присоединилось еще то, что во время самого сильнаго хлѣбнаго движенія, управленіе развозило по дорогѣ общественныя шпалы, оправдываясь тѣмъ, что заказанныя г. Файнбергу шпалы запоздали и не были поставлены во время, а между тѣмъ развозка ихъ крайне необходима. Результатомъ этой нераспорядительности было то, что изъ 75 вагоновъ, ходившихъ въ Октябрѣ мѣсяцѣ въ трехъ поѣздахъ, 20 шли на развозку шпалъ, 40 на обменъ съ Курско-Харьковско-Азовской дорогою, и только 15 были должны удовлетворить всѣмъ потребностямъ отправителей отъ Лозовой до Севастополя. Къ этому надобно прибавить, что два года тому назадъ Лозово-Севастопольская дорога въ виду привлеченія хлѣбнаго груза, понизила свой тарифъ на Севастополь до $\frac{1}{50}$, между тѣмъ какъ на Курско-Харьковско-Азовской дорогѣ хлѣбъ возится по $\frac{1}{34}$. *) Вслѣдствіе того, грузы выше и ниже Лозовой естественно устремляются на Севастополь, но на пути они находятъ полную задержку. Для перевоза искусственно привлеченнаго ею товара дорога ничего не сдѣлала. Она не позаботилась даже о временномъ, по крайней мѣрѣ, пониженіи тарифа на Геничскъ и Александровскъ, что могло бы отвлечь хотя часть груза отъ Севастополя. Однимъ словомъ, неурядица тутъ полная. Не та или другая мѣра, а только коренное улучшеніе во всемъ хозяйствѣ желѣзной дороги можетъ привести ее въ надлежащее состояніе.

Въ путевомъ журналѣ обозначено количество лежавшаго груза на различныхъ станціяхъ Лозово-Севастопольской дороги. При семъ прилагаются и выписки изъ очередныхъ книгъ по другимъ дорогамъ, съ означеніемъ происходившихъ на нихъ задержекъ.

VI. Открытіе станцій и ввозъ клади.

1. Часы открытія станцій.

Этотъ вопросъ имѣетъ существенное значеніе, какъ для ввоза, такъ и для вывоза. Отправители и получатели должны имѣть достаточно времени для окончанія своихъ дѣлъ.

На всѣхъ почти изслѣдованныхъ подкомиссіею дорогахъ, товарныя станціи открыты для публики зимою съ 8 до 4, лѣтомъ съ 6 до 6, въ праздники до 12. Только на Московско-Курской,

*) Въ тарифахъ значится $\frac{1}{24}$ съ пониженіемъ отъ 10 до 45 процентовъ на разстояніи болѣе 200 верстъ.

по инструкціи 1877 года, станціи открываются и лѣтомъ съ 8 часовъ утра, а по тарифу 1878 года даже съ 9.

Во многихъ мѣстахъ заявлено желаніе, чтобы прибавлено было нѣсколько часовъ. На Московско-Ярославской дорогѣ, торговцы просятъ, чтобы станція была открыта зимою съ 7 до 5, лѣтомъ съ 6 до 8. На Ярославско-Вологодской, желаютъ открытія зимою съ 6 до 4, лѣтомъ съ 6 до 7, въ праздники послѣ 12. На Московско-Курской, просятъ прибавленія часовъ только въ лѣтнее время, при чемъ одни желаютъ, чтобы станція была открыта съ 6 до 8, другіе съ 7 до 7, третьи съ 6 до 6; въ праздники же, вмѣсто установленныхъ часовъ, отъ 8 до 12, считаютъ болѣе удобнымъ назначить съ 9 до 1 или съ 10 до 2. На Курско-Харьковско-Азовской просятъ, чтобы лѣтомъ станція была открыта съ 5 до 7. Въ Таганрогѣ заявлено вообще, что въ случаѣ накопленія грузовъ, желательно увеличить время открытія станцій на 2 часа (№ 268, II, ст. 2).

Въ Таганрогѣ же заявлено желаніе, чтобы не было перерыва на три часа въ обѣденное время. Въ правилахъ такого перерыва не значится.

Кромѣ того, тутъ же заявлено, что служащіе являются часомъ позднѣе, а на Московско-Ярославской дорогѣ, въ Александровѣ и въ Ярославлѣ, жалуются, что они не всегда являются во время.

Наконецъ, въ Орлѣ указано на то, что на двухъ сосѣднихъ дорогахъ, на Московско-Курской и Орловско-Витебской, праздничные дни, когда совершенно закрываются станціи, считаются неодинаково, а именно: на Московско-Курской, на Страстной недѣлѣ, станція закрывается съ Субботы, а на Орловско-Витебской съ Четверга. Отсюда происходитъ временное накопленіе грузовъ и лишняя плата за пожелалое. Желательно однообразіе.

Съ послѣднимъ, конечно, нельзя не согласиться. Что же касается до общаго вопроса о часахъ открытія станцій, то подкомиссія полагаетъ, что для служащихъ въ конторѣ трудно увеличить часы занятій; необходимо даже положить полтора часа перерыва на обѣдъ. Но собственно для ввоза и вывоза можно и должно увеличить время открытія станцій, лишь бы движеніе начиналось и прекращалось со свѣтомъ; заставлятъ же подвозчиковъ ждать даже лѣтомъ до 8 и до 9 часовъ, какъ дѣлается на Московско-Курской дорогѣ, слишкомъ отяготительно. При скопленіи грузовъ, можетъ, конечно, потребоваться и усиленная конторская работа. Въ отвѣтахъ Курско-Харьковско-Азовской дороги сказано, что въ такихъ случаяхъ сами начальники станцій распоряжаются на этотъ счетъ. Отъ нихъ же зависитъ и надзоръ за своевременнымъ прибытіемъ служащихъ. При введеніи выборныхъ, жалобы отправителей будутъ имѣть и въ этомъ отношеніи болѣшую вѣроятность на успѣхъ.

2. Приемъ товаровъ большой скорости и багажа.

Въ настоящее время, товары большой скорости принимаются за два часа, а товары, отправляемые багажемъ, за часъ до отхода поѣзда. Въ Тулѣ было заявлено желаніе, чтобы какъ тѣ, такъ и другіе принимались во всякое время.

Нельзя не замѣтить, что при накопленіи груза, такая краткость срока бываетъ обременительна для самихъ служащихъ. На этотъ счетъ, подкомиссіи приходилось слышать жалобы, напримѣръ въ Харьковѣ. Поэтому было бы весьма желательно, чтобы по крайней мѣрѣ товары большой скорости принимались и въ другіе часы, съ тѣмъ однако, чтобы срокъ доставки считался съ часа отправленія поѣзда. Для принятія багажа слѣдуетъ увеличить срокъ на станціяхъ, гдѣ бываютъ значительныя отправки.

3. Временное прекращеніе приѣма.

Это случается при скопленіи товаровъ и передвиженіи войскъ. Станція закрывается по распоряженію управляющаго, съ разрѣшенія инспектора. Объ этомъ вывѣшиваются объявленія.

Закрытіе станцій бываетъ впрочемъ двоякое: или съ совершеннымъ воспрещеніемъ ввоза, или съ разрѣшеніемъ ввоза на отвѣтственности самихъ отправителей. Первый случай довольно рѣдкій. На Московско-Ярославской дорогѣ, онъ доселѣ не встрѣчался. Здѣсь, при скопленіи грузовъ, дозволяется отправителямъ складывать товаръ на землю подъ своею отвѣтственностью (№ 189). Тоже дѣлается и на Курско-Харьковско-Азовской дорогѣ, какъ заявлено въ Таганрогѣ (№ 268 II, п. 9). Изъ отвѣтовъ управленія видно, что здѣсь былъ только одинъ случай совершеннаго закрытія станціи, именно, въ Харьковѣ на нѣсколько дней. Но въ Сергіевскомъ, на Московско-Курской, дорогѣ, заявлено, что при закрытіи станціи приходится хлѣбъ складывать дома и потомъ опять везти на станцію. Съ фабрики Астафьева, отстоящей отъ Сергіевского на 15 верстъ, везется товаръ, а потомъ, вслѣдствіе закрытія станціи, приходится нанимать амбаръ.

Въ виду этихъ неудобствъ, заявлено было желаніе, чтобы о закрытіи станцій заранее печатались публикаціи, такъ чтобы отправители были объ этомъ своевременно извѣщены (№ 189 и Пут. Ж. Московско-Ярославской дороги; отвѣты Бир. Ком. п. 9). Въ запискѣ московскихъ торговцевъ (№ 66 п. 2) выражено желаніе, чтобы при скопленіи грузовъ болѣе трехдневной пропорціи ежедневно печатались бюллетени, съ объясненіемъ причинъ скопленія, количества неотправленнаго, а также и отправленнаго и вновь ввезеннаго груза, наконецъ, принятыхъ мѣръ. Бюллетени должны раздаваться отправителямъ и разсылаться въ биржевые

комитеты, въ купеческія управы и въ городскія думы. Закрытіе же станцій должно происходить не иначе какъ съ разрѣшенія министра Путей Сообщенія.

Подкоммиссія полагаетъ, что для закрятія станцій совершенно достаточно разрѣшеніе инспектора съ учрежденнымъ при немъ совѣтомъ выборныхъ. Разрѣшеніе министра затянуло бы дѣло на слишкомъ долгое время. Бюллетени же, которые могутъ быть и писанные, ибо не вездѣ можно печатать, безъ сомнѣнія бы либы весьма полезны. Они должны содержать въ себѣ извѣщеніе о закрятіи станціи, съ указаніемъ причинъ и предполагаемаго времени открытія. О прекращеніи закрятія слѣдуетъ возвѣщать вторичнымъ бюллетенемъ. Въ городахъ, они должны разсылаться какъ указано въ запискѣ, въ селахъ они должны вывѣшиваться въ волостныхъ правленіяхъ.

4. Порядокъ приема.

Въ прежнее время, грузъ записывался по словеснымъ заявленіямъ отправителей, которые съ тѣмъ вмѣстѣ получали пропускъ. Сопряженные съ этимъ порядкомъ злоупотребленія побудили желѣзныя дороги принять систему ввозныхъ ярлыковъ. Грузъ тогда только вносится въ очередь, когда онъ ввезенъ на станцію. При этомъ выдается ввозный ярлыкъ, на которомъ обозначается количество мѣстъ. Грузъ складывается на платформу, но до окончательнаго приема и выдачи квитанціи дорога не отвѣчаетъ ни за порчу, ни за цѣлость товара, а единственно за количество мѣстъ. Между тѣмъ, отъ ввоза до выдачи квитанціи можетъ пройти весьма продолжительное время, въ теченіи котораго самъ отправитель принужденъ охранять свое имущество. При расхищеніи, онъ не можетъ доказать своей претензіи, если количество мѣстъ остается тоже; при порчѣ, онъ не можетъ требовать вознагражденія.

На такой порядокъ поступили многочисленныя жалобы. Отправители заявляютъ желаніе, чтобы при самомъ ввозѣ товары принимались по накладной, взвѣшивались, и чтобы тотчасъ выдавалась квитанція, или возвращалась бы накладная. Храненіе товаровъ должно лежать на отвѣтственности желѣзной дороги (см. заявленія въ Тулѣ, въ Курскѣ, въ Харьковѣ, въ Барвенковѣ, также №№ 66, п. 4 и 42)).

Нельзя не признать такого требованія совершенно правильнымъ. Невозможно оставлять товаръ на станціи, на отвѣтственности отправителя, въ теченіи цѣлыхъ недѣль и заставлять послѣдняго ждать, пока придутъ вагоны, даже безъ возможности отлучаться хотя бы на короткое время, такъ какъ онъ можетъ пропустить очередь. Приемъ долженъ совершаться при самомъ ввозѣ, съ отвѣтственностью дороги за цѣлость и сохранность ввѣреннаго ей гру-

за. Только при закрытіи станціи можно допустить сложеніе товара на отвѣтственности хозяина. При накопленіи груза можно выдавать временныя квитанціи, которыя по отправкѣ замѣняются настоящими. Установленіе такого порядка дастъ торговцамъ весьма существенное облегченіе.

На Азовской гавани, въ Таганрогѣ, встрѣчается затрудненіе особаго рода: здѣсь прямо грузятъ изъ частныхъ складовъ въ вагоны, собственными средствами отправителей, квитанціи же выдаютъ иногда нѣсколько дней спустя, въ теченіи которыхъ отправитель остается безъ документовъ. Выражено желаніе, чтобы выдавалась немедленно по крайней мѣрѣ предварительная квитанція, которую послѣ можно обмѣнить на настоящую (№ 268, I, п. 8). И это требованіе вполнѣ справедливо.

5. Полежалое при отправкѣ.

Этотъ вопросъ встрѣтился на Моск.-Курской дорогѣ. По правиламъ тарифа (ст. 149 и 149), если отправитель привезетъ на станцію часть товара, и не сдавъ его, оставить его для храненія на станціи впредь до доставленія имъ остальной части, то по истеченіи 24 часовъ, за храненіе взимается полежалое. Таже плата взимается при храненіи цѣлыхъ партій, сложенныхъ на станціи для храненія до сдачи къ отправленію.

Въ Сергіевскомѣ, отправители жалуются на это, находя несправедливымъ платить за полежалое, когда товаръ лежитъ по ихъ винѣ, между тѣмъ какъ дорога не платитъ ничего, въ случаѣ если залежъ происходитъ отъ ея вины.

Въ Поныряхъ, во вторую поѣздку, заявлено, что во время залежей, которыя продолжаются иногда весьма долго, отправитель не можетъ иногда не отлучиться по своимъ дѣламъ, а между тѣмъ, если во время его отлучки до него доходитъ очередь, и онъ ее, за неявку, пропустилъ, то съ него затѣмъ взыскиваютъ полежалое.

Подано заявленіе и по частному случаю. Крапивенскій купецъ Юдинъ жалуется, что на станціи Ясенки съ него взыскано полежалое, по истеченіи 7 дней, за лѣсной матеріалъ, который не былъ отправленъ по недостатку вагоновъ. Изъ той же просьбы видно однако, что неотправка произошла собственно оттого, что отправитель считалъ неправильнымъ разрядъ тарифа, къ которому начальникъ станціи хотѣлъ причислить отправляемый товаръ. При этомъ Юдинъ выражаетъ желаніе, чтобы отправляемый товаръ могъ бесплатно лежать на станціи мѣсяць и болѣе (№№ 51 и 53).

Последнее требованіе, конечно, неосновательно. Все, что можно сказать, это то, что полежалое ни въ какомъ случаѣ не

должно взыскиваться, когда задержка произошла по винѣ дороги или ея агентовъ. Затѣмъ, взысканіе или невзысканіе полежалаго вполне зависитъ отъ усмотрѣнія управленія дороги. При незначительности грузовъ, дорога можетъ и не пользоваться своимъ правомъ; при скопленіи грузовъ, напротивъ, она неизбѣжно должна будетъ прибѣгнуть къ этому средству для очищенія мѣста. Во всякомъ случаѣ, однако, невозможно взыскивать полежалаго съ груза, ввезеннаго для отправки, но не вывезеннаго вслѣдствіе случайной отлучки хозяина. Здѣсь задержка произошла по винѣ дороги. Отправитель не можетъ быть прикованъ къ своей партіи, въ ожиданіи неизвѣстнаго ему прибытія вагоновъ. Это затрудненіе устранится, если пріемъ будетъ совершаться при самомъ ввозѣ, ибо въ такомъ случаѣ партія можетъ быть отправлена и въ отсутствіи хозяина.

VII. Очереди.

1. Соблюденіе очередей.

Во многихъ мѣстахъ заявлено, что очереди не всегда соблюдаются. Такія заявленія получены на Московско-Ярославской дорогѣ въ Сергіевѣ, въ Александровѣ (№ 158) въ Ярославлѣ (№ 189 и П. Ж.), на Московско-Курской въ Серпуховѣ, въ Тулѣ, въ Орлѣ. Въ заявленіяхъ, поданныхъ Биржевому Комитету, при общемъ указаніи, что очереди не всегда соблюдаются, утверждается, что отправители принуждены иногда платить за отправку; транспортныя же конторы постоянно входятъ въ сдѣлки съ артелью. Севастопольскіе отправители прямо высказали, что при недостаткѣ подвижнаго состава, злоупотребленія всегда будутъ, ибо сами отправители имъ потворствуютъ.

Какъ средство противъ этихъ золъ, выражается желаніе, чтобы очередныя книги всегда были доступны отправителямъ, и чтобы послѣдніе сами могли записывать свой грузъ (Тула, заявленія Б. К. п. 9). Подкоммиссія полагаетъ, что нѣтъ никакой нужды, чтобы отправители сами записывали свои требованія; достаточно, если очередныя книги будутъ имъ всегда доступны. Необходимо, сверхъ того, ежедневно вывѣшивать на станціяхъ копіи съ очередныхъ книгъ. Такая мѣра положитъ конецъ многимъ пререканіямъ.

Какъ совершенный контрастъ съ этими жалобами, въ запискѣ, полученной подкоммиссіею уже послѣ объѣзда, заявляется, что на Лозово-Севастопольской дорогѣ требуютъ, чтобы одинъ и тотъ же отправитель непременно грузилъ сначала хлѣбъ ввезенный прежде, а такъ какъ этотъ хлѣбъ весьма часто лежитъ внизу, то отсюда происходитъ значительное затрудненіе въ отправкѣ (№ 439).

Подобное требованіе не имѣетъ ни малѣйшаго основанія. Если оно гдѣ нибудь существуетъ, то оно можетъ быть только придиркою.

2. Частныя изъятія.

Такой случай встрѣтился только на А.-Севастопольской дорогѣ. Здѣсь лицамъ, отправляющимъ болѣе 100 вагоновъ въ годъ, дѣлалась скидка, и грузъ ихъ отправлялся внѣ очереди. Пользовался этимъ одинъ купецъ Файнбергъ; другіе принуждены были входить съ ними въ сдѣлку, чтобы скорѣе отправлять свой товаръ (№ 378 и П. Ж.) Нынѣ эта привилегія отмѣнена. Подобныя изъятія никогда не должны существовать.

3. Срочные товары.

Не всѣ товары входятъ въ общую очередь; нѣкоторые, требующіе болѣе быстрой отправки, подъ именемъ срочныхъ, отправляются внѣ очереди.

Въ заявленіяхъ, поданныхъ Биржевому Комитету (п. 31), выражено желаніе, чтобы срочными товарами считались всѣ товары первыхъ трехъ классовъ, и чтобы срокъ для отправки былъ назначенъ 4-дневный, какъ установлено на дорогахъ 1-й группы. Въ Тулѣ заявлено, что товары, подверженные порчѣ, слѣдуетъ отправлять не въ очередь, но это не соблюдается.

Въ Ростовѣ, на Московско-Ярославской дорогѣ, заявлено желаніе, чтобы овощи и каплуны отправлялись не въ очередь.

Въ Ростовѣ на Дону, отправители заявили, что товары цѣнные, отправляемые по 1-му разряду, а также товары подверженные порчѣ, должны отправляться внѣ очереди (№ 256).

Между тѣмъ, тарифомъ К.-Х.-Азовской дороги съ избыткомъ удовлетворяются всѣ эти требованія. Въ § 86, къ срочнымъ товарамъ причисляются товары первыхъ двухъ классовъ, вещества легковоспламеняющіяся, товары, подверженные порчѣ, скотъ, наконецъ партіи хлѣба не болѣе 200 пудовъ, отправляемые мелкими промышленниками. Срочные грузы принимаются по мѣрѣ ввоза, съ выдачею квитанціи, и отправляются не далѣе какъ черезъ 24 часа.

По тарифу Лозово-Севастопольской дороги, на отправку срочныхъ грузовъ полагается двое сутокъ (§ 69).

Эти правила слѣдовало бы установить для всѣхъ дорогъ, исключая льготы, сдѣланной для партій хлѣба менѣе 200 пудовъ, которая едва ли вездѣ приложима. Желательно бы только къ срочнымъ грузамъ причислить и товары, отправляемые на ярмарки, какъ было заявлено въ Таганрогѣ (№ 268). Здѣсь быстрота доставки совершенно необходима.

Болѣ затруднительнымъ представляется исполненіе желанія, выраженнаго въ отвѣтахъ Биржевому Комитету (п. 17), чтобы, въ случаѣ скопленія грузовъ, было опредѣлено, какіе товары должны имѣть преимущество предъ другими.

Въ этомъ отношеніи, на Лозово-Севастопольской дорогѣ было указано подкоммиссіи, что картофель, стоящій въ Павлоградѣ по 5 коп. за пудъ, отправляется не въ очередь, а льняное сѣмя, стоящее 1 р. 60 коп., гибнетъ подъ дождемъ.

По случаю громаднаго накопленія грузовъ на этой дорогѣ, циркуляромъ министерства П. С. велѣно было, если не остается болѣе мѣста на крытой платформѣ, отправлять льняное сѣмя ранѣе пшеницы, такъ какъ оно болѣе подвержено порчѣ. Нѣкоторые отправители, притомъ отправляющіе оба товара, находятъ такое распоряженіе неправильнымъ: они утверждаютъ, что льняное сѣмя отъ дождя портится только снаружи, ибо на немъ образуется кора, которая не пропускаетъ дальнѣйшаго проникновенія влаги, между тѣмъ какъ пшеница промокаетъ насквозь, а потому портится вся. Съ другой стороны, испорченное сѣмя ни на что уже не годится, тогда какъ пшеница сохраняетъ нѣкоторую цѣну, хотя гораздо меньшую, нежели прежде.

Подкоммиссія можетъ только сказать, что подобныя изъятія нельзя дѣлать иначе, какъ по тщательномъ обсужденіи съ свѣдущими и заинтересованными въ этомъ дѣлѣ людьми.

4. Введеніе общей очереди по всей дорогѣ.

Въ Орлѣ заявлено было желаніе, чтобы введена была общая очередь по всѣмъ станціямъ, какъ это дѣлается на Орловско-Витебской дорогѣ.

На Лозово-Севастопольской дорогѣ, самымъ управленіемъ было заявлено, что будетъ введена общая очередь (Екатеринославъ П. Ж.)

Рѣшеніе этого вопроса представляетъ значительныя трудности. Нѣтъ сомнѣнія, что введеніе общей очереди для всѣхъ отправителей весьма желательно, въ видахъ справедливой уравнительности перевозки. Иначе, на промежуточныхъ станціяхъ нерѣдко приходится отправителямъ ждать по цѣлымъ недѣлямъ, тогда какъ мимо ихъ проходятъ поѣзды, нагруженные товаромъ, привезеннымъ позднѣе. Но строгое исполненіе этого требованія встрѣчаетъ иногда неодолимые препятствія. Желѣзно-дорожное управленіе должно заботиться прежде всего о томъ, чтобы не было, по возможности, непроизводительнаго пробѣга подвижнаго состава. Если на извѣстную станцію привезенъ грузъ, то разгруженные вагоны должны взять лежащій на этой станціи товаръ, хотя бы

онъ былъ ввезенъ позднѣе находящагося на другихъ станціяхъ. Съ другой стороны, когда на извѣстную станцію внезапно подвозится значительное количество груза, необходимо ее освободить, чтобы очистить мѣсто для новаго подвоза. Случается также, что кромѣ паровозовъ, ходящихъ въ сквозныхъ поѣздахъ, есть лишній паровозъ, который ходитъ только по извѣстному участку, или же различныя техническія условія участковъ мѣшаютъ равномерному распредѣленію подвижнаго состава. Во всѣхъ этихъ случаяхъ начальнику движенія необходимо должно быть предоставлено право распорядиться подвижнымъ составомъ по своему усмотрѣнію. Испрашивать разрѣшенія невозможно, по недостатку времени. Если здѣсь можетъ быть установленъ контроль, то единственно послѣдующій. Но къ чему ведетъ послѣдующій контроль, когда исключенія приходится дѣлать на каждомъ шагу?

По всѣмъ этимъ соображеніямъ, едва ли возможно введеніе общей очереди, какъ обязательнаго правила. Она приложима только тамъ, гдѣ самое свойство груза допускаетъ равномерное распредѣленіе подвижнаго состава, какъ на примѣръ на Орловско-Витебской дорогѣ, гдѣ перевозится большею частью лѣсной матеріалъ, который по всѣмъ станціямъ лежитъ въ постоянныхъ складахъ. При такихъ условіяхъ, введеніе общей очереди желательно, не иначе, однако, какъ подъ контролемъ инспекціи и выборнаго комитета, ибо здѣсь сами отправители совершенно уже лишены возможности наблюдать за дѣйствіями управленія. Установленіе того или другаго порядка должно зависѣть отъ соглашенія правительства съ желѣзнодорожнымъ правленіемъ.

5. Очередь на пристаняхъ.

Распредѣленіе очередей на пристаняхъ имѣетъ ту особенность, что здѣсь очередь опредѣляется большею частью не временемъ привоза, а заявленіями товарохозяевъ, которые имѣютъ на пристаняхъ постоянные склады и отправляютъ товаръ по мѣрѣ продажи. Въ Екатеринославѣ этотъ порядокъ въ Іюнь мѣсяцъ 1879 года былъ замѣненъ очередью ввоза, и на это послѣдовали весьма сильныя жалобы, въ особенности со стороны мелкихъ отправителей, которые принуждены ждать, пока крупныя торговцы, имѣющіе болѣе средствъ для ранняго заготовленія лѣснаго матеріала, сбудутъ весь свой товаръ. Въ другихъ мѣстахъ, въ Серпуховѣ, въ Ярославлѣ и проч., вагоны распредѣляются между отправителями соразмѣрно съ ежедневно представленными заявленіями. Но такъ какъ, особенно во время сильной отправки, вагоновъ не всегда хватаетъ на всѣхъ, то весьма часто отправители просятъ больше, чтобы получить меньше. Съ своей сто-

роны, управление жалуетъ, что при такихъ излишнихъ требованіяхъ, оно подаетъ иногда вагоны, которые остаются ненагруженными, или отъ которыхъ отправители отказываются.

Последнее затрудненіе легко устранить установленіемъ платы за простой вагоновъ, что обыкновенно и дѣлается. Предупрежденіе же излишнихъ требованій и вообще правильное распредѣленіе очередей возможно только при участіи выборныхъ лицъ отъ самихъ отправителей, ибо начальникъ станціи очевидно не въ состояніи удостовѣриться, кому именно сколько нужно вагоновъ. Контролировать требованія могутъ только сами отправители между собою.

Въ запискѣ, полученной съ Лозово-Севастопольской дороги (№ 439), высказано мнѣніе, что злоупотребленія очередей устранятся только въ томъ случаѣ, если товароотправителямъ будетъ дано право ежемѣсячно заявлять о количествѣ требуемыхъ вагоновъ, со взносомъ 6 р. залога, при чемъ управление, съ своей стороны, должно заявить, сколько оно можетъ дать, а начальникъ станціи долженъ, сообразно съ тѣмъ, дѣлать соразмѣрное распредѣленіе вагоновъ.

Такой порядокъ установленъ для перевозки каменнаго угля, при чемъ однако распредѣленіе дѣлается выборными. Но къ перевозкѣ лѣснаго матеріала съ пристаней, гдѣ продажа обыкновенно совершается въ болѣе короткіе сроки, онъ едва ли приложимъ.

6. Включеніе въ очередь частныхъ складовъ и амбаровъ.

Установленная на пристаняхъ система заявленій распространяется и на всѣ тѣ случаи, когда товаръ лежитъ на желѣзной дорогѣ въ постоянныхъ складахъ или амбарахъ. Она прилагается и къ перевозкѣ каменнаго угля, какъ подробно изложено въ особомъ докладѣ. Подобная же система существуетъ и на станціяхъ, гдѣ находятся склады соли, именно, въ Соляной и въ Таганашѣ, на Лозово-Севастопольской дорогѣ. На полустанціи Соляной, единственнымъ отправителемъ является Товарищество Чоюгарныхъ соляныхъ промысловъ; но въ общее распредѣленіе вагоновъ входятъ и мелкіе отправители станціи Таганашѣ. Представитель Товарищества заявилъ, что распредѣленіе должно производиться не по числу отправителей, какъ дѣлается нынѣ, а по количеству груза (№ 385 и П. Ж.) На это управление отвѣчало, что это будетъ равносильно монополіи. Нѣтъ сомнѣнія, что здѣсь необходимо принять въ расчетъ и то и другое, ибо отправитель, имѣющій значительное количество грузовъ, очевидно долженъ получить и большее количество вагоновъ. Но справедливое распредѣленіе опять же возможно только при участіи выборныхъ отъ самихъ отправителей.

При томъ же условіи возможно и включеніе въ общую очередь хлѣба, сложеннаго въ частныхъ амбарахъ, о чемъ заявлена была просьба въ Севастополѣ. Отправители полагаютъ, что слѣдуетъ подчинить амбары начальнику станціи, съ правомъ провѣрки запасовъ, а въ случаѣ непогрузки заявленнаго къ отправкѣ товара, установить плату за простой вагоновъ. Но контроль одного начальника станціи, безъ участія выборныхъ, не дастъ надлежащей гарантіи; онъ можетъ даже повести къ значительнымъ злоупотребленіямъ, о чемъ свидѣлствуютъ сами Севастопольскіе торговцы, какъ было сказано выше.

7. Выборные.

Въ настоящее время выборные отъ отправителей установлены для распредѣленія очередей при отправкѣ каменнаго угля. Устройство и дѣятельность этого учрежденія излагается въ отдѣльномъ докладѣ.

Кромѣ того, желѣзнодорожныя управленія сами предоставляютъ иногда распредѣленіе очередей отправителямъ. Такъ это дѣлается, напримѣръ, на станціи Болга Ярославско-Вологодской дороги. Весною, когда подходят баржи, очереди отправки распредѣляются самими судовладельцами. Это вызывается тѣмъ, что еслибы пришедшая ранѣе баржа имѣла право отправить весь свой грузъ прежде приставшихъ позднѣе, то послѣднимъ приходилось бы ждать слишкомъ долго. Во избѣжаніе этого, вагоны распредѣляются ежедневно по количеству наличнаго груза. Баржа, пришедшая позднѣе, входитъ въ общую очередь въ тотъ день, когда она пристала. Но станціонное начальство очевидно не имѣетъ возможности опредѣлить количество груза и сдѣлать справедливое распредѣленіе. Поэтому, оно предоставляетъ распредѣленіе очередей судовладельцамъ, которые исполняютъ это дѣло удовлетворительно для всѣхъ сторонъ. Жалобъ на такой порядокъ доселѣ не возникало.

Въ другихъ мѣстахъ, гдѣ не установился такой порядокъ, подкомиссіи прямо было выражено желаніе имѣть выборныхъ для надзора за очередями. Такія заявленія поступили въ Орлѣ, въ Ростовѣ на Дону, въ Таганрогѣ.

На нѣкоторыхъ станціяхъ, сама подкомиссія предлагала товароотправителямъ этотъ вопросъ. Въ Екатеринославѣ, на такое предложеніе отправители изъявили желаніе имѣть трехъ выборныхъ для распредѣленія очередей, съ тѣмъ однако, чтобы мелкіе торговцы не были обижены. Желѣзнодорожное управленіе выразило на это свое согласіе. На вопросъ: не слѣдуетъ ли предоставить выборнымъ и распредѣленіе мѣстъ на пристаняхъ? отправители высказали сомнѣніе, что вновь прибывшіе торговцы могутъ не при-

знать ихъ дѣйствій. Существованіе судоходныхъ депутацій доказываетъ, что этотъ вопросъ можетъ быть разрѣшенъ при правильной организаціи.

Согласіе на учрежденіе выборныхъ выражено также въ Александровскѣ и въ Таганашѣ. Только крупные отправители оказываютъ менѣе сочувствія къ этому нововведенію. Представитель Товарищества Чонгарскихъ соляныхъ промысловъ прямо заявилъ, что онъ находитъ это неудобнымъ. Въ Севастополѣ самый крупный отправитель, г. Грипари, высказалъ, что онъ находитъ удобнѣе существующій порядокъ очередей.

Крупные отправители въ настоящее время очевидно имѣютъ преимущество передъ мелкими, ибо они скорѣе въ состояніи склонить желѣзнодорожное управленіе на свою сторону. Учрежденіе выборныхъ не устранить неизбежныхъ во всякомъ человѣческомъ дѣлѣ столкновеній, но можно надѣяться, что при правильной организаціи, можетъ установиться порядокъ безобидный для всѣхъ. И отправители, и самое желѣзнодорожное управленіе отъ этого выиграютъ. Последнее избавится отъ лишнихъ хлопотъ и нареканій; первые будутъ имѣть возможность, сами участвуя въ заведеніи дѣломъ, утвердить его на началахъ справедливости.

Въ Симферополѣ было, сверхъ того, выражено желаніе имѣть выборное лицо отъ купечества для принятія жалобъ и для наблюденія за ихъ удовлетвореніемъ. Наконецъ, въ Ростовѣ на Дону было заявлено о потребности центральнаго учрежденія съ судебно-административнымъ характеромъ. Въ настоящее время, во многихъ случаяхъ, посредникомъ между желѣзными дорогами и отправителями является предсѣдатель желѣзнодорожнаго сѣзда. Къ нему можно бы присоединить представителей, съ одной стороны, правительства, съ другой стороны торговли и промышленности. Этому учрежденію, по мнѣнію Ростовскихъ отправителей, слѣдуетъ предоставить рѣшеніе дѣлъ по претензіямъ (№ 256).

Подкоммиссія, съ своей стороны, признаетъ необходимымъ введеніе цѣлой системы выборныхъ учрежденій какъ мѣстныхъ, такъ и центральныхъ. Объ этомъ представляется особый докладъ.

8. *Коммиссіонерство начальниковъ станцій.*

Съ вопросомъ объ очередяхъ связанъ и вопросъ о коммиссіонерствѣ начальниковъ станцій, которое нерѣдко можетъ вести къ злоупотребленіямъ. Въ Вологдѣ, частные коммиссіонеры на это жаловались. Отправители однако заявляли, что они не находятъ въ этомъ вреда. Управляющій же дорогомъ, съ своей стороны, полагаетъ, что это дѣло должно быть предоставлено усмотрѣнію правленія, которое можетъ пользоваться начальниками станцій для заведенія торговыхъ сношеній. Въ настоящемъ случаѣ, на-

чальнику станціи разрѣшено было принимать на себя комиссіонерство, потому что отъ этого не усматривалось вреда, а напротивъ, могла произойти польза. И точно, съ его помощью общество Дружина открыло торговыя сношенія съ Архангельскомъ, отчего произошло увеличеніе доходовъ и самой желѣзной дороги.

Другой случай такого рода представился на Лозово-Севастопольской дорогѣ. Въ Симферополь было заявлено, что управленіе допускаетъ служащихъ заниматься комиссіонерскими дѣлами, отчего происходятъ частыя злоупотребленія. Это было подтверждено г. управляющимъ акцизными сборами въ Таврической губерніи, который заявилъ, что онъ самъ принужденъ былъ дѣлать дознаніе о неправильныхъ дѣйствіяхъ начальника станціи Таганашъ, который, взявши на себя комиссіонерство для нѣкоторыхъ отправителей, притѣснялъ другихъ.

Бумага, въ которой излагаются эти факты, при семъ прилагается (№ 421).

Подкомmissія, съ своей стороны, полагаетъ, что хотя комиссіонерство начальниковъ станцій можетъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ принести пользу, но при сложности ихъ занятій и при всегдашней возможности притѣсненій, лучше совершенно воспретить имъ заниматься этимъ дѣломъ.

VIII. О т п р а в к а.

1. Взвѣшиваніе.

Одно изъ важнѣйшихъ условій правильной перевозки груза заключается въ вѣрности вѣсовъ. Между тѣмъ, на этотъ счетъ на всѣхъ дорогахъ поступали многочисленныя жалобы: на Моск.-Ярославской дорогѣ въ Талицахъ и въ Ярославлѣ; на Вологодской въ Грязовцѣ и въ Вологдѣ; на Моск.-Курской въ Серпуховѣ и въ Орлѣ; на Азовской въ Курскѣ, въ Никольскомъ, въ Бѣлгородѣ, въ Харьковѣ, въ Барвенковѣ, въ Таганрогѣ, въ Ростовѣ.

При осмотрѣ, комиссія въ нѣкоторыхъ мѣстахъ могла убѣдиться въ основательности этихъ жалобъ. Такъ въ Орлѣ, въ выгрузномъ пакгаузѣ, при взвѣшиваніи трехъ мѣшковъ пшеницы, въ 5 пудовъ каждый, на двухъ находящихся тутъ вѣсахъ, оказалась разница въ 10 фунтовъ; на нагрузной платформѣ, при такой же провѣркѣ, разница оказалась въ 6 фунтовъ; наконецъ, на такъ называемой воинской платформѣ, въ 9 фунтовъ. Въ Екатеринославѣ, при провѣркѣ багажныхъ вѣсовъ системы Листа 2-хъ пудовою гирею, они сначала, при правильной установкѣ, оказались вѣрными, но стоило толкнуть ихъ ногою, и вмѣсто 2-хъ пудовъ, они стали показывать 30 фунтовъ. Въ Мелитополь, багажные вѣсы той же системы, при малѣйшемъ толчкѣ

показывали то недовѣсъ, то перевѣсъ. Въ другихъ мѣстахъ, разница оказывалась небольшая; но при сложности системы и непривычкѣ къ ней отправителей, вѣсовщику не трудно и при вѣрныхъ вѣсахъ показать ложный вѣсъ. Въ Тулѣ и въ Сергіевскомъ было заявлено, что десятичные вѣсы сложны и непонятны; въ Таганрогѣ, что для употребленія ихъ нуженъ навыкъ. Управляющій Орловско-Витебской дороги, въ засѣданіи, происшедшемъ въ Орлѣ, объяснилъ постоянно встрѣчающуюся разницу вѣса между двумя сосѣдними дорогами тѣмъ, что десятичные вѣсы часто портятся, и содержаніе ихъ на двухъ дорогахъ можетъ быть различное. Возможность невѣрнаго показанія является въ особенности при системѣ передвижнаго баланса, которымъ вѣсамъ дается правильная установка. Стоитъ немного передвинуть балансъ, а это сдѣлать очень легко, и вѣсы будутъ показывать совершенно иной вѣсъ.

Вслѣдствіе этихъ неудобствъ, торговцы всюду просятъ о введеніи обыкновенныхъ вѣсовъ съ коромысломъ, къ которымъ они привыкли. Такія заявленія были сдѣланы, между прочимъ, въ Ярославлѣ (№ 189), въ Барвенковѣ (№ 252), въ Таганрогѣ (№ 218). Въ Таганрогѣ допущены на практикѣ обыкновенные вѣсы.

При чрезвычайной важности этого вопроса и возбуждаемыхъ имъ безчисленныхъ пререканій и злоупотребленій, подкомmissія полагаетъ, что на это дѣло надобно обратить особенное вниманіе. Необходимо установить такую систему вѣсовъ, которая не только обезпечивала бы ихъ правильность, но и доставляла бы возможность легкаго контроля со стороны отправителей. Для этого желательно, прежде всего, введеніе однообразной системы, если не на всѣхъ дорогахъ, что, можетъ быть, представило бы слишкомъ большія затрудненія, то по крайней мѣрѣ на каждой отдѣльной дорогѣ. Затѣмъ, при десятичной системѣ, необходимо устранить тѣ условія, при которыхъ возможна легкая измѣнчивость вѣсовъ. Если правильное установленіе вѣсовъ производится посредствомъ баланса, то послѣ каждой провѣрки, балансъ долженъ быть запертъ. При неопытности многихъ отправителей въ обращеніи съ десятичными вѣсами, которые у насъ вообще мало употребляются, желательно, чтобы на станціяхъ находились и простые вѣсы съ коромысломъ, для провѣрки по требованію отправителей и за ихъ счетъ. Надзоръ за вѣсами долженъ быть ввѣренъ не только агентамъ дороги, но и выборнымъ, которые должны имѣть право присутствовать при каждой провѣркѣ и сами провѣрять вѣсы всякій разъ, какъ они сочтутъ это нужнымъ. Наконецъ, ответственность за правильность вѣсовъ должна лежать на дорогѣ, вслѣдствіе чего всякая разница въ вѣсѣ,

оказывающаяся при приѣмѣ и выдачѣ товара, должна толковаться въ пользу отправителя, между тѣмъ какъ въ настоящее время дѣлается всегда на оборотъ. По § 71 конвенціи 3-й группы, если число мѣстъ вѣрно, а вѣсъ оказывается меньше, то дорога не отвѣчаетъ; если же число мѣстъ вѣрно, а вѣсъ оказывается больше, то взыскивается двойная плата за излишній вѣсъ. Въ Бахмутѣ, подкомиссіи представленъ былъ фактъ взысканія двойной платы съ ничѣмъ неповиннаго получателя. Подобныя явленія обличаютъ только всю бездну господствующаго въ этомъ дѣлѣ произвола. Железныя дороги ссылаются на то, что нерѣдко отправители подкупаютъ вѣсовщиковъ и артельщиковъ, съ тѣмъ, чтобы послѣдніе показывали меньшій вѣсъ, нежели есть на самомъ дѣлѣ; но такъ какъ вѣсовщики и артельщики суть агенты дороги, то и отвѣтственность за ихъ дѣйствія очевидно должна падать на дорогу, а не на отправителей, и еще менѣе на получателей.

При указанныхъ условіяхъ, можно надѣяться, что устранился значительная часть жалобъ на неправильное взвѣшиваніе, которое происходитъ или по небрежности или даже умышленно. Отправители утверждаютъ, что артельщики иногда нарочно уменьшаютъ вѣсъ при отправкѣ, съ тѣмъ чтобы имѣть возможность не отвѣчать за произведенныя въ дорогѣ кражи. Такого рода заявленія были получены въ Тулѣ, въ Орлѣ, въ Прохоровкѣ, въ Бѣлгородѣ, въ Ростовѣ на Дону. Управляющій Орловско-Витебской дороги высказалъ предположеніе, что въ Ригѣ идетъ формальная спекуляція на вѣсъ, такъ какъ тамъ постоянно перевѣшивается товаръ и всегда оказывается отъ 15 до 20 пудовъ меньше въ вагонѣ; но осязательныхъ фактовъ для уличенія виновныхъ онъ въ рукахъ не имѣетъ. Въ одномъ изъ отвѣтовъ, поданныхъ Биржевому Комитету, повѣствуется, что партія масла, привезенная на станцію, была взвѣшена на 38 пудовъ и 25 ф. менѣе, нежели слѣдовало, и на возраженія отправителя отвѣчали: „въ такомъ случаѣ берите товаръ назадъ.“

Во избѣжаніе всѣхъ этихъ неправильностей, въ отвѣтахъ Биржевому Комитету требуютъ, чтобы отправитель всегда самъ присутствовалъ при взвѣшиваніи товара. Въ сущности, это составляетъ общее правило; но оно не всегда исполняется. Такъ, въ Серпуховѣ отправители жаловались, что нерѣдко грузъ взвѣшиваютъ въ ихъ отсутствіи. Но въ Таганрогѣ заявлено, что отправителямъ всегда предоставляется право присутствовать при взвѣшиваніи. Главное затрудненіе заключается здѣсь не столько въ случайномъ отсутствіи отправителя, сколько въ трудности контроля, особенно при неумѣніи обращаться съ десятичными вѣсами.

Жалуются и на то, что взвѣшиваютъ на выдержку, а въ документахъ ставятъ общій вѣсъ партіи. Этимъ облегчается возможность кражи, ибо дорога не отвѣчаетъ, если, при вѣрности общаго вѣса, оказывается недостатокъ въ отдѣльныхъ мѣстахъ. Такія заявленія получены въ Ярославль и на другихъ станціяхъ. Въ Харьковѣ, въ особенности, было заявлено, что шерсть слѣдуетъ перевѣшивать всю, а не на выдержку.

Нѣтъ сомнѣнія однако, что невозможно перевѣшивать цѣлую большую партію однороднаго товара. На это потребовалось бы слишкомъ много времени. Но перевѣску слѣдуетъ дѣлать, когда этого требуетъ отправитель. Если же желѣзная дорога считаетъ болѣе удобнымъ взвѣшивать на выдержку, то она все таки должна отвѣчать не за всю партію въ совокупности, а за отдѣльные мѣста, въ которыхъ сколько нибудь значительный недостатокъ всегда легко можетъ быть контролированъ при нагрузкѣ. Безъ такого правила, всегда открывается возможность кражи.

Кромѣ невѣрности вѣсовъ, на нѣкоторыхъ станціяхъ встрѣчались жалобы и на ихъ недостатокъ. Такъ, въ Ярославль, для того чтобы перевѣсить полученный товаръ, приходится перевозить его на другую платформу. Отправители заявляютъ, что необходимо имѣть особые вѣсы на выгрузной платформѣ. Въ Орлѣ жалуются, что нѣтъ малыхъ вѣсовъ, вслѣдствіе чего трудно взвѣшивать товары большой скорости. Въ Тулѣ вообще заявляли о недостаткѣ вѣсовъ по станціямъ (№ 86). Такое же заявленіе получено и въ Харьковѣ (№ 227). Этимъ отправители объясняютъ и то, что большія партіи всегда взвѣшиваютъ на выдержку.

Нерѣдко оказывается недостатокъ и въ вагонныхъ вѣсахъ для взвѣшиванія товаровъ, отправляемыхъ повагонно. Въ Серпуховѣ жалуются, что нѣтъ вагонныхъ вѣсовъ на пристави. Товаръ приходится взвѣшивать на станціи, гдѣ вслѣдствіе скопленія грузовъ часто бываютъ задержки и затрудненія. На Донецкой дорогѣ, гдѣ весь почти грузъ отправляется повагонно, на малыхъ станціяхъ нѣтъ однако вагонныхъ вѣсовъ, вслѣдствіе чего при отправкѣ угля весьма часто показывается невѣрный вѣсъ. Подкомиссія сама провѣряла въ Краматоровкѣ вагонъ, отправленный изъ Марьевки, гдѣ нѣтъ вагонныхъ вѣсовъ: разница оказалась въ 16 пудовъ, между тѣмъ какъ, по заявленію управленія, этотъ вагонъ былъ перевѣшанъ въ Попасной, гдѣ есть вагонные вѣсы.

Последнія необходимы и на тѣхъ станціяхъ, гдѣ получается такого рода грузъ. Въ Мелитополь, напримѣръ, нѣтъ вагонныхъ вѣсовъ, почему невозможно провѣрять полученія угля.

Весьма важенъ, далѣе, и самый способъ провѣрки. Въ Юзовѣ было заявлено, что вагоны провѣряются на ходу, вслѣдствіе

чего постоянно показывается невѣрный вѣсъ. Чтобы убѣдиться въ этомъ, подкомиссія приказала при себѣ взвѣсить четыре вагона, сначала на ходу, затѣмъ расцѣпленными: оказалась разница до 31 пуда на одинъ вагонъ. Въ одномъ вагонѣ, который былъ взвѣшенъ на ходу начальникомъ станціи, и въ которомъ вѣсъ груза показанъ былъ въ 928 пудовъ, по проверкѣ оказалось 950 пудовъ.

Наконецъ, въ связи съ взвѣшиваніемъ груза на вагонныхъ вѣсахъ находится и вопросъ о тарѣ вагоновъ. Жалобы на невѣрность тары слышатся всюду: на Московско-Ярославской дорогѣ, гдѣ иногда, по заявленію, недостаетъ до 80 пудовъ (Сергіево), на Азовской (Константиновка), на Константиновской (Юзово). Отправители заявляютъ, что на Константиновской дорогѣ тара проверяется, а на Азовской нѣтъ, вслѣдствіе чего постоянно оказывается разница въ вѣсѣ угля. Такія же жалобы поданы и въ заявленіяхъ №№ 302 и 304.

Подкомиссія сама проверяла нѣсколько вагоновъ въ Варваропольѣ. Были взвѣшаны вагоны Ряжско-Вяземской, Харьковско-Николаевской, Московско-Курской, Азовской и Донецкой дорогъ. Разница въ отдѣльныхъ вагонахъ между означенною и дѣйствительною тарою оказалось до 30 пудовъ.

При повагонной отправкѣ, этотъ вопросъ несомнѣнно имѣетъ существенное значеніе. До сихъ поръ разрѣшеніе его затруднялось тѣмъ, что не позволялась проверка на чужихъ дорогахъ. На 19 сѣздѣ, такая проверка разрѣшена, и въ настоящее время можно возложить на дороги отвѣтственность за невѣрную тару. Въ случаѣ сомнѣнія, выборнымъ должно быть предоставлено право требовать проверки.

2. Документы.

Документы составляются частью самими отправителями, частью служащими на дорогѣ.

Первые обязаны писать накладныя. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, при безграмотности отправителей, самыя накладныя на практикѣ пишутся служащими, какъ это заявлено было, на примѣръ, въ Таганрогѣ. Въ другихъ же мѣстахъ, на примѣръ на Моск.-Курской дорогѣ, служащіе не берутъ на себя этой обязанности. Въ этомъ отношеніи, подкомиссія получила нѣкоторыя жалобы на существующія неудобства. Такъ, на Московской станціи Курской дороги, отправители должны приносить свои чернила и перья (заявленія Б. К.). Кромѣ того, они принуждены писать въ весьма тѣсной конторѣ, въ крайнемъ неудобствѣ которой сама подкомиссія могла убѣдиться при осмотрѣ. Въ Тулѣ, отправители заявляютъ, что на товарномъ дворѣ холодно, вслѣдствіе чего они принуждены писать накладныя въ питейномъ заведеніи. Въ настоящее время, впро-

чемъ, тамъ построена теплая будка. Въ Орлѣ жалуются на формальности, заставляющія отправителя бѣгать взадъ и впередъ, черезъ загроможденные рельсы, отъ товарной платформы въ контору и обратно. Заведенный здѣсь порядокъ состоитъ въ томъ, что сперва на ввозномъ ярлыкѣ, выдаваемомъ при въѣздѣ, артельщикъ обозначаетъ число мѣстъ. Затѣмъ отправитель идетъ въ контору, гдѣ онъ получаетъ бланкъ, на которомъ пишется накладная; послѣ этого онъ возвращается опять на товарную платформу, гдѣ вѣсовщикъ или артельщикъ на представленной имъ накладной помѣчаетъ вѣсъ товара и номеръ вагона; наконецъ, онъ опять идетъ въ контору, гдѣ по накладной онъ получаетъ уже окончательную квитанцію.

Эти затрудненія могутъ быть устранены переведеніемъ товарныхъ конторъ на товарный дворъ, о чемъ уже сказано выше. Тамъ же, гдѣ конторы останутся въ вокзалѣ, можно упростить дѣло, устроивши выдачу бланковъ на самой товарной платформѣ. При этомъ, однако, необходимо принять нѣкоторыя предосторожности. На Моск.-Курской дорогѣ выдача бланковъ артельщиками повела къ тому, что стали появляться подложныя накладныя, почему этотъ порядокъ и былъ отмѣненъ. Нѣтъ сомнѣнія, что это дѣло можно устроить, но оно требуетъ спеціальнаго изученія.

Что касается до документовъ, составленныхъ служащими, то здѣсь нерѣдко встрѣчаются жалобы на небрежное составленіе, отчего происходятъ ошибки въ расчетѣ. Объ этомъ будетъ подробнѣе сказано ниже. Но главныя жалобы отправителей касаются недостаточности самихъ документовъ.

Относительно обозначенія предметовъ, жалуются на то, что проставляются только общими цифрами число мѣстъ и общій вѣсъ цѣлой партіи, вслѣдствіе чего невозможно дѣлать провѣрку отдѣльныхъ мѣстъ. Отправители требуютъ подробнаго обозначенія каждаго мѣста, съ указаніемъ сорта товара, номера, вѣса и клейма (заявленія въ Тулѣ № 86, въ Курскѣ и другія). Въ запискѣ московскихъ торговцевъ, № 66, къ этому присоединяютъ также обозначеніе цѣны и времени приѣма товара на станціи.

На счетъ обозначенія лицъ, въ Сергіевѣ, на М.-Ярославской дорогѣ, заявлено, что просили, кромѣ имени и фамиліи получателя, писать на квитанціи еще и отчество, такъ какъ на Сергіевской станціи есть нѣсколько получателей съ одинакимъ именемъ и фамиліею; но въ этомъ было отказано. На какомъ основаніи можно отказать въ такой простой и невинной просьбѣ, непонятно.

Важно обозначеніе расчета. И тутъ жалуются, что онъ проставляется общими цифрами, почему нѣтъ возможности сдѣлать провѣрку. Отправители желаютъ, чтобы на квитанціи

дѣлался подробный расчетъ платы за перевозку, съ означеніемъ разстоянія, класса товара, стоимости пудовѣрсты, платы за загрузку и выгрузку, при прямомъ сообщеніи также и расчетъ другихъ дорогъ (заявленія Б. К. п. 28 и № 387).

Выражено также желаніе установленія однообразной формы по всѣмъ дорогамъ, что безъ сомнѣнія доставило бы значительное удобство торговцамъ (заявленія въ Курскъ и въ Таганрогъ, № 268 II, п. 78).

Наконецъ, жалуются на недостаточность документовъ. Отправителю выдается квитанція, и при ней расчетный листъ. Первая возвращается при полученіи товара. Если расчетный листъ остается у отправителя, то получатель, возвративши квитанцію, остается безъ документа и не можетъ уже сдѣлать провѣрки нерѣдко измѣненнаго послѣ оправки расчета. Если же отправитель посылаетъ съ квитанціею и расчетный листъ, то онъ самъ остается безъ документа, между тѣмъ какъ есть случаи, когда онъ бываетъ нуженъ. Торговцы выражаютъ желаніе, чтобы въ замѣнъ квитанціи получателю выдавался дубликатъ расчетнаго листа (Таганрогъ № 268, II, п. 78).

На 19 съѣздѣ 3-й группы принята выработанная уже на общемъ съѣздѣ 1878 года форма документовъ, которая, повидимому, должна удовлетворить всѣмъ требованіямъ. Накладная и квитанція имѣютъ одинакую форму и содержаніе. Въ нихъ обозначаются: имя и фамилія, какъ отправителя, такъ и получателя, адресъ получателя, сумма страхованія и наложеннаго платежа, гдѣ они есть, затѣмъ марки и нумера мѣстъ, число мѣстъ, наименованіе товаровъ и родъ ихъ упаковки, вѣсъ дѣйствительный и принятый въ расчету, разрядъ по тарифу, сумма страхованія каждаго мѣста въ отдѣльности, особыя отмѣтки, наконецъ расчетъ отдѣльно по каждому разряду и по каждой дорогѣ, съ означеніемъ и дополнительныхъ сборовъ. Желательно, чтобы на практикѣ, въ случаѣ заявленнаго отправителемъ требованія, непремѣнно обозначался вѣсъ каждаго мѣста въ отдѣльности. На оборотѣ подробно излагаются условія перевозки. Отправителю выдается квитанція и дубликатъ. Послѣдній остается въ его рукахъ; получателю же, въ замѣнъ квитанціи, при выдачѣ товара возвращается накладная, такъ что всѣ заинтересованныя стороны сохраняютъ въ рукахъ своихъ документы. Можно надѣяться, что введеніемъ этой формы устранятся многочисленныя жалобы.

3. Подписки обезпеченія.

При отправкѣ товаровъ, отъ отправителей нерѣдко берутся подписки обезпеченія, освобождающія дороги отъ всякой отвѣт-

ственности за принятый грузъ. Выше было уже сказано о подпискахъ обезпеченія при перевозкѣ хлѣба и соли на открытыхъ платформахъ. Кромѣ того, подписки берутся: а) въ случаѣ худой тары. На этотъ счетъ подкомиссіи пришлось слышать многочисленныя жалобы. Отправители заявляютъ, что съ нихъ нерѣдко берутъ подписки обезпеченія подъ предлогомъ худой тары, тогда какъ тара совершенно исправна. Кромѣ того, берутся подписки на всю партію, когда тара плоха только на нѣкоторыхъ мѣстахъ. Черезъ это, желѣзная дорога избавляется отъ всякой отвѣтственности за порчу и убыль товара (заявленія въ Вологдѣ, въ Серпуховѣ, въ Орлѣ, отвѣты Б. К. п. 6).

Нѣтъ сомнѣнія, что подписки обезпеченія, особенно въ тѣхъ размѣрахъ, въ какихъ онѣ практикуются, подають поводъ къ весьма значительнымъ злоупотребленіямъ. Онѣ должны быть безусловно воспрещены. Если тара худа, то это должно быть оговорено въ накладной, непременно съ обозначеніемъ мѣста и нумера. Затѣмъ слѣдуетъ принять положенное въ 31 статьѣ проекта международной конвенціи правило, по которому желѣзная дорога не отвѣчаетъ за поврежденіе товара, сданнаго безъ упаковки или въ дурной упаковкѣ, въ томъ лишь случаѣ, если поврежденіе дѣйствительно произошло отъ отсутствія или недоброкачества упаковки. При возникновеніи спора, существенный вопросъ состоитъ въ томъ, кто обязанъ доказать причину вреда, отправитель или желѣзная дорога. Въ проектѣ постановлено, что для желѣзной дороги достаточно будетъ указать, что поврежденіе товара *могло* произойти отъ этой причины, и тогда предполагается, что оно именно отъ нея и произошло; но хозяину товара предоставляется доказать противное. Такое постановленіе совершенно рационально.

Тоже правило должно прилагаться б) и къ перевозкѣ ломкихъ предметовъ, отправляемыхъ безъ упаковки. Въ Тулѣ (№ 86) жаловались, что берутъ подписки обезпеченія при перевозкѣ чугунаго литья, въ Ростовѣ на Дону (№ 256), что онѣ берутся при отправкѣ посуды и мебели; черезъ это, артель избавляется отъ всякой необходимости бережнаго обращенія съ ломкими предметами. Принятіе вышеозначеннаго правила поведетъ къ тому, что хозяинъ груза будетъ имѣть право требовать вознагражденіе за ломку, происшедшую не отъ свойства товара, а отъ небрежнаго съ нимъ обращенія.

Подписки обезпеченія берутся в) и при перевозкѣ жидкостей. Въ Серпуховѣ, въ Тулѣ, въ Орлѣ заявлено, что онѣ берутся при отправкѣ масла, винъ и другихъ жидкостей, даже и при хорошей тарѣ. Въ Тулѣ заявляютъ, что хотя это и воспрещено министерствомъ, но начальникъ станціи отговаривается тѣмъ, что

онъ не получилъ распоряженія отъ своего начальства. Въ Орлѣ отпавители жалуются на то, что они черезъ это лишены возможности получать какое бы то ни было вознагражденіе за свои товары, между тѣмъ какъ бочки постоянно разбиваются оттого, что онѣ плохо укрѣплены въ вагонахъ. Въ Бѣлгородѣ заявляютъ, что за отправку пива берутъ подписки даже и при хорошей тарѣ. Такія же жалобы поступили въ Ростовъ (№ 256 и П. Ж.) и въ Таганрогъ (№ 268). Отпавители жалуются, что подписки лишаютъ ихъ возможности взыскивать за кражу и выражаютъ желаніе, чтобы былъ установленъ процентъ утечки. На Лозово-Севастопольской дорогѣ, въ Александровскѣ, было заявлено, что берутъ подписки при отправкѣ спирта и при этомъ не дозволяютъ даже посылать съ партією провожатаго. Въ прежнее время это разрѣшалось, и провожатый могъ даже присутствовать при перегрузкѣ спирта въ Лозовой, гдѣ происходитъ главная убыль, но теперь это не допускается. На счетъ послѣдняго обстоятельства, управленіе объяснило, что по контракту съ артелью на Азовской дорогѣ, постороннія лица не допускаются на платформы.

Вопросъ относительно жидкостей разрѣшается установленіемъ извѣстныхъ процентовъ усышки и утечки для товаровъ, подверженныхъ естественной убыли. Въ § 7 проекта исполнительныхъ положеній, дополняющихъ международную конвенцію, нормальная утечка жидкости опредѣлена въ 2% вѣса. Таже норма принята и для усышки нѣкоторыхъ поименованныхъ товаровъ, отправляемыхъ въ сыромъ видѣ; для другихъ же норма ограничена однимъ процентомъ. Эти цифры можно считать удовлетворительными; онѣ приняты и въ правилахъ конвенціи 3-й группы, съ тою разницею, что для сухихъ неукупоренныхъ товаровъ положено 3%. Послѣдняя норма принята нѣкоторыми дорогами и для раструски каменнаго угля.

Что же касается до провожатыхъ, то нѣтъ ни малѣйшаго основанія устранять ихъ или воспрещать имъ присутствовать при перегрузкѣ товара. Провожатый не можетъ быть приравненъ ко всякимъ постороннимъ лицамъ; на выдаваемомъ ему билетѣ можно обозначать, что онъ сопровождаетъ кладъ. Для избѣжанія же пререканій съ артелью, можно требовать, чтобы въ такихъ случаяхъ при перегрузкѣ присутствовалъ также жандармъ или агентъ дороги.

Особыхъ предосторожностей требуютъ г) легковоспламеняющіяся вещества. И тутъ отъ отпавителей берутъ подписки обезпеченія, по которымъ они отвѣчаютъ за всѣ поврежденія, могущія произойти отъ отправленнаго ими груза. На это жалуются отпавители, справедливо утверждая, что они не могутъ отвѣчать за все, что случится въ дорогѣ (отвѣты Б. К. п. 5,

также Таганрогъ № 268 п. 61). Вслѣдствіе этихъ жалобъ, министерство запретило брать такія подписки. Тогда дороги вовсе отказались принимать къ перевозкѣ легковоспламеняющіяся вещества. Въ Бахмутѣ, подкомиссіею получена была жалоба, что вслѣдствіе такого рѣшенія, совершенно невозможно пересылать порохъ (№ 306).

Этотъ вопросъ разрѣшенъ былъ на 19 сѣздѣ, гдѣ положено взрывчатые вещества перевозить въ отдѣльныхъ вагонахъ, съ платою за полный вагонъ. Отправитель долженъ представить разрѣшеніе начальства и нагрузить вагонъ самъ. Наконецъ, при каждой отправкѣ долженъ быть провожатый, у котораго должны находиться ключъ отъ вагона и документы для полученія груза, тотчасъ по прибытіи.

Эти условія, конечно, довольно тяжелы; насколько они применимы на практикѣ, подкомиссія не можетъ сказать, по неимѣнію данныхъ; но во всякомъ случаѣ, тутъ является возможность перевозки безъ отвѣтственности за независящія отъ отправителя случайности. Необходимо только отличать предметы взрывчатые отъ опасныхъ, не подводя послѣдніе подъ одну категорію съ первыми.

Наконецъ д) по § 14 конвенціи 3-й группы, во время накопленія грузовъ берутся подписки обезпеченія, освобождающія дороги отъ отвѣтственности за просрочку. И тутъ, подобныя подписки не имѣютъ никакого значенія. Въ случаѣ накопленія грузовъ, дорога можетъ быть освобождена отъ отвѣтственности, но не по собственному ея рѣшенію, и не въ силу подписки отправителя, а по опредѣленію инспектора и состоящаго при немъ выборнаго комитета, которымъ должно быть предоставлено и самое изслѣдованіе случая, вызывающаго такое изъятіе изъ общаго правила. Иначе отвѣтственность дороги всегда можетъ быть произвольно устранена.

4. Страхуваніе.

При отправкѣ, для большаго обезпеченія груза, допускается страхуваніе. На изслѣдованныхъ подкомиссіею дорогахъ, такой способъ обезпеченія употребляется однако весьма рѣдко. Причины тому различныя.

Прежде всего, жалуются на то, что страхуваніе на желѣзныхъ дорогахъ обставлено слишкомъ большими формальностями. На Московско-Ярославской дорогѣ, такого рода заявленія были сдѣланы въ Александровѣ, гдѣ однако фабрикантъ А. И. Барановъ постоянно страхуетъ и не встрѣчаетъ препятствій. Точно также въ Вологдѣ заявлено, что страхуютъ рѣдко и только очень

ценные товары. Въ Серпуховѣ, на Моск.-Курской желѣзной дорогѣ, съ Января до Мая было всего пять случаевъ страхованія. Въ Тулѣ выражено желаніе, чтобы не вскрывали плотно закупоренныхъ мѣстъ. Въ Орлѣ заявлено, что страхованіе обставлено слишкомъ большими формальностями, вслѣдствіе чего страхуютъ въ частныхъ обществахъ. То же высказано было въ Харьковѣ, а также въ отвѣтахъ, поданныхъ Биржевому Комитету.

По правиламъ конвенціи 3-й группы, проверка количества и качества страхуемаго товара предоставляется станціонному начальству (§ 77). Управление дороги можетъ требовать, по размѣру суммы, чтобы мѣста были запломбированы или запечатаны (§ 78). По тарифамъ Моск.-Курской и К.-Х.-Азовской дороги, пломба или печать требуется для мѣстъ, страхуемыхъ въ 1000 рублей и больше.

Повидимому, большая или меньшая требовательность относительно страхованія зависитъ отъ начальниковъ станцій. Вскрытія незапечатанныхъ или незапломбированныхъ ящиковъ нельзя воспретить; но, конечно, тутъ необходимо осторожное обращеніе съ товаромъ. Если же мѣста запечатаны или запломбированы, то желѣзная дорога естественно отвѣчаетъ только за цѣлость печати или пломбы, а не за внутреннее содержаніе. На практикѣ, частныя общества страхуютъ легче, почему къ нимъ и обращаются. Но и для желѣзныхъ дорогъ это дѣло не представляетъ особыхъ затрудненій. На Нижегородской дорогѣ, гдѣ введено обязательное страхованіе, нѣтъ жалобъ на притѣсненія. Желательно, чтобы и на другихъ дорогахъ отправители не встрѣчали затрудненій, если они желаютъ дать большее обезпеченіе своей клади.

Другая жалоба относится къ высотѣ платы. Отправители утверждаютъ, что они не страхуютъ, потому что это обходится дорого, и въ особенности дороже частныхъ страховыхъ обществъ. Это было заявлено Биржевому Комитету, и такія же заявленія подкоммиссія получила въ Мценскѣ, въ Харьковѣ, въ Екатеринославѣ, въ Симферополѣ. Представитель Общества Дружина высказалъ мнѣніе, что если принять страхованіе, то слѣдуетъ положить не болѣе $\frac{1}{2}$ коп. или $\frac{3}{4}$ коп. на 100 руб. за каждыя 100 верстъ (отвѣты Б. К. IV, 6). Настоящая же плата, по конвенціи 3-й группы, равняется $\frac{1}{50}$ коп. съ версты, то есть 2 коп. за 100 верстъ на 100 рублей (§ 80). По тарифу Москов.-Курской дороги, за страхованіе багажа и собакъ взимается $\frac{1}{2}\%$, за ценные предметы $\frac{1}{4}\%$, за остальные $\frac{1}{10}\%$. По тарифу Курско-Харьк.-Азовской дороги, за страхованіе ценныхъ предметовъ, багажа, собакъ, животныхъ и громоздкихъ вещей, которыя могутъ быть перевезены не иначе какъ въ открытомъ подвижномъ

составѣ, платится $1\frac{1}{2}\%$, за остальную кладь $1\frac{1}{10}\%$, независимо отъ разстоянія. Желательно уравниеніе страховой платы, въ размѣрахъ принятыхъ частными обществами, къ которымъ отправители, повидимому, охотнѣе обращаются, хотя, безъ сомнѣнія, для нихъ было бы гораздо удобнѣе страховать свой товаръ при самой отправкѣ, вмѣсто того, чтобы брать на себя лишнія хлопоты.

Наконецъ, жалуются и на слишкомъ короткій срокъ ответственности дороги за застрахованный товаръ. По § 75 конвенціи 3-й группы, дорога отвѣтствуетъ въ теченіе 7 дней по прибытіи товара на станцію назначенія. Въ частныхъ тарифахъ, срокъ установленъ еще болѣе короткій: на Моск.-Курской дорогѣ, 48 часовъ по прибытіи товара; тоже и на Азовской; для товаровъ же большей скорости положено всего 24 часа. Въ отвѣтахъ, поданныхъ Биржевому Комитету, высказано мнѣніе, что двухсуточный срокъ слишкомъ коротокъ, и съ этимъ нельзя не согласиться. Въ особенности для отправителей, живущихъ по деревнямъ, такое постановленіе равносильно запрещенію страхованія. Для нихъ надобно установить по меньшей мѣрѣ двѣ недѣли по врученіи повѣстки о прибытіи товара; да и то, есть времена года, когда въ теченіе двухъ недѣль невозможно вывезти кладь.

Подкоммиссія получила заявленія и относительно обязательнаго страхованія. На этотъ счетъ были высказаны мнѣнія совершенно противоположнаго свойства. На Моск.-Ярославской дорогѣ, въ Александровѣ, отправители заявили, что обязательное страхованіе не желательно, ибо есть общества, которыя страхуютъ дешевле желѣзныхъ дорогъ. Въ Ярославлѣ, подкоммиссіи было даже сообщено, что отправители нерѣдко везутъ товаръ изъ Нижняго водою до Ярославля, чтобы избѣгнуть обязательнаго страхованія, установленнаго на Нижегородской дорогѣ. Точно также и въ Вологдѣ отправители высказали, что это будетъ для нихъ обременительно. Въ Орлѣ и въ Курскѣ, напротивъ, было заявлено, что желательно обязательное страхованіе первыхъ двухъ классовъ товара. Тоже самое желаніе было высказано и въ Таганрогѣ. Въ Симферополѣ отправители раздѣлились: одни желаютъ обязательнаго страхованія даже первыхъ трехъ классовъ, другіе, напротивъ, предпочитаютъ страхованіе добровольное.

Совершенно особенное мнѣніе высказано въ запискѣ московскихъ торговцевъ (№ 66). Они думаютъ, что страхованіе слѣдуетъ совершенно отмѣнить, ибо дороги и безъ того должны отвѣчать за грузъ въ полной его цѣнѣ. Того же мнѣнія держится и представитель общества Дружина въ заявленіи, поданномъ Биржевому Комитету.

Подкомиссія полагаетъ, что страхованіе на желѣзныхъ дорогахъ имѣетъ двойное значеніе: 1) для предметовъ особенно цѣнныхъ; 2) для внѣшнихъ случайностей, независящихъ отъ дороги. Но послѣднее должно входить, какъ составная часть, въ обыкновенную тарифную плату, которая взимается соразмѣрно съ цѣною предмета, при одинакихъ издержкахъ перевозки. Лишняя плата за болѣе цѣнный грузъ объясняется именно тѣмъ, что при утратѣ или порчѣ за него приходится платить больше. Этой составляетъ страховую премію. Но такъ такъ страховая сумма должна соразмѣряться съ преміею, то для каждаго разряда тарифа слѣдуетъ установить высшій предѣлъ вознагражденія, не тотъ совершенно произвольный предѣлъ, который сами желѣзные дороги устанавливаютъ нынѣ, предлагая 5 рублей за пудъ товара 1-го разряда, а предѣлъ, который бы могъ дѣйствительно вознаградить владѣльца при обыкновенныхъ отправленияхъ, напримѣръ 50 рублей за товары 1-го разряда. Для болѣе же цѣнныхъ предметовъ слѣдуетъ сохранить страхованіе. Кто желаетъ получить за свою кладъ высшее вознагражденіе, нежели то, которое установлено для даннаго разряда, тому должно быть предоставлено право застраховать его въ высшей цѣнѣ, притомъ за умѣренную плату и съ возможнымъ облегченіемъ формальностей, по примѣру того, какъ страхуютъ въ частныхъ обществахъ.

При такомъ взглядѣ, нельзя не признать неумѣстнымъ постановленіе § 79 конвенціи 3-й группы, по которому художественныя произведенія, а также предметы ломкіе и громоздкіе не принимаются на страхъ. Цѣнные предметы, какъ художественныя произведенія, именно и требуютъ страхованія. Можно только положить для нихъ извѣстный, и притомъ довольно высокій предѣлъ. Что же касается до ломкихъ и громоздкихъ предметовъ, то они должны оплачиваться по общему тарифу, какъ сказано выше. Если же хозяинъ хочетъ особо обезпечить себя отъ всякаго поврежденія, то и это не должно быть ему возбранено. Нужно только положить за это особую плату.

5. *Перемѣна назначенія.*

Во многихъ мѣстахъ выражено было желаніе, чтобы отправителямъ предоставлено было право измѣнять назначеніе уже отправленнаго груза, останавливать его на станціяхъ, а также и возвращать его назадъ, съ платою за провозъ по тарифу, (заявленія въ Сергіевскомъ, въ Орлѣ, въ Курскѣ, № 66 и отвѣты Б. К. п. 36). Тарифъ Курско-Харьк.-Азовской дороги удовлетворяетъ этому требованію: § 98 предоставляетъ хозяину товара право остано-

вливать владъ на всѣхъ станціяхъ слѣдованія груза, съ обязанностью уплатить на станціи остановки всѣ приходящіеся за перевозку платежи по расчету верстъ.

Такое правило, безъ сомнѣнія, составляетъ значительное удобство для торговли, ибо, при измѣненіи цѣнъ и обстоятельствъ, особенно когда отправка замедляется на болѣе или менѣе продолжительное время, нерѣдко можетъ оказаться выгода отъ перемѣны назначенія. Но съ другой стороны, этимъ правомъ могутъ злоупотреблять для обхода очереди, что и случается на западныхъ дорогахъ. Когда накопилось много груза съ извѣстнымъ назначеніемъ, можно отправить товаръ по другому, и потомъ, во время слѣдованія, перемѣнить на первое. Въ виду этого, необходимо, при установленіи вышеозначеннаго правила, сдѣлать оговорку, что оно допускается только тогда, когда этимъ не нарушается порядокъ очередей.

IX. Нагрузка и выгрузка.

Заявленія относительно нагрузки и выгрузки касаются отчасти неудобства путей и недостатка приспособленій.

На Моск.-Ярославской дорогѣ, въ Талицахъ, заявлено, что путь часто бываетъ занятъ, что затрудняетъ грузку, въ Пушкинѣ, что недостаетъ запаснаго пути. На Московской станціи той же дороги, по заявленію отправителей, 6-й путь удобенъ, но почти всегда занятъ, такъ что приходится иногда платить, чтобы получить на немъ мѣсто. Въ Хотьковѣ приходится выгружать черезъ главный путь. Въ Итларѣ, 3-й путь коротокъ, почему неудобно нагружать изъ лѣсныхъ складовъ.

На Московско-Курской дорогѣ, въ Мценскѣ, отправители просятъ, чтобы возвращенъ былъ дежурный паровозъ, который находился тамъ прежде для подачи вагоновъ къ товарной платформѣ. Теперь приходится грузить и выгружать на запасномъ пути, который расположенъ неудобно, или же нужно ждать, пока подойдетъ проходящій съ поѣздомъ паровозъ, а не то приходится передвигать вагоны руками.

Въ Харьковѣ, товарохозяева жалуются на тѣсноту запасныхъ путей, неизбежную, впрочемъ, при небольшомъ пространствѣ, на которомъ расположена станція.

Всѣ эти неудобства — чисто техническаго свойства, а потому разсмотрѣніе ихъ, а равно и обсужденіе возможныхъ улучшеній, относятся къ техническому докладу.

Въ Ярославлѣ было заявлено и о необходимости имѣть на станціяхъ механическія приспособленія для нагрузки и выгруз-

ки большихъ тяжестей, ибо иногда приходится грузить предметы, вѣсящіе отъ 300 до 400 пудовъ, что трудно дѣлать руками. (№ 189 и П. Ж.), Такое же заявленіе сдѣлано въ одной изъ записокъ, поданныхъ Московскому отдѣленію Совѣта Мануфактуръ и Торговли (№ 420). Нѣтъ сомнѣнія, что такое требованіе совершенно основательно.

Но всего важнѣе въ вопросѣ о нагрузкѣ и выгрузкѣ—тотъ способъ, какимъ она производится. Этотъ способъ можетъ быть различенъ. Иногда это дѣло ведется самимъ управленіемъ дороги; нерѣдко оно возлагается на отвѣтственную артель, съ которою заключается условіе; иногда оно просто предоставляется подрядчику; наконецъ, во многихъ случаяхъ нагрузка и выгрузка производятся собственными средствами отправителей. Каждая изъ этихъ системъ имѣетъ свои недостатки и неудобства.

1. Нагрузка артелью.

Здѣсь важно, прежде всего, самое устройство артели. Въ этомъ отношеніи, въ подкоммиссію поступили жалобы на Московско-Курской дорогѣ. Отправители заявляютъ, что здѣсь артельщики ничто иное какъ подрядчики, которые, въ свою очередь, отдають нагрузку и выгрузку съ подряда за тысячу пудовъ другимъ лицамъ, и послѣдніе уже отъ себя нанимають рабочихъ. Отсюда стараніе какъ можно болѣе выгодать при этой операціи, малое число рабочихъ, небрежность, притѣсненія и взятки (Тула, № 86 и П. Ж.). Само управленіе признало неудовлетворительность своей артели. Въ настоящее время она замѣнена другою, состоящею при Московской биржѣ. Биржевыя артели безспорно представляютъ большія гарантіи, нежели другія, хотя и тутъ не исключается возможность превращенія артельщиковъ въ подрядчиковъ.

Жалобы на артель раздаются, впрочемъ, не на одной Московско-Курской, но и на всѣхъ дорогахъ, гдѣ онѣ учреждены. Прежде всего, отправители постоянно заявляютъ о небрежности ихъ обращенія съ товаромъ. Такъ, на Моск.-Ярославской и на Я.-Вологодской дорогахъ, жалуются, что при нагрузкѣ и выгрузкѣ, вопреки запрещенію, употребляются крючья, отчего рвется тара; съ товаромъ обращаются небрежно; кирпичъ бьютъ при выгрузкѣ; сосуды съ жидкостями разбиваются; пломбы кладутся неудовлетворительно (заявленія въ Сергіевѣ, Александровѣ, Ярославлѣ, Грязовцѣ, Вологдѣ, №№: 181, 189, 193, 198). На Моск.-Курской дорогѣ, жалуются на употребленіе крючьевъ и на небрежность обращенія (Серпуховѣ, Тула, Сергіевское, Мценскѣ, Орелѣ, Курскѣ), на К.-Х.-Азовской на небрежность (Прохоровка, Бѣл-

городъ, Харьковъ). Въ Севастополь, относительно прямаго сообщенія, заявлено что вслѣдствіе небрежности при перегрузкѣ и выгрузкѣ невозможна доставка въ столицы нѣжныхъ фруктовъ (№ 398).

Жалобы поступаютъ и на медленность работы. Въ Тулѣ заявляютъ, что вслѣдствіе плохого устройства артели, постоянно чувствуется недостатокъ въ рабочихъ. Отправители считаютъ полезнымъ установить премію за нагрузку болѣе 30 вагоновъ въ день. Точно также и въ Бѣлгородѣ, на Азовской дорогѣ, жалуются на недостатокъ рабочихъ и проистекающую отсюда медленность работы. Отправители принуждены постоянно держать на станціи своихъ прикащиковъ для наблюденія.

Наконецъ, весьма нерѣдки и злоупотребленія. При солидарности артели, всего легче можетъ состояться стачка между лицами, производящими нагрузку и выгрузку на разныхъ станціяхъ. Этому способствуетъ и установленное желѣзными дорогами правило, по которому онѣ не отвѣчаютъ за вѣсъ, если число мѣстъ вѣрно. При такомъ условіи, артельщикамъ легко вынуть часть товара изъ отдѣльныхъ мѣстъ, укрываясь отъ всякой отвѣтственности. На такого рода злоупотребленія подкомmissія получила жалобы въ Ростовѣ, въ Ярославлѣ, въ Серпуховѣ, въ Тулѣ, въ Бѣлгородѣ, въ Прохоровкѣ, въ Алексѣевкѣ, въ Ростовѣ на Дону, въ Таганрогѣ. Въ особенности, это случается съ цѣнными товарами. Такъ напримѣръ, въ Ростовѣ заявлено, что низкіе сорта зеленого горошка всегда приходятъ цѣлы, но въ высокихъ сортахъ постоянно оказывается недостатокъ. Независимо отъ уничтоженія означеннаго правила, для устраненія подобныхъ злоупотребленій весьма полезно предоставить артели исключительно операціи нагрузки и выгрузки, а никакъ не взвѣшиваніе груза, которое, вмѣстѣ съ означеніемъ вѣса на документахъ, должно быть возложено на независимаго отъ артели вѣсовщика, какъ это введено нынѣ на Моск.-Курской дорогѣ.

Нерѣдко кражи производятся такъ искусно, что онѣ не оставляютъ по себѣ и слѣда. При наружномъ осмотрѣ, хорошо упакованный ящикъ кажется совершенно цѣлымъ, а при разборкѣ на дому оказывается, что изъ него похищено нѣсколько мѣстъ. Такого рода случаи были заявлены подкомmissіи въ Грязовцѣ, въ Серпуховѣ и въ другихъ мѣстахъ. Особенно часто такого рода кражи производятся съ жидкостями: въ бочкахъ просверливаются незамѣтнымъ образомъ дырочки подъ обручами, а затѣмъ, при раскупоркѣ оказывается болѣе или менѣе значительная недостача (заявленія въ Грязовцѣ № 192, 193). Иногда кражи производятся даже изъ запломбированныхъ вагоновъ, ибо пломбы легко снять и опять надѣть, а иногда двери такъ устроены, что ихъ можно поднять ломомъ (заявленія въ Серпуховѣ и Б. К. п. 62

2. Система подряда.

Этотъ способъ практикуется на Донецкой дорогѣ, гдѣ вслѣдствіе неравномѣрности отправокъ и незначительности заработковъ, устройство артели невозможно. Само управленіе однако признаетъ эту систему весьма неудовлетворительною. На подрядчика полагаться нельзя; постоянно оказываются недогрузки. Поэтому, управленіе желаетъ при первой возможности перейти къ артельной системѣ.

3. Предоставленіе начальникамъ станцій.

Этотъ способъ прилагается на Лозово-Севастопольской дорогѣ, гдѣ, при незначительности жалованья и работы, управленіе нашло полезнымъ предоставить начальникамъ станцій возможность получить нѣкоторую выгоду отъ этой операціи. На практикѣ однако, это повело къ тому, что отправители большею частью грузятъ сами. Такъ, въ Павлоградѣ было заявлено, что съ отправителей за нагрузку и выгрузку берутъ 6 рублей, а начальникамъ станцій сдаютъ это дѣло по 1 р. 30 к. и 1 р. 50 к. за вагонъ, вслѣдствіе чего они не въ состояніи грузить, и отправители грузятъ сами. Въ Симферополѣ было заявлено, что предоставленіе нагрузки и выгрузки начальникамъ станцій производитъ медленность и стѣсненіе, почему отправители грузятъ сами (№ 390).

При такихъ условіяхъ, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ заявляютъ желаніе, чтобы устроена была артель. Такое желаніе было выражено въ Екатеринославѣ (№ 372) и въ Соляной, гдѣ жалуются въ особенности на краткость срока, въ который отправителю предоставляется нагружать своими средствами (№ 385). Въ Симферополѣ, напротивъ, отправители полагаютъ, что артель въ Крыму невыгодна, потому что грузы идутъ неравномѣрно, и часто оказывается недостатокъ рабочихъ. Кроме того, при обыкновенныхъ злоупотребленіяхъ артели, они считаютъ необходимымъ допущеніе конкуренціи, предоставивъ отправителямъ нагрузку и выгрузку своими средствами.

Управленіе Лозово-Севастопольской, дороги съ своей стороны, рѣшилось перейти къ артельной системѣ.

Подкомиссія не беретъ на себя рѣшить, какой системѣ слѣдуетъ отдать предпочтеніе: артельной или нагрузкѣ и выгрузкѣ средствами дороги; ибо она не имѣла никакихъ данныхъ для сравненія. Примѣръ Лозово-Севастопольской дороги не можетъ служить указаніемъ, такъ какъ эта часть завѣдомо устроена на ней весьма плохо; другихъ же дорогъ, производящихъ нагрузку

и выгрузку своими средствами, она не имѣла случая изслѣдовать. Подкомиссія полагаетъ однако, что выборъ той или другой системы долженъ быть предоставленъ собственному усмотрѣнію дороги. Для отправителя важно только, чтобы дорога отвѣчала за всякій нанесенный грузу ущербъ. При строгихъ правилахъ ответственности, нагрузка и выгрузка тѣмъ или другимъ порядкомъ для него безразлична. Относительно же государственныхъ интересовъ, нельзя не замѣтить, что тамъ, гдѣ правительство платитъ гарантію, выгода артельной системы состоитъ въ томъ, что отвѣтственность за цѣлость товара падаетъ здѣсь на артель, а не на казну. Но такъ какъ артель имѣетъ все таки свои барыши, то и это соображеніе не имѣетъ безусловнаго значенія.

4. Нагрузка и выгрузка средствами отправителя.

Отправитель ближайшимъ образомъ заинтересованъ въ дѣлѣ, когда онъ грузитъ самъ. Въ настоящее время, этотъ способъ прилагается къ товарамъ, которые грузятся въ навалку, какъ то, дрова, лѣсной матеріалъ, кирпичъ, камень, уголь и т. п. Но въ нѣкоторыхъ мѣстахъ было выражено желаніе, чтобы вообще была допущена нагрузка и выгрузка средствами отправителя, совмѣстно съ артелью. Въ Ярославлѣ такое желаніе было высказано въ виду удешевленія перевозки, въ Тулѣ въ виду большей сохранности товаровъ. Тоже самое было заявлено и въ Таганрогѣ (№ 268) и наконецъ, въ Симферополѣ.

Такая конкуренція не можетъ однако быть признана полезною, по двумъ причинамъ: 1) допущеніе постороннихъ лицъ на товарныя платформы, совокупно съ артелью, производитъ такой безпорядокъ, что при сколько нибудь сильномъ движеніи, съ этимъ невозможно справиться; 2) при такой конкуренціи, артель не можетъ рассчитывать на грузъ и не получить выгоды, а потому не въ состояніи будетъ существовать.

Эти препятствія не имѣютъ мѣста относительно товаровъ, которые грузятся въ навалку, ибо обыкновенно они нагружаются и выгружаются вдали отъ товарныхъ платформъ, и артель на нихъ не рассчитываетъ. Однако и здѣсь встрѣчаются иногда затрудненія. Такъ, на Донецкой дорогѣ, уголь грузится средствами дороги, отправители же просятъ, чтобы имъ дозволено было грузить самимъ (заявленія въ Варваропольѣ, въ Колпаковѣ). Управленіе, съ своей стороны, заявляетъ, что оно охотно предоставитъ имъ это дѣло, если погрузка своими средствами будетъ для нихъ обязательна, и если дорога не будетъ отвѣчать за качество товара.

Въ Бахмутѣ заявлено было также желаніе грузить своими средствами алебастръ, такъ какъ этотъ товаръ отправляется въ навалку. Въ настоящее время, отправители платятъ 9 рублей съ вагона, что тяжело для столь малоцѣннаго товара. Управленіе издѣявило согласіе, если только согласятся другія дороги. Такъ какъ здѣсь дѣло идетъ о прямомъ сообщеніи, то необходимо войти въ сношенія съ дорогами, по которымъ проходитъ грузъ. Желательно, чтобы это было сдѣлано.

Относительно отвѣтственности отправителя при нагрузкѣ своими средствами были заявленія и въ другихъ мѣстахъ. Въ Таганрогѣ, отправители жалуются на то, что на нихъ возлагается отвѣтственность за неправильную погрузку, между тѣмъ какъ по справедливости всегда должна отвѣчать дорога, ибо съ ея стороны долженъ быть надзоръ. На практикѣ, отвѣтственность въ этихъ случаяхъ всегда возлагается на грузящаго. Въ проектѣ международной конвенціи, перегрузъ вагона, нагруженного распоряженіями отправителя, подвергаетъ послѣдняго уплатѣ пени, равняющейся въ 10 или въ 20 разъ стоимости перевозки излишняго вѣса (ст. 7 и § 3 исполнительныхъ правилъ). Нѣтъ сомнѣнія, что наблюденіе за отправителями, при погрузкѣ своими средствами, не всегда возможно. Если возлагать эту обязанность на агентовъ дороги, то лучше уже предоставить имъ самую погрузку. Но непонятно, почему вѣсъ вагона, нагруженного средствами отправителя, не можетъ быть провѣренъ тутъ же на вагонныхъ вѣсахъ, которыя находятся въ распоряженіи не отправителя, а дороги. Какъ же скоро провѣрка сдѣлана, такъ отвѣтственность, по справедливости, должна быть сложена съ отправителя. Она должна оставаться на немъ только тамъ, гдѣ и нагрузка и взвѣшиваніе производятся не въ предѣлахъ вѣдомства желѣзной дороги, а именно, на заводахъ, фабрикахъ и кояхъ, куда продолжены желѣзнодорожныя вѣтви.

Кромѣ отвѣтственности за нагрузку, возбуждаются пререканія и относительно сроковъ нагрузки и выгрузки.

На Московско-Ярославской дорогѣ, жалуются, что если отправитель не нагрузитъ своего товара въ одинъ день, то съ него берутъ 5 рублей штрафа, а между тѣмъ, нагруженный товаръ по цѣлымъ суткамъ стоитъ неотправленнымъ (заявленіе въ Сергіевѣ). Точно также и въ Серпуховѣ жалуются, что съ нихъ берутъ по 3 руб. за простой вагоновъ.

Эти жалобы не имѣютъ основанія, ибо плата за простой вагоновъ составляетъ единственное средство предупредить неправильныя требованія.

Гораздо основательнѣе жалоба на слишкомъ короткій срокъ, который дается получателямъ для выгрузки. Въ Таганрогѣ, въ

Екатеринославѣ, въ Симферополь заявлено, что срокъ для выгрузки назначенъ 12 часовъ, послѣ чего съ получателя взимается штрафъ. Между тѣмъ, поѣзды иногда приходятъ поздно, и времени до сумерокъ остается мало, такъ что вмѣсто 12 часовъ, приходится иногда выгрузить товаръ въ 4 часа, а это не всегда возможно. Въ заявленіи, поданномъ въ Симферополь, (№ 388) выражено желаніе, чтобы возстановленъ былъ существовавшій прежде двухдневный срокъ. Можно однако полагать, что достаточно будетъ назначить 12 часовъ свѣта, такъ чтобы получатель въ дѣйствительности могъ пользоваться всѣмъ предоставленнымъ ему временемъ. Назначеніе же двухдневнаго срока было бы стѣснительно для желѣзной дороги, которая часто нуждается въ своемъ подвижномъ составѣ.

5. Плата.

При тѣхъ или другихъ способахъ нагрузки и выгрузки, весьма существенное значеніе имѣетъ вопросъ о платѣ. Отправители жалуются, что даже и при нагрузкѣ своими средствами съ нихъ берутъ установленную въ пользу дорогъ плату. Такія жалобы подкомmissія получила въ Ярославлѣ, въ Таганрогѣ, на Донецкой дорогѣ (№ 353), въ Екатеринославѣ, въ Керманъ-Кемельчи. Эта плата достигаетъ даже иногда громадныхъ размѣровъ. Такъ на примѣръ, за желѣзо и чугунъ, отправленные съ завода Юза до Никитовки, при нагрузкѣ и выгрузкѣ средствами отправителя, за разстояніе всего 89 верстъ, Константиновская дорога взыскала 5 р. 40 коп., а Азовская—3 р. 60 коп., итого 9 р. съ вагона.

Большую часть, эти взысканія производятся при прямомъ сообщеніи, и управленія объясняютъ это тѣмъ, что 1) плата распределяется между разными дорогами, а потому дорога отправительница не имѣетъ права собственною властью избавить отъ нея отправителя; 2) плата взимается не только за нагрузку и выгрузку, но и за храненіе на пути, которое остается на обязанности артели или служащихъ дороги. Эти доводы не имѣютъ однако серьезнаго значенія. Тамъ, гдѣ отправитель грузить или выгружаетъ своими средствами, нѣтъ никакого справедливаго основанія заставить его за это платить. Необходимо, напротивъ, сдѣлать ему соотвѣтствующую скидку, оставивъ ту часть сбора, которая причитается за храненіе въ пути. Можно даже думать, что и за послѣднее никакой особенной платы не должно взиматься, какъ это дѣлается при внутреннемъ сообщеніи, гдѣ при нагрузкѣ и выгрузкѣ средствами отправителя, съ него не берется ничего. Въ прямомъ же сообщеніи, дороги обязаны войти въ соглашеніе, и отправители имѣютъ право этого требовать.

Грузоотправители жалуются и на высоту взимаемой съ нихъ платы. Въ отвѣтахъ, поданныхъ Биржевому Комитету, указано, что по внутреннему сообщенію берутъ 1 коп. съ пуда, по прямому— $1\frac{1}{2}$ коп., между тѣмъ какъ наймомъ нагрузка и выгрузка обходятся $\frac{1}{2}$ к. съ пуда. Отсюда отправители дѣлаютъ заключеніе, что при правильной организаціи, желѣзная дорога могла бы взимать не болѣе $\frac{1}{4}$ коп. Въ другихъ мѣстахъ заявлено, что нагрузка наймомъ стоитъ 1 р., а выгрузка еще менѣе. Въ Барвенковѣ, по словамъ отправителей, можно грузить за 80 коп., а съ нихъ берутъ 3 руб. за нагрузку и 3 за выгрузку. Донецкая дорога грузить сама, и беретъ 2 р. 25 коп., а при нагрузкѣ своими средствами это обходится въ 1 руб. (№№ 313, 314).

Въ § 48 конвенціи 3-й группы, за нагрузку и выгрузку взимается $1\frac{1}{2}$ коп. съ пуда, или 9 р. съ вагона, да при перегрузкѣ, по § 51, $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда. За нагрузку и выгрузку каменнаго угля полагается 2 р. 50 к. съ вагона. Но Донецкой и Азовской дорогамъ предоставлено брать 2 р. 25 коп. за нагрузку и 1 р. 25 коп. за выгрузку. Константиновская, въ Іюль и въ Августѣ, сверхъ 2 р. 50 к., беретъ еще 2 р. 65 коп. На 19-мъ сѣздѣ положено, сверхъ доли, причитающейся Донецкой дорогѣ, взимать въ ея пользу еще 50 к. въ виду дороговизны рабочихъ въ тѣхъ мѣстахъ.

Отсюда видно, что высота платы въ значительной степени зависитъ отъ мѣстныхъ условій. Вообще, при сравненіи съ вольнымъ наймомъ, можно думать, что она высока. Поэтому, нагрузку и выгрузку малоцѣнныхъ грузовъ слѣдуетъ предоставлять самимъ отправителямъ, которые дѣлаютъ это дешевле. Приведенный выше примѣръ алебаstra показываетъ, что малоцѣнные грузы съ трудомъ могутъ выносить такое чрезмѣрное бремя. Но съ другой стороны, нѣтъ сомнѣнія, что хорошая артель должна имѣть и хорошіе заработки, а такъ какъ она принуждена нанимать рабочихъ, и притомъ не всегда равномерно, то вопросъ о высотѣ платы можетъ быть рѣшенъ только на основаніи подробныхъ мѣстныхъ изслѣдованій о цѣнѣ рабочихъ.

Поэтому нельзя безусловно согласиться и съ жалобами на счетъ разности платы на разныхъ дорогахъ. Такъ напримѣръ, въ Таганрогѣ заявлено, что грузы идущіе съ Воронежско-Ростовской дороги платятъ 3 р. 90 к. за нагрузку и 3 р. 15 к. за выгрузку, итого 7 р. 5 коп., между тѣмъ какъ грузы, идущіе съ Ростово-Владикавказской дороги, платятъ 6 р. за нагрузку и 6 р. за выгрузку, всего 12 руб. И тутъ вопросъ требуетъ мѣстнаго изслѣдованія.

Но безусловно должны быть воспрещены всякія изъятія въ пользу отдѣльныхъ отправителей. Такой случай встрѣтился на

Дозово-Севастопольской дорогъ: съ купца Файнберга по прямому сообщенію не берутъ платы за нагрузку и выгрузку (заявленіе въ Екатеринославѣ). Управленіе объясняетъ это тѣмъ, что Азовская дорога согласилась предоставить ему выгрузку своими рабочими. Такія чисто личные льготы противорѣчатъ принятымъ правиламъ и не могутъ быть терпимы.

Х. Медленность доставки.

Желѣзныя дороги опредѣляютъ сроки, въ которые онѣ обязываются доставить грузъ. Этотъ вопросъ имѣетъ существенное значеніе для торговли, для которой въ высшей степени важно имѣть возможность рассчитывать на доставку товара къ извѣстному сроку. Безъ этого, всѣ расчеты могутъ оказаться неверными, и вмѣсто барыша получится убытокъ. Подкомиссія во многихъ мѣстахъ получала заявленія о необходимости обезпечить срочность доставки (заявленія въ Сергіевскомъ, въ Мценскѣ, въ Барвенковѣ). Къ сожалѣнію, при существующихъ условіяхъ, это остается только желанною цѣлью, которой достиженіе встрѣчаетъ весьма значительныя затрудненія.

1. Моментъ, съ котораго считается срокъ.

Первый вопросъ, при опредѣленіи срока доставки, состоитъ въ томъ, съ какого момента слѣдуетъ его считать. Въ настоящее время, началомъ срока признается день, слѣдующій за днемъ окончательнаго приѣма товара или выдачи квитанціи. Но такъ какъ ввезенный товаръ можетъ цѣлые мѣсяцы пролежать на станціи, прежде нежели онъ будетъ принятъ къ отправленію, то очевидно, что при такомъ условіи, срочность доставки обращается въ фикцію. Вслѣдствіе этого, грузоотправители заявляютъ, что срокъ слѣдуетъ считать со времени ввоза (Сергіево). Въ запискѣ Московскихъ торговцевъ (№ 66) выражено мнѣніе, что при нормальномъ движеніи слѣдуетъ считать со дня ввоза, при скопленіи грузовъ съ наступленія очереди.

Нѣтъ сомнѣнія, что такое требованіе совершенно правильно. Но при неудовлетворительныхъ техническихъ условіяхъ дороги, скопленіе грузовъ будетъ случаться такъ часто, особенно во времена сильнаго движенія, когда всего болѣе нужна срочность доставки, что исключеніе обратится въ правило. А таково положеніе значительной части русскихъ дорогъ, къ которымъ вслѣдствіе этого, исчисленіе срока со времени ввоза не примѣнимо. Въ настоящее время, все что можно сказать, это то, что желательно, чтобы дороги были приведены въ такое состояніе, что-

бы онѣ могли удовлетворять этому требованію. Само собою разумѣется, какъ уже сказано выше, что изъятія въ этомъ случаѣ должны опредѣляться не самою желѣзною дорогою, а инспекторомъ и состоящимъ при немъ выборнымъ комитетомъ, которые одни могутъ дать надлежащую гарантію отправителямъ.

2. Продолжительность срока.

Менѣе существеннымъ, хотя въ нѣкоторыхъ случаяхъ все-таки весьма важнымъ является, вопросъ о продолжительности срока доставки. Въ § 14 конвенціи 3-й группы положено 125 верстъ въ сутки, отдѣльно для каждой дороги, 2 сутокъ на отправку со времени выдачи квитанціи, 2 сутокъ на выгрузку, и 1 сутки на каждую передачу. Тѣ же сроки установлены и въ частныхъ тарифахъ.

Многіе отправители считаютъ эти сроки слишкомъ продолжительными. Въ запискѣ Московскихъ торговцевъ (№ 66 п. 3), выражается желаніе, чтобы, вмѣсто 125, было положено 200 верстъ въ сутки, при чемъ количество меньше 50 верстъ не должно считаться, а большее должно считаться за 200 верстъ. На нагрузку, по ихъ мнѣнію, достаточно положить 1 сутки, и 1 сутки на выгрузку, на передачу ничего. Въ прямомъ сообщеніи слѣдуетъ считать по общему разстоянію, а не отдѣльно для каждой дороги. Наконецъ, для товаровъ большой скорости, срокомъ доставки долженъ считаться дѣйствительный пробѣгъ поѣзда по росписанію.

Въ отвѣтахъ, поданныхъ Московскому Биржевому Комитету (п. 62), признается даже, что срокъ можетъ быть назначенъ въ 250 верстъ, включая нагрузку и выгрузку. Въ Таганрогѣ, отправители ограничиваются 200 верстъ въ сутки (№ 268, п. 31), признавая однако, что для этого нужно положеніе втораго пути и увеличеніе подвижнаго состава. Наконецъ, въ Ростовѣ на Дону (№ 256), жалуются также на слишкомъ долгій срокъ, указывая на то, что на лошадяхъ возятъ отъ 45 до 55 верстъ въ день, при чемъ не полагается по нѣскольку сутокъ на отправку, на выгрузку и передачу.

При существующихъ условіяхъ, едва ли однако возможно положить болѣе 125 верстъ въ сутки. Въ этомъ даже нѣтъ существенной надобности, ибо главное зло заключается не столько въ медленномъ движеніи, сколько въ задержкахъ при отправкѣ, которыя дѣлаютъ невозможнымъ всякій срочный расчетъ. Все, что можно сдѣлать, это—сократить сроки, установленные для отправки и выгрузки, на 1 сутки тотъ и другой. Какъ скоро срокъ считается не со времени ввоза, а со времени оконча-

го приѣма товара, такъ нѣтъ необходимости полагать еще 2 сутокъ на отправку. Для выгрузки же, особенно при медленности движенія, которая оставляетъ значительный запасъ времени, совершенно достаточно однихъ сутокъ. Эти добавочные сроки, которые на дальнемъ разстояніи не имѣютъ существеннаго значенія для отправителей, тяжело отзываются на болѣе близкихъ разстояніяхъ. Они отчасти побуждаютъ отправителей возить, по возможности, свой товаръ на лошадяхъ, вмѣсто того чтобы отправлять его по желѣзнымъ дорогамъ.

3. Задержки на пути.

Кромѣ продолжительности сроковъ, причиною медленности доставки являются и задержки на пути. Въ Вологдѣ было заявлено, что товары задерживаются по 5—6 дней, вслѣдствіе произвольной отцѣпки и прицѣпки на промежуточныхъ станціяхъ. Иногда товаръ остается на станціи въ больномъ вагонѣ, вмѣсто того чтобы немедленно перегружаться въ другой (№ 198). Въ Тулѣ также жалуются на частую отцѣпку вагоновъ и задержки по неизвѣстнымъ причинамъ. По правилу, слѣдуетъ перегружать изъ больнаго вагона въ 24 часа, но это не соблюдается. Часто трудно даже отыскать мѣстонахожденіе вагона (№ 86 и П. Ж.). Въ Ростовѣ на Дону заявляютъ, что вагоны нерѣдко отцѣпляются на пути, чтобы облегчить поѣздъ, или въ случаѣ поврежденія, и потомъ остаются долго на станціи (№ 256). Но всего чаще задержки бываютъ зимою отъ несвоевременной расчистки пути отъ снѣжныхъ заносовъ. Отправители жалуются, что расчистка производится медленно, вслѣдствіе того, что не нанимаютъ достаточнаго количества рабочихъ и нѣтъ надлежащаго надзора за лицами, которымъ ввѣрено это дѣло. (Заявленія въ Тулѣ № 86, въ Ростовѣ № 256, въ Таганрогѣ № 268).

Что касается до снѣжныхъ заносовъ, то это препятствіе всегда будетъ существовать, по крайней мѣрѣ пока не усовершенствуется радикальнымъ образомъ система огражденій, къ чему уже теперь стремятся нѣкоторыя дороги. Уменьшить произтекающее отсюда зло возможно только съ помощью бдительнаго надзора, со стороны инспекціи и состоящаго при немъ выборнаго комитета, за исполненіемъ желѣзными дорогами принятыхъ на себя обязанностей. Произвольныя же причины задержекъ устранятся установленіемъ строгихъ правилъ ответственности за срочность доставки. Для избѣжанія произвольныхъ перегрузокъ было бы полезно обозначать на документахъ, сопровождающихъ грузъ, какъ мѣсто, такъ и причину задержки. Объ этомъ было заявлено отправителями угля, которые въ особенности жалуются на такого рода перегрузки.

Отправителями выражено также желаніе получать извѣщенія, или по крайней мѣрѣ справки, о задержанныхъ на пути товарахъ. Такія заявленія сдѣланы въ Ярославль (№ 159) и въ Туль. Въ отвѣтахъ Биржевому Комитету (п. 62) сказано, что при задержкахъ, хозяевамъ не даютъ справокъ, а потомъ оказывается, что вагонъ простоялъ на запасномъ пути, ожидая починки.

Извѣщеніе отправителей о задержкахъ едва ли возможно. Но требованіе справокъ, безъ сомнѣнія, весьма законно. Желательно, чтобы онѣ всегда выдавались имъ по возможности.

4. *Примѣры медленной доставки.*

Немудрено, что при такихъ условіяхъ, отправители жалуются на медленность доставки, и нерѣдко предпочитаютъ отправлять свой товаръ на подводахъ, тамъ гдѣ для этого представляется возможность.

Въ Серпуховѣ, отправители заявили, что товаръ въ Москву идетъ по желѣзной дорогѣ обыкновенно 5—6 дней, вслѣдствіе чего они большею частью отправляютъ на лошадяхъ. Въ Полтаву случалось даже, что кладъ приходила на 22-й день (№ 82). Но счетъ отправки въ Москву, управленіе объясняетъ, что на короткихъ разстояніяхъ, перевозка на лошадяхъ всегда выгоднѣе, такъ какъ по желѣзной дорогѣ есть лишнія хлопоты и расходы на подвозъ, на вывозъ, на нагрузку и выгрузку. Что же касается до медленной доставки товаровъ на Полтавскую ярмарку, то вина въ этомъ приписывается Азовской дорогѣ.

Въ Мценскѣ отправители заявили, что товаръ въ Петербургъ, вмѣсто 8, идетъ 14 дней, а въ Москву 7 дней. Въ Курскѣ представленъ былъ актъ (№ 121), по которому оказывается, что пять вагоновъ, отправленныхъ со станціи Бѣлый Берегъ, Орловско-Витебской дороги, прибыли въ Курскъ спустя болѣе четырехъ мѣсяцевъ. Въ Бѣлгородѣ заявляютъ, что пиво на волахъ идетъ въ Харьковъ $1\frac{1}{2}$ сутки, а по желѣзной дорогѣ 3 сутокъ. Въ Харьковѣ торговцы жалуются, что товаръ изъ Москвы идетъ отъ 7 до 10 дней, а иногда и 15; въ прежнее же время, на тройкахъ, всегда возили 11—12 дней, причемъ доставка была вѣрнѣе и было болѣе честности (№ 227 и П. Ж.). Въ Ростовѣ же и Таганрогѣ, доселѣ во многихъ случаяхъ водится перевозка на фурахъ, даже изъ весьма отдаленныхъ мѣстъ, какъ-то, изъ Харькова и изъ сѣверной части Воронежской губерніи. Торговцы предпочитаютъ этотъ способъ перевозки, какъ по причинѣ медленности и невѣрности доставки по желѣзной дорогѣ, такъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ и вслѣдствіе высоты тарифа. Объ этомъ подкомиссія

получила многочисленныя заявленія (см. П. Ж.). Къ счастью, желѣзныя дороги, мало радѣя о своихъ интересахъ, не совершенно еще убили здѣсь чумацкій промыселъ. До какой степени медленно идетъ перевозка даже на короткихъ разстояніяхъ, видно изъ того, что антрацитъ отъ Грушевки (со станціи Шахтной) до Таганрога, на разстояніи 153 верстъ, идетъ 8 дней (№ 268 III, п. 30, 31).

5. Ответственность за просрочку.

Важнѣйшее средство противъ произвольныхъ задержекъ заключается въ отвѣтственности за просрочку. Къ сожалѣнію, существующія на этотъ счетъ постановленія весьма неудовлетворительны.

Противъ размѣра установленнаго вознагражденія ничего нельзя сказать. По § 68 конвенціи 3-й группы, за каждыя просроченныя сутки платится 10% провозной платы, съ тѣмъ однако, что полное вознагражденіе не можетъ превышать общей ея суммы. Эта цифра принята и въ запискѣ московскихъ торговцевъ (№ 66), съ оговоркою, что въ этотъ счетъ не включаются убытки. Тоже самое признается въ одномъ изъ отвѣтовъ, поданныхъ Биржевому Комитету (п. 52). Въ другомъ же отвѣтѣ (п. 49) полагается 16% въ сутки, но также не превышая въ общей суммѣ провозной платы и безъ отвѣтственности за убытки. Наконецъ, въ третьемъ отвѣтѣ полагается 10 коп. въ сутки для товаровъ малой скорости и 50 коп. для товаровъ большой скорости.

Подкомmissія полагаетъ, что можно оставаться при существующемъ размѣрѣ вознагражденія. Что же касается до истекающихъ отъ просрочки убытковъ, то опредѣленіе ихъ можетъ быть только дѣломъ суда. Неудовлетворительность настоящихъ правилъ касается не столько цифры вознагражденія, сколько тѣхъ многочисленныхъ изъятій, съ помощью которыхъ дороги избавляютъ себя отъ всякой отвѣтственности.

По § 69 конвенціи 3-й группы, отвѣтственность за несрочную доставку слагается съ дороги, когда задержка произошла: 1) отъ несчастныхъ случаевъ; 2) отъ перерыва сообщеній; 3) отъ накопленія грузовъ, а именно, когда количество ввезенныхъ на станцію грузовъ превышаетъ въ два раза возможную для дороги суточную отправку, или высшій размѣръ обмѣна съ сосѣдними дорогами. О накопленіи грузовъ вывѣшиваются объявленія и извѣщаются другія дороги. По примѣчанію къ § 14, въ случаѣ накопленія грузовъ, съ отправителей берется даже подписка обезпеченія, освобождающая дорогу отъ отвѣтственности за просрочку.

По § 208 тарифа К.-Х.-Азовской дороги, общество отвѣчаетъ только за промедленія, происшедшія по винѣ ея агентовъ. Поэтому общество не отвѣчаетъ за просрочки, происходящія отъ чрезвычайнаго накопленія грузовъ на станціи, (о чемъ своевременно извѣщается инспекторъ), также отъ несчастныхъ случаевъ, отъ занесенія дороги снѣгомъ или случайнаго поврежденія пути и атмосферическихъ явленій, имѣющихъ вліяніе на движеніе по дорогѣ.

Тоже самое повторяется и въ тарифѣ Лозово-Севастопольской дороги.

При неопредѣленности этихъ исключеній, и при невозможности для отправителя удостовѣриться въ дѣйствительномъ существованіи препятствій, немудрено, что вознагражденіе получается рѣдко. Въ заявленіи № 420, I, замѣчается что въ правилахъ и просрочкахъ столько исключеній, что требованія вознагражденія почти никогда не удовлетворяются. Въ одномъ изъ отвѣтовъ, поданныхъ Биржевому Комитету, указывается на невозможность контролировать причины задержекъ. Въ Таганрогѣ, отправители заявляютъ, что въ вознагражденіи за просрочку дороги обыкновенно отказываютъ, ссылаясь на накопленіе грузовъ и т. п., безъ удостовѣренія инспектора. Подкомиссіи представлено было нѣсколько документовъ, въ которыхъ отказъ въ вознагражденіи мотивируется или неопредѣленнымъ указаніемъ на скопленіе грузовъ, или мнимымъ поврежденіемъ пути, между тѣмъ какъ эти ссылки опровергаются своевременнымъ прибытіемъ вагоновъ, отправленныхъ въ тоже самое время (см. №№ 272, 273 и 365).

Нѣтъ сомнѣнія, что дорога не можетъ быть отвѣтственна за промедленіе, происшедшее не по ея винѣ. Но она должна доказать дѣйствительное существованіе неодолимаго препятствія, безъ чего она всегда предполагается виновною. Доказательствомъ же можетъ служить только officialный актъ, завѣренный инспекторомъ и выборнымъ комитетомъ. Весьма желательно, чтобы эти акты публиковались въ возможно короткое время въ officialномъ органѣ, общемъ для всѣхъ дорогъ, и кромѣ того, чтобы свѣдѣнія о задержкахъ немедленно сообщались всѣмъ дорогамъ для вывѣшиванія, если не на всѣхъ, то по крайней мѣрѣ на важнѣйшихъ станціяхъ, такъ чтобы и отправители и получатели своевременно были о нихъ извѣщены.

Нельзя скрывать отъ себя однако, что тамъ, гдѣ правительство платитъ гарантію, денежная отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ падаетъ на государственную казну, а вслѣдствіе того исчезаетъ и побужденіе въ исправному веденію дѣла. Но во всякомъ случаѣ, отправитель получить должную гарантію, а это составля-

еть первое условіе правильной торговли. Отъ правительства же будетъ зависѣть принятіе необходимыхъ мѣръ, для того чтобы желѣзныя дороги исполняли свои обязанности въ отношеніи къ государству.

Для большаго обезпеченія отправителей, въ Харьковѣ заявлено было желаніе, чтобы вознагражденіе за просрочку прямо вычитывалось изъ провозной платы (№№ 210, 228). Но не слѣдуетъ упускать изъ виду, что рѣшеніе вопроса о вознагражденіи нельзя предоставить начальникамъ станцій; оно требуетъ всесторонняго разсмотрѣнія обстоятельствъ, которое возможно только въ высшей инстанціи. Поэтому, подкомmissія не можетъ признать такое требованіе правильнымъ.

XI. Полученіе груза.

1. Извѣщеніе о прибытіи.

Въ настоящее время, на дорогахъ, изслѣдованныхъ подкомmissіею, получатель груза не извѣщается о его прибытіи; онъ долженъ самъ наводить справки или держать коммиссіонера. Во многихъ мѣстахъ жалуются на неудобство такого порядка.

Въ Ярославлѣ заявлено желаніе, чтобы на станціяхъ вывѣшивались объявленія о прибывшихъ товарахъ, съ означеніемъ номера квитанціи и имени получателя (№ 189 и П. Ж.). Такія же заявленія сдѣланы въ Серпуховѣ, въ Тулѣ, въ Орлѣ. Управление Московско-Курской дороги признало такое нововведеніе полезнымъ.

Въ Серпуховѣ, въ Тулѣ, въ Орлѣ, въ Курскѣ, въ Таганрогѣ, въ Симферополѣ, а равно и въ отвѣтахъ Биржевому Комитету, выражено также желаніе, чтобы по требованію отправителя и за извѣстную плату, получатель увѣдомлялся о прибытіи товара, письмомъ или телеграммою. Въ Симферополѣ указано, что такія извѣщенія можно дѣлать въ городахъ черезъ разсылныхъ, въ мѣстахъ, гдѣ есть почта, черезъ почту, а гдѣ ея нѣтъ, можно довольствоваться вывѣшиваніемъ объявленій.

Повсемѣстное введеніе такого порядка, который нынѣ уже практикуется на нѣкоторыхъ изъ нашихъ дорогъ, безъ сомнѣнія, было бы въ высшей степени полезно. Даже на станціяхъ, гдѣ нѣтъ почты, можно бы завести разсылку нарочныхъ за счетъ получателей, какъ это дѣлается на телеграфныхъ станціяхъ, которыя рассылаютъ телеграммы за нѣсколько десятковъ верстъ за опредѣленную плату. Можетъ быть, на нѣкоторыхъ уединенныхъ станціяхъ, трудно будетъ это устроить; но это можетъ показать только опытъ. Во всякомъ случаѣ, необходимо ввести этотъ порядокъ сначала въ городахъ, гдѣ не представляется

никакихъ препятствій, и затѣмъ постепенно его развивать, стараясь доставить это удобство по возможности всѣмъ получателямъ, находящимся въ районѣ дороги.

2. Полученіе кладѣ.

Для полученія кладѣ получатель долженъ предъявить свои документы. Они бываютъ двоякіе: именныя и безыменныя.

Относительно первыхъ, въ Александровѣ, на Московско-Ярославской дорогѣ, жалуются, что для выдачи товара требуютъ удостовѣренія личности отъ полиціи, что весьма неудобно для жителей деревень. Желаютъ, чтобы личность получателя могла быть засвидѣтельствована лицами, извѣстными начальнику станціи. Такого же рода жалоба заявлена въ Вологдѣ, купцомъ Волковымъ, который жалуется, что для всякой выдачи нужно удостовѣреніе его подписи полиціею, чего не требуетъ даже почтовая контора. На Азовской дорогѣ, въ Прохоровкѣ, по заявленію получателей, требуютъ даже довѣренности при выдачѣ товара лицамъ неизвѣстнымъ станціи.

Безъ довѣренности, конечно, можно обойтись, но удостовѣреніе личности или подписи полиціею или волостнымъ правленіемъ на именныхъ квитанціяхъ, какъ правило, необходимо. Изъятія могутъ дѣлаться только по усмотрѣнію, вслѣдствіе личнаго довѣрія начальника станціи, отвѣтственнаго за выдачу кладѣ.

Болѣе значенія имѣетъ вопросъ объ осмотрѣ прибывшаго груза. Здѣсь, повидимому, не установлено твердыхъ правилъ; многое зависитъ отъ усмотрѣнія начальника станціи и товарной конторы. Такъ, въ отвѣтахъ, поданныхъ Биржевому Комитету, общество Дружина заявляетъ, что осмотръ допускается внѣшній; въ другомъ отвѣтѣ сказано, что требуется предварительная уплата денегъ, а потомъ уже получатель допускается къ осмотру; въ третьемъ отвѣтѣ говорится, что это дѣлается иногда. Точно также въ заявленіяхъ, полученныхъ подкомиссіею въ Таганрогѣ (№ 268), въ одномъ мѣстѣ сказано, что осмотръ допускается только по уплатѣ денегъ и возвращеніи документовъ, въ другомъ, что онъ допускается и прежде. Въ Курскѣ было заявлено, что необходимо допустить осмотръ до уплаты денегъ. Въ Александровѣ и въ Грязовцѣ, торговцы выражаютъ желаніе, чтобы при полученіи товара допущенъ былъ осмотръ со вскрытіемъ тюковъ и раскупоркою бочекъ, ибо нерѣдко, при вскрытіи надому, оказывается недостатокъ. Въ запискѣ Московскихъ торговцевъ (№ 66) сказано, что выдача должна совершаться съ провѣркою по накладной числа мѣсть, нумеровъ, марокъ и вѣса.

Подкомиссія полагаетъ, что осмотръ всегда долженъ быть допущенъ прежде уплаты денегъ и возвращенія документовъ. Товаръ долженъ сдаваться по провѣркѣ числа мѣстъ, нумеровъ и марокъ. Въ случаѣ поврежденія тары, слѣдуетъ произвести и внутренней осмотръ.

Что касается до вѣса, то этотъ вопросъ представляетъ болѣе затрудненій. Въ настоящее время, товаръ всегда перевѣшивается по требованію получателя, съ платою $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда за всю партію, если вѣсъ окажется вѣренъ. Получатели же во многихъ мѣстахъ выражаютъ желаніе, чтобы перевѣска дѣлалась бесплатно и отдѣльными мѣстами. Такія заявленія были сдѣланы въ Ярославль, въ Вологдѣ, въ Курскѣ, также въ отвѣтахъ Биржевому Комитету.

Въ принципѣ, невозможно не согласиться съ тѣмъ, что товаръ, принятый дорогою по вѣсу, долженъ быть и сданъ по вѣсу. Но за такую, часто весьма продолжительную операцію дорога въ правѣ взыскивать особую плату. На практикѣ, перевѣшивание крупныхъ партій однороднаго товара, напримѣръ, хлѣба, при болѣе или менѣе значительномъ движеніи, встрѣтило бы неодолимые затрудненія. Именно во избѣжаніе этого, дорога беретъ съ получателя небольшую плату, какъ скоро онъ требуетъ перевѣски, избавляя его однако отъ всякаго платежа, если вѣсъ окажется невѣренъ. Съ другой стороны, отправитель въ правѣ требовать, чтобы перевѣшивалась не цѣлая партія, а отдѣльные мѣста, если въ выданной ему квитанціи обозначенъ вѣсъ отдѣльныхъ мѣстъ. Выше было уже указано на тѣ злоупотребленія, которыя возникаютъ изъ перевѣски товаровъ цѣлыми партіями, а высказано было желаніе, чтобъ въ накладныхъ и квитанціяхъ, по требованію отправителей, всегда показывался вѣсъ отдѣльныхъ мѣстъ.

Наконецъ, относительно выдачи груза, возбуждается вопросъ о возможности получать его частями, въ томъ случаѣ, когда отправленная партія не вся пришла на станцію назначенія. Въ одномъ изъ отвѣтовъ, поданныхъ Биржевому Комитету, выражается мнѣніе, что получатель долженъ имѣть право отказать отъ пріема груза, пока онъ не пришелъ весь. Общество Дружина, напротивъ, заявляетъ, что иногда на станціяхъ не выдаютъ товара, пока не прибыла вся партія, что стѣснительно для получателя.

Последнее ограниченіе не имѣетъ основанія. Получатель всегда долженъ имѣть право взять прибывшую часть груза, съ отмѣткою на квитанціи. Что касается до отказа отъ пріема прибывшей части, то этотъ вопросъ связанъ съ вопросомъ о пожеланіи, о которомъ будетъ рѣчь ниже, ибо требованіе получателей заключается въ томъ, чтобъ грузъ оставался на станціи, не платя пожелалаго.

3. Срокъ вывоза.

Для вывоза прибывшаго груза получателю дается извѣстный срокъ, по истеченіи котораго онъ обязанъ платить полежае. Обыкновенно, для товаровъ большой скорости полагается 24 часа, а для товаровъ малой скорости 48 часовъ.

Здѣсь, прежде всего, возбуждается вопросъ о времени, съ котораго слѣдуетъ считать предоставленный получателю срокъ. Обыкновенно срокъ считается съ прибытія груза на станцію. На Московско-Курской дорогѣ, получатели жалуются даже, что день прибытія считается за цѣлыя сутки, какъ бы поздно ни пришелъ товаръ (заявленія въ Серпуховѣ, въ Мценскѣ). Неосновательность этого счета признана была самимъ управленіемъ. Но кромѣ того, такое исчисленіе встрѣчаетъ и другія препятствія. Прибывшій товаръ не всегда выгружается тотчасъ, особенно при сильномъ движеніи, а пока хозяинъ не можетъ его получить, онъ очевидно не можетъ пользоваться и срокомъ. Поэтому, въ Тулѣ, въ Сергіевскомъ, въ Орлѣ, получатели заявляютъ желаніе, чтобы срокъ считался съ выгрузки, а въ Ярославлѣ, чтобы онъ начинался со времени вывѣшиванія объявленій о прибывшемъ грузѣ.

Послѣднее требованіе совершенно основательно, ибо время выгрузки не всегда можно опредѣлить съ точностью. Надобно только, чтобы объявленія вывѣшивались по выгрузкѣ товаровъ, или чтобы товаръ могъ быть взятъ прямо изъ вагоновъ, такъ чтобы владѣлецъ квитанціи во всякомъ случаѣ имѣлъ возможность тотчасъ же получить свой грузъ.

Затѣмъ, весьма существенный вопросъ состоитъ въ продолжительности срока. На Московско-Ярославской дорогѣ, гдѣ значительная часть груза состоитъ изъ лѣснаго товара, не занимающаго мѣста на платформахъ, а также и на Вологодской, управленіе дѣлаетъ льготу для малыхъ станцій: вмѣсто двухъ сутокъ, оно даетъ семь. Но и на большихъ станціяхъ торговцы просятъ о продолженіи срока, въ Александровѣ на 48 часовъ, въ Ростовѣ на 24 часа, ссылаясь на то, что въ городѣ мало лошадей, а полученіе неравномѣрно; въ Ярославлѣ на 48 часовъ, или, по крайней мѣрѣ, на 24, ибо квитанція часто выдается на другой день, а потому приходитъ поздно, и кромѣ того, товаръ часто остается невыгруженнымъ; наконецъ, въ Вологдѣ на 24 часа.

Точно также на Московско-Курской дорогѣ, въ Сергіевскомъ заявлено, что для большихъ партій срокъ малъ; но въ Орлѣ находятъ его достаточнымъ. Въ Зміевкѣ (№ 366) выражено желаніе, чтобы онъ продолженъ былъ до 7 дней, ибо движеніе неравномѣрно и получатели часто живутъ далеко.

Желаніе продолженія срока выражено и въ Екатеринославѣ. Въ Симферополѣ заявлено, что для лѣснаго матеріала срокъ начинается тотчасъ по выгрузкѣ и дается только 12 часовъ. Управленіе признало, что такое исчисленіе неправильно.

Наконецъ, въ отвѣтахъ Биржевому Комитету заявлено желаніе, чтобы срокъ установленъ былъ трехсуточный, а въ запискѣ Московскихъ торговцевъ (№ 60) даже семисуточный.

Имѣя въ виду, что при болѣе или менѣе значительномъ движеніи, самая существенная потребность дороги состоитъ въ очищеніи мѣста, подкоммиссія не считаетъ возможнымъ обязательно продолжить установленный срокъ. Но весьма желательно, чтобы на малыхъ станціяхъ, гдѣ движеніе небольшое, давалась льгота, какъ это дѣлается на Московско-Ярославской дорогѣ. Доходъ съ полежалаго весьма ничтоженъ, а между тѣмъ, въ особенности для деревенскихъ жителей, живущихъ далеко отъ станцій, такая льгота была бы значительнымъ облегченіемъ. Можетъ быть, было бы возможно установить болѣе продолжительные сроки вообще для небольшихъ партій, которыя не могутъ загромождать платформу.

Въ вопросѣ о срокѣ вывоза существенное значеніе имѣетъ исчисленіе праздниковъ, такъ какъ въ праздничные дни вывозъ обыкновенно дозволяется только до 12 часовъ. На Московско-Ярославской дорогѣ, воскресные и праздничные дни не принимаются въ расчетъ; но на Московско-Курской и на Курско-Харьково-Азовской они считаются наравнѣ съ другими. Получатели заявляютъ желаніе, чтобы праздничные дни не включались въ предоставленный имъ срокъ (заявленія въ Серпуховѣ, Тулѣ, Орлѣ, Курскѣ и отвѣты Б. К. п. 38).

Подкоммиссія полагаетъ, что если дорога не согласится совершенно исключить праздничные дни, то во всякомъ случаѣ ихъ слѣдуетъ считать не болѣе какъ за полсутки, такъ какъ вывозъ прекращается въ 12 часовъ. Разумѣется, къ этой категоріи не могутъ быть причислены тѣ праздники, въ которые вывозъ разрѣшается въ теченіи всего дня; ихъ нѣтъ основанія исключать изъ расчета.

4. Полежалое.

Въ подкоммиссію поступило много жалобъ на неправильное взысканіе полежалаго.

Въ Вологдѣ заявляютъ, что взыскиваютъ полежалое на прибрежныхъ станціяхъ во время перерыва сообщеній на Волгѣ, весною и осенью (№ 198 и П. Ж). Тоже самое происходитъ и въ Екатеринославѣ, при прекращеніи переправы черезъ Днѣпръ. Здѣсь товаръ продается даже съ аукціона, между тѣмъ какъ по-

лучатель не имѣетъ возможности его взять. (№№ 372, 373, 375). Такія взысканія нельзя не признать неправильными. Гдѣ получатель лишенъ возможности взять товаръ, тамъ необходимо дѣлать льготу.

Иногда полежалое взыскивается, когда промедленіе произошло по винѣ агентовъ дороги. Такъ, на Московско-Ярославской дорогѣ, въ Сергіевѣ, приведенъ былъ случай взысканія полежалаго, когда товаръ не былъ выданъ вслѣдствіе сдѣланной агентомъ дороги ошибки въ проставкѣ фамиліи. Въ Грязовцѣ, съ получателя, по ошибкѣ, требовалась вторичная уплата; для выясненія дѣла, онъ принужденъ былъ отослать квитанцію обратно въ Москву, а между тѣмъ, пока онъ ея не получилъ вновь, ему не только не выдали товара по присланной изъ Москвы служебной телеграммѣ, въ которой признавалось сдѣланная ошибка, но и взыскали съ него полежалое (№ 192).

Въ Тулѣ, торговцы заявляютъ, что они иногда справляются въ конторѣ и получаютъ въ отвѣтъ, что товаръ еще не прибылъ, а потомъ съ нихъ за этотъ же товаръ взыскиваютъ полежалое. Во избѣжаніе этого, они просятъ, чтобы при справкѣ отмѣчалось на предъявленной квитанціи, что справка взята. Такія же заявленія поданы и въ отвѣтахъ Биржевому Комитету, а также въ запискѣ № 420. Эти неправильности уничтожатся, если срокъ будетъ считаться со времени вывѣшиванія объявленій.

Этимъ правиломъ устранятся и жалобы на взысканія полежалаго съ невыгруженного еще товара. Такого рода заявленія подкоммиссія получила въ Мценскѣ (№ 109) и въ Орлѣ; тоже заявлено и въ отвѣтахъ Биржевому Комитету п. 38.

Въ Курскѣ берутъ полежалое за лѣсной матеріалъ, который невозможно вывезти вслѣдствіе непроходимой грязи, которая бываетъ осенью на товарномъ дворѣ. Такое заявленіе показалось бы совершенно невѣроятнымъ, еслибы оно не было признано самимъ начальникомъ станціи, который ссылается на требованіе контроля сборовъ.

Весьма важенъ вопросъ о взысканіи полежалаго, когда вывозится часть товара. Въ Тулѣ заявлено, что слѣдуетъ взыскивать только за оставшуюся часть груза, а не за всю партію, какъ дѣлается нынѣ (№ 86 и П. Ж.) Такое же заявленіе сдѣлано и въ запискѣ № 420.

По принципу, казалось бы, что это требованіе совершенно справедливо; а между тѣмъ, только взысканіе полежалаго за всю партію предупреждаетъ обращеніе желѣзнодорожной станціи въ рынокъ, что ведетъ иногда къ весьма значительному стѣсненію и неправильностямъ. Торговцы находятъ выгоднымъ держать свой товаръ на станціи въ ожиданіи покупателей, вмѣсто

того чтобы платить за особое помѣщеніе; но станція черезъ это загромождается, и торговля получаетъ неправильный характеръ. Съ другой стороны однако, при полученіи значительныхъ партій, которыя иногда не могутъ быть вывезены въ назначенный срокъ, несправедливо было бы взыскивать за всю партію, когда осталась, можетъ быть, только малая ея часть. Это затрудненіе могло бы, кажется, до нѣкоторой степени уладиться, еслибы за единицу отправки принять былъ полный вагонъ. Полежалое, при такомъ условіи, не должно взыскиваться за цѣлые, вывезенные уже вагоны; но когда осталась часть вагона, то слѣдуетъ взыскивать за цѣлый.

Тѣмъ же правиломъ могло бы устраниться и приведенное выше затрудненіе при полученіи части груза, когда онъ прибылъ еще не весь. Въ отвѣтахъ Биржевому Комитету (п. 35) выражается мнѣніе, что въ этомъ случаѣ получатель долженъ имѣть право отказываться отъ пріема, не платя полежалаго. Заявляется, что это правило принято на Рыбинско-Бологовской дорогѣ. Оно значитъ и въ тарифѣ Азовской дороги (§ 164, пр.). Въ 1-й же группѣ отказъ въ полученіи допускается, если товаръ нераздѣленъ по существу. Принявши за единицу отправки отдѣльный вагонъ, дорога можетъ требовать отъ получателя, чтобы онъ вывезъ прибывшую часть, не дожидаясь послѣдней отправки. Иначе пришлось бы иногда хранить на станціи значительную партію товара, въ ожиданіи какого нибудь одного запоздавшего вагона.

Получатели жалуются и на высоту платы за полежалое. Въ запискѣ Московскихъ торговцевъ (№ 66 п 9) заявляется желаніе, чтобы взыскивалось не болѣе 1 коп. съ пуда въ мѣсяцъ. Въ другихъ заявленіяхъ, просто выражается желаніе уменьшенія платы за полежалое (Екатеринославъ).

Въ настоящее время, на Моск.-Ярославской дорогѣ взимается за первыя 3 сутки $\frac{1}{5}$ коп. съ пуда въ сутки, за слѣдующія $\frac{1}{3}$ к., при наименьшей платѣ въ 10 коп. съ отправки. На Московско-Курской дорогѣ, за храненіе товаровъ малой скорости въ пакгаузахъ, взимается за первыя 3 сутки $\frac{1}{5}$, затѣмъ за каждыя слѣдующія 3 сутки прогрессивно $\frac{2}{5}$, $\frac{3}{5}$ и $\frac{4}{5}$, за остальную же половину мѣсяца по 1 коп. съ пуда въ сутки. За храненіе на открытомъ воздухѣ берется въ половину. Кромѣ того, есть особыя постановленія для товаровъ большой скорости, для экипажей и для подвижнаго состава. Тѣ же цифры приняты на Лозово-Севастопольской дорогѣ; на Азовской же, по истеченіи мѣсяца берется 2 коп. съ пуда въ мѣсяцъ. При храненіи на открытомъ воздухѣ, на Азовской и на Севастопольской дорогѣ не положено никакой сбавки.

Подкоммиссія не можетъ признать, вообще, эту плату преувеличенною. Необходимость очистить мѣсто при сильномъ движеніи и предупредить обращеніе товарной станціи въ рынокъ не допускаетъ ея пониженія.

5. Отказы отъ полученія.

Случается, что лицо, которому адресованъ товаръ, отказывается отъ полученія. Въ Таганрогѣ заявляютъ, что въ такомъ случаѣ слѣдуетъ взять съ него росписку и переслать ее отправителю, предоставивъ послѣднему обратное полученіе груза (№ 268). Съ этимъ нельзя не согласиться.

Въ запискѣ Московскихъ торговцевъ (№ 66 п. 9) выражается также желаніе, чтобы отправитель извѣщался, въ случаѣ если товаръ его не принятъ въ теченіи 7 дней, причемъ съ него можно взыскать плату за стоимость письма. И это правило было бы весьма полезно, особенно тамъ, гдѣ получатель не извѣщается о прибытіи товара. Посланная ему квитанція можетъ затеряться, и товаръ можетъ пролежать весьма долго, безъ вѣдома хозяина.

6. Продажа съ аукціона.

Невостребованные предметы продаются съ аукціона, въ установленные сроки, довольно продолжительные для обыкновенныхъ товаровъ и сокращенные для предметовъ, подверженныхъ скорой порчѣ, а равно и для легковоспламеняющихся веществъ.

Относительно послѣднихъ, подкоммиссіею было получено одно заявленіе въ Мелитополѣ. По § 64 конвенціи 3-й группы, каменный уголь, неизвѣстно на какомъ основаніи, причисленъ къ легковоспламеняющимся веществамъ, вслѣдствіе чего онъ, по правиламъ, продается съ аукціона, если онъ не былъ востребованъ въ теченіи 48 часовъ по прибытіи на станцію. Это и случилось съ вагономъ, посланнымъ на станцію Михайловка, Лозово-Севастопольской дороги. Между тѣмъ, отправитель заявляетъ, что онъ ничего не зналъ объ этомъ обстоятельстве, ибо квитанція была затеряна. На станціи Михайловка нѣтъ почтовой конторы, а потому квитанція не могла быть послана въ заказномъ письмѣ. По распросамъ оказалось, что на практикѣ продажа совершается черезъ 6—7 сутокъ, по прибытіи агента контроля, въ присутствіи жандарма или полицейскаго. Объявленія вывѣшиваются на станціяхъ. По заявленію управленія, подлежащіе продажѣ предметы пересылаются иногда и на другія станціи, если они тамъ могутъ быть проданы дороже.

Независимо отъ вопроса о неправильномъ причисленіи угля къ легковоспламеняющимся веществамъ, подкоммиссія полагаетъ, что при продажѣ съ аукціона слѣдуетъ вывѣшивать объ-

явленія не только на станціяхъ, но также въ городскихъ управахъ, въ лавкахъ и въ ближайшихъ волостныхъ правленіяхъ. Управление дороги изъявило на это согласіе. Когда извѣстенъ адресъ отправителя и получателя, непременно слѣдовало бы извѣщать и ихъ.

Въ Таганрогѣ заявлено, что дороги долго не возвращаютъ денегъ за проданный съ аукціона товаръ; желательно установленіе срока.

По мнѣнію подкомиссіи, такъ какъ деньги за проданный товаръ составляютъ собственность хозяина, то онѣ должны быть возвращены ему по первому его требованію. Въ случаѣ же неисполненія этого требованія, съ дороги слѣдуетъ взимать штрафъ.

XII. Расчетъ.

1. Измѣненія въ расчетъ.

Расчетъ провозной платы, выставляемый агентомъ желѣзной дороги на квитанціи, не считается окончательнымъ. Онъ провѣряется, и въ случаѣ замѣченной ошибки въ счетъ или въ классификаціи товара, измѣняется, какъ при передачѣ груза на другія дороги такъ и при выдачѣ его на станціи назначенія. Вслѣдствіе этого, отправитель никогда не можетъ заранее знать, сколько ему придется заплатить за провозъ. Всякая возможность коммерческаго расчета черезъ это уничтожается (Екатеринославъ, № 393). При возвышеніи провозной платы, иногда болѣе чѣмъ втрое противъ первоначальнаго исчисленія, вмѣсто барыша можетъ оказаться убытокъ. Подкомиссіи были представлены весьма разительные примѣры такихъ чрезмѣрныхъ возвышеній. Такъ, по двумъ накладнымъ Донецкой дороги на перевозку каменнаго угля, первоначальный расчетъ былъ сдѣланъ на сумму 12 р. 44 коп. и 11 р. 92 коп., а при полученіи взыскано 38 р. 42 к. и 38 р. 35 коп. Случается даже, что хозяинъ принужденъ просто отказаться отъ своего товара, такъ какъ стоимость его не окупаетъ взыскиваемой съ него провозной платы. Такъ, провозная плата за товаръ, отправленный изъ Петербурга въ Сергіево, на Моск.-Ярославской дорогѣ, была опредѣлена по квитанціи въ 64 р. 82 коп., а съ отправителя требовали 173 р. съ копейками. При отправкѣ, этотъ грузъ былъ таксированъ по 16½ коп. за пудъ, а при полученіи по 44½ коп. Немудрено, что получатель отказывался его принять; но черезъ это росло только полежалое. Хозяинъ заявлялъ, что онъ принужденъ будетъ обратиться въ судъ (№ 177). Другой характерическій случай встрѣтился на Лозово-Севастопольской дорогѣ: тридцать телеграфныхъ столбовъ въ 13

аршинъ длиною, вѣсомъ въ 300 пудовъ, приходилось отправить на двухъ платформахъ. Отправитель спросилъ телеграммою: можно ли отправить грузъ съ платою попудно? Управление отвѣчало, что можно. Но когда товаръ пришелъ на мѣсто, съ отправителя потребовали платы не за 300, а за 1,200 пудовъ, то есть, за полный грузъ двухъ платформъ; а такъ какъ столбы стоили всего 68 р., а за провозъ приходилось платить 130 р., то отправитель принужденъ былъ отказаться отъ своего груза (№ 429). Недоразумѣніе произошло здѣсь отъ редакціи § 120 тарифа Лозово-Севастопольской дороги, который устанавливаетъ перевозку лѣснаго матеріала попудно, но съ тѣмъ, чтобы плата производилась за полный нормальный грузъ вагона въ 600 пудовъ. Подобныя недоразумѣнія не могли бы имѣть мѣсто, еслибъ сдѣланный въ квитанціи расчетъ считался окончательнымъ.

Къ этому присоединяются и другія затрудненія. Иногда получатель живетъ далеко отъ станціи. Онъ посылаетъ за грузомъ, вручивъ посланному квитанцію. Но тутъ оказывается, что надобно сдѣлать доплату, иногда довольно значительную. Не имѣя денегъ, посланный принужденъ возвратиться съ пустыми руками, а между тѣмъ на грузъ накапливается полежалое (Екатеринославъ № № 372, 375 и отвѣты Б. К. п. 46). Въ видахъ уменьшенія этого неудобства, предлагается оставлять на станціи такую часть товара, которая могла бы служить обезпеченіемъ требуемой доплаты (отвѣты Б. К. п. 46). Если сохранить начало измѣняемости расчета, то, безъ сомнѣнія, необходимо установить такое правило.

Но вообще, отправители изъявляютъ желаніе, чтобы сдѣланный разъ расчетъ не могъ быть въ послѣдствіи измѣняемъ агентами дороги. Такія заявленія были получены подкоммиссіею въ Ярославль, въ Сергіевскомъ, въ Мценскъ, въ Орль, въ Курскъ. Тоже желаніе выражено и въ отвѣтахъ Биржевому Комитету.

Во 2-й группѣ, какъ было заявлено подкоммиссіи, расчетъ по спеціальнымъ тарифамъ не измѣняется. По внутреннему сообщенію, это правило также должно быть принято безусловно, ибо каждый начальникъ станціи и каждый товарный кассиръ обязанъ знать тарифъ своей дороги. Труднѣе требовать полного знанія чужихъ тарифовъ. На этомъ именно и основывается перетаксировка, которая дѣлается передаточными агентами, и которая является главною причиною измѣненій въ расчетъ. Однако и тутъ желательно придти къ началу неизмѣнности расчета, которое одно можетъ дать настоящее обезпеченіе отправителю, и одно согласно съ существомъ договорныхъ отношеній. Весьма важнымъ шагомъ къ этой цѣли было бы установленіе болѣе од-

нообразной классификаціи товаровъ. Безъ сомнѣнія, начальники станцій, на которыхъ возложена полная отвѣтственность за сдѣланный расчетъ, всегда будутъ склонны преувеличивать цифры. Начало неизмѣнности расчета будетъ имѣть послѣдствіемъ постоянные переборы. Но при отправкѣ, когда самъ отправитель на лицѣ, есть возможность провѣрки и возраженій, чего нѣтъ, когда расчетъ измѣняется передаточными агентами. Притомъ, переборы далеко не имѣютъ такихъ вредныхъ послѣдствій для торговыхъ оборотовъ, ибо тутъ устраняется возможность убытка отъ непредвидѣннаго возвышенія провозной платы.

Неизмѣнность расчета не должна однако простирается на простыя ариѳметическія ошибки, сдѣланныя на самомъ документѣ. Подобныя ошибки, всегда возможны, могутъ быть тутъ же провѣрены и выяснены самимъ отправителемъ, и если съ обѣихъ сторонъ сдѣлано упущеніе, то оно не должно ставиться въ вину исключительно агенту дороги.

2. Переборы.

Еще чаще, нежели измѣненія въ тарифѣ, встрѣчаются переборы. Въ отвѣтахъ Биржевому Комитету (п. 46) заявлено, что нѣтъ почти отправки безъ перебора. Такія же жалобы подкомиссія получила въ Вологдѣ, въ Мценскѣ, въ Орлѣ, въ Ростовѣ, въ Соляной, въ Севастополѣ и въ другихъ мѣстахъ. Въ Таганрогѣ заявляютъ, что переборы превратились въ систему. Въ Харьковѣ заведена даже особая контора для взысканія переборовъ. Какія отъ этого могутъ произойти послѣдствія для торговли, видно изъ того, что Товарищество Чонгарскихъ соляныхъ промысловъ пробовало возить соль свою въ Вильну, но вслѣдствіе постоянныхъ переборовъ принуждено было отъ этого отказаться (заявленіе въ Соляной № 383).

Примѣромъ постоянно повторяющихся переборовъ по одному и тому же товару, отправляемому съ одной и той же станціи по одному назначенію, можетъ служить заявленіе, поданное Вологодскимъ купцомъ Волковымъ о перевозкѣ сахара изъ Кіева въ Вологду прямымъ сообщеніемъ. Въ Февралѣ 1878 года, имъ было представлено въ управленіе 36 расчетныхъ листовъ съ просьбою о возвратѣ излишне перебранныхъ 1040 р. 78 коп. Просьба была удовлетворена, хотя не вполнѣ. Въ Маѣ поступила новая просьба о возвратѣ перебора въ 334 р., въ Августѣ о возвратѣ 204 р., въ Сентябрѣ о возвратѣ 188 р., въ Ноябрьѣ о возвратѣ 139 р., въ Февралѣ 1879 года о возвратѣ 233 р., въ Апрѣлѣ о возвратѣ 275 р., наконецъ въ подкомиссію представлены копіи съ требованій по 14 расчетнымъ листамъ, съ 21 Апрѣля по 14 Іюня 1879 года, по которымъ излишне взыскано

426 р. 54 коп. Всего, по означеннымъ перевозкамъ, перебора исчислено было 2854 р. 34 коп., изъ которыхъ хозяинъ товара не получилъ 1242 р. 18 к.

Иногда товаръ, отправляемый съ одной станціи на другую, въ теченіи весьма непродолжительнаго времени, таксирруется различно. Такъ, въ отвѣтахъ Биржевому Комитету приведенъ случай, что стеариновые свѣчи, посланные изъ Москвы въ Одессу 4-го Января, 9-го Января и въ Февралѣ, были таксированы по тремъ разнымъ тарифамъ, одинъ разъ по 89½ коп. за пудъ, въ другой разъ по 1 р., въ третій разъ по 1 р. 4 коп.

Свѣдѣнія о постоянныхъ переборахъ по отправкѣ угля прилагаются въ запискѣ № 296.

Получатель не имѣетъ иногда никакой возможности провѣрить правильность измѣненнаго расчета, ибо ему не объясняютъ, на какихъ основаніяхъ дѣлается вычисленіе. Такъ, въ приведенной выше запискѣ Вологодскаго купца Волкова, заявляется, что ему, по нѣкоторымъ претензіямъ было отказано въ полномъ удовлетвореніи, на томъ основаніи, что часть вычисленной имъ суммы перебора причитается за перевозъ по соединительнымъ вѣтвямъ, но по какимъ соединительнымъ вѣтвямъ, по какому расчету и на основаніи какихъ параграфовъ тарифовъ, въ отвѣтъ не объяснено. Точно также въ Юзовѣ, на Константиновской дорогѣ, отправители жаловались, что при переборахъ имъ не объясняютъ расчета, и начальникъ станціи призналъ справедливость этой жалобы.

Причины столь частыхъ переборовъ кроются отчасти въ неясности тарифныхъ правилъ, отчасти въ самомъ положеніи начальниковъ станцій, которые отвѣтствуютъ за недоборы и не подлежатъ никакой отвѣтственности за переборы (заявленія №№ 228 и 256). Въ Севастополѣ, одинъ изъ самыхъ крупныхъ отправителей, приводя примѣры, постоянно повторявшіеся съ нимъ самимъ, объяснялъ это тѣмъ, что начальники станцій иногда дѣлаютъ это просто для своего спокойствія, а иногда для досажденія отправителю, въ отместку за жалобы или взысканія.

Въ виду такихъ фактовъ, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ заявлено желаніе, чтобы начальники станцій были отвѣтственны за переборы. (Таганрогъ № 268). Предлагается даже подвергать ихъ штрафу (№ 420). Но такая мѣра въ большинствѣ случаевъ неприложима. При многосложности и значительномъ количествѣ ежедневныхъ расчетовъ, невозможно требовать отъ агентовъ дороги, чтобы они никогда не дѣлали ошибокъ. Естественнo также, что въ случаѣ сомнѣнія скорѣе взыщется лишнее, нежели допустится недоплата. Взысканіе могло бы налагаться единственно въ случаѣ грубой небрежности или доказаннаго умы-

сла. Для этого было бы полезно установить административный судъ, давши отправителю право, при неудовлетвореніи его жалобы желѣзнодорожнымъ начальствомъ, апеллировать къ инспектору и, состоящему при немъ выборному комитету.

Но всего важнѣе для отправителей было бы доставленіе имъ возможности скорого обратнаго полученія переборовъ. На этотъ счетъ слышится повсюду многочисленныя жалобы. Прежде всего, затрудняется самое предъявленіе претензій. По § 91 конвенціи 3 группы, просьбы о переборѣ должны подаваться дорогѣ, выдавшей грузъ. При этомъ должны прилагаться документы, съ обозначеніемъ: а) въ пользу какой дороги и въ какой суммѣ сдѣланъ переборъ, и б) на какомъ основаніи приносящій жалобу считаетъ плату неправильною. Иначе заявленіе не принимается. Срокъ для предъявленія назначенъ двухмѣсячный. Такое постановленіе тѣмъ менѣе можетъ быть оправдано, что на документахъ обыкновенно проставляется только общая сумма платежа, и отправитель не имѣетъ возможности знать расчетъ дорогъ между собою. Между тѣмъ, руководствуясь этими правилами, дороги прямо отказываютъ въ удовлетвореніи. Такой отказъ, именно на этихъ основаніяхъ, былъ предъявленъ подкомиссіи на Лозово-Севастопольской дорогѣ (№ 378). Въ Севастополѣ жаловались также на то, что при просьбѣ о возвращеніи перебора, съ получателя требуютъ, въ противность конвенціи, чтобы онъ представилъ расчетный листъ, который у него не всегда въ рукахъ. Отправители просятъ и объ отменѣ постановленія, требующаго, чтобы претензія была предъявлена непременно къ дорогѣ, выдавшей грузъ (№ 420, I). Въ настоящее время, это постановленіе не признается нашими судами, какъ заявлено было на 19-мъ сѣздѣ. Нѣтъ сомнѣнія, что оно чрезвычайно стѣснительно для товарохозяевъ. Наконецъ, жалуются и на краткость установленнаго конвенціею срока. Предлагается уничтожить сроки (№ 420, I) или установить десятилѣтнюю давность (отвѣты Б. К. 46). Но такъ какъ для желѣзной дороги было бы затруднительно такъ долго хранить документы, то всего скорѣе слѣдовало бы принять предложенный въ одномъ изъ отвѣтовъ Биржевому Комитету (п. 61) шестимѣсячный срокъ.

Кромѣ затрудненій при предъявленіи претензій, отправители жалуются и на медленность удовлетворенія. На Моск.-Ярославской дорогѣ, въ Сергіевѣ, заявлено, что эти дѣла тянутся по четыре мѣсяца и болѣе, въ Бѣлгородѣ, на Азовской дорогѣ, и въ Алексѣевкѣ, что они тянутся по 5 и по 6 мѣсяцевъ. Жалобы на медленность въ возвращеніи переборовъ подкомиссія получила также въ Харьковѣ и въ Бахмутѣ. Въ Юзовѣ, отправители заявляютъ, что они ждутъ иногда годъ и даже два.

Въ Таганрогѣ выражено желаніе, чтобы установленъ былъ срокъ отвѣта. Это желаніе, въ сущности, удовлетворено уже § 91 конвенціи 3-й группы, которымъ срокъ на удовлетвореніе претензій по переборамъ полагается двухмѣсячный. Дорога назначенія, къ которой предъявляется претензія, обязана въ теченіи трехъ недѣль разослать запросы другимъ заинтересованнымъ дорогамъ. Отвѣтъ долженъ послѣдовать черезъ шесть недѣль по полученіи просьбы. Если отвѣтъ не полученъ, дорога назначенія сама провѣряетъ расчеты и по истеченіи трехъ недѣль удовлетворяетъ просителя или отказываетъ ему. Недовольный, въ теченіи 15 дней, можетъ просить о вторичной провѣркѣ, съ указаніемъ основаній, почему онъ считаетъ расчетъ неправильнымъ. Вторичная просьба подлежитъ тѣмъ же правиламъ и срокамъ. Если просьба будетъ признана основательною, то платится 6% въ годъ.

Въ виду задержекъ при сношеніяхъ съ другими дорогами, на 19-мъ съѣздѣ разрѣшено даже контролю сборовъ каждой дороги возвращать переборы, не дожидаясь отвѣта другихъ дорогъ.

Строгое исполненіе этихъ правилъ дастъ достаточную гарантію лицамъ, предъявляющимъ претензіи. Невозможно согласиться съ желаніемъ, выраженнымъ въ одномъ изъ отвѣтовъ, поданныхъ Биржевому Комитету (п. 61), чтобы возвращеніе сборовъ было предоставлено станціоннымъ кассирамъ. Тутъ требуется часто довольно сложная провѣрка расчетовъ, которая не можетъ миновать контроль сборовъ.

Но весьма желательно принятіе предложенія, чтобы дороги сами возвращали переборы, не дожидаясь предъявленія претензій. Часто отправитель даже не знаетъ, что съ него взыскано лишнее; при повѣркѣ же расчетовъ въ контролѣ сборовъ, переборы всегда открываются. Въ настоящее время, дороги оставляютъ ихъ себѣ; но это значитъ пользоваться чужими деньгами. Въ виду этого, отправители заявляютъ, что каждое полугодіе, по сведеніи счетовъ, переборы должны возвращаться, не дожидаясь просьбы. (№ 256 и № 420, I). Предлагается, съ этою цѣлью, увѣдомлять лица, съ которыхъ взятъ переборъ, вывѣшивать объявленія и дѣлать публикаціи (Харьковъ № 64 и отвѣты Б. К. п. 61). Пока деньги не возвращены, предлагается хранить ихъ въ банкѣ (отвѣты Б. К. п. 46).

Извѣщеніе cadaго лица было бы слишкомъ затруднительно. Но весьма возможно вывѣшивать объявленія на главныхъ станціяхъ и ежемѣсячно публиковать о переборахъ въ железнодорожномъ органѣ, общемъ для всѣхъ дорогъ. Потребность въ такомъ органѣ будетъ выяснена ниже.

3. *Неизвѣстность тарифовъ.*

Одна изъ главныхъ причинъ всѣхъ недоразумѣній и жалобъ на переборы, заключается въ неопредѣленности и неизвѣстности существующихъ тарифовъ.

Что касается до неопредѣленности тарифныхъ правилъ, то этотъ вопросъ обсуждается, вмѣстѣ съ критикою дѣйствующей тарифной системы, въ особомъ докладѣ.

Относительно же того, что тарифы весьма часто остаются неизвѣстны отправителямъ, въ подкомиссію поступили многочисленныя заявленія. Такъ, въ Вологдѣ, торговцы жалуются, что они лишены возможности провѣрять расчеты; они просятъ, чтобы на станціяхъ вывѣшивались, по крайней мѣрѣ, тарифы своей дороги, и тарифы прямого сообщенія, а также чтобы всѣ тарифы продавались на станціяхъ (№№ 198, 199). На Моск.-Курской дорогѣ, въ Тулѣ, въ Сергіевскомъ, въ Орлѣ, въ Курскѣ, заявлено, что тарифы трудно получить, что на станціяхъ они не продаются и приходится выписывать ихъ изъ правленія, о перемѣнахъ же не извѣщаютъ во время. Жалоба на неизвѣстность тарифа получена была и въ Алексѣевкѣ, на К.-Х.-Азовской дорогѣ; однако оказалась, что тарифъ на станціи продается. Въ Краснополѣ вывѣшено даже объявленіе о продажѣ. Въ Таганрогѣ выражено желаніе, чтобы издавалась специальная газета съ извѣщеніемъ о перемѣнахъ, а также чтобы тарифы продавались на всѣхъ станціяхъ, чего въ настоящее время не дѣлается. Въ Севастополѣ заявлено, что не только тарифы не вездѣ можно достать, но что они остаются иногда неизвѣстными самому станціонному начальству, въ примѣръ чего приведено, что на станціяхъ Борки и Тарановка, Азовской дороги, хлѣбъ, идущій на Л.-Севастопольскую дорогу, таксируетъ по $\frac{1}{36}$, между тѣмъ какъ уже два года эта такса измѣнена.

Для отправителей нерѣдко необходимо имѣть и тарифы дорогъ, принадлежащихъ къ другимъ группамъ. Такъ, отъ г. председателя Варшавской подкомиссіи получено поданное ему въ Смоленскѣ заявленіе (№ 165), изъ котораго оказывается, что тарифы южныхъ дорогъ не посылаются въ Смоленскъ, почему всякій товаръ, отправляемый изъ Смоленска на югъ, можетъ оплачиваться только на станціи полученія. Вслѣдствіе этого оказывается невозможность сдѣлать расчетъ. Можно полагать, что выписка тарифовъ лежитъ на обязанности каждой мѣстной дороги; другія же обязаны только имѣть ихъ всегда въ достаточномъ количествѣ для удовлетворенія всѣхъ требованій. При настоящемъ устройствѣ этого дѣла, всего удобнѣе имѣть

склады у председателей группъ, на которыхъ вмѣстѣ съ тѣмъ лежитъ обязанность публиковать о всѣхъ измѣненіяхъ тарифныхъ правилъ. По § 15 конвенціи 3-й группы, съ 1-го января 1877 года выходитъ листокъ объявленій желѣзныхъ дорогъ 3-й группы, гдѣ помѣщаются всѣ циркуляры и объявленія. Измѣненія въ тарифѣ публикуются въ циркулярѣ и становятся обязательными по истеченіи 15 дней.

Нельзя не замѣтить однако, что публикаціи отдѣльно по каждой группѣ не вполне достигаютъ цѣли. Въ виду усиливающихся сношеній между дорогами, принадлежащими къ разнымъ группамъ, весьма желательно было бы учрежденіе общаго для всѣхъ группъ офиціального органа, въ которомъ помѣщались бы объявленія, какъ объ измѣненіи тарифныхъ правилъ, такъ и о переборахъ и вообще о всѣхъ вопросахъ, касающихся желѣзныхъ дорогъ. Подписку на этотъ органъ, а равно и продажу слѣдовало бы открыть на всѣхъ станціяхъ. Кромѣ того, было бы весьма желательно, чтобы составленъ былъ общій сводъ всѣхъ тарифовъ, въ формѣ удобной для обозрѣнія и для справокъ, съ указаніемъ всѣхъ существенныхъ для публики правилъ, дѣйствующихъ на желѣзныхъ дорогахъ.

4. Переводъ провозной платы.

Провозная плата весьма часто переводится на получателя. Изъ этого правила дѣлаются однако исключенія для нѣкоторыхъ предметовъ, подверженныхъ порчѣ, или которыхъ стоимость можетъ не вознаградить издержекъ перевоза.

По этому поводу подкомmissія получила нѣсколько заявленій. Такъ, на Ярославско-Вологодской дорогѣ, жалуются, что пиво не пересылается съ переводомъ платежа, не смотря на росписки обезпеченія. Такъ какъ пиво легко можетъ испортиться въ пути, то естественно, что дороги заранее желаютъ обезпечить слѣдующую имъ плату. Въ одномъ изъ отвѣтовъ Биржевому Комитету (п. 42) заявлено также, что при перевозкѣ винъ, на Ярославской и на Николаевской дорогахъ допускается переводъ платежа на получателя, а на другихъ нѣтъ; изъявлено желаніе, чтобы это правило было распространено на всѣ дороги.

Но важнѣйшій изъ такихъ случаевъ относится къ перевозкѣ каменнаго угля. По малоцѣнности этого груза, въ 3-й группѣ принято не принимать перевода на получателя. Исключеніе дѣлается только для желѣзныхъ дорогъ, которыя, какъ крупные покупатели, представляютъ достаточныя гарантіи платежа. Между тѣмъ, Донецкая дорога не соглашалась допустить это исключеніе и требовала во всѣхъ случаяхъ предварительной уплаты. На это

жаловались отправители, считая для себя весьма обременительнымъ платить впередъ за перевозку столь значительнаго количества малоцѣннаго товара (заявленія въ Колпаковѣ и въ Звѣревѣ). Въ бытность подкомиссіи на Донецкой дорогѣ, по этому вопросу состоялось соглашеніе.

5. Наложенные платежи.

Весьма существенное удобство торговлѣ доставило введеніе перевозки съ наложенными платежами. Между тѣмъ, этотъ способъ уплаты не успѣлъ еще утвердиться на совершенно прочныхъ основаніяхъ.

Торговцы жалуются, во первыхъ, на высоту комиссіонной платы, взимаемой желѣзными дорогами. По прямому сообщенію, дороги 3-й группы берутъ $\frac{1}{2}\%$ за комиссію. Таже плата установлена и по внутреннему сообщенію на Московско-Ярославской, на Московско-Курской и на Лозово-Севастопольской дорогахъ. Но на Азовской дорогѣ взимается 1% . Отправители въ Таганрогѣ просятъ, чтобъ и тутъ съ нихъ брали не болѣе $\frac{1}{2}\%$ (№ 268). Въ запискѣ Московскихъ торговцевъ и въ отвѣтахъ Биржевому Комитету, заявлено желаніе пониженія комиссіонной платы до $\frac{1}{4}\%$.

Если сравнить эту плату съ тѣмъ, что берутъ за комиссію банки, которые обыкновенно ограничиваются $\frac{1}{8}$ или $\frac{1}{10}\%$, то безъ сомнѣнія, плата покажется высокою. Но надобно принять въ расчетъ затрудненія, встрѣчаемыя желѣзными дорогами, которымъ нерѣдко приходится дѣлать уплату на маленькихъ станціяхъ, и въ случаѣ недостатка тамъ денегъ, посылать ихъ съ артельщикомъ, а при неявкѣ получателя, даже по нѣскольку разъ. Вслѣдствіе этого, можно только выразить надежду, что съ развитіемъ дѣла и съ лучшимъ его устройствомъ сами дороги придутъ къ уменьшенію комиссіонной платы. Въ настоящее же время можно держаться полупроцента, не превышая однако этой цифры.

Выгоды этого способа перевода денегъ побуждаютъ отправителей желать и болѣе широкаго его распространенія. Въ Ярославлѣ жалуются, что наложенные платежи принимаются не на всѣ станціи. Безъ сомнѣнія, слѣдуетъ желать возможно большаго расширенія этой операціи, но въ настоящее время едва ли возможно сдѣлать ее обязательною для всѣхъ мѣстностей.

Отправители просятъ далѣе о расширеніи предоставленныхъ имъ правъ относительно измѣненія наложенныхъ платежей. По §§ 20 и 34 конвенціи 3-й группы допускается уничтоженіе, но не увеличеніе и уменьшеніе наложенныхъ платежей. Тоже пра-

вило существуетъ и на Моск.-Курской дорогѣ, гдѣ отправители просятъ только, чтобы при уничтоженіи наложеннаго платежа послѣ нагрузки, имъ возвращались коммиссіонныя деньги, требованіе, которое въ сущности имѣетъ мало основанія. Но на Азовской дорогѣ допускается также увеличеніе и уменьшеніе платы (см. инструкцію товарнымъ кассирамъ §§ 57 и 58). Отправители Таганрога признаютъ вообще полезнымъ, чтобы это правило принято было на желѣзныхъ дорогахъ (№ 268, I п. 45) Такое же заявленіе сдѣлано и въ отвѣтахъ Биржевому Комитету (п. 43).

И тутъ, можно только сказать, что въ видахъ удобства торговли, желательна бѣльшая свобода во взаимныхъ расчетахъ, но невозможно сдѣлать это требованіе обязательнымъ, такъ какъ измѣненія въ документахъ влекутъ за собою разныя техническія затрудненія. Безъ сомнѣнія, при развитіи этого дѣла, сами желѣзныя дороги найдутъ возможность устранить эти препятствія.

Случается, что получатель, съ котораго долженъ быть взысканъ наложенный платежъ, отказывается отъ приѣма товара. Въ такомъ случаѣ, торговцы выражаютъ желаніе, чтобы отправитель былъ о томъ извѣщенъ, что въ настоящее время не дѣлается. (Сергіевское, отвѣты Б. К. п. 45). Въ Соляной было даже заявлено, что при отказѣ получателя отъ приѣма товара съ наложеннымъ платежемъ, товаръ не возвращается отправителю по его требованію, подъ предлогомъ, что онъ можетъ быть выданъ только владѣльцу квитанціи; вслѣдствіе этого, грузъ лежитъ на станціи, и на немъ накапливается пожелалое. Такой способъ дѣйствія, конечно, не можетъ быть ничѣмъ оправданъ. Слѣдовало бы установить правило, что не далѣе какъ черезъ 3 дня послѣ отказа получателя, дорога, принявшая грузъ обязана извѣстить о томъ дорогу, отправившую грузъ, а послѣдняя, съ своей стороны, должна увѣдомить отправителя, предоставивъ ему распорядиться своимъ товаромъ по усмотрѣнію.

Но самая важная жалоба торговцевъ касается медленности, съ которою имъ возвращаются деньги. Эта жалоба не относится къ Московско-Ярославской дорогѣ. Въ Александровѣ заявлено, что деньги выдаются аккуратно, въ Вологдѣ, что онѣ получаютъ не далѣе какъ черезъ 6 дней. Но на Моск.-Курской, въ Сергіевскомъ, заявлено, что платежи долго задерживаются, въ Курскѣ, что они задерживаются по два и даже по три мѣсяца. Еще сильнѣе жалобы на Азовской дорогѣ. Въ Курскѣ жалуются, что денегъ долго не выдаютъ, въ Прохоровкѣ, что выдача задерживается отъ двухъ недѣль до 1½ мѣсяца, въ Бѣлгородѣ — до двухъ недѣль, въ Таганрогѣ даже до 11 мѣсяцевъ. Такія же жалобы предъявляютъ и на Донецкую дорогу: въ Харьковѣ, въ Юзовѣ, въ Варваропольѣ, въ Бахмутѣ. Управленіе оправдывается

тѣмъ, что задержка происходитъ по винѣ Азовской дороги. Но въ заявленіи № 310 было справедливо указано на то обстоятельство, что провѣрка въ контролѣ сборовъ, который находится въ Москвѣ, неизбежно должна задерживать уплату. На другихъ дорогахъ, контроль сборовъ находится на мѣстѣ. На Лозово-Севастопольской дорогѣ точно также жалуются на задержки по два мѣсяца и болѣе. Приведенъ примѣръ платежа, полученнаго дорогою въ Іюнь и выданнаго отправителю только въ Сентябрѣ (Екатеринославъ № 373 и П. Ж.). Въ отвѣтахъ Биржевому Комитету (п. 45) вообще жалуются, что наложенныхъ платежей не выдаютъ иногда по шести мѣсяцевъ безъ всякой ответственности. Въ прямомъ сообщеніи ссылаются на то, что не получено уведомленіе, не принимая въ расчетъ документовъ о платежѣ, предъявленныхъ отправителемъ.

Изъ этихъ жалобъ возникаетъ потребность установленія срока для выдачи отправителю полученныхъ съ получателя денегъ. Такое желаніе заявлено въ отвѣтахъ Биржевому Комитету (п. 43), также въ Таганрогѣ. Въ запискѣ Московскихъ торговцевъ сказано, что срокъ долженъ быть не болѣе 7 дней, въ Курскѣ, что онъ не долженъ превышать 5 дней, послѣ чего слѣдуетъ начислять проценты.

Суммы, получаемыя желѣзными дорогами по наложеннымъ платежамъ, ввѣряются имъ не какъ долгъ, а единственно для пересылки по назначенію. Поэтому и срокъ уплаты слѣдуетъ назначать такой, который былъ бы достаточенъ для пересылки, но не позволялъ бы дорогѣ задерживать эти деньги для собственнаго употребленія. Такъ какъ документы провѣряются обыкновенно въ контролѣ сборовъ, который находится иногда на довольно значительномъ разстояніи отъ станціи, гдѣ совершена уплата получателемъ, станція же отправленія, въ свою очередь, можетъ находиться далеко, то указанный въ запискѣ Московскихъ торговцевъ семидневный срокъ нельзя считать преувеличеннымъ. По внутреннему сообщенію, конечно, его можно сократить. По истеченіи же означеннаго срока, слѣдуетъ считать проценты, не въ обыкновенномъ только размѣрѣ, а въ значительно большемъ, на примѣръ, по 12 въ годъ. Плата обыкновенныхъ процентовъ была бы равносильна превращенію наложенныхъ платежей въ долгъ. При недостаткѣ денегъ, дорогѣ было бы выгодно пользоваться такимъ образомъ ввѣренными ей суммами, не прибѣгая къ постороннему займу. Устранить подобное злоупотребленіе можно только установленіемъ такого размѣра процентовъ, который имѣлъ бы характеръ пени.

Къ сожалѣнію, дороги прибѣгаютъ иногда къ такого рода оборотамъ, о чемъ свидѣлствуютъ самыя задержки при воз-

вратъ наложенныхъ платежей. Именно это обстоятельство и привело къ тому, что въ прошедшемъ году Московско-Курская дорога прекратила приѣмъ грузовъ съ наложенными платежами на Курско-Харьковско-Азовскую дорогу, къ крайнему стѣсненію торговли. До 1879 года, расчеты по наложеннымъ платежамъ производились непосредственно между дорогами отправляющими и дорогами выдающими товаръ. Но при отдаленности ихъ другъ отъ друга являлось крайнее неудобство въ пересылкѣ денегъ; расчеты не производились исправно, и накоплялись долги однихъ дорогъ за другими. Вслѣдствіе этихъ неудобствъ, прежняя система, съ 1-го Января 1879 года, замѣнена была новою, по которой всѣ расчеты по наложеннымъ платежамъ должны вестись съ сосѣдними дорогами, которыя, получая документъ о произведенной дорогою отправленія уплаты въ счетъ получателя, должны немедленно возвратить за него деньги за счетъ дороги, получившей платежъ. Балансъ взаимныхъ платежей положено предъявлять два раза въ мѣсяцъ. Такая система очевидно, можетъ держаться только подъ условіемъ исправной уплаты причитающихся суммъ. Между тѣмъ, къ 15-му Марта 1879 года, Азовская дорога должна была Московско-Курской до 300,000 р., изъ которыхъ болѣе 205,000 причитались за наложенные платежи. Вслѣдствіе этого, Московско-Курская дорога предупредила Азовскую, что если этотъ долгъ не будетъ сполна погашенъ къ 1-му Апрѣля, то она будетъ вынуждена прекратить приѣмъ грузовъ съ наложенными платежами. Нѣкоторая уплата была сдѣлана; но къ 10-му Апрѣля все-таки оставалось за Азовскою дорогою 130,000 долгу, вслѣдствіе чего Москов.-Курская дорога послала ей вторичное предупрежденіе. А такъ какъ, не смотря на то, въ томъ же Апрѣлѣ мѣсяцѣ, долгъ снова возросъ до 241,000, то Московско-Курская дорога, исполняя свою угрозу, прекратила приѣмъ грузовъ съ наложенными платежами на Азовскую дорогу. Это дѣло обсуждалось на 19-мъ сѣздѣ, который высказался въ пользу Москов.-Курской дороги. Азовская дорога оправдывалась тѣмъ, что она сама не получаетъ долговъ съ сосѣднихъ дорогъ, а потому и не можетъ своевременно расчитываться съ Московско-Курскою дорогою. Впослѣдствіи, она представила вѣдомость расчетовъ съ сосѣдними дорогами, изъ которой оказывалось, что дѣйствительно въ это время ей должны были болѣе, нежели она сама была должна. Но въ этой вѣдомости наложенные платежи смѣшаны въ общихъ итогахъ съ другими суммами, между тѣмъ какъ первые составляютъ совершенно особенную категорію, какъ деньги, ввѣренныя дорогамъ для пересылки. Во всякомъ случаѣ, при установленной системѣ расчетовъ по наложеннымъ платежамъ, представленная Азов-

скою дорогою отговорка не можетъ имѣть мѣста, ибо каждая дорога безусловно отвѣчаетъ передъ сосѣднею, и не имѣетъ права ссылаться на другія, относительно которыхъ она можетъ, въ свою очередь, принимать предоставленныя ей мѣры понужденія. Въ настоящемъ же случаѣ, возраженіе Азовской дороги опровергается и тѣмъ, что сумма 205,123 р., которая числилась за нею въ Мартѣ 1879 года, состояла вся изъ наложенныхъ платежей, уплаченныхъ получателями на станціяхъ самой Азовской дороги, и притомъ еще въ 1878 году. Очевидно, слѣдовательно, что Азовская дорога пользовалась для своихъ надобностей суммами, ввѣренными ей для пересылки отправителямъ, что конечно не можетъ быть терпимо. Московско-Курская дорога выражала, впрочемъ, готовность возобновить пріемъ грузовъ съ наложенными платежами на Азовскую дорогу, если послѣдняя приметъ на себя безусловное обязательство расчитываться своевременно. Но Азовская дорога принимала на себя это обязательство только условно, въ случаѣ, если она сама будетъ своевременно получать суммы, причитающіяся ей по прямому сообщенію. На это Моск.-Курская дорога не считала возможнымъ согласиться. Эти пререканія разрѣшены были наконецъ на экстренномъ съѣздѣ, бывшемъ въ Москвѣ 23-го и 24 Октября 1879 года, тѣмъ, что по предложенію предсѣдателя правленія Азовской дороги, двухнедѣльные расчеты были замѣнены ежедневными, съ производствомъ таковыхъ на пятнадцатые сутки. При такомъ условіи, Азовская дорога заявила, что, будучи болѣе обезпечена въ полученіи долговъ, она можетъ принять на себя безусловное обязательство дѣлать своевременно расчетъ, и 10-го Ноября пріемъ грузовъ съ наложенными платежами на Азовскую дорогу былъ возстановленъ.

При разсмотрѣніи этого дѣла, подкоммиссія пришла къ убѣжденію, что существенный вопросъ заключается здѣсь въ мѣрахъ понужденія къ уплатѣ долговъ сосѣдними дорогами. Прекращеніе пріема грузовъ съ наложенными платежами составляетъ, конечно, крайнее стѣсненіе для торговли; но въ рукахъ дороги нѣтъ иного средства вынуждать уплату. Судебный порядокъ, независимо отъ продолжительности взысканія, не поведетъ ни къ чему, ибо чѣмъ отвѣтствуетъ дорога, особенно получающая гарантію? Имущество ея должно оставаться неприкосновеннымъ, ибо оно необходимо для эксплуатаціи, а денежныхъ средствъ можетъ едва хватать для ежедневныхъ оборотовъ. При такихъ условіяхъ, если правительство, имѣя въ виду пользу торговли, не допуститъ прекращенія пріема грузовъ съ наложенными платежами, то оно неизбѣжно должно будетъ само стать посредникомъ между дорогами, съ одной стороны принявши на себя отвѣтственность за уплату долга, а съ другой стороны, прилагая на-

ходящіяся въ его рукахъ понудительныя мѣры противъ дороги, злоупотребляющей довѣріемъ отправителей.

XIII. Недостача и порча груза.

1. Кражи.

О кражахъ, въ которыхъ обвиняются артели, сказано выше. Но такія же жалобы слышатся на всѣхъ дорогахъ.

Особенно часты бываютъ кражи при пересылкѣ товара въ открытомъ подвижномъ составѣ. Такъ, въ Серпуховѣ жалуются на постоянное расхищеніе дровъ, отправляемыхъ на платформахъ и въ рѣшеткахъ. На южныхъ дорогахъ, сѣтуютъ на расхищеніе угля изъ донецкихъ открытыхъ полувагоновъ. Употребляемая противъ этого мѣра, именно, мѣтка трафаретомъ, ни къ чему не ведетъ, ибо она смывается первымъ дождемъ, въ чемъ подкоммиссія могла убѣдиться при осмотрѣ. Отправители, между прочимъ, указываютъ на то, что преміи, которыя раздаются машинистамъ за сбереженіе топлива, составляютъ потачку расхищенію угля. Они полагаютъ, что на угольныхъ поѣздахъ, эти преміи слѣдовало бы уничтожить, съ чѣмъ нельзя не согласиться. Въ Бахмутѣ заявлено, что алебастръ грузится безъ вѣса на открытый подвижной составъ, вслѣдствіе чего постоянно оказывается недочетъ отъ 30 до 70 пудовъ въ вагонѣ. Въ Екатеринославѣ отправители жалуются, что прекращено допуславшееся два года тому назадъ отправленіе лѣснаго матеріала счетомъ, почему товаръ постоянно расхищается. Они полагаютъ, что отправлять счетомъ не трудно, такъ какъ на 600 пудовъ приходится 200 досокъ, и согласны, въ случаѣ если бы для такой отправки понадобился лишній расходъ, взять этотъ расходъ на свой собственный счетъ. Управление, съ своей стороны, заявило, что отправленіе счетомъ прекращено вслѣдствіе постоянныхъ недостатъ. Вообще, оно считаетъ приѣмъ по счету затруднительнымъ: положить 200 досокъ на 600 пудовъ невозможно, ибо часто грузятъ разные сорта; притомъ, вѣсъ досокъ зависитъ отъ ихъ толщины, а вѣсъ всякаго лѣснаго матеріала отъ погоды. Казалось бы, что подобныя доводы скорѣе говорятъ въ пользу необходимости отправки счетомъ, нежели противъ. Хотя бы на это потребовался лишній персоналъ, дороги обязаны удовлетворить справедливому требованію отправителей.

Иногда кражи съ открытаго подвижнаго состава совершаются и посторонними людьми во время перевѣзда. Въ Таганрогѣ заявлено, что товаръ снимаютъ крючьями, по ночамъ. Между Севастополемъ и Бельбекомъ организовалась даже цѣлая шайка, ко-

торая занимается этимъ ремесломъ. Здѣсь, конечно, зло можетъ быть устранено только полиціею и бдительностью кондукторовъ, сопровождающихъ поѣзды.

Въ Орлѣ жалуются, что кражи производятся изъ вагоновъ, какъ на запасныхъ путяхъ, такъ и на ходу. Вслѣдствіе недостатка огражденія товарнаго двора, расхищаются даже собственные склады общества. При одномъ обыскѣ въ пригородной слободѣ, найдено болѣе тысячи пудовъ краденаго угля. Желѣзнодорожное управленіе и прокурорскій надзоръ обращались даже къ губернатору, съ просьбою о принятіи болѣе дѣйствительныхъ мѣръ противъ этого зла. Но такъ какъ городская полиція не допускается на желѣзные дороги, то губернаторъ могъ только рекомендовать слѣдующія мѣры: 1) лучшій выборъ служащихъ; 2) усиленіе поѣздной прислуги; 3) усиленіе жандармской команды.

Для охраненія имущества желѣзной дороги, лучшее средство состоитъ, конечно, въ усиленіи стражи, и это средство всегда находится въ ея рукахъ. Для отправителей же, единственною гарантіею можетъ служить строгая отвѣтственность дорогъ за похищенный грузъ.

О кражахъ на товарномъ дворѣ заявлено и на Московско-Ярославской дорогѣ, относительно Московской станціи, гдѣ онѣ приписываются недостатку огражденія (заявленія въ Талицахъ, Сергіевѣ, Александровѣ, Ростовѣ). Подкоммиссія, какъ уже было сказано, замѣтила недостатокъ огражденія только со стороны Краснаго пруда. Въ отвѣтахъ Биржевому Комитету указано вообще на отдаленность и недостатокъ огражденія дровяныхъ путей на станціяхъ, вслѣдствіе чего происходятъ частыя кражи. Городской полиціи тутъ нѣтъ, а управленіе не хочетъ усилить карауль.

Нѣтъ сомнѣнія, что выгруженный, но не сданный еще получателю товаръ, долженъ охраняться желѣзною дорогою, но охраненіе лѣсныхъ складовъ очевидно должно лежать на обязанности самихъ хозяевъ.

Наконецъ, иногда жалуются и на кражи изъ пакгаузовъ. Такъ, въ Серпуховѣ заявлено, что пакгаузы не запираются, почему изъ нихъ похищается товаръ. Въ Симферополѣ и Севастополѣ заявляютъ, что сторожа сами крадутъ оберегаемую ими кладь, особенно вино, просверливая бочки. Во избѣжаніе этого, въ Симферополѣ отправляютъ вино въ двойныхъ боченкахъ.

Въ подобныхъ случаяхъ, отвѣтственность дороги не подлежитъ сомнѣнію.

2. Пропажа.

Относительно пропажи товаровъ, всего важнѣе мѣры, которыя принимаются для розыска. Эти мѣры подробно излагаются въ инструкціяхъ станціонному начальству. Но вопросъ состоитъ въ томъ: на сколько онѣ исполняются?

Въ Тулѣ заявлено, что заботы о розыскѣ лежатъ исключительно на хозяинѣ товара, и безъ него ничего не двигается. Вслѣдствіе этого, отправители просятъ, чтобы ихъ извѣщали о томъ, что сдѣлано. Точно также и въ запискѣ Московскихъ торговцевъ признается необходимымъ сообщать о принятыхъ мѣрахъ, какъ отправителю, такъ и получателю, по указанному въ квитанціи адресу. Тоже желаніе выражено и въ отвѣтахъ Биржевому Комитету, гдѣ заявляется, что въ настоящее время хозяину товара или вовсе ничего не сообщаютъ, или сообщаютъ по прошествіи весьма долгаго времени, иногда пяти мѣсяцевъ (п. 5, 47). Въ Ярославлѣ тоже заявлено, что хозяину, по его требованію, никогда не сообщаютъ о мѣрахъ принятыхъ для розыска его товара.

Хорошее устройство розыска зависитъ исключительно отъ администраціи желѣзной дороги. Только при правильной организаціи этого дѣла, возможно давать хозяину надлежащія справки. Иначе все будетъ ограничиваться неопредѣленными отвѣтами. Гарантіею же для хозяина можетъ служить только отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за пропавшій или задержанный грузъ.

Если пропавшій товаръ отысканъ, то его слѣдуетъ представить хозяину, съ тѣмъ чтобы онъ распорядился имъ по усмотрѣнію. Между тѣмъ, въ отвѣтахъ Биржевому Комитету заявлено, что если хозяинъ желаетъ возвратитъ назадъ отысканный товаръ, то съ него взыскиваютъ плату за провозъ. Это очевидно неправильно, ибо обратный провозъ вызванъ виною дороги.

Въ Таганрогѣ заявлено также желаніе, чтобы пропавшій хлѣбъ возвращался не натурою, а деньгами. Это вызывается тѣмъ, что артельщики, съ которыхъ взыскивается пропажа, обыкновенно возвращаютъ подметки или крадутъ понемногу изъ мѣшковъ. Такое требованіе нельзя не признать справедливымъ.

3. Порча и убыль.

Выше уже было сказано, что для всѣхъ товаровъ, подверженныхъ естественной убыли, долженъ быть опредѣленъ нормальный процентъ усышки и утечки.

Что касается до порчи, то она опредѣляется составляемымъ на мѣстѣ прибытія актомъ.

Въ запискѣ Московскихъ торговцевъ (№ 66, п. 8) заявлено, что въ случаѣ поврежденія, обязательно должно быть составленіе акта, съ обозначеніемъ квитанціи, нумеровъ и стоимости мѣстъ, характера порчи, размѣровъ убытка, наконецъ съ отмѣткою, выданъ ли товаръ или оставленъ на станціи. Въ случаѣ спора объ убыткѣ, сумма должна быть опредѣлена свидущими людьми, вызванными на счетъ дороги. Точно также въ Тулѣ выражено желаніе, чтобы немедленно составлялись акты въ присутствіи желѣзнодорожнаго агента, полиціи, товарокозьяна и депутатовъ. По увѣренію торговцевъ, начальники станцій уклоняются отъ составленія актовъ. Между тѣмъ, на той же дорогѣ, въ Мценскѣ и въ Сергіевскомъ, мѣстные получатели заявили, что они не встрѣчаютъ никакого препятствія въ составленіи актовъ. Подкоммиссія видѣла много актовъ, составленныхъ совершенно правильно. Можно думать, что эти жалобы вызываются единичными случаями. За такой же единичный случай можно признать и заявленіе, сдѣланное торговцами въ Грязовцѣ, что они актовъ никогда не составляли, между тѣмъ какъ въ Вологдѣ утверждаютъ, что повѣрка всегда производится въ присутствіи получателя, кассира, жандарма и постороннихъ свидѣтелей (№ 198). Въ Симферополѣ жалуются лишь на то, что для опредѣленія убытковъ требуется отъ нихъ предъявленіе фактуры, что не всегда возможно (№ 390).

Всего труднѣе разрѣшается вопросъ объ экспертизѣ. Въ городахъ еще можно получить экспертовъ, хотя и тутъ встрѣчаются затрудненія; въ селахъ же это совершенно невозможно. Подкоммиссія полагаетъ, что при введеніи выборныхъ, коммиссія экспертовъ, опредѣляющая убытки, должна состояться изъ одного выборнаго, одного агента дороги и третьяго лица, назначаемого ими по обоюдному соглашенію.

Особенное затрудненіе встрѣчается въ Севастополѣ, гдѣ товары прямо выгружаются изъ вагоновъ въ находящіеся на пристани частные амбары. Здѣсь, для составленія актовъ, приходится сначала выгружать товаръ на станціи, затѣмъ опять его нагружать и везти въ амбаръ. Вслѣдствіе того, получатели совершенно отказались отъ составленія актовъ. Это затрудненіе можетъ быть устранено только разрѣшеніемъ составлять акты при выгрузкѣ на вѣтви, гдѣ товаръ сдается получателю. Это требуется самими условіями, въ которыя поставлено дѣло.

Акты составляются и въ случаѣ поврежденія тары, когда является сомнѣніе въ цѣлости товара. Относительно этого, въ Вологдѣ жалуются, что товаръ выдается получателю только по

удостовереніи послѣдняго, что товаръ оказался въ полномъ количествѣ. Между тѣмъ, получатель можетъ знать количество присланнаго ему товара лишь по полученіи счета, который иногда присылается гораздо позднѣе. Торговцы просятъ, чтобы въ этихъ случаяхъ товаръ не оставлялся на станціяхъ, а выдавался бы имъ немедленно, съ обозначеніемъ на актѣ принятаго количества. Удостовереніе же въ полнотѣ количества можетъ быть дано впоследствии, по полученіи счета (№ 198). Это требованіе совершенно справедливо. Можно только для предъявленія счета назначить извѣстный срокъ.

4. Ответственность.

Ответственность за недостающій или поврежденный грузъ падаетъ на дорогу; но въ случаѣ пропажи, дорога, въ свою очередь, взыскиваетъ съ артели, тамъ, гдѣ она есть. Нерѣдко и сами отправители прямо входятъ въ сдѣлки съ артелью. Такъ, на Московско-Ярославской дорогѣ, въ Александровѣ, заявлено, что въ случаѣ пропажи артель всегда удовлетворяетъ полностью. Точно также на Московско-Курской дорогѣ, въ Сергіевскомъ и въ Мценскѣ, заявлено, что эти дѣла обыкновенно кончаются миромъ съ артелью. Не всегда однако мировая имѣетъ послѣдствіемъ полное вознагражденіе хозяина. Нерѣдко получатель дѣлаетъ скидку, чтобы избавить себя отъ дальнѣйшихъ хлопотъ. Такъ напримѣръ, въ Ростовѣ было заявлено, что вмѣсто 1.350 руб., съ артели получено всего 1.000 р.; управленіе же хотѣло выдать по 5 руб. за пудъ. Въ Ростовѣ на Дону (№ 256) жалуются на то, что дорога сама платитъ по 5 р. за пудъ, а съ артели взыскиваетъ полностью. Черезъ это, кража становится источникомъ дохода для дороги. Въ Симферополѣ, гдѣ нѣтъ артели, заявлено напротивъ, что и съ виноватыхъ дорога взыскиваетъ по таксѣ, что составляетъ потачку кражѣ.

Гораздо труднѣе получить удовлетвореніе, когда дорогѣ приходится платить изъ собственныхъ средствъ. Какъ уже было указано выше, правила тарифовъ какъ будто нарочно рассчитаны на то, чтобы хозяинъ товара могъ получить удовлетвореніе лишь въ самыхъ рѣдкихъ случаяхъ, когда для дороги нѣтъ возможности избѣжать ответственности. По § 71 конвенціи 3-й группы, если число мѣстъ менѣе означеннаго въ квитанціи, а вѣсъ вѣренъ, то дороги не несутъ ответственности. Если же получатель не принимаетъ товара, то кладъ считается не принадлежащею ему и выдается вознагражденіе. Если число мѣстъ вѣрно, а вѣсъ менѣе, то ответственности также не полагается. Когда число мѣстъ вѣрно, или даже менѣе означеннаго въ квитанціи, а вѣсъ больше, то съ получателя взыскивается двойная

плата за излишній вѣсъ. Наконецъ, когда и число мѣстъ и вѣсъ менѣе означенныхъ въ квитанціи, то дается вознагражденіе.

Ниже будутъ приведены примѣры приложенія этихъ правилъ. Подкомиссія полагаетъ, что они не могутъ быть терпимы. При нагрузкѣ средствами дороги, послѣдняя несомнѣнно должна отвѣчать, какъ за недостатокъ мѣстъ, такъ и за недостатокъ вѣса, развѣ она докажетъ, что разность произошла по ошибкѣ.

Въ Таганрогѣ жалуются и на то, что дорога не даетъ вознагражденія за порчу товара, когда эта порча произошла по ея винѣ, вслѣдствіе медленности доставки. И это требованіе вполнѣ основательно.

Пререканія происходятъ также относительно размѣра вознагражденія. По правиламъ тарифовъ, дороги выдаютъ 5 р. за пудъ за товары 1-го разряда, 3 р. за товары 2-го разряда, и 2 р. за товары 3-го разряда. Главнымъ образомъ, жалобы касаются недостаточнаго вознагражденія за болѣе цѣнные товары принадлежащіе къ 1-му разряду. На М.-Ярославской дорогѣ, въ Ростовѣ и Ярославлѣ, жалуются, что дорога даетъ по 5 р. за пудъ, между тѣмъ какъ слѣдуетъ вознаграждать полностью. Тоже заявляется въ отвѣтахъ Биржевому Комитету (п. 52), а также и въ отвѣтахъ, присланныхъ изъ Московскаго отдѣленія Совѣта мануфактуръ и торговли (№ 420). Въ Ростовѣ на Дону и въ Таганрогѣ заявляютъ, что самые суды отказываютъ въ полномъ удовлетвореніи и держатся тарифа. Тѣже жалобы получены и въ Симферополѣ.

До какой степени означенное вознагражденіе не соответствуетъ цѣнности товара, видно изъ того, что на примѣръ, въ Харьковѣ, въ Мартѣ 1879 года, купецъ Прохоровъ требовалъ вознагражденія за недостающія мѣста шелковаго товара, который онъ цѣнилъ въ 542 р., а дорога выдала ему по вѣсу 3 р. 75 к. Что оцѣнка не была преувеличена, видно изъ того, что ему впослѣдствіи Петербургскимъ мировымъ судьей было присуждено требуемое вознагражденіе, и управленіе не протестовало, оправдываясь только тѣмъ, что ему въ то время не были предъявлены счета (Выписка изъ дѣлъ стола претензій).

Въ настоящее время однако, судебная практика не даетъ никакой силы постановленіямъ тарифовъ, и присуждаетъ вознагражденіе въ полной стоимости товара. Это толкованіе подтверждено въ недавнее время кассационнымъ рѣшеніемъ Сената.

Въ виду этого, на экстренномъ съѣздѣ 3-й группы, проходившемъ 23 и 24 Октября 1879 года, было предложено принять отвѣтственность въ полной стоимости товара. Вмѣстѣ съ тѣмъ, для составленія потребнаго для этого фонда, предложено установить особый сборъ, понизивъ тарифы товаровъ, перевозимыхъ

нынѣ по таксѣ ниже предѣльной, на 3% за товары 2-го класса, на 2% за товары 3 класса, и на 1% за товары низшихъ классовъ. Это предложеніе принято въ принципъ и положено разработать этотъ вопросъ.

Такое постановленіе будетъ имѣть то послѣдствіе, что товары низшаго разряда будутъ платить страховую премію за цѣнные товары. Несправедливость такого порядка вещей очевидна. Премія должна оплачиваться тѣмъ товаромъ, за который дается вознагражденіе. Поэтому, было бы гораздо справедливѣе установить для каждаго разряда максимальную таксу, какъ дѣлается и нынѣ, но въ гораздо высшемъ размѣрѣ, а для товаровъ, превышающихъ этотъ предѣлъ, допустить, по желанію отправителей, особое страхованіе по умѣренной цѣнѣ и при облегченныхъ условіяхъ, какъ уже было указано выше подкоммиссіею. Цѣлью должно быть все таки вознагражденіе хозяина полной стоимостью товара. Для большинства предметовъ, это требованіе заключается уже въ самомъ различіи провозной платы по классамъ товаровъ; но для особенно цѣнныхъ предметовъ, можно установить особую плату въ видѣ страховой преміи.

Въ проектѣ международной конвенціи (ст. 42) положены проценты, по 6 въ годъ, на сумму вознагражденія, какъ при уtratѣ или порчѣ товара, такъ и за просрочку. Первые считаются со дня, когда выдача должна была быть произведена, вторые со дня самой выдачи. Съ этими постановленіями нельзя не согласиться въ принципъ; но именно при просрочкѣ, проценты должны считаться со дня, когда выдача должна была быть произведена.

XIV. Жалобы и иски.

1. Жалобы въ правленіе.

Потерпѣвшіе по винѣ желѣзной дороги прежде всего обращаются съ жалобами въ правленіе, или же въ управленіе, смотря по тому, гдѣ учрежденъ столъ или контора претензій. Весьма часто однако самыя основательныя жалобы оставляются безъ послѣдствій или удовлетворяются крайне медленно. На этотъ счетъ подкоммиссія получила многочисленныя заявленія.

Менѣе всего слышно жалобъ на Московско-Ярославской дорогѣ, хотя въ Ярославлѣ было заявлено, что претензіи о кражѣ большею частью оставляются безъ послѣдствій, подъ предлогомъ невѣрнаго взвѣшиванія.

На Московско-Курской дорогѣ, въ Серпуховѣ, купецъ Бобровъ представилъ актъ, составленный 21 Декабря 1877 года, по

которому въ полученной имъ партіи, вмѣсто пшеницы, оказалась рожь. Въ теченіи полутора года онъ не получалъ еще вознагражденія (№ 79). Тамъ же, другой купецъ, Костяковъ, представилъ просьбу о вознагражденіи за подмочку, въ суммѣ 2233 р. 50 к., поданную въ Августъ 1878 года, на основаніи составленныхъ актовъ. До конца Апрѣля 1879 года не было еще отвѣта. Въ сравненіи съ этими примѣрами, весьма еще слабою представляется жалоба, изложенная въ заявленіи, полученномъ отъ Рижской подкоммиссіи, въ которомъ значитъ, что двукратная просьба, отъ 25-го Февраля и 25-го Апрѣля 1879 года, о вознагражденіи за происшедшія отъ просрочки поврежденія, на сумму 245 р., до 17 Мая оставлена была правленіемъ безъ отвѣта (№ 142). Въ Тулѣ, торговцы жалуются, что ихъ не удовлетворяютъ по два года и болѣе, или же просто отказываютъ, обыкновенно подъ предлогомъ неправильнаго вѣса. Подкоммиссіи было представлено нѣсколько такого рода отказовъ, гдѣ, впрочемъ, Моск.-Курская дорога является только посредницею, ибо, по прямому сообщенію, если грузъ принятъ съ недостаткою вѣса, то обязанность удовлетворенія лежитъ на дорогѣ, отправившей грузъ. По одному изъ этихъ документовъ, желѣзо, отправленное изъ Твери въ Тулу, было принято Моск.-Курскою дорогою съ недостаткою вѣса. Вслѣдствіе этого, послѣдняя обратила просьбу къ Николаевской дорогѣ, которая отвѣтила, что желѣзо было принято къ отправленію безъ счета мѣстъ и отправлено въ томъ же количествѣ, въ какомъ сдано отправителемъ, а потому недостача 7 пудовъ 30 ф. объясняется или неправильнымъ опредѣленіемъ тары вагона, или различными способами перевѣски желѣза въ Твери и Тулѣ. На этихъ, очевидно фантастическихъ основаніяхъ, просителю отказано въ вознагражденіи (№ 88). На такую же просьбу о вознагражденіи за недостачу 7 п. 20 ф. мѣди, принятой съ Харьковско-Николаевской дороги, управляющій послѣднею отвѣчаетъ, что никакое вознагражденіе не можетъ быть предложено, такъ какъ изъ составленнаго на Тульской станціи акта не видно, чтобы недостача вѣса произошла отъ убыли груза натурою (№ 89). На такія же претензіи, управленіе Азовской дороги отвѣчаетъ, что при исправномъ состояніи тары и неимѣніи слѣдовъ похищенія, недостачу вѣса слѣдуетъ приписать неправильному взвѣшиванію или разности вѣсовъ на станціяхъ отправленія и назначенія (№№ 91, 92, 93).

Но и самая Курская дорога отказываетъ въ вознагражденіи подъ столь же неосновательными предлогами. Подкоммиссіею было получено отъ г. Слѣпушкина заявленіе, (№ 365), въ которомъ значитъ, что вагонное масло, отправленное изъ Ель-

на въ Брестъ, было задержано въ Курскъ въ теченіи 30 дней, вслѣдствіе поврежденія вагона, при чемъ, по причинѣ небрежнаго обращенія при перегрузкѣ, произошла значительная убыль въ товарѣ. Г. Слѣпушкинъ просилъ вознагражденія, но дорога отказала, считая себя неповинною въ просрочкѣ, такъ какъ въ это время было скопленіе грузовъ, и неповинною въ убыли, которая произошла, по ея мнѣнію, отъ плохой тары. Между тѣмъ, первое опровергается тѣмъ, что вагоны, посланные изъ того же мѣста, въ тоже время, съ тѣмъ же грузомъ и по тому же назначенію, прибыли своевременно; второе же опровергается тѣмъ, что изъ самаго акта видно, что порча произошла вовсе не отъ плохой тары, а именно отъ небрежнаго обращенія. При такомъ способѣ дѣйствія, нечего удивляться, когда въ Курскѣ торговцы заявляютъ, что они на кражи совершенно бросили жаловаться, ибо они удовлетворяются рѣдко и не вполне. Впрочемъ, само правленіе считаетъ столь претензій своимъ большимъ мѣстомъ. Въ недавнее время, онъ былъ преобразованъ.

Такія же жалобы получены и на Азовской дорогѣ. Въ Бѣлгородѣ, торговцы заявили, что они считаютъ лишнимъ жаловаться, потому что они не получаютъ даже отвѣта. Точно также въ Харьковѣ заявлено, что жалобы удовлетворяются рѣдко, и то на малыя суммы; въ Ростовѣ на Дону, что большею частью жалобы не удовлетворяются. Г. Унановъ представилъ заявленіе, что 18 Января 1878 года, на станціи Гниловской составленъ былъ актъ о недостаткѣ боченка съ черносливомъ, присланнаго изъ Кишинева, на сумму 55 р. На поданную по этому случаю просьбу о вознагражденіи, Азовская дорога отвѣчала, что это произошло по винѣ Одесской дороги. Повторенныя просьбы остались безъ отвѣта. Г. Унановъ обращался съ жалобой къ инспектору, но и эта жалоба осталась безъ отвѣта. Съ тѣхъ поръ прошло болѣе года (№№ 262, 263, 264). Въ Таганрогѣ торговцы заявили, что пропавшіе товары рѣдко отыскиваются и удовлетвореніе получается въ размѣрѣ 5 р. за пудъ. За жидкости не удовлетворяютъ вовсе, также и за порчу, хотя бы она произошла по винѣ дороги, вслѣдствіе медленности доставки. При этомъ ссылаются неопредѣленно на снѣжные заносы и накопленіе грузовъ. Въ вознагражденіи за просрочки отказываютъ подѣтъмиже предлогами, безъ всякаго удостовѣренія инспектора. Въ подтвержденіе этихъ заявленій представленъ былъ цѣлый рядъ документовъ. Такъ, на жалобу о недовѣскѣ хлѣба, отправленнаго съ Ростово-Владикавказской дороги, управленіе Азовской дороги отвѣчало, что это происходитъ или отъ неправильнаго взвѣшиванія, или отъ разности вѣсовъ на станціи отправленія и назначенія (№ 270). Таже причина отказа выставлена и въ дру-

гихъ отвѣтахъ, какъ Воронежско-Ростовской, такъ и Азовской дороги, съ указаніемъ на то, что число мѣстъ вѣрно и тара исправна (№№ 279—283). Между тѣмъ, разность вѣса достигаетъ иногда 66 пудовъ на вагонъ (№ 279), а въ иныхъ случаяхъ дорога сваливаетъ вину на разность вѣсовъ даже по внутреннему сообщенію (№ 280). На просьбу о вознагражденіи за просрочку груза, идущаго съ Воронежско-Ростовской дороги, управленіе послѣдней отвѣчало, что это произошло отъ поврежденія пути, между тѣмъ какъ 10 вагоновъ, отправленныхъ съ той же станціи, въ тотъ же день, прибыли благополучно, и только одинъ вагонъ былъ задержанъ мнимымъ поврежденіемъ (№ 272). Таже дорога отказывается въ подобной же просьбѣ на томъ основаніи, что получатель не предъявилъ ея при самомъ полученіи товара, хотя объ этомъ былъ составленъ актъ, и самая просьба была подана только два дня спустя (№ 275). Сама Азовская дорога отказывается въ такой же просьбѣ, ссылаясь неопредѣленно на скопленіе грузовъ (№ 273).

Надобно прибавить, что на Азовской дорогѣ, столь претензій находится въ порядкѣ, и если происходятъ отказы безъ достаточной причины, то вина лежитъ не на канцеляріи.

На Донецкой дорогѣ, въ Бахмутѣ, точно также заявлено, что отказываютъ въ вознагражденіи подъ разными предлогами, между прочимъ, вслѣдствіе пропуска 14-ти дневнаго срока, при чемъ составленіе акта считаютъ недостаточнымъ, а требуютъ подачи особаго прошенія.

Наконецъ, и на Лозово-Севастопольской дорогѣ, подкомиссіи довелось слышать тѣже жалобы. Въ Екатеринославѣ заявлено, что на прошенія о вознагражденіи отвѣты бываютъ самые неудовлетворительные. Иногда выдаютъ деньги черезъ 6 мѣсяцевъ, и то неполныя суммы. Представленъ примѣръ требованія 285 р., на которое, по истеченіи шести мѣсяцевъ, не получено никакого отвѣта (№ 379). На прошеніе о пропажѣ угля въ 1878 году, до 24 Октября 1879 года не было отвѣта (№ 439). Точно также въ Симферополѣ заявляютъ, что на жалобы не даютъ никакого удовлетворенія. Въ Севастополѣ, г. Дуранте заявилъ, что на станціи Біюкъ-Ояляръ, уже два года составленъ актъ о пропажѣ 52 мѣшковъ пшеницы, но до сихъ поръ не послѣдовало никакого рѣшенія. По прямому сообщенію, дороги постоянно ссылаются другъ на друга. Вслѣдствіе всѣхъ этихъ затрудненій, на мелкія кражи торговцы не обращаютъ уже никакого вниманія.

2. Жалобныя книги.

Еще менѣе значенія имѣютъ жалобныя книги. Въ Тулѣ заявлено, что онѣ неудобны, 1) потому что ключъ находится у

жандарма, котораго иногда долго разыскивать; 2) потому что записанныя жалобы вызываютъ только новыя притѣсненія.

На практикѣ, эти книги служатъ только для пассажировъ, и то въ весьма рѣдкихъ случаяхъ. При осмотрѣ подкомиссіею, онѣ почти вездѣ оказались пусты.

3. Суды.

Торговцы не любятъ обращаться и въ суды. Такъ, въ Грязовцѣ заявлено, что въ суды не обращаются, потому что думаютъ, что будетъ еще хуже. Такія же заявленія сдѣланы въ Серпуховѣ и въ одномъ изъ отвѣтовъ, присланныхъ Московскому отдѣленію Совѣта мануфактуръ и торговли (№ 420, 5). Здѣсь прямо говорится, что желѣзнодорожное начальство имѣетъ такъ много средствъ притѣснять какъ отправителей, такъ и получателей, что рѣдкій изъ нихъ рѣшается довести дѣло до суда, изъ опасенія навлечь на себя еще худшія притѣсненія.

Въ Курскѣ заявлено, что жалобы въ судахъ сопряжены съ расходами и неудобствами, такъ что потерпѣвшіе предпочитаютъ отказаться отъ иска; въ Таганрогѣ, что въ суды не обращаются потому что ѣздить въ Петербургъ далеко; въ Севастополѣ просто, что въ суды не обращаются.

Между тѣмъ, обращеніе къ судамъ безспорно составляетъ самую надежную гарантію противъ желѣзнодорожныхъ злоупотребленій, а потому весьма желательно, чтобы этотъ путь былъ столь возможно болѣе доступенъ потерпѣвшимъ. Изъ сдѣланнаго въ Таганрогѣ заявленія ясно, что наша судебная практика, которая, на основаніи 221 статьи Уст. Гр. Суд., разрѣшаетъ предъявленіе иска не только въ мѣстонахожденіи правленія общества, но и въ мѣстонахожденіи его конторъ или агентовъ, либо не проникла всюду, либо остается неизвѣстною многимъ грузоотправителямъ. Подкомиссія получила нѣсколько заявлений по этому поводу, всѣ клонящіяся къ тому, чтобы облегчить потерпѣвшимъ предъявленіе исковъ. Такъ, въ Серпуховѣ заявлено желаніе, чтобы потерпѣвшіе имѣли право предъявлять претензіи и получать вознагражденіе на станціи полученія, или тамъ, гдѣ возникаетъ искъ (№ 78). Въ Тулѣ указываютъ на стѣснительность правила, по которому мѣсто предъявленія иска опредѣляется мѣстонахожденіемъ правленія, и просятъ, чтобы дозволено было предъявлять ихъ мировому судѣ въ мѣстѣ отправления груза. Въ Зміевкѣ заявлено желаніе, чтобы иски предъявлялись по мѣсту нарушенія права, въ Ростовѣ на Дону по мѣсту отправления и полученія. Наконецъ, въ запискѣ Московскихъ торговцевъ (№ 66 п. 12) выражено мнѣніе, что истцу

должно быть предоставлено право предъявлять свой искъ, какъ по мѣстонахожденію правленія и управленія, такъ и на станціяхъ отправленія и назначенія груза, и наконецъ въ мѣстѣ, гдѣ совершилось или обнаружилось несчастіе.

Послѣднее заявленіе подкомиссія считаетъ наиболѣе полнымъ и правильнымъ. Мѣстонахожденіе правленія и управленія есть мѣстопребываніе отвѣтчика; станціи отправленія и назначенія суть мѣста заключенія и исполненія договора; наконецъ мѣсто, гдѣ совершилось несчастіе, можетъ иногда быть самымъ удобнымъ для разслѣдованія дѣла. Дальнѣйшее расширеніе этого начала не имѣетъ ни юридическаго, ни практическаго значенія.

Въ прямомъ сообщеніи возникаетъ вопросъ и объ томъ, къ которой изъ дорогъ долженъ быть предъявленъ искъ. По § 89 конвенціи 3-й группы, иски предъявляются къ дорогѣ отправленія; остальные должны представить отводъ, въ случаѣ еслибы онъ былъ обращенъ къ нимъ. Изъятіе дѣлается для исковъ въ суммѣ менѣе 300 р., которые могутъ быть удовлетворены председателемъ сѣзда. Но иски о переборахъ, по § 91, должны предъявляться къ дорогѣ назначенія.

На 19-мъ сѣздѣ было однако заявлено, какъ уже сказано выше, что суды не признаютъ обязательной силы постановленій сѣзда, а потому не принимаютъ ихъ отводовъ. Положено, что дорога, къ которой предъявленъ искъ, можетъ обжаловать постановленіе суда, а пока снестись съ другими дорогами.

Такъ какъ въ прямомъ сообщеніи дороги являются солидарными между собою въ отношеніи къ отправителю, то нѣтъ никакого основанія ограничивать право послѣдняго предъявлять искъ къ той или другой дорогѣ. Истецъ можетъ избирать то мѣсто, которое ему удобно, а дороги могутъ впослѣдствіи считываться между собою.

4. Сроки для предъявленія претензій.

Сроки для предъявленія претензій имѣютъ значеніе какъ въ отношеніи къ жалобамъ, приносимымъ правленіямъ, такъ и въ отношеніи къ судебнымъ искамъ. Въ настоящее время, дороги сами устанавливаютъ сроки для приносимыхъ имъ жалобъ. Такъ, въ §§ 68 и 91 конвенціи 3-й группы, положенъ двухмѣсячный срокъ для прошеній о задержкахъ и переборахъ. По § 69, для вознагражденія за недостачу клади установленъ срокъ въ 14 дней со дня приѣма, за порчу одинъ мѣсяцъ со дня приѣма или составленія акта. Въ послѣднемъ случаѣ, письменное заявленіе не обязательно, если на актѣ есть подпись получателя, съ обозначеніемъ количества требуемаго вознагражденія.

Получатели находятъ, что эти сроки слишкомъ коротки. Указывается на то, что заявленіе должно быть сдѣлано по расчетному листу, который остается у отправителя и получается иногда уже по истеченіи срока. Вообще, признають полезнымъ увеличить срокъ до 6 мѣсяцевъ, или даже вовсе отмѣнить, особенно за переборы (отвѣты Б. К. п. 61).

Въ проектѣ международной конвенціи положенъ годичный срокъ, который можно принять для всѣхъ исковъ, кромѣ переборовъ. Выше было уже указано на то, что для провѣрки послѣднихъ требуется сохраненіе документовъ, что для желѣзной дороги сопряжено съ большими неудобствами. Поэтому, здѣсь можно ограничить срокъ иска шестью мѣсяцами со времени предположенной подкоммисіею публикаціи.

XV. Пассажирское движеніе.

1. Московско-Ярославская дорога.

Ближайшія къ Москвѣ станціи Московско-Ярославской дороги имѣютъ существенное значеніе для пассажирскаго движенія, отчасти вслѣдствіе развившейся около нихъ дачной жизни, отчасти вслѣдствіе прилива богомольцевъ къ Троицѣ и въ Хотьково. Между тѣмъ, станціонныя зданія не соотвѣтствуютъ скопляющемуся въ нихъ, особенно лѣтомъ, количеству пассажировъ. Въ Пушкинѣ залъ тѣсенъ, касса одна, и хотя пассажирская платформа обширна и покрыта во всю длину, однако и здѣсь бываетъ тѣсно, по множеству гуляющихъ при отходѣ и приходѣ поѣздовъ. Послѣднее неудобство можетъ быть устранено только недопущеніемъ на платформу постороннихъ лицъ,—мѣра, конечно, стѣснительная для публики, но иногда необходимая, когда стеченіе народа мѣшаетъ правильному движенію. Въ Хотьковѣ точно также пассажирскій залъ тѣсенъ, и платформа открытая, между тѣмъ какъ здѣсь лѣтомъ бываетъ не менѣе 300 человѣкъ въ день, а въ Успеніе—даже до 700. Наконецъ, и въ Сергіевѣ залъ тѣсенъ, и платформа покрыта только на средней ея части. Тутъ, при значительномъ стеченіи народа, для избѣжанія тѣсноты, билеты выдаются за 1¼ часа до отхода поѣзда, и пассажиры тотчасъ размѣщаются по вагонамъ.

На недостатокъ платформы жалуются и въ Александровѣ. Она такъ коротка, что пассажирамъ изъ заднихъ вагоновъ приходится спрыгивать на путь. Вообще, на Московско-Ярославской дорогѣ пассажиры сѣтуютъ на то, что платформы низки и коротки. Здѣсь принята система низкихъ насыпныхъ

платформъ, которыми замѣняются прежнія высокія деревянныя. Въ отношеніи къ экономіи, такая замѣна, безспорно, составляетъ улучшение, ибо насыпныя платформы не требуютъ такого ремонта, но для пассажировъ онѣ менѣе удобны, такъ какъ онѣ не находятся въ уровень съ вагонами.

Подкоммиссія получила жалобы и на тѣсноту въ поѣздахъ. Иногда пассажиры принуждены ѣздить стоя, или ихъ даже вовсе не принимаютъ на поѣздъ. Такія заявленія сдѣланы въ Александровѣ и въ Ярославлѣ, гдѣ утверждаютъ, что по этой причинѣ богомольцы часто ходятъ въ Ростовъ и къ Троицѣ пѣшкомъ. Въ 3-мъ классѣ иногда вовсе нѣтъ мѣста для вещей. Заявлено также желаніе, чтобъ введены были спальные вагоны, и чтобы улучшенъ былъ способъ отопленія, который нынѣ сопряженъ съ большимъ неудобствомъ, ибо въ верхней части вагона бываетъ нестерпимо жарко, тогда какъ въ нижней части холодно. Въ Ярославлѣ заявлено также требованіе, чтобъ для рабочихъ устроенъ былъ 4-й классъ.

Но главный предметъ всеобщихъ жалобъ и просьбъ на Московско-Ярославской дорогѣ заключается въ недостаткѣ втораго пассажирскаго поѣзда. Нынѣшніе поѣзды, по одному съ каждаго конца, выходятъ, какъ изъ Москвы, такъ и изъ Ярославля, вечеромъ, и проходятъ на промежуточныхъ станціяхъ ночью. Только во время Ростовской ярмарки ходитъ второй, дневной поѣздъ. Жители этихъ мѣстностей, начиная съ Александрова и Коробанова, и кончая Ростовымъ и Ярославлемъ, жалуются на такой порядокъ. Фабриканты заявляютъ о неудобствахъ сношеній съ Москвою; мѣстные же помѣщики и рабочій людъ находятъ, что въ осеннюю пору, при плохихъ дорогахъ, пріѣздъ и отъѣздъ на промежуточныхъ станціяхъ сопряжены не только съ крайними неудобствами, но и съ опасностью для жизни. Для рабочихъ, необходимость засвѣтло приходить на станцію или ждать свѣта для возвращенія домой, влечетъ за собою, сверхъ того, лишніе расходы. Съ своей стороны, управленіе желѣзной дороги объясняетъ, что при малочисленности пассажировъ, второй поѣздъ далеко бы не окупался. По исчисленію г. управляющаго, онъ обошелся бы около 70,000 въ годъ. Дѣлать такой значительный расходъ для удобства нѣсколькихъ пассажировъ было бы неблагоразумно. На этомъ основаніи, самое министерство П. С. отказало въ просьбѣ Ростовскаго городского общества объ учрежденіи дополнительнаго поѣзда. Всего удобнѣе было бы, при маломъ количествѣ пассажировъ, ввести товаропассажирскій поѣздъ, но и здѣсь встрѣчаются препятствія. Грузъ, который преимущественно идетъ по Московско-Ярославской дорогѣ, состоитъ изъ дровъ и лѣснаго

материала, а по правиламъ министерства, въ видахъ безопасности, не дозволяется къ такого роду поездамъ прицеплять пассажирскіе вагоны. Но съ этимъ затрудненіемъ еще можно бы было какъ нибудь справиться; въ сущности, какъ показываетъ опытъ, опасность здѣсь совершенно ничтожная. Главное же препятствіе заключается въ томъ, что въ товаропассажирскихъ поездахъ весь грузъ долженъ оплачиваться, какъ товаръ большой скорости, недавно введеннымъ государственнымъ сборомъ. Казалось бы, что въ подобныхъ случаяхъ слѣдовало бы этотъ сборъ отмѣнить; но прошеніе, поданное въ этомъ смыслѣ Донецкою дорогою, было отклонено, а потому Ярославская дорога уже и не приступаетъ къ ходатайству.

Весьма желательно бы было устраненіе этихъ затрудненій. Не смотря на малочисленность пассажировъ, ночные поезда въ осеннее время сопряжены съ такими громадными неудобствами для мѣстныхъ жителей, что слѣдовало бы изыскать средства для удовлетворенія ихъ требованій.

2. Ярославско-Вологодская дорога.

Такого же рода просьбы подкомиссія получила и на Вологодской дорогѣ. Въ Грязовцѣ заявлено желаніе, чтобы къ товарному поезду прицеплялся вагонъ. И тутъ жалуются, что пассажирскій поездъ приходитъ въ Вологду къ ночи, а выходитъ утромъ, вслѣдствіе чего торговцамъ, отправляющимся въ Вологду по дѣламъ, приходится жить тамъ 1 день и 2 ночи. Въ Вологдѣ просятъ и объ ускореніи движенія.

Можно думать, что проложеніе желѣзной дороги въ пустынной мѣстности само по себѣ составляетъ уже такое удобство, которое заставляетъ мириться со многимъ.

Въ Вологдѣ жалуются также на неудовлетворительную систему отопленія; просятъ, чтобы въ вагонахъ 3-го класса заведены были ватерклозеты; находятъ, что за багажъ, превышающій одинъ пудъ, слѣдуетъ брать не за полный вѣсъ, а только за излишекъ (№ 196). Наконецъ, изъявлено желаніе, чтобы билеты выдаваемые до Москвы были дѣйствительны, по крайней мѣрѣ, на одни сутки, такъ какъ иногда переправа черезъ Волгу бываетъ слишкомъ бурная, а также чтобы было установлено прямое сообщеніе съ Петербургомъ.

Помѣщикомъ Левашевымъ представлена была просьба о принятіи на счетъ дороги содержанія платформы, устроенной на средства мѣстныхъ владѣльцевъ, между станціями Грязовецъ и Бурдюково. Необходимость этой платформы вызывается весьма плохимъ состояніемъ подъѣздныхъ путей къ станціямъ; содержа-

ніе же ея, по заявленію г. Левашова, обходится не дороже 180 р. въ годъ на жалованье смотрителю и рублей 5 на керосинъ, а между тѣмъ, дорога, какъ видно изъ отчетовъ, получаетъ съ нея до 400 р. въ годъ. Поэтому, крайне несправедливымъ представляется, по его мнѣнію, требованіе дороги, чтобы на содержаніе этой платформы мѣстные владѣльцы платили ежегодно до 150 руб., за невнесеніе которыхъ угрожается закрытіемъ полустанціи. г. Левашовъ проситъ, кромѣ того, чтобы плата на платформахъ взималась поверстно, а не за все разстояніе отъ предъидущей станціи; наконецъ, чтобы на этой платформе допущенъ былъ пріемъ товара, хотя бы съ оставленіемъ его на отвѣтственности хозяина.

На такой, далеко еще не окупающей себя дорогѣ, какъ Ярославская, едва ли можно требовать что либо выходящее изъ первоначальныхъ условій концессіи. Всякое нововведеніе, рассчитанное на удобства мѣстныхъ жителей, должно быть дѣломъ обоюднаго соглашенія. Ярославская дорога скорѣе нежели многія другія сдѣлаетъ льготу тамъ, гдѣ она не находитъ это для себя невыгоднымъ.

3. Московско-Курская дорога.

На Моск.-Курской дорогѣ, подкомиссіи представлена была просьба Мценской городской управы, объ устройствѣ деревянной платформы около моста, пересѣкающаго Московско-Курское шоссе въ Мценскѣ. Потребность въ этой платформѣ вызывается тѣмъ, что при отдаленности станціи отъ города, и при плохомъ состояніи подъѣздныхъ путей, бѣднымъ людямъ трудно ходить туда пѣшкомъ, особенно въ осеннее время и ночью. Платформа, устроенная ближе къ городу, доставила бы имъ возможность садиться въ поѣздъ и выходить изъ него на болѣе удобномъ мѣстѣ.

Нѣтъ сомнѣнія, что при отдаленности большей части желѣзнодорожныхъ станцій отъ городовъ, было бы весьма полезно доставить жителямъ такое, не дорого стоящее облегченіе. По крайней мѣрѣ на нѣкоторыхъ поѣздахъ, весьма легко бы можно было сдѣлать маленькую остановку.

Въ Зміевкѣ, подкомиссія получила и цѣлую записку о неудобствахъ пассажирскаго движенія на Моск.-Курской дорогѣ. Здѣсь заявляется: 1) что на малыхъ станціяхъ станціонныя зданія вообще не соотвѣтствуютъ потребности, какъ по своимъ размѣрамъ, такъ и по недостатку чистоты и тепла. Относительно размѣровъ, указано впрочемъ на одну Зміевку; остальные же станціи признаются достаточно помѣстительными, но онѣ грязны и холодны. 2) Указывается на то что, при расширеніи станцій,

слѣдовало бы устроить особое помѣщеніе для чиновниковъ, прїѣзжающихъ на станцію по дѣламъ службы, которые въ настоящее время не имѣютъ комнатъ для занятій и отдыха. 3) Относительно служащихъ въ уѣздныхъ учрежденіяхъ, заявляется желаніе, чтобы имъ было предоставлено право ѣздить за извѣстную плату въ товарныхъ поѣздахъ. 4) Считаютъ полезнымъ станцію Малоархангельскъ переименовать въ Очки, для отличія отъ города Малоархангельска, отстоящаго далеко отъ желѣзной дороги, а станцію Александровку переименовать въ Куначъ, для отличія отъ станцій того же имени на другихъ дорогахъ. 5) Выражено желаніе, чтобы уменьшена была цѣна за продовольствіе на станціяхъ, для чего слѣдуетъ установить однообразныя таксы для станцій 1-го и для станцій 2-го разряда. 6) Въ случаѣ опозданія поѣздовъ просятъ сообщать о томъ телеграммами въ городъ, для свѣдѣнія публики. 7) Заявляютъ о необходимости въ зимнее время увеличить единицу мѣста въ вагонахъ всѣхъ трехъ классовъ, вслѣдствіе того что пассажиры должны имѣть на себѣ теплую одежду. 8) При недостаткѣ въ поѣздѣ вагоновъ 3-го класса, выражается желаніе, чтобы съ пассажировъ, которые противъ воли сажаются во 2-й классъ взыскивались мѣста за 3-й классъ а не за 2-й, такъ какъ для бѣдныхъ людей тяжело платить цѣну несоразмѣрную съ ихъ средствами. 9) По той же причинѣ, при взысканіи двойной платы за проѣздъ безъ билета, желательно, чтобы разстояніе считалось не со станціи отправленія поѣзда, а отъ первой большой станціи, гдѣ производится контроль билетовъ.

Нѣкоторыя изъ этихъ заявленій совершенно основательны. Подкомmissія считаетъ достаточнымъ на нихъ указать. Подробное обсужденіе ихъ могло бы принести пользу только при совокупномъ разсмотрѣніи всѣхъ условій пассажирскаго движенія. Здѣсь же они имѣютъ значеніе только матеріала.

4. Курско-Харьково-Азовская дорога.

На Азовской дорогѣ жалуются на недостатокъ мѣстъ въ вагонахъ 2-го и 3-го классовъ, особенно на станціяхъ передъ Харьковымъ и Таганрогомъ. Вслѣдствіе этого, пассажировъ 3-го класса сажаютъ въ 1-й, стѣсняя тѣмъ пассажировъ 1-го класса (заявленіе въ Екатеринославѣ № 374). Иногда на станціяхъ не достаетъ также пассажирскихъ билетовъ, и тогда билеты выдаются только до Харькова, а не до Курска (заявленіе въ Юзовѣ).

Важнѣе жалобы на несоотвѣтствіе поѣздовъ, что, впрочемъ, равно относится къ Азовской и къ Севастопольской дорогѣ.

Такъ, пассажирамъ, ѣдущимъ изъ Екатеринослава, приходится ждать въ Лозовой 4, 10, и 12 часовъ, между тѣмъ какъ поѣзды, идущіе изъ Ростова и изъ Харькова, уходятъ за нѣсколько минутъ до прихода Севастопольскаго поѣзда, и пассажиры принуждены сидѣть на станціи въ ожиданіи слѣдующаго. Неудобство увеличивается еще тѣмъ, что въ Лозовой одна общая зала и деревянные стулья, на которыхъ пассажирамъ приходится проводить иногда цѣлую ночь. (Екатеринославъ № 374).

Подкоммиссіею получена жалоба и по единичному случаю: въ Лозовой шелъ поѣздъ съ пустыми вагонами г. Полякова; для новыхъ пассажировъ не было болѣе мѣста, а прицѣпить вагонъ нельзя было, потому что поѣздъ былъ уже слишкомъ тяжелъ. Вслѣдствіе этого, вмѣсто того чтобы отцѣпить пустые вагоны, заставили пассажировъ ждать слѣдующаго поѣзда (заявленіе въ Екатеринославъ).

Въ Бѣлгородѣ нѣкоторые землевладѣльцы просили, чтобы на полустанціи Наумовкѣ былъ разрѣшенъ пріемъ грузовъ а также, и продажа пассажирскихъ билетовъ. Управляющій дорогою отвѣтилъ, что если количество поступающихъ въ Наумовкѣ грузовъ будетъ значительно, то правленіе вѣроятно исполнить эту просьбу.

5. Лозово-Севастопольская дорога.

Многочисленные жалобы вызываются неудобствами Екатеринославской станціи. Заявляютъ, что вслѣдствіе недостатка вентиляціи въ отхожихъ мѣстахъ, лѣтомъ невозможно сидѣть въ залѣ 1-го класса; зимою же пассажиры подвергаются простудѣ отъ сквознаго вѣтра, который дуетъ изъ буфета. Во время же прекращенія переправы, пассажировъ на станціи накапливается столько, что негдѣ сѣсть. Жители просятъ, чтобы въ этихъ случаяхъ имъ предоставлены были по крайней мѣрѣ теплые вагоны.

Подкоммиссія обратила вниманіе и на совершенный недостатокъ мужскихъ ватерклозетовъ на станціяхъ. Это [весьма существенное неудобство слѣдовало бы устранить.

Въ Севастополѣ заявлено о необходимости построить пассажирскіе дома въ Инкерманѣ и Рыковѣ. Въ настоящее время, пассажиры принуждены дожидаться на воздухѣ (П. Ж. и № 397).

Въ Симферополѣ, при осмотрѣ проходящаго поѣзда оказалось, что мѣстъ 1-го класса весьма мало; для 2-го же класса на станціи не доставало билетовъ, такъ что пассажирамъ 2-го класса выдавали билеты 3-го класса, съ отмѣткою, что они годны для 2-го.

И на Севастопольской дорогѣ, возникъ вопросъ о полустанціи, именно, въ Соляной, гдѣ полустанція устроена Товариществомъ Чонгарскихъ соляныхъ промысловъ, имѣющемъ въ

своёмъ вѣдѣніи многочисленныхъ рабочихъ. Мѣстные жители жалуются 1) на то, что изъ двухъ проходящихъ поѣздовъ въ обѣ стороны, въ Соляной останавливается только одинъ; 2) что плата за билеты взыскивается не по версту, а по разстоянію отъ предъидущей станціи; 3) что билеты выдаются лишь на ближайшія станціи, и наоборотъ, на Соляную билеты выдаются только съ двухъ ближайшихъ станцій, Чонгаръ и Таганашъ. Просятъ, чтобы билеты выдавались на всѣ главныя станціи и со всѣхъ главныхъ станцій Севастопольской дороги (№ 385).

Казалось бы, что Соляная имѣетъ достаточно большое значеніе для того, чтобы управленіе позаботилось доставить ей желанныя удобства.

6. Четвертый классъ для рабочихъ.

О потребности въ 4-мъ классѣ для рабочихъ, какъ уже сказано выше, было заявлено на Моск.-Ярославской дорогѣ. Но самое существенное значеніе этотъ вопросъ имѣетъ для южныхъ губерній, гдѣ передвиженіе рабочихъ совершается въ громаднѣхъ размѣрахъ. По свѣдѣніямъ о движеніи рабочихъ въ Екатеринославской губерніи, сообщеннымъ подкомиссіи г. Екатеринославскимъ губернаторомъ, число ихъ простирается свыше 100,000 человѣкъ. Между тѣмъ, для нихъ не только не установлено пониженной платы, но введеніе государственнаго сбора съ пассажировъ сдѣлало передвиженіе ихъ по желѣзнымъ дорогамъ еще болѣе затруднительнымъ. Установленіе особой пониженной платы составляетъ здѣсь существенную потребность.

Имѣя въ виду, что для дорогъ главное затрудненіе въ этомъ дѣлѣ заключается въ злоупотребленіяхъ, которыя могутъ возникнуть изъ незаконнаго пользованія пониженною платою пассажирами 3-го класса, подкомиссія обращалась съ этимъ вопросомъ къ управленію Курско-Харьк.-Азовской дороги, предлагая ему ввести у себя 4-й классъ, но съ тѣмъ, чтобы перевозки совершались цѣлыми артелями, съ требованіемъ не менѣе одного вагона, и по заранѣ поданному заявленію, засвидѣтельствованному мѣстными волостными правленіями. При такихъ условіяхъ, управленіе находило возможнымъ удовлетворить этому требованію. Остается только отмѣнить государственный сборъ для пассажировъ 4-го класса.

7. Арестантскіе поѣзды.

Наконецъ, подкомиссія обратила вниманіе и на арестантскіе поѣзды, которые находятся иногда далеко не въ удовлетвори-

тельномъ состояніи. Подкоммиссія имѣла случай осмотрѣть такой поѣздъ въ Орлѣ. Оказалось, что въ одномъ вагонѣ скучено было до 75 человѣкъ, преимущественно матерей съ дѣтьми, но съ ними же и до 10 мужчинъ, тогда какъ по правиламъ, въ вагонѣ не должно помѣщаться болѣе 40 человѣкъ. Начальникъ станціи, спрошенный по этому поводу, объяснилъ, что онъ не имѣетъ права вмѣшиваться въ размѣщиваніе арестантовъ, которое, по его словамъ, лежитъ на обязанности офицера, сопровождающаго партію. Послѣдній, однако, съ своей стороны, не признавалъ себя отвѣтственнымъ. На комъ окончательно лежитъ эта обязанность, подкоммиссія не могла выяснить.

Подписали:

Предсѣдатель кн. **А. Щербатовъ.**

Члены	{	А. Чупровъ.	{	Съ особымъ мнѣніемъ по нѣкоторымъ вопросамъ, обсуждаемымъ Московскимъ Биржевымъ Комитетомъ.
		Д. Наумовъ.		
		П. Михайловъ.		
		В. Титовъ.		
		П. Замятинъ.		
		И. Баклановъ.		
		П. Санинъ.		

Докладчикъ **Б. Чичеринъ.**

