

Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского
Юридические науки. – 2021. – Т. 7 (73). № 4. – С. 20-27.

УДК 34:656.073"20"

DOI 10.37279/2413-1733-2021-7-4-20-27

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТ, СВЯЗАННЫХ С ПОГРУЗКОЙ И ВЫГРУЗКОЙ НА КУРСКО-КИЕВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В 1880-Х ГГ.

Клименко Е. П.

Крымский федеральный университет имени В. И. Вернадского

В статье изложены основные положения «Условий», заключенных в 1887 г. артелью грузчиков Курско-Киевской железной дороги и правлением этой дороги на срок в два года. В нем нашли свое отображение основные права и обязанности каждой из сторон договора, с превалированием возложенных на артель обязательств, с целью упорядочения деятельности сторон контракта, детализации направлений и характеров работы артели. Отмечено появление обязательств со стороны работодателя (железной дороги) в обеспечении или помощи в разрешении отдельных социальных проблем артели, в частности с жилыми помещениями, гарантией минимального годового дохода. Необходимо отметить сохранение монопольного статуса данной артели, при условии успешного выполнения всего комплекса необходимых работ.

Ключевые слова: артель, общество (правление) Курско-Киевской железной дороги, условия, права, обязанности, ответственность, погрузка выгрузка, взвешивание, переноска, вагоны, пломбы, брент.

Изучением проблем хозяйственно-договорных отношений в дореволюционный период имеет свою специфику, связанную с тем, что современным исследователям доступно достаточно немного материальных оригиналов необходимых для качественного исследования. Подавляющее большинство из них, как маловажные, заключенные на небольшой период и т.п. были уничтожены, утеряны. Особенно это утверждение актуально для договоров между заказчиками различного рода погрузочно-разгрузочных работ и их подрядчиками. Многие из этих договоров к тому же чаще всего заключались в устной форме. Выявление комплекса и специфики регулируемых ими отношений, а также их эволюции, в связи с вышеуказанными причинами, чрезвычайно затруднено, а становится относительно возможным лишь уже в советский период [1-7].

В данном контексте нам представляется необходимым произвести тщательное изучение одного из немногих сохранившихся таких документов, относящихся к деятельности Курско-Киевской железной дороги [8], строительство которой началось в 1866 г. и продолжалось до конца XIX в. [9].

«Условие» между правлением указанной дороги и артелью ее грузчиков (в количестве 90 чел. постоянных членов) было заключено 26 января 1887 г. на 2 года (ст. 32). Им артель принимала на себя на станциях этой дороги, на складах [8, с. 1] грузов по линии дороги, на днепровских пристанях общества Курско-Киевской дороги, на Киевском сахаро-рафинадном заводе, а также других ветвях и складах вблизи станций дороги, такие работы, как: прием, взвешивание, нагрузку в вагоны и выгрузку из них товаров и багажа, хранение их на станциях, сопровождение поездов и хранение товаров и багажа в поездах (ст. 1).

Особо упоминалось и о том, что «заключение настоящего условия с артелью не лишает однако правление общества входить в отдельные соглашения с другими обществами, товариществами и лицами, по производству нагрузки и выгрузки товаров и всяких грузов посредством каких-либо усовершенствованных или механических приспособлений; при чем участие артели и ответственность ее по отношению таких грузов определяется таковыми же соглашениями, равно правилами, установленными по отношению грузов, нагрузка или выгрузка которых допускается средствами самих отправителей» [8, с. 2-3].

Производя эти работы артель принимала на себя всю ответственность за целостность и невредимость самих кладей и за сохранность наружной упаковки, при таких условиях:

а) за кладь, принимаемые для нагрузки, артель отвечала со времени ввоза товаров на станции отправления отправителями до сдачи их получателям, если станция назначения находилась на Курско-Киевской дороге и до приема их в совершенной исправности агентом дороги и станцией назначения, по снятии пломб дороги, если до станции назначения находится на других дорогах;

б) за кладь, принимаемые с соседних дорог на открытом подвижном составе, артель несла ответственность от приема этих кладей с соседней дороги до сдачи следующей соседней дороге, если станция назначения груза находилась на одной из последующих дорог, и до сдачи кладь получателю, если станция назначения находилась на Курско-Киевской дороге, и

в) за кладь, принимаемые с соседних дорог в запломбированных крытых вагонах, артель отвечала за целостность и исправность их лишь в том случае, если во время стоянки на станциях Курско-Киевской дороги, или при перегрузке по этой линии на принятых вагонах оказывалось или неимение пломб, или разные, или испорченные пломбы, хотя бы с одной стороны вагона [8, с. 4]. В этих случаях ответственность артели была такая же, как и ответственность за кладь, нагруженные на открытых вагонах (ст. 1).

На каждой станции предусматривался постоянный артельщик. Размещение остальных артельщиков по станциям зависело от действительной необходимости и смотря по потоку грузов изменялось: или старостой артели, или обязательным к исполнению для артели распоряжением управления дороги, но в любом случае общее число постоянных артельщиков на линии дороги не могло быть менее 90 чел.

Вместе с подписанием этого условия артель обязывалась представить правлению и начальнику движения список всех артельщиков, с указанием места нахождения и обязанностей каждого из них, а затем о каждой перемене в составе артели и в распределении занятий ее членов сообщать начальнику движения немедленно, а правлению по истечении каждого месяца. Все операции, указанные в контракте, производились артелью лишь непосредственной работой своих членов, о которых было заявлено указанным выше порядком начальнику движения и правлению; исключение допускалось лишь для операций нагрузки и выгрузки товаров, общественного имущества, топлива и выкладки его, сопровождение товарных поездов, для чего допускались вольнонаемные люди, за действия которых артель несла полную ответственностью (ст. 3).

Артель обязывалась иметь по станциям и в местах склада товаров, или общественного имущества и предметов, необходимое количество рабочих для [8, с. 6]

нагрузки, выгрузки и перегрузки. Если из-за недостатка или плохой работы грузчиков возникал непроизводительный простой вагонов более 6 ч., то артель подвергалась штрафу в размере 3 руб. за каждый непроизводительно простоявший вагон и за каждые 12 ч., причем неполные 12 ч. считаются за целый 12 ч. В таких случаях, независимо от наложения штрафа, управлению дорогой, для более успешной нагрузки или выгрузки, предоставлялось право нанять за счет артели и без всякого ограничения наемной платы добавочных рабочих.

Во избежание излишнего простоя вагонов по станциям и для безостановочного движения поездов, артель обязана грузить, выгружать и перегружать товар ежедневно, не исключая и праздничных [8, с. 7] дней, в течении целых суток, в часы, назначенные начальников каждой станции и, смотря по скоплению товаров, даже и в ночное время (ст. 5).

Также артель обязывалась:

а) при взвешивании, нагрузке, выгрузке и перегрузке иметь с товаров и багажом осторожность, сберегать тару, не рвать крючьями кулей и мешков. За небрежное обращение с товаром, кроме ответственности артели за раструску и порчу самого товара и возмещения убытков, от того причиненных, определяются управлением дороги штрафные деньги в размере, определенном сам контрактом;

при приеме товара от отправителя, артель обязана сделать тщательный осмотр товара и удостоверится: 1) нет ли следов подмочи или порчи товара [8, с. 8]; 2) исправна ли тара, и 3) того ли рода товар, который заявлен отправителем по накладной. Об этом следовало делать надписи на пропускных записках и ордерах, во избежание повода к спорам с получателями при сдаче товаров;

в) необходимые при загрузке, выгрузке, или перегрузке вагонов передвижения вагонов «на руках» артель производила своими рабочими, но передвижение вагонов с одного пути на другой в обязанность артели не входило, если передвижение требуется более чем на 50 сажень, или же по наклонному пути Днепровской пристани;

г) на всех отдельных местах багажа и партиях товара следовало накладывать ярлыки с номерами; при неудобстве же этого, по свойству товарных мест, полагалось делать надписи номеров масляной краской;

д) содержать дневной и ночной караул и отвечать за целостность и сохранность товаров, багажа и общественного и иного имущества, переданного на хранение артели и находящегося как в пределах станционных складов, так и в вагонах на станциях, а также предметов, принадлежащих обществу дороги и сооружений, относящихся к грузовому движению, хотя бы такие и не были сданы на хранение артели (товарные платформы и подстилов под грузы, весов врезных, передвижных и вагонных, мостков, брезентов, пожарных инструментов, фонарей на товарных дворах и платформах, коновязей, стакетов и барьеров, находящихся в пределах товарных дворов; вагонов на путях, прилегающих к товарным платформам; общественного имущества, находящегося как в пределах товарных дворов, так и в пределах доступных для наблюдения соответствующих сторожей от артели [8, с. 10]; багажа и вагонов с грузом на станциях;

ж) содержать в чистоте и опрятности станционные товарные платформы и прочие места для складирования товара и багажа, пространства под товарными платформами и станционные дворы; пути, прилегающие к платформам и складам, – последние на ширину от платформ до двух сажень.

При несвоевременной очистке и невыполнении такой работы по первому распоряжению управляющего дорогой, эта работа могла быть исполнена по распоряжению управляющего дорогой, начальником дистанции за счет артели. А вот очистка снега с путей в обязанности артели не входила:

з) очищать перед нагрузкой открытый [8, с. 11] подвижной состав от снега и со-ра, внутренности крытого подвижного состава от раструсившегося перевезенного груза, от нечистот по перевозке животных;

и) перегружать вагоны по станциям и в пути, если эта перегрузка окажется необходимой по вине ли артели, или по причинам, от нее независимым;

и) по нагрузке или перегрузке крытого вагона пломбировать его, прикрепляя с обеих стороны пломбы каждого вагона прочными связками. При этом, пломбы должны были прибыть в исправном виде на станцию назначения или передачи, за ответственностью в этом артели;

к) по нагрузке безусловно исполнять указания начальников станций и кассиров в вопросах, каким грузом и в каком порядке вагоны должны быть нагружены [8, с. 12].

Также артель должна была: товары, нагруженные выше бортов открытого подвижного состава, для безопасности движения поездов, обвязывать веревками, а экипажи привязывать веревками к бортам вагона, и сверх того подкладывать, как под колеса их, так и под бочки деревянные клинья; наблюдать, чтобы ни одна часть груза не выходила за борта вагонов. Небрежная нагрузка влекла, кроме компенсации за порчу или поломку груза, взыскание за прочие убытки, от того могущие произойти (ст. 7).

Также артели следовало при нагрузке и выгрузке товаров сберегать подвижной состав, снятые борта с открытого подвижного состава устанавливать на определенных им местах, сцепляя части бортов и дверей между собой устроенными крючьями и засовами и отвечать своими заработками за поломки вагонов от небрежности в размере стоимости ремонта (ст. 8).

На станциях передачи артель была обязана: а) принимать все грузы, переходящие с соседних линий на Курско-Киевскую дорогу в открытом подвижном составе; б) свидетельствовать качество таких грузов и сверять количество мест и вес по поездным документам и сдаточным ведомостям; при чем о всех неисправностях в клади, как например: подмочки, недостаток места и веса, порчи тары и укупорки, заявлять станционному начальству, для оговорки в сдаточных ведомостях [8, с. 14]; в) осматривать с обеих сторон целостность пломб у дверей крытых груженых вагонов при передаче их на Курско-Киевскую железную дорогу, отмечая в сдаточных ведомостях против соответствующих статей какой дороги пломбы на вагонах наложены, предохранять возможную порчу пломб веревочными связками, скрепляя ими вагонные пробои и ушки. О поврежденных или разных пломбах. Или, когда вообще таких нет на передаваемых вагонах, или, когда пломбы не тождественны с указанными в документах, заявлять номера соответствующих вагонов управлению дороги до окончательной приемки этих вагонов от сдающей дороги; г) груз, прибывающий на Курско-Киевскую дорогу для передачи соседним дорогам, сдавать агентам этих дорог на открытых вагонах числом мест и весом, а на крытых-пломбы; присутствовать при приеме и перевеске (ст. 10) [9, с. 15].

Предусматривалась и возможность работы артели с товарами таможенными (ст. 11).

Перевеска и перегрузка, любого рода и свойства товара, производилась артелью бесплатно, если эти операции были вызваны неисправным состоянием пломб, или неправильной нагрузкой груза, погруженного артелью; в иных случаях – за счет дороги.

В первом случае, кроме бесплатной перегрузки, артель отвечала и за непроизводительный простой вагонов по 3 руб. за каждый вагон и каждые 12 ч., при чем неполные 12 ч. считались за полные (ст. 12) [8, с. 18].

Вагоны с испорченными или разными пломбами, или вообще без них, с грузом, принятый на ответственность артели, после составления акта, пломбировался станционной пломбой дороги (ст. 13).

Также артель обязывалась укрывать товар на открытых вагоном брезентом с ответственностью за качество своей работы, но только если артель, принимающая составила акт о порче или подмочке. Брезенты и циновки артель получала от общества дороги и самостоятельно ремонтировала их за счет дороги [8, с. 19-21]. За каждый пропавший или негодный брезент артель должна была уплачивать владельцам его стоимость со скидкой 15% за каждый год его службы, после чего получала новый. За не покрытие брезентом необходимых к тому вагонов и грузов предусматривался штраф в 5 руб.; а если брезент Курско-Киевской дороги оказывался на вагонах соседней дороги – штраф в 25 руб. (ст. 14) [8, с. 22].

Особо устанавливался порядок сопровождения товарных поездов артельщиками, способными к кондукторской работе (ст. 15).

Все необходимые предметы и материалы (веревки, замки, пломбы, бичева, стойки, метлы, скребки, лопаты, фонари для сторожей и осветительные припасы и т.п.), приобретались артелью за ее собственный счет. На их заготовку правление выделяло артели по 250 руб. в месяц.

Также артель получала от общества: весы для взвешивания грузов, пломбирные щипцы, сходни и мостки, ручные тележки и тачки. Их следовало тщательно сохранять с ответственностью, как за утерю (полная стоимость), так и за ремонт [8, с. 27], если порча произошла от явно небрежного или неправильного использования.

При необходимости передать на соседние дороги или принять от них груз на платформах, увязанный веревками и укрепленный стойками, артель относительно перехода этих веревок и стоек подчинялась правилам, установленным между дорогами (ст. 17).

18. За принимаемые на себя по контракту обязательства артель получала от правления дороги:

а) за каждый нагруженный пуд товара по 2/7 коп., а за каждый выгруженный пуд по 1/7 к., со штучных предметов, за которые плата за нагрузку и выгрузку производилась отправителями не по весу (экипажи, скот, гробы и т.п.) артель рассчитывалась с той платы, получаемой дорогой за это с отправителя [8, с. 28]; за товары, отправляемые повагонно, по уменьшенному тарифу 2/3 суммы, поступающей в пользу общества за нагрузку и выгрузку, если они производились артелью;

б) за перегрузку вагонов от причин, независящих от артели, при попутной перевозке, по 2/7 коп. с каждого перегруженного пуда; по 25% с платы вносимой отпра-

вителем со штуки, и 2/3 цены, уплаченной отправителем с товара, отправляемого повагонно, при уменьшенном тарифе;

в) за прием и перегрузку товара с иных дорог [8, с. 29];

г) за нагрузку и выгрузку клады и материалов, принадлежащих обществу, по 2/11 коп. за нагрузку или перегрузку и [8, с. 30] 1/14 коп. за выгрузку, а за выгрузку общественных: лесного материала, каменного угля, рельсов, а также дров, сложенных не далее 50 сажен от рельсов, с укладкой их в штабели, когда работа эта поручалась артели, по 2 р. 25 коп. с вагона, считая 1 р. 10 коп. за нагрузку и 1 р. 15 к. за выгрузку. За укладку выгруженных дров в штабели на расстоянии более 50 сажен от рельсо-ближайшего пути, если такая требовалась от артели, ей, сверх платы, указанной выше, уплачивалась по 25 коп. за каждую куб. сажень дров, сложенных на таком удаленном расстоянии. За перегрузку, не по вине артели, общественных: лесного материала, каменного угля, рельсов и дров производится плата как за нагрузку этих грузов;

д) за очистку воинских конных вагонов - 25 коп. с каждого (ст. 18) [8, с. 31].

Кроме того, артель обязалась организовывать разные работы своих артельщиков, в том числе: г) носильщиков багажа с оплатой каждому по 10 р. в месяц; д) дополнительно весовщиков с оплатой по 25 р. в месяц каждому; е) выставлять смотрящих за нагрузкой и выгрузкой на станциях Курско-Киевской и иных дорог по указанию общества с платой по 40 руб. [8, с. 34]; з) выставлять кладовщиков обществу с оплатой по 40 руб. с ответственностью артели за сохранность имущества; выставлять сторожей и помощников для переноски груза, за счет общества по 10 р. человеку (ст. 19) [8, с. 36];

Расчет за работы по этому условию и за штатных артельщиков правление должно было производить с артелью ежемесячно. При этом артели выдается расчетный лист, в котором подробно объясняются как заработки, так и деньги, удержанные на вознаграждение отправителей или получателей за утраченные или испорченные товары, штрафы, наложенные в течение расчетного месяца и прочие вычеты по условию (ст. 21).

Кроме того, артель отвечала за любую недостачу, пропажу и порчу товаров и багажа по полной их стоимости, определяемой счетом получателя, или местными станциями выдачи ценами, а за застрахованную кладь или багаж полную сумму его страхования [8, с. 38]. Выданные правлением суммы на пропавший или испорченный товар, или багаж удерживался у артели из месячной заработной суммы, при недостатке из их залогов. Возражение со стороны артели в правильности таких выданных не допускалось (ст. 22).

За неточное исполнение норм этого условия артель подвергалась штрафам от 1 до 400 руб., смотря по важности проступка. Штрафы назначались: правлением, управляющим дорогой и начальником движения. Штрафные суммы удерживались из месячных заработков артели (ст. 23).

Артель сама избирала себе старосту, но ее решение утверждалось правлением дороги [8, с. 39]. В расчет по заработкам артели правление производило уже с старостой, или выбранным по приговору артельщиков, и заработанные суммы выдавало под расписку. Расчеты правления дороги со старостой или выбранным от артели, артель не могла оспаривать (ст. 24). Кроме старосты артель должна была избирать его помощников, в количестве по усмотрению управления дороги (ст. 27).

Также сама артель отвечала за паспорта своих членов, без привлечения к возникающим проблемам правления (ст. 25).

Артели строго запрещалось заниматься по линии дороги торговлей, комиссионерством и принимать на себя доставку писем и денег частных лиц на станции дороги (ст. 26) [8, с. 40].

Следует отметить и то, что артель должна была снабжать станционных артельщиков квартирами за свой счет на тех станциях, где помещения им от общества не предоставлялось. Однако, при желании артели построить на какой-либо станции жилое здание для артели, общество должно было отводить бесплатно свободное место близ товарной станции, но с утверждением чертежа утвержденному правлением дороги. Это здание сносилось артелью в 3 месяца по истечении срока контракта. В помещениях и дворах, занимаемых артелью, следовало соблюдать порядок и чистоту и т.п. устанавливаемые правлением. Также артельщики получили равные с агентами дороги права на служебный проезд между станциями дороги (ст. 28).

В свою очередь, общество дороги гарантировало артели заработок в год 10 тыс. руб. серебром с 438 верст, не исключая из общей суммы заработка штрафы и уплаченные за счет артели за пропавший и испорченный товар, багаж, поломку вагонов (ст. 29) [8, с. 42].

В свою очередь, обеспечение исправного выполнения контракта и удовлетворения взысканий, артель должна была оставить в правлении дороги, в виде залога, капитал в 85000 руб. серебром, образовавшийся из ежемесячных вычетов из заработка артели, при действии по прежним контрактам.

Капитал с процентами по нему находился в полном распоряжении дороги до конца контракта, а по окончании его возвращается артели, только по производстве окончательно расчета и необходимых с артели платежей [8, с. 43].

Если в течение действия контракта, платежи, удерживаемые с артели, превосходили заработную плату и, согласно п. 22, удерживался из нее залога, то залог должен следовало пополнить вычетом из первых заработков артели (ст. 30).

Правлению дороги и начальнику движения также давалось право: 1) сменять и удалять старосту. Требование о том следовало сделать за неделю; 2) удалять из артели артельщиков, признанных начальником движения или управляющим дорогой не соответствующие своему назначению. Удаленный из артели артельщик не мог более в нее вступить; 3) требовать предъявления выписок из книг артели и копий приговоров артельной сходки, когда это потребовалось для выполнения каких-либо вопросов и недоразумений; 4) рот часто повторяющихся неисправностях, имеющих последствие уплату за пропажу и порчу товаров и наем рабочих за счет артели, более чем на половину внесенного ими залога, правление могло разорвать контракт и заменить артель другой. При этом заявление о желании заменить артель другой следовало делать за месяц до срока, определенного для вступления новой (ст. 31).

Учитывая, что это уже был не первый такой контракт артели с обществом дороги, можно предположить, что установленные в нем нормы совершенствовались по ходу приобретения сторонами необходимого опыта, развития правоотношений.

Список литературы:

1. Клименко Е. П. Разработка и внедрение первых нормативных актов, регулирующих труд грузчиков в портах Российской империи // Ученые записки КФУ имени В. И. Вернадского. Юридические науки. – 2018. – Т. 4 (70). № 3. – С. 33 – 50.

2. Клименко Е. П. Развитие нормирования артельной деятельности в Российской империи на примере Устава Одесской артели грузчиков (стивадоров) 1889 г. // Ученые записки КФУ имени В. И. Вернадского. Юридические науки. – 2019. – Т. 5 (71). № 2. – С. 10 – 21.
3. Клименко Е. П. Правовое регулирование деятельности Таганрогской артели грузчиков в начале XX в. // Вестник Московского университета МВД России. – 2019. – № 2. – С. 31 – 36.
4. Змерзлый Б. В., Клименко Е. П. Организация погрузочно-разгрузочных работ на железнодорожном транспорте в конце 1930-х гг. [Тезисы доклада] // Материалы VI Национальной научно-практической конференции (симпозиума) «Частное право Российской Федерации: история, современное состояние, тенденции и перспективы развития» (г. Краснодар, 14 апреля 2021 г.).
5. Змерзлый Б. В. Регулирование системы управления портами Черного и Азовского морей в XIX в. // Юридический научный электронный журнал. – №4/2014.
6. Змерзлый Б. В. Деятельность Комитета по портовым делам и развитие портов в 1901-1913 гг. // Ученые записки ТНУ им. В.И. Вернадского. Юридические науки. – Т. 27 (66), №3. С. 3-18.
7. Змерзлый Б. В. Регулирование социальных вопросов по отношению к рабочим порта и морякам в Российской империи в конце XIX – начале XX вв. // Научный вісник ужгородського національного університету. – Випуск №27. – 2014. С. 26-30.
8. Курско-киевская железная дорога. Условия артели грузчиков с правлением общества курско-киевской железной дороги. 1887-1889. М.: Типография Общ. Распространения Пол. Книг. 1887. – 46 с.
9. Московско-Киево-Воронежская железная дорога // Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона : в 86 т. (82 т. и 4 доп.). — СПб., 1890—1907.

E. P. Klimenko Organization of works related to loading and unloading on the Kursk-Kiev railway in the 1880s. // Scientific notes of V. I. Vernadsky Crimean Federal University. Juridical science. – 2020. – Т. 7 (73). № 4. – P. 20-27.

The article sets out the main provisions of the "Conditions", concluded in 1887 by an artel of loaders of the Kursk-Kiev railway and the board of this railway for a period of two years. It reflects the basic rights and obligations of each of the parties to the agreement, with the prevalence of obligations imposed on the artel, in order to streamline the activities of the parties to the contract, detail the directions and nature of the work of the artel. The emergence of obligations on the part of the employer (railway) in providing or assistance in solving certain social problems of the artel, in particular with living quarters, a guarantee of a minimum annual income was noted. It is necessary to note the preservation of the monopoly status of this artel, subject to the successful completion of the entire complex of necessary work.

Key words: artel, society (board) of the Kursk-Kiev railway, conditions, rights, obligations, responsibility, loading and unloading, weighing, carrying, wagons, seals, tarpaulin.

Spisok literatury:

1. Klimenko E. P. Razrabotka i vnedrenie pervykh normativnykh aktov, reguliruyushchih trud gruzchikov v portakh Rossijskoj imperii // Uchenye zapiski KFU imeni V. I. Vernadskogo. YUridicheskie nauki. – 2018. – Т. 4 (70). № 3. – С. 33 – 50.
2. Klimenko E. P. Razvitie normirovaniya artel'noj deyatel'nosti v Rossijskoj imperii na primere Ustava Odesskoj arteli gruzchikov (stivadorov) 1889 g. // Uchenye zapiski KFU imeni V. I. Vernadskogo. YUridicheskie nauki. – 2019. – Т. 5 (71). № 2. – С. 10 – 21.
3. Klimenko E. P. Pravovoe regulirovanie deyatel'nosti Taganrogskoj arteli gruzchikov v nachale HKH v. // Vestnik Moskovskogo universiteta MVD Rossii. – 2019. – № 2. – С. 31 – 36.
4. Zmerzlyj B. V., Klimenko E. P. Organizaciya pogruchozhno-razgruchozhnykh rabot na zheleznodorozhnom transporte v konce 1930-h gg. [Tezisy doklada] // Materialy VI Nacional'noj nauchno-prakticheskoy konferencii (simpoziuma) «CHastnoe pravo Rossijskoj Federacii: istoriya, sovremennoe sostoyanie, tendencii i perspektivy razvitiya» (g. Krasnodar, 14 aprelya 2021 g.).
5. Zmerzlyj B. V. Regulirovanie sistemy upravleniya portami CHernogo i Azovskogo morej v HIX v. // YUridichnij naukovij elektronnij zhurnal. – №4/2014.
6. Zmerzlyj B. V. Deyatel'nost' Komiteta po portovym delam i razvitie portov v 1901-1913 gg. // Uchenye zapiski TNU im. V.I. Vernadskogo. YUridicheskie nauki. – Т. 27 (66), №3. С. 3-18.
7. Zmerzlyj B. V. Regulirovanie social'nykh voprosov po otnosheniyu k rabochim porta i moryakam v Rossijskoj imperii v konce HIX – nachale HKH vv. // Naukovij visnik uzghorodsk'ogo nacional'nogo universitetu. – Vipusk №27. – 2014. С. 26-30.
8. Kursko-kievskaya zheleznyaya doroga. Usloviya arteli gruzchikov s pravleniem obshchestva kursko-kievskoj zheleznoj dorogi. 1887-1889. М.: Tipografiya Obshch. Rasprostraneniya Pol. Knig. 1887. – 46 s.
9. Moskovsko-Kievo-Voronezhskaya zheleznyaya doroga // Enciklopedicheskij slovar' Brokgauza i Efrona : v 86 t. (82 t. i 4 dop.). — SPb., 1890—1907.