

# Желѣзныя дороги и публика.

---

## I.



Еще не очень давно, до изданія общаго устава россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, существовали весьма странныя отношенія между желѣзными дорогами и публикою. Съ того момента, какъ пассажиръ купилъ билетъ для проѣзда по желѣзной дорогѣ, или товароотправитель доставилъ свою кладь къ отправленію, необузданное своеволие желѣзнодорожниковъ распространялось надъ этими лицами въ неограниченныхъ размѣрахъ.

Чтобы дать хотя приблизительное понятіе о томъ, какимъ образомъ желѣзнодорожники подчиняли публику своей власти, и какъ они ее эксплуатировали, изъ сотенъ фактовъ приведемъ одинъ. На всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ и на всѣхъ станціяхъ имѣется штемпель „худая упаковка“, или „худая тара“. Посредствомъ этого штемпеля, видите-ли, желѣзныя дороги гарантируютъ себя противъ могущихъ возникнуть несправедливыхъ исковъ со стороны товаро-отправителей. Такъ, напримѣръ, отправитель доставилъ кладь, упаковка которой оказывается ненадежною; тогда на кви-

танціи накладываютъ штемпель „худая упаковка“, для того, чтобы получатель клади не могъ заявить претензіи въ томъ, что она была повреждена во время перевозки по желѣзной дорогѣ. Это было бы еще ничего, и даже въ порядкѣ вещей, если бы этотъ штемпель употреблялся лишь въ такихъ случаяхъ, когда дѣйствительно упаковка клади ненадежная. Но дѣло въ томъ, что желѣзнодорожники, для того, чтобы быть вполне гарантированными не только противъ несправедливыхъ исковъ, но и противъ вполне законныхъ, чтобы не вѣчать даже въ такихъ случаяхъ, когда поврежденіе клади произошло именно при перевозкѣ и по винѣ желѣзной дороги, что случалось, конечно, сплошь и рядомъ,—накладывали штемпель „худая упаковка“ на всѣ квитанціи. какой бы грузъ ни отправлялся. Доходило даже до того, что отправлялись, напримѣръ, лошади или рогатый скотъ, и на квитанціяхъ этого живого товара красовался штемпель: „худая упаковка“.

Такимъ образомъ, въ какомъ бы видѣ ни доставлялась кладь, желѣзнодорожники оставались неуязвимы. Зная это, они весьма широко пользовались такимъ положеніемъ дѣла, и обращались съ грузомъ до того безцеремонно и убыточно для отправителей, что напри- мѣръ на южныхъ дорогахъ крупные ишеничники платили станціоннымъ агентамъ по нѣсколько рублей съ вагона только за то, чтобы имъ позволяли держать на станціяхъ своихъ людей, для зашиванія мѣшковъ при погрузкѣ и выгрузкѣ

Скажутъ, что отправитель могъ отказаться отъ квитанціи, на которую желѣзнодорожники своевольно накладывали штемпель „худая тара“, и тѣмъ лишали его возможности искать убытки. Совершенно вѣрно: ничто не мѣшало отправителю отказаться отъ подоб-

ной квитанціи, и тогда ему оставалось отправлять свой товаръ на лошадяхъ, или инымъ способомъ, но не по желѣзной дорогѣ. „Вашъ грузъ, наши рельсы“, говорили желѣзнодорожники въ подобныхъ случаяхъ.

Въ настоящее время, съ введеніемъ общаго устава, этотъ порядокъ нѣсколько измѣнился. Теперь, въ случаѣ возникновенія недоразумѣній между желѣзнодорожными агентами и товаро-отправителемъ, послѣдній въ правѣ потребовать составленія жандармскаго протокола. Это нѣсколько гарантируетъ отправителей противъ желѣзнодорожнаго своеволія, но все-таки для произвола оставлено еще много мѣста, такъ-что не только въ оное время, но и теперь многіе торговцы предпочитаютъ привозить товары изъ торговыхъ пунктовъ на лошадяхъ, пренебрегая желѣзными дорогами. Хотя этотъ способъ перевозки обходится дороже, но за то они вполне увѣрены, что ихъ товаръ прибудетъ въ сохранномъ видѣ.

Нѣсколько лѣтъ назадъ, публика, нуждавшаяся въ услугахъ желѣзныхъ дорогъ, находилась въ такой сильной отъ нихъ зависимости, она была принуждена такъ слѣпо подчиняться царившимъ распорядамъ, что даже правительство обратило на это вниманіе, и учредило особую комиссію, подъ предсѣдательствомъ графа Баранова, для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи и установленія нормальныхъ отношеній между желѣзными дорогами и частными лицами. Эта знаменитая комиссія, совершившая крупное путешествіе по всѣмъ русскимъ желѣзнымъ дорогамъ, и чуть не потерпѣвшая крушеніе на получившей печальную извѣстность курско - харьково-азовской дорогѣ, останавливалась почти на всѣхъ станціяхъ и конфиденціально опрашивала грузо-отправителей. Начала она свои дѣй-

ствія въ 1878 году, и окончила лишь въ концѣ 1885 года. Плодомъ этихъ продолжительныхъ трудовъ явился общій уставъ російскихъ желѣзныхъ дорогъ, съ 1885 года вступившій въ законную силу.

Стало-быть, скажутъ, произволъ цариль на желѣзныхъ дорогахъ только до введенія общаго устава. Ну, а теперь, послѣ семи-лѣтнихъ трудовъ знаменитой Барановской комиссіи. когда выработанный ею уставъ сдѣлался обязательнымъ для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, произволы отошли въ область преданій? Теперь установились вполнѣ нормальныя отношенія между желѣзными дорогами и частными лицами? Теперь публика уже перестала служить объектомъ эксплуататорскихъ на нее посягательствъ со стороны желѣзныхъ дорогъ? Теперь, стало-быть, все хорошо, и желать ничего не остается? Увы! Къ сожалѣнію, приходится констатировать, что не многимъ стало лучше, и остается желать еще очень многого. Дѣло въ томъ, что графъ Барановъ умеръ, не окончивъ начатаго дѣла, а съ его смертію исчезъ внушенный имъ духъ. Работы комиссіи приняли оттѣнокъ болѣе благопріятный для желѣзныхъ дорогъ; много весьма важныхъ и существенныхъ вопросовъ вовсе не затронуто, такъ-что для произвола еще и теперь двери раскрыты широко. Наконецъ, и самый общій уставъ во многихъ случаяхъ остается мертвою буквою. Только судомъ можно заставить желѣзнодорожниковъ оставаться на законной почвѣ. Но развѣ это гарантія для публики?

## II.

Обратимся къ общему уставу и рассмотримъ, какъ желѣзнодорожники умѣютъ истолковывать его въ свою пользу, и даже совсѣмъ имъ пренебрегать.

Ст. 23 общаго устава гласить, что пассажиръ, оказавшійся въ поѣздѣ безъ билета, обязанъ заплатить двойную стоимость проѣзда отъ „контрольной“ станціи до ближайшей станціи того мѣста, гдѣ было обнаружено неимѣніе билета. Статья эта имѣетъ въ виду то, чтобы пассажирамъ не было повадно кататься по желѣзной дорогѣ на „шереметьевскій“ счетъ: но тутъ является одна недомолвка. Общій уставъ не разъясняетъ, какія собственно станціи слѣдуетъ считать „контрольными“, хотя по многимъ даннымъ надо полагать, что таковыми должны считаться вообще большія станціи, гдѣ имѣются буфеты и производится смѣна паровозовъ. Желѣзнодорожныя правленія воспользовались этою недомолвкою, и установили на своихъ дорогахъ контрольныя станціи по своему желанію, на что послѣдовало разрѣшеніе министерства путей сообщенія, не оцѣнивашаго по достоинству своеобразныхъ соображеній, представленныхъ желѣзнодорожниками. Такъ, напримѣръ, на николаевской дорогѣ, изъ всѣхъ промежуточныхъ станцій контрольною считается только одна, а именно Бологое; на варшавской дорогѣ тоже одна—Вильно. Вообще, на каждой желѣзной дорогѣ контрольныхъ станцій бываетъ одна и много-много двѣ, несмотря на то, что оберъ-кондукторъ обязанъ дѣлать контроль съ каждой большой станціи, и кромѣ того, на каждые два вагона имѣется кондукторъ, который знаетъ всѣхъ своихъ пассажировъ наперечетъ, такъ-что пассажиру немислимо проѣхать безконтрольно не

только такое разстояніе, какъ отъ Бологое до Петербурга, но даже и одну только станцію. Въ силу такого порядка, пассажиръ, оказавшійся безъ билета, напримѣръ, между Колпино и Петербургомъ, обязанъ заплатить двойную стоимость проѣзда отъ Бологое до Петербурга (т.-е., напримѣръ, въ 3-мъ классѣ, 8 р. 48 к.), хотя бы онъ сѣлъ въ поѣздъ только въ Колпинѣ.

Съ подобными порядками еще можно было бы мириться, если бы они примѣнялись къ пассажирамъ, которые дѣйствительно стремятся воспользоваться даровымъ проѣздомъ. Но всѣ отлично знаютъ, что ѣздить бесплатно по желѣзной дорогѣ невозможно, а почти всегда есть возможность проѣхать по удешевленному тарифу, для чего необходимо предварительно войти въ соглашеніе съ кондукторами. Послѣдніе тщательно оберегаютъ такихъ пассажировъ, и въ случаѣ непредвидѣннаго контроля, что бываетъ очень рѣдко, отдѣлываются своими деньгами. Поэтому, вышеуказанное правило никогда не распространяется на пассажировъ, ѣдущихъ по соглашенію, а лишь на такихъ, которые почему-либо не могли запасть билетомъ на станцію отправленія, или же потеряли его.

Извѣстно, что продажа билетовъ прекращается за пять минутъ до отхода поѣзда. Сплошь и рядомъ случается, что пассажиръ опаздываетъ, вслѣдствіе обстоятельствъ, зависящихъ отъ тысячи самыхъ разнообразныхъ причинъ, а между тѣмъ ѣхать необходимо. Положимъ, общій уставъ предусмотрѣлъ такія положенія, и въ 24 статьѣ постановилъ, что пассажиръ освобождается отъ уплаты двойного тарифа отъ контрольной станціи, если, во-первыхъ, онъ, не успѣвъ пріобрѣсти билетъ, заявитъ о томъ начальнику станціи и сядетъ въ поѣздъ съ его разрѣшенія, и во-вторыхъ, если онъ

докажетъ утрату билета. На первый взглядъ кажется, что въ силу такой статьи пассажирамъ нечего бояться какихъ бы ни было притѣсненій, а на дѣлѣ выходитъ иное. Пассажиру, не успѣвшему купить билетъ, почти нѣтъ возможности добиться разрѣшенія, особенно въ промежуточныхъ станціяхъ. Прежде всего ему надо найти начальника станціи, а это далеко не всегда удается. Но если онъ и отыщетъ начальника станціи, все-таки изъ этого можетъ ничего не выйти. Желѣзнодорожные заправиы склонны думать, что общій уставъ существуетъ не для удобства публики, а для того, чтобы мутить воду, въ которой они ловятъ рыбу. Въ этомъ смыслѣ недавно на николаевской дорогѣ былъ выпущенъ приказъ, въ которомъ давались своеобразное толкованіе общаго устава и соотвѣтственныя инструкции начальникамъ станцій. Между прочимъ тамъ было сказано, что общій уставъ вовсе не обязываетъ давать разрѣшенія пассажирамъ, не успѣвшимъ застѣсь билетомъ, а лишь предоставляетъ это на добрую волю начальства. Поэтому предписывается начальникамъ станцій быть осмотрительными, не давать разрѣшеній на право и на лѣво, встрѣчному и поперечному, а предварительно убѣждаться въ необходимости предполагаемой поѣздки; затѣмъ, отнюдь не допускать безбилетнаго проѣзда по разрѣшенію, если существуютъ хотя бы даже сомнительныя данныя для предположенія, что пассажиръ ѣхалъ уже ранѣе по соглашенію съ оберъ-кондукторомъ. Въ этомъ отмѣнно длинномъ приказѣ еще говорилось, что будетъ обращено особое вниманіе на начальниковъ станцій, замѣченныхъ въ выдачѣ частыхъ разрѣшеній, и что они будутъ смѣщаемы, если только явится сомнѣніе въ правильности таковыхъ дѣйствій. Въ виду подобныхъ инструкцій, какъ письмен-

ныхъ, такъ и словесныхъ, начальники станцій почти всегда отказываютъ дать разрѣшеніе на безбилетный проѣздъ. Въ такихъ случаяхъ они обыкновенно говорятъ пассажиру: „Вы, можетъ быть, ѣхали уже раньше, да „слѣпымъ“ (т. е. безбилетнымъ), а теперь, въ виду контроля, хотите, чтобы я далъ вамъ разрѣшеніе? Нѣтъ-съ, слуга покорный!“ Пассажиръ убѣждаетъ, доказываетъ, горячится, но все напрасно, и ему остается или ждать другого поѣзда, или ѣхать безъ разрѣшенія и подвергнуться взысканію двойного тарифа отъ контрольной станціи. Наконецъ, допустимъ, что пассажиръ получилъ разрѣшеніе; все-таки существуетъ девяносто девять шансовъ противъ одного, что ему придется заплатить двойныя деньги. Начальники станцій обязаны телеграфировать о выдачѣ разрѣшенія на слѣдующую станцію, но онѣ или забываютъ это сдѣлать, или, давъ разрѣшеніе только ради того, чтобы отвязаться отъ пассажира, не даютъ телеграммы изъ боязни навлечь на себя подозрѣніе въ солидарности съ оберъ-кондукторами. Тогда пассажиръ лишается возможности доказать, что получилъ разрѣшеніе, и съ нимъ поступаютъ обыкновеннымъ порядкомъ.

Въ случаѣ утери билета, пассажиръ находится въ еще болѣе безпомощномъ положеніи: его проѣздъ нерѣдко обходится въ нѣсколько разъ дороже своей нарицательной стоимости. Положимъ, что пассажиръ потерялъ билетъ, маршрутъ котораго простирался на сто верстъ; тогда съ него взыскиваютъ двойной тарифъ отъ контрольной станціи, то-есть за разстояніе приблизительно въ 300 верстъ; слѣдовательно, его поѣздка обошлась въ семь разъ дороже. Въ такихъ случаяхъ самое выгодное для пассажира — купить новый билетъ, если только онъ обнаружилъ утрату ранѣе контролера.



Но это бываетъ рѣдко; большею частью потеря билета замѣчается только въ моментъ необходимости его предъявленія. Что же касается права, предоставленнаго пассажиру, доказать потерю билета, то оно можетъ быть осуществлено двумя способами: первый состоитъ въ засвидѣтельствovanіи сосѣднихъ пассажировъ, а второй—въ предъявленіи багажной квитанціи, на которой отмѣчается номеръ билета. Нечего и говорить, что на свидѣтельскія показанія поѣздные контролеры не обращаютъ даже вниманія, а второго, повидимому, неотразимаго и документальнаго доказательства они не признаютъ, такъ-какъ, по ихъ мнѣнію, тутъ можетъ быть мошенническая продѣлка.

Чтобы показать, какъ желѣзнодорожники придерживаются 24 статьи, приведемъ одинъ характерный случай, имѣвшій мѣсто на одной желѣзной дорогѣ. Одинъ пассажиръ, не найдя мѣста въ вагонѣ, принужденъ былъ стоять на наружной площадкѣ. Хотя это запрещается министерскимъ постановленіемъ, но желѣзнодорожниками допускается, потому что иначе пришлось бы отправлять поѣзда въ бо́льшемъ составѣ, что, конечно, невыгодно. Когда пассажиръ предъявлялъ свой билетъ, контролеръ слишкомъ нѣжно взялъ его въ руки, такъ-что порывъ вѣтра унесъ его въ сторону. Контролеръ, ничего не сказавъ, прошелъ дальше, но на станціи пассажиру предложили купить новый билетъ. Тотъ возмущился, и между нимъ и контролеромъ завязались пререканія.

— Вѣдь вы сами видѣли, что билетъ у меня былъ, горячился пассажиръ.

— Совершенно вѣрно.

— Такъ зачѣмъ же вы требуете, чтобы я вторично его покупалъ?

— Можетъ быть, вашъ билетъ и годенъ-то былъ только до этой станціи.

— Но въ такомъ случаѣ я бы здѣсь и остался, а не ѣхалъ бы дальше...

— Я этого не знаю, возразилъ контролеръ.—Съ васъ не требуютъ денегъ за разстояніе, которое вы уже проѣхали, а лишь за то, которое проѣдете. Вы должны быть довольны и этимъ.

Какъ пассажиръ ни убѣждалъ, а ему такъ-таки пришлось купить билетъ. Нужны-ли тутъ еще комментаріи?

Ст. 25 общаго устава говорить, что пассажиръ, оказавшійся въ поѣздѣ безъ билета, долженъ представить имущественное обезпеченіе, если онъ не желаетъ, или не въ состояніи заплатить двойную стоимость проѣзда отъ контрольной станціи. Желѣзнодорожники очень любятъ эту статью, которая даетъ имъ пищу для всяческихъ произволовъ и насилій. Одинъ пассажиръ, не успѣвшій застѣсь билетомъ, обратился къ начальнику станціи за разрѣшеніемъ. Послѣдній разрѣшеніе далъ, но не телеграфировалъ о томъ на слѣдующую станцію, и вотъ съ пассажира потребовали уплаты двойного тарифа отъ контрольной станціи. Тотъ, конечно, не пожелалъ заплатить требуемую сумму, а соглашался внести лишь за свой проѣздъ; но съ нимъ долго не церемонились и сняли съ него шубу. Въ другой разъ, по такому же поводу, съ одной дамы сняли обручальное кольцо.

### III.

На николаевской желѣзной дорогѣ, одинъ контролеръ, переходя изъ вагона въ вагонъ между станціями Чудово и Бабино, щелкая билеты, добрался, наконецъ, до одного мужичка, смиренно сидѣвшаго на ска-

мейкъ вагона третьяго класса, биткомъ набитого разношерстными пассажирами, точно бочка сельдами.

— Билетъ! повелительно воскликнулъ контролеръ.

Мужичекъ засуетился: сталъ шарить по всѣмъ карманамъ, за пазухою, за голенищами, но билета такъ-таки и не нашель.

— Потерялъ! жалобнымъ голосомъ простоналъ мужичекъ.

— Въ такомъ случаѣ заплати вдвойнѣ отъ контрольной станціи, то-есть отъ Бологое, всего 6 руб. 26 коп.

Мужикъ клялся, божился, что у него былъ билетъ. То же самое единогласно подтвердили какъ пассажиры, такъ и оберъ-кондукторъ; но контролеръ стоялъ на своемъ.

— Я только блюститель желѣзнодорожныхъ порядковъ! невозмутимо заявилъ онъ.

Когда поѣздъ прибылъ на станцію, мужичка повели въ контору.

— Плати скорѣе 6 руб. 26 коп.! закричалъ дежурный агентъ.—а то сейчасъ будемъ протоколъ составлять!

Испугался мужикъ протокола, и радъ бы былъ отдать 6 руб. 26 коп., но у него оказалось всего 4 руб. 10 коп.

— Давай, сколько есть, а на остальные долженъ представить имущественное обезпеченіе. Какія у тебя есть вещи? спросилъ агентъ.

— Валеные сапоги, полушубокъ, двѣ рубахи, да еще кое-что.

— Давай сюда валеные сапоги и полушубокъ!

Отдалъ мужикъ послѣдніе гроши и послѣдніе пожитки, и заплакалъ; но все-таки подумалъ, что теперь, когда его обобрали, какъ липку, хоть до Питера

довезуть. Не тутъ-то было: въ поѣздъ его не пустили, а потребовали, чтобы для дальнѣйшаго проѣзда онъ купилъ билетъ. Видя его безвыходное положеніе, пассажиры собрали необходимую сумму, и онъ поѣхалъ дальше. Не успѣлъ поѣздъ дойти до слѣдующей станціи, какъ пассажиръ, сидѣвшій рядомъ съ мужичкомъ, нашелъ потерянный билетъ подъ скамейкою. Обрадовался мужикъ: „Теперь вернуть мои деньги и вещи“. Лишь только поѣздъ остановился, онъ стремглавъ побѣжалъ въ контору, отыскалъ начальника станціи, показалъ ему оба билета, объяснилъ въ чемъ дѣло, и слезно просилъ, чтобы возвратили его вещи и деньги, заплаченные имъ вслѣдствіе утери билета, который теперь нашелся.

— Ничего не могу сдѣлать! заявилъ начальникъ станціи.—Для этого слѣдуетъ подать на станцію, взыскавшую деньги, письменное заявленіе; оттуда его перешлютъ при суточномъ рапортѣ къ начальнику эксплоатаціи, начальникъ эксплоатаціи къ директору, директоръ въ совѣтъ. Тамъ оно дождется своей очереди и засѣданія, на которомъ будетъ рѣшено, слѣдуетъ-ли возратить деньги, или нѣтъ; затѣмъ рѣшеніе совѣта такимъ же порядкомъ, черезъ директора и начальника эксплоатаціи, будетъ доставлено начальнику станціи. Если оно окажется въ утвердительномъ смыслѣ, то начальникъ станціи отнесется, черезъ начальника эксплоатаціи, къ начальнику счетнаго отдѣленія, для выдачи ордера, который, по его составленіи, будетъ препровожденъ для подписи начальнику счетоводства, начальнику эксплоатаціи, главному кассиру, директору и еще нѣкоторымъ лицамъ. Когда, наконецъ, ордеръ, пройдя всевозможныя конторы, будетъ доставленъ начальнику станціи, тогда деньги и возвратятъ.

Мужикъ слушалъ, слушалъ, и изъ всей этой тирады понялъ только то, что не видать ему этихъ денегъ, какъ ушей своихъ, — и опять заплакалъ горько, прегорько.

Часто случается, что пассажиръ, купивъ билетъ на проѣздъ по желѣзной дорогѣ, внезапно перестаетъ въ немъ нуждаться, то-есть подвергается такимъ стеченіямъ обстоятельствъ, которыя дѣлають его поѣздку ненужною, или даже совсѣмъ невозможною. Это бываетъ или до отхода поѣзда, или, когда пассажиръ уже проѣхалъ нѣкоторое разстояніе. Случается, что два пассажира, предпринявшіе поѣздку, по какому-нибудь недоразумѣнію покупають каждый по два билета, какъ для себя, такъ и для своего спутника, такъ-что у нихъ у двоихъ оказывается четыре билета. Иногда пассажиры заболѣвають въ пути, и такимъ образомъ лишаются возможности дальнѣйшаго путешествія. Во всѣхъ такихъ обстоятельствахъ, когда пассажиръ не можетъ воспользоваться пріобрѣтеннымъ билетомъ, желѣзныя дороги не возвращають обратно затраченныхъ денегъ. Какъ только пассажиру не удалось поѣхать съ тѣмъ поѣздомъ, на который билегъ былъ купленъ, его деньги пропали безвозвратно.

Желѣзныя дороги признають только одинъ случай, когда пассажиръ имѣетъ право на возвратъ денегъ, а именно, когда желѣзнодорожныя власти насильно удаляють его съ поѣзда. Спрашивается: имѣють-ли маломальски разумное основаніе подобныя правила? Не должны-ли желѣзныя дороги возвращать деньги обратно во всѣхъ случаяхъ, когда пассажиръ перестаетъ пользоваться купленнымъ билетомъ? Не есть-ли это своего рода шантажъ—пользоваться стеченіемъ нѣкоторыхъ обстоятельствъ, чтобы присвоить деньги, вза-

мѣнь которыхъ ничего не дается? Такія правила могли бы еще имѣть нѣкоторое оправданіе, если бы желѣзнодорожная отчетность была такого свойства, что возвращеніе обратно денегъ было бы невозможно. Но дѣло въ томъ, что тутъ не только не представляется никакой невозможности, но даже никакого затрудненія.

Рѣшительно непонятно, почему желѣзные дороги, которыя должны существовать для публики, потому что существуютъ средствами публики, оставляютъ ее въ загонѣ, и смотрятъ на нее, какъ ростовщикъ на своего должника; почему онѣ не несутъ никакой отвѣтственности по отношенію публики въ принятыхъ на себя обязательствахъ, не отвѣчаютъ ни за свои ошибки и оплошности, ни за срочное доставленіе пассажировъ на мѣсто назначенія, несмотря на то, что пассажирскіе поѣзды имѣютъ и должны имѣть точное расписание своего хода; почему онѣ не вознаграждаютъ пассажировъ, если послѣдніе по ихъ винѣ терпятъ матеріальные убытки, и почему въ то же время публика въ своихъ столкновеніяхъ съ желѣзными дорогами уподобляется звѣрю, пойманному въ капканъ. Мало ли бывало случаевъ, что пассажиры пребывали по нѣсколько сутокъ среди поля въ снѣжныхъ заносахъ, и чуть не умирали отъ голода. Что же, желѣзные дороги ихъ вознаграждали за это? Отчего же пассажиръ, лишенный возможности воспользоваться купленнымъ билетомъ, не имѣетъ права на возвратъ внесенныхъ имъ денегъ, несмотря на то, что въ такомъ случаѣ желѣзные дороги ничѣмъ не страдаютъ, и если пользуются такими деньгами, то совершенно безправно, точно такъ же какъ ростовщикъ, который умышленно скрывается отъ своего должника въ моментъ платежа, а затѣмъ взыскиваетъ

съ него неустойку „на законномъ основаніи“. Отчего такое вопіющее неравенство?

Сколько ежедневно происходитъ случаевъ опаздыванія пассажирскихъ поѣздовъ, отчего частныя лица могутъ терпѣть и дѣйствительно терпятъ очень часто огромные убытки. Не для удобства же одной желѣзнодорожной службы установлены точные сроки прихода и отхода поѣздовъ. Не мало можно указать примѣровъ изъ англійской судебной практики, что пассажиръ, лишившись возможности по винѣ желѣзной дороги быть къ опредѣленному часу на мѣстѣ назначенія и устроить тамъ выгодную и важную для него сдѣлку, предъявлялъ къ желѣзнодорожной компаніи искъ о вознагражденіи за убытки, и получалъ удовлетвореніе. Въ англійскомъ законодательствѣ проведена строго идея договора въ отношеніяхъ между желѣзными дорогами съ одной стороны, и пассажирами и отправителями грузовъ—съ другой. Дѣйствительно, всякій, покупающій билетъ на поѣздъ, тѣмъ самымъ вступаетъ съ обществомъ дороги въ обоюдный договоръ, и исполняя его съ своей стороны, имѣетъ право требовать отъ противной стороны точнаго исполненія принятаго ею на себя обязательства, то-есть безопаснаго доставленія въ опредѣленный на расписаніи срокъ къ мѣсту назначенія. Вознагражденія, требуемыя частными лицами и присуждаемыя англійскими судами за тѣлесныя поврежденія, происшедшія отъ несчастныхъ случаевъ на желѣзныхъ дорогахъ, поражаютъ своею громадностью. Въ Англии, какъ и у насъ, самый текстъ законовъ имѣетъ часто довольно общій смыслъ, но тамъ практика суда идетъ всегда дальше писаныхъ законовъ, и постоянно служитъ ихъ дополненіемъ.

Желѣзнодорожные заправилы очень любятъ выстав-  
лять на видъ, такъ-называемую, *force majeure*. „Это

не мы виноваты, говорятъ они,—если оказываемся не-  
состоятельными по отношенію публики въ принятыхъ  
на себя обязательствахъ, это — *force majeure*, а слѣ-  
довательно мы не должны нести никакой отвѣтствен-  
ности“. Трудно придумать болѣе удобную лазейку!

Къ числу неотвратимыхъ силъ природы, которыя  
могутъ вліять на срочную доставку грузовъ и пасса-  
жировъ, можно отнести въ нѣкоторой степени только  
снѣжные заносы. Но при существующихъ снѣгоочисти-  
теляхъ и другихъ изобрѣженіяхъ въ области желѣзно-  
дорожной техники, толкованіе желѣзнодорожниковъ  
*de jure* не имѣетъ за собою оправданія, а между тѣмъ,  
*de facto* продолжаетъ существовать и дѣйствовать. Но  
оставимъ снѣжные заносы въ сторонѣ, такъ-какъ они  
бываютъ довольно рѣдко, и не они служатъ главною  
причиною неисправностей желѣзныхъ дорогъ, а вообще  
безпорядки, служебная халатность, отсутствіе раціо-  
нальной постановки дѣла и другія обстоятельства, не  
имѣющія съ *force majeure* ничего общаго. Но желѣзно-  
дорожники этимъ не смущаются; у нихъ есть лазейка,  
на которую все взваливается, и за которую они дер-  
жатся такъ крѣпко, что отнять ее не въ состояніи  
никакія силы. „Развѣ публика смыслить что-нибудь въ  
желѣзнодорожномъ дѣлѣ, въ этомъ сложномъ механиз-  
мѣ, гдѣ одинъ развинченный винтикъ можетъ затор-  
мазить общее движеніе? Нѣтъ, она ничего этого не  
понимаетъ, а потому и претендовать ни на что не  
имѣетъ права“. У желѣзнодорожниковъ есть *force ma-  
jeure*, а у публики ея нѣтъ. Вотъ поэтому-то послѣдняя  
и представляется въ глазахъ первыхъ чѣмъ-то въ родѣ  
стада барановъ, которое должно слѣпо и безпрекословно  
подчиняться, и не выдумывать какія-то тамъ свои права.



## IV.

По общему уставу, дѣти до пяти-лѣтняго возраста должны перевозиться по желѣзнымъ дорогамъ бесплатно, а отъ пяти до десяти лѣтъ платить четверть нарицательной стоимости билета. Споры относительно возраста ребенка разрѣшаются чинами жандармской полиціи, или начальникомъ станціи. Тутъ опять является недомолвка: не выражено ясно, когда споры относительно возраста ребенка подлежатъ разрѣшенію, — до выдачи билета, или же они могутъ возбуждаться и *послѣ*; хотя по смыслу текста надо полагать, что послѣднее не должно имѣть мѣста. Пользуясь этою туманностью, желѣзнодорожники приняли за правило выдавать дѣтскіе билеты безпрепятственно; но затѣмъ на оберъ-кондукторахъ и поѣздныхъ контролерахъ лежитъ обязанность опредѣлять въ пути возрастъ дѣтей, снабженныхъ дѣтскими билетами. Такой порядокъ порождаетъ массу недоразумѣній и даетъ поводъ къ возмутительнымъ сценамъ.

Всѣмъ извѣстно, что желѣзнодорожники не отличаются обходительностью, а съ пассажирами третьяго класса ихъ безцеремонность доходитъ до невозможнаго. Для опредѣленія возраста ребенка, контролеры руководствуются исключительно его ростомъ, не принимая во вниманіе даже имѣющихся при немъ документовъ, такъ-какъ, молъ, не написано у него на лбу, что документъ принадлежитъ именно ему, а не кому-либо другому. Какъ только контролерамъ попадется ребенокъ съ дѣтскимъ билетомъ, они заставляютъ его вставать со скамейки, для опредѣленія возраста. Нѣкоторые доходятъ даже до того, что повертываютъ ребенка во всѣ стороны, ощупываютъ колѣни, чтобы убѣдиться,

что они не находятся въ согнутомъ положеніи, и вообще обращаются съ нимъ, какъ военные пріемщики съ новобранцами. Если, послѣ подобнаго изслѣдованія, желѣзнодорожники рѣшатъ, что ребенку десять лѣтъ или болѣе, то заставляютъ приплачивать до полнаго билета. Иногда случается, что у пассажира, сопровождающаго ребенка, не находится необходимой суммы; тогда его удаляютъ изъ поѣзда.

На одной станціи разъ чуть не произошло цѣлое побоище. Въ вагонѣ третьяго класса ѣхала пассажирка съ двумя дѣтьми, которыхъ контролеръ призналъ имѣющими болѣе 10 лѣтъ. Пассажирка отказалась исполнить требованіе о доплатѣ, прочіе пассажиры заступились за нее, и между ними и контролеромъ завязались пререканія, которыя затѣмъ перешли въ площадную брань. Лишь только поѣздъ остановился на станціи, въ вагонъ вошли сторожа, схватили дѣтей и стали ихъ тащить изъ вагона. Раздался плачь, крики, съ матерью сдѣлалась истерика, и возмущившіеся пассажиры сообща отняли дѣтей. Подобные скандалы, хотя можетъ быть и не въ такой возмутительной формѣ, происходятъ чуть не ежедневно. Спрашивается: неужели желѣзнодорожные заправилы не могутъ устранить такіа сцены? Неужели пассажирамъ приходится добровольно отказываться отъ своего права, въ избѣжаніе риска, что какой-нибудь контролеръ не захочетъ его признать? Допустимъ, что и пассажиры могутъ злоупотреблять, покупая дѣтскіе билеты для дѣтей, не имѣющихъ на то права. Такъ неужели же нельзя устроить такъ, чтобы опредѣлять возрастъ дѣтей до выдачи билетовъ, и такимъ образомъ устранить внослѣдствіи всякія недоразумѣнія и пререканія,—сдѣлать такъ, чтобы самая выдача дѣтскихъ билетовъ была безапелляціонна? „Это

для насъ неудобно“, говорятъ желѣзнодорожники. Ergo: сдѣлать для публики удобство—неудобно, а давать поводъ къ скандаламъ—это ничего, это удобно.

Небезъинтересную форму эксплуатаціи публики желѣзными дорогами представляютъ собою *буфеты*, которые сдаются на аренду съ *торговъ*. Желѣзнодорожные буфеты находятся въ иныхъ условіяхъ, нежели другія заведенія подобнаго рода, и представляютъ очень прибыльную статью, почему находится много аферистовъ, стремящихся заполучить этотъ лакомый кусокъ. Они набиваютъ цѣны до того, что многіе платятъ за одну только аренду, не считая казенныхъ сборовъ, по 10 тысячъ въ годъ. При такомъ положеніи, выгодная торговля превращается въ невыгодную, и даже въ убыточную, если вести ее добросовѣстно. Но контрактъ заключенъ, слѣдовательно надо торговать, и притомъ такимъ способомъ, чтобы покрывалась аренда и извлекались барыши. А этого можно достигнуть только взиманіемъ непомерно-высокихъ цѣнъ за продукты низкой пробы и даже недоброкачественные, что, при отсутствіи конкуренціи, не представляетъ затрудненія. Однако, тутъ является препятствіе, въ видѣ постановленія министра путей сообщенія, отъ 23-го марта 1874 г., гдѣ между прочимъ сказано: „Цѣны съѣстнымъ предметамъ и напиткамъ опредѣляются управленіемъ дороги въ особой таксѣ, составляемой сообразно съ мѣстными цѣнами припасовъ и съ размѣромъ порцій, причемъ не должно быть допускаемо несоразмѣрное возвышеніе цѣнъ. Всѣ съѣстные предметы, кушанья и напитки должны быть свѣжіе, лучшаго качества и надлежащимъ образомъ приготовлены“. Чтобы извлекать барыши, содержателю буфета необходимо сдѣлать такъ, чтобы министерское постановленіе оставалось мертвою

буквою и не проникало въ буфетныя кухни и кладовыя. И вотъ, для него открывается новая расходная статья, которую все-таки съ избыткомъ покроютъ пассажирскіе карманы. Буфетчики предоставляютъ начальникамъ станціи, ревизорамъ и другимъ личностямъ, на обязанности которыхъ лежигъ наблюденіе за исправностью буфетовъ, *бесплатный столъ*, и даже выдаютъ имъ денежныя „субсидіи“. Все это дѣлается не келейно, а напротивъ, совершенно открыто: это хорошо извѣстно и высшимъ сферамъ желѣзнодорожной администраціи, которыя не только не противятся такому порядку, но еще поощряютъ его. Для нихъ очень на руку, что содержатели буфетовъ поддерживаютъ начальниковъ станцій, получающихъ ничтожныя оклады, и даютъ имъ возможность стоять на высотѣ своего званія. Вотъ отчего въ желѣзнодорожномъ мірѣ можно наблюдать странное на первый взглядъ явленіе: на нѣкоторыхъ маленькихъ станціяхъ, гдѣ нѣтъ буфетовъ, начальники получаютъ большее жалованье, нежели на большихъ, съ буфетами. Что же изъ всего этого выходитъ? Желѣзнодорожныя управленія, получающія безобразныя аренды, не скупаются при опредѣленіи цѣны на съѣстные предметы и напитки, а начальники станцій смотрятъ сквозь пальцы на доброкачественность продуктовъ и на размѣры порціи. А за все это отдѣлываются пассажиры своими желудками и карманами. На нѣкоторыхъ маленькихъ станціяхъ имѣются еще такъ-называемыя буфетныя палатки. Эти палатки—настоящій желѣзнодорожный бичъ. Ихъ содержатели платятъ также громадныя аренды, и не ограничиваются обираниемъ пассажировъ, а еще обираютъ и станціонныхъ служащихъ. Они обращаютъ свои палатки въ притоны разврата и картежной азартной игры.

На желѣзныхъ дорогахъ существуетъ одно учрежденіе, которое, повидимому, направлено къ огражденію публики отъ желѣзнодорожнаго своеволія. Это—жалобныя книги. Но, увы! жалобныя книги—не что иное, какъ злая иронія надъ безпомощностью пассажировъ. Съ одной стороны, онѣ существуютъ, а съ другой—ихъ какъ бы и вовсе нѣтъ. Онѣ крѣпко заперты въ конторкахъ, настолько крѣпко, что добратся до нихъ такъ же трудно, какъ выиграть лотерейный билетъ. Это даже легко провѣрить. Напримѣръ, на николаевской желѣзной дорогѣ, жалобныя книги на всѣхъ станціяхъ существуютъ безсмѣнно вотъ уже слишкомъ 20 лѣтъ; несмотря на многочисленныя претензіи пассажировъ, большинство книгъ еще непочаты, а самая полная заключаетъ въ себѣ десятокъ жалобъ, не болѣе. Въ виду такого факта, можно было подумать, что на желѣзныхъ дорогахъ—тишь, да гладь, да Божья благодать; но такой выводъ былъ бы крайне ошибочный. Малое количество жалобъ слѣдуетъ объяснить единственно недоступностью жалобныхъ книгъ. Желѣзнодорожные агенты обладаютъ множествомъ способовъ отдалять отъ нихъ публику. Обыкновенно, потерпѣвшій пассажиръ находится въ болѣе или менѣе возбужденномъ состояніи; онъ объясняетъ свою претензію и требуетъ жалобную книгу; между нимъ и начальникомъ станціи, или дежурнымъ агентомъ, возникаютъ пререканія. Пассажиръ раздражается все болѣе и болѣе, и наконецъ, начальникъ станціи ему объявляетъ, что онъ находится въ нетрезвомъ видѣ, и потому жалобной книги дать ему нельзя.

По правиламъ, должно быть два ключа отъ конторки, гдѣ хранится жалобная книга: одинъ—у жандарма, а другой—у начальника станціи или дежурнаго агента; между тѣмъ, большинство пассажировъ

этого не знаетъ. Другой способъ не дать пассажиру жалобной книги заключается въ слѣдующемъ: пассажиръ, обыкновенно, со своимъ заявленіемъ обращается къ дежурному агенту; но послѣдній объясняетъ, что книга находится въ распоряженіи жандарма, а тотъ, въ свою очередь, отсылаетъ пассажира обратно къ дежурному агенту. Пока, такимъ образомъ, пассажиръ бѣгаетъ отъ одного къ другому, время стоянки поѣзда истекаетъ, и ему поневолѣ приходится отказаться отъ своего намѣренія. Наконецъ, положимъ, что пассажиру удалось всѣми правдами и неправдами получить жалобную книгу; тогда дежурный агентъ пускаетъ въ ходъ такую уловку. Лишь только пассажиръ написалъ 2—3 слова, онъ дѣлаетъ знакъ, и въ тогъ же моментъ раздается второй звонокъ; пассажиръ бросаетъ перо и стремглавъ бѣжитъ, боясь отстать отъ поѣзда, между тѣмъ какъ дежурный агентъ только лукаво улыбается. Третій же звонокъ дается, какъ и слѣдуетъ, по истеченіи времени стоянки поѣзда, такъ что между вторымъ и третьимъ звонкомъ проходитъ три, четыре и даже пять минутъ. Между тѣмъ, согласно инструкціи, на промежуточныхъ станціяхъ второй звонокъ слѣдуетъ давать за полторы, и самое большое—за двѣ минуты до отхода поѣзда. Пассажиръ съ сожалѣніемъ замѣчаетъ, что онъ могъ бы успѣть записать свою жалобу до третьяго звонка, но уже поздно: потеряннаго вернуть нельзя. Оттого жалобныя книги изобилуютъ начатыми и неоконченными претензіями.

Существуетъ еще много самыхъ хитроумныхъ уловокъ для того, чтобы держать жалобныя книги неприкосновенными. Между прочимъ, весьма распространена слѣдующая хитрость: перо, находящееся при книгѣ,

пропитываютъ жиромъ, отчего оно становится негоднымъ для писанія. Пассажиръ хочетъ записать жалобу, но перо не дѣйствуетъ. Онъ требуетъ другое, но ему говорятъ, что перо совершенно новое, а искать другихъ теперь некогда. Пассажиръ негодуетъ, старается писать, и въ большинствѣ случаевъ царапаетъ бумагу или дѣлаетъ кляксъ. Тогда ему выставляютъ на видъ постановленіе министра путей сообщенія, отъ 31 мая 1873 г., гдѣ между прочимъ сказано: „за порчу жалобныхъ книгъ виновные передаются въ распоряженіе полиціи“. И вотъ, роли мѣняются: пассажиръ изъ истца превращается въ отвѣтчика, и подвергается еще бѣльшимъ непріятностямъ. Онъ заплатилъ деньги за свой проѣздъ, его въ чемъ-нибудь обидѣли, и въ концѣ-концовъ онъ же и остался виноватъ.

Наконецъ, допустимъ, что жалоба написана и подписана; все-таки она лишь въ рѣдкихъ случаяхъ достигаетъ своей цѣли. По закону, всякая жалоба должна представляться на разсмотрѣніе правительственнаго инспектора и жандармскаго полковника; но желѣзнодорожное начальство почти никогда этого не исполняетъ. Оно само разсматриваетъ жалобу и дѣлаетъ резолюцію, которая почти всегда одна и та же: „оставить безъ послѣдствій“. Если же иногда и является необходимость представить жалобу правительственному инспектору, то желѣзнодорожное начальство высказываетъ вмѣстѣ и свое заключеніе, которое и остается въ силѣ. Напримѣръ, пассажиръ заявляетъ, что въ поѣздѣ для него не было мѣста, и онъ принужденъ былъ стоять въ проходѣ. Желѣзнодорожное начальство пишетъ, что по справкамъ на этотъ поѣздъ билетовъ было продано столько-то, а мѣстъ по числу вагоновъ было столько-то; слѣдовательно, мѣста свободныя были,

и претензія пассажира не заслуживаетъ вниманія. Инспектору трудно убѣдиться, сколько въ данномъ поѣздѣ было мѣстъ, и сколько было продано билетовъ: ему могутъ дать ложныя справки; притомъ, тутъ не принимается въ расчетъ число безбилетныхъ пассажировъ, которыхъ въ каждомъ поѣздѣ проѣзжаетъ изрядное количество. Да и помимо того, правительственные инспекторы пользуются ничтожнымъ вліяніемъ на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ, такъ-какъ это — сила, съ которою бороться подчасъ опасно. Поэтому неудивительно, если они всегда склонны играть въ руку желѣзнодорожникамъ.

~~~~~

V.

Грузоотправители страдаютъ еще болѣе пассажировъ отъ желѣзнодорожнаго произвола. Прежде всего необходимо, чтобы желѣзная дорога *приняла* грузъ къ отправленію; но тутъ, съ первыхъ же шаговъ, отправитель уже наталкивается на препятствія. Очень часто ему отказываютъ въ принятіи груза, вслѣдствіе якобы неимѣнія вагоновъ. Это дѣлается преимущественно относительно такъ-называемыхъ грузовъ въ-навалку, каковы: дрова, сѣно, кирпичъ и проч., то-есть такихъ, которые желѣзныя дороги не обязаны грузить своими средствами. Хотя такой мотивъ не установленъ общимъ уставомъ, и слѣдовательно желѣзныя дороги не имѣютъ права имъ пользоваться, тѣмъ не менѣе этотъ пріемъ практикуется въ широкихъ размѣрахъ. Бываютъ, конечно, случаи, что на станціи въ данный моментъ нѣтъ вагоновъ; но все-таки желѣзная дорога обязана принять доставленный грузъ, то-есть отвести мѣсто для его склада и выдать установленную кви-



танцію. На самомъ же дѣлѣ тутъ, главнымъ образомъ, играетъ роль не дѣйствительное неимѣніе вагоновъ, а просто стремленіе къ незаконнымъ поборамъ. Отправитель не имѣетъ возможности удостовѣриться, есть ли на станціи вагоны, или нѣтъ, и принужденъ „ублагодворять“ станціонныхъ агентовъ, чтобы только надъ нимъ смилостивились и приняли его товаръ. Такіе фортели продѣлываются преимущественно съ мелкими отправителями. Крупные отправители, имѣющіе постоянныя сношенія съ желѣзными дорогами, болѣе ознакомлены съ желѣзнодорожными уставами и со способами противодѣйствія вымогательству, и потому подвергаются такимъ „выжиманіямъ“ сравнительно рѣдко, но за то на ихъ долю выпадаютъ „непріятности“ другого свойства.

Очень выгодную доходную статью для станціонныхъ агентовъ составляетъ писаніе накладныхъ. Хотя отправители не обязаны сами писать накладныя, тѣмъ не менѣе ихъ заставляютъ это дѣлать, а въ противномъ случаѣ, если отправитель малограмотенъ, взимаютъ съ него извѣстное вознагражденіе за эту якобы услугу.

Хотя, съ изданіемъ общаго устава, отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за поврежденіе грузовъ нѣсколько увеличилась, но все-таки отправители далеко еще не гарантированы отъ желѣзнодорожныхъ погрѣшностей. Въ этомъ отношеніи особенно страдаетъ мебель и вообще домашняя кладь; очень рѣдко такія вещи доставляются въ томъ видѣ, въ какомъ онѣ были приняты. Самый ничтожный изъянъ въ состояніи кладки даетъ поводъ станціоннымъ агентамъ дѣлать оговорки на дубликатѣ накладной, выдаваемой отправителю, который затѣмъ уже лишается возможности искать убытки

за поврежденія, происшедшія при перевозкѣ, хотя бы доставлены были только одни обломки. Но если иногда потерпѣвшему владѣльцу клади и удастся получить вознагражденіе, все-таки дѣйствительные убытки никогда этимъ не покрываются.

Отправители, зная небрежность желѣзнодорожниковъ въ обращеніи съ кладью, предпочитаютъ грузить своими средствами; но и тогда они не гарантированы отъ убытковъ. Очень часто случается, что вагонъ въ пути „заболѣваетъ“, то-есть требуетъ ремонта; тогда приходится перегружать товаръ въ другой вагонъ. До чего доходитъ безцеремонность желѣзнодорожниковъ при этой операціи, показываетъ слѣдующій фактъ. На одной станціи перегрузили 600 пудовъ муки изъ „больного“ вагона въ здоровый, но который до этого былъ занятъ бочками съ керосиномъ. Бочки, вѣроятно, протекали, отчего мука пропиталась керосиномъ и сдѣлалась негодною. Но это еще хорошо, если грузъ изъ „больного“ вагона перегружаютъ; а то, бóльшею частью, за недостаткомъ рабочихъ рукъ, его оставляютъ въ вагонѣ до окончанія ремонта, и только тогда отправляютъ въ дальнѣйшій путь. Такимъ образомъ, зачастую грузъ покоится на какой-нибудь станціи по двѣ недѣли безъ движенія, отчего грузовладѣльцы нерѣдко терпятъ большіе убытки.

Нашлись даже аферисты, которые задумали пользоваться такою небрежностью желѣзнодорожниковъ для своихъ гешефтмахерскихъ продѣлокъ. На курско-харьково-азовской желѣзной дорогѣ имѣлъ мѣсто слѣдующій фактъ. Два отправителя, русскій и еврей, отправили одновременно каждый по одному вагону свѣжей рыбы изъ Таганрога въ Харьковъ, для продажи. Само собою разумѣется, что тотъ изъ нихъ выгоднѣе и ско-

рѣе сбылъ бы свой товаръ, чей вагонъ раньше прибылъ бы къ мѣсту назначенія; но такъ-какъ оба вагона были отправлены одновременно, и слѣдовательно должны были прибыть также въ одинъ и тотъ же день, то шансы обоихъ отправителей въ этомъ отношеніи были одинаковы. Но вотъ еврей, чтобы сдѣлать хорошій гешефтъ, задумалъ учинить надъ русскимъ фортель. Съ этою цѣлью онъ, запасшись предварительно номеромъ вагона, гдѣ находилась рыба его конкурента, подкупилъ на нѣсколькихъ промежуточныхъ станціяхъ осматривающихъ поѣздовъ, чтобы они при проходѣ вагона отцѣпляли его отъ поѣзда, якобы по „болѣзни“. Для осматривающаго это не представляетъ никакого затрудненія: ему стоитъ только заявить дежурному агенту, что такой-то вагонъ надо отцѣпить, и агентъ обязанъ это сдѣлать; отправить же его далѣе онъ можетъ только тогда, когда тотъ же осматривающій заявитъ, что ремонтъ уже произведенъ. Все устроилось по желанію еврея: вагонъ отцѣплялся, но не перегружался, и когда, наконецъ, прибылъ къ мѣсту назначенія, то въ немъ оказалась только одна гниль.

Нѣкоторыя желѣзныя дороги, богатая подвижнымъ составомъ, пользуясь тѣмъ обстоятельствомъ, что отправители предпочитаютъ грузить своими средствами, перестали держать на промежуточныхъ станціяхъ особыхъ рабочихъ для нагрузки и выгрузки. Эта обязанность, по необходимости выгружать товаръ изъ вагоновъ, идущихъ транзитомъ, возлагается на прицѣпщиковъ и сторожей. Такіе же вагоны, которые отцѣпляются на станціи назначенія, не выгружаются, а спокойно ждутъ получателей, которымъ и предоставляется самимъ выгружать свои товары, хотя черезъ это они не избавляются отъ уплаты тарифной ставки

за нагрузку и выгрузку. Такой порядок вошелъ уже въ обычай, и никого не удивляетъ. Получателю волею-неволею приходится нанимать рабочихъ для выгрузки своего товара, и такимъ образомъ эта статья обходится ему вдвое дороже.

Общій уставъ имѣлъ въ виду, между прочимъ, поставить грузоотправителей въ болѣе выгодныя условія; а между тѣмъ, съ его изданіемъ, ихъ положеніе въ нѣкоторыхъ случаяхъ измѣнилось къ худшему. Такъ, наприимѣръ, прежде отправителю выдавалась квитанція съ дубликатомъ; квитанція пересылалась получателю груза, а дубликатъ оставался у отправителя, въ доказательство того, что грузъ сданъ на желѣзную дорогу. Въ случаѣ утери квитанціи, что случается очень часто, дубликатъ служилъ оправдательнымъ документомъ для полученія товара. До прибытія груза на станцію назначенія и выдачи его получателю, держатель дубликата, то-есть отправитель, былъ фактическимъ хозяиномъ груза. Онъ могъ, вслѣдствіе измѣнившихся отношеній его къ получателю, задержать товаръ въ пути, дать ему иное направленіе, вернуть его обратно,—словомъ, могъ имъ распоряжаться по своему усмотрѣнію. Теперь этотъ порядокъ измѣнился. Отправитель получаетъ только одинъ дубликатъ накладной, который онъ долженъ переслать получателю, и затѣмъ онъ уже лишается всякаго права на отправленный имъ грузъ. Въ случаѣ утери дубликата, получатель долженъ внести 10 рублей на публикаціи въ газетахъ, представить двухъ поручителей, наконецъ, внести залогъ въ размѣръ стоимости груза; залогъ возвращается обратно только по истеченіи трехъ мѣсяцевъ со дня послѣдней публикаціи. Вообще, возникаетъ дорого стоящая и утомительная процедура, такъ-что грузовладѣльцы въ большинствѣ

случаевъ предпочитаютъ отказываться отъ своей собственности.

На многихъ желѣзныхъ дорогахъ существуетъ правило—выдавать отправителямъ дубликаты накладныхъ не сряду по принятіи груза къ отправленію, а по истеченіи нѣсколькихъ часовъ, иногда даже только на слѣдующій день. Это, собственно говоря, и не правило, а просто обычай, узаконенный давностью. Желѣзнодорожники объясняютъ такой образъ дѣйствій сложностью товарной отчетности, а между тѣмъ, сложность здѣсь не при чемъ; тутъ играетъ роль просто стремленіе къ взяточничеству. Отправитель можетъ и сейчасъ получить дубликатъ; для этого ему стоитъ только „подмазать“ кого слѣдуетъ. Большинство отправителей, знающихъ въ чемъ дѣло, такъ и поступаютъ, лишь бы только скорѣе отдѣлаться и вернуться къ своимъ занятіямъ. На всѣ подобнаго рода притѣсненія отправителей со стороны станціонныхъ агентовъ желѣзнодорожныя правленія смотрятъ сквозь пальцы; серьезныхъ мѣръ къ прекращенію такого порядка они не принимаютъ, и понятно почему. Всѣ эти притѣсненія для желѣзныхъ дорогъ никакого убытка не приносятъ, а между тѣмъ изъ этого можно извлечь нѣкоторую пользу, назначая для различныхъ должностей по службѣ эксплуатаціи такія ничтожныя жалованья, на которыхъ врядъ-ли кто и поѣстился бы, при отсутствіи такъ-называемыхъ „доходовъ“. Вотъ отчего на желѣзныхъ дорогахъ въ „бездоходныхъ“ службахъ, какъ, напримѣръ, подвижного состава и тяги, служащіе получаютъ чуть не вдвое болѣе жалованья, нежели служащіе соответствующихъ должностей въ другихъ службахъ, представляющихъ источники побочныхъ доходовъ на счетъ публики. Такъ, напримѣръ, кочегары, отъ которыхъ не

требуется ровно никакихъ званій, а лишь одна мускульная сила, получаютъ такое же жалованье (отъ 20 до 25 рублей въ мѣсяцъ), какъ и пріемщики товаровъ, отъ которыхъ требуется, помимо хотя бы элементарнаго образованія, твердое знакомство съ товарною отчетностью, и на которыхъ, кромѣ того, возлагается очень большая отвѣтственность.

Не мало денегъ переплачиваютъ товаровладѣльцы за храненіе, несмотря на то, что общій уставъ въ этомъ отношеніи ихъ гарантируетъ. Согласно 79 и 80 ст., о прибывшихъ грузахъ должны вывѣшиваться объявленія, и кромѣ того, получатель долженъ о томъ извѣщаться, если на накладной обозначенъ его адресъ; въ противномъ случаѣ желѣзная дорога лишается права на вознагражденіе за храненіе. Между тѣмъ, ничего этого не дѣлается: объявленія большею частью не вывѣшиваются, получатели не увѣдомляются, а за храненіе все-таки взыскиваютъ. По общему уставу, грузы должны храниться бесплатно 48 часовъ; тѣ же, которые выгружаются средствами получателя—въ теченіе 12 часовъ со времени подачи вагона для разгрузки. Между тѣмъ, желѣзнодорожники считаютъ срокъ храненія груза не со времени подачи вагона, а со времени его прибытія.

Существуетъ два тарифа относительно храненія грузовъ, смотря по тому, хранятся-ли они въ закрытомъ помѣщеніи, или же подъ навѣсомъ. Второй тарифъ вдвое ниже перваго; но имъ никогда не руководствуются, а примѣняютъ лишь исключительно первый, хотя бы грузъ хранился прямо подъ открытымъ небомъ. Къ одному заводчику прибыла по желѣзной дорогѣ партія порожнихъ бочекъ съ наложеннымъ платежомъ. Вслѣдствіе денежныхъ затрудненій, онъ не могъ выкупить

ихъ сряду, и продержалъ на станціи болѣе мѣсяца. Затѣмъ съ него взыскали за одно храненіе по первому разряду—около ста рублей. Заводчикъ подалъ заявленіе о неправильности расчета, такъ-какъ это былъ настолько громоздкій грузъ, что вовсе не требовалъ закрытаго помѣщенія, да и на самомъ дѣлѣ въ таковомъ не хранился. Управленіе дороги отвѣтило форменною бумагою, что грузъ только тогда не хранится въ закрытомъ помѣщеніи, когда въ немъ нѣтъ свободнаго мѣста, а такъ-какъ получатель не доказалъ такого положенія, то и претензія его не подлежитъ удовлетворенію.

Весьма важный вопросъ составляютъ переборы, отъ которыхъ отправители никакъ не могутъ избавиться. Большею частью они остаются въ невѣдѣніи относительно переборовъ, такъ-какъ не могутъ, конечно, исполнѣ ознакомиться съ тарифами. Для того, чтобы получить назадъ переплаты, отправители должны ходатайствовать, такъ-какъ таковыя никогда добровольно не возвращаются, и тутъ опять на нихъ ложится нѣкоторая дань, въ видѣ издержекъ на гербовый сборъ, сопряженныхъ съ этими операціями. Въ общемъ, переборы составляютъ милліонныя суммы, и хотя на основаніи общаго устава, по истеченіи десяти-лѣтней давности, они должны поступать въ казну, но отправителямъ отъ этого не легче. Впрочемъ, и тутъ въ казну поступаетъ лишь, можетъ быть, десятая доля дѣйствительныхъ переборовъ. Это оттого, что отчетность желѣзнодорожныхъ контролей сборовъ представляетъ настоящій хаосъ, который не поддается правильному надзору со стороны государственнаго контроля. Желѣзнодорожныя правленія умѣютъ ловко опутывать не только грузоотправителей, но и казну.

Нельзя перечислить всѣхъ невыгодныхъ положеній, въ которыя поставлены грузоотправители. Можно сказать, что на каждомъ шагу, въ каждомъ отдѣльномъ пунктѣ отношеній желѣзныхъ дорогъ къ отправителямъ, интересы послѣднихъ всегда страдаютъ.

Изъ всего здѣсь высказаннаго можно заключить, что *de facto* не желѣзныя дороги существуютъ для публики, а публика для нихъ. Интересъ публичный, сталкиваясь съ желѣзнодорожнымъ, остается всегда въ загонѣ. Долженъ-ли быть терпимъ такой порядокъ?

