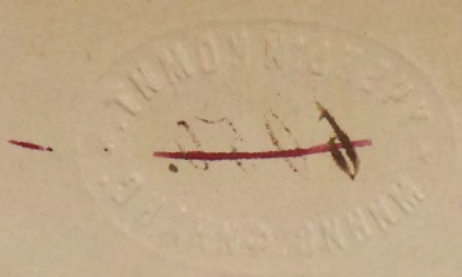


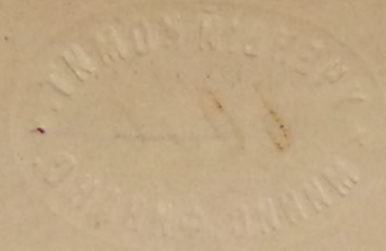
7046.

12.

~~6050~~



~~6050.~~



UNIVERSITY OF TORONTO

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF TORONTO

1911

UNIVERSITY OF TORONTO

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF TORONTO

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF TORONTO

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF TORONTO

104p

~~6050~~

ЗАМѢЧАНІЯ

С.-ПЕТЕРБУРГСКАГО БИРЖЕВАГО КОМИТЕТА . И КОММИСИИ
БИРЖЕВАГО КУПЕЧЕСТВА

НА

ПРОЕКТЪ ПОЛОЖЕНІЯ

ОБЪ

ЭКСПЛОАТАЦИИ

ПАРОВОЗНЫХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

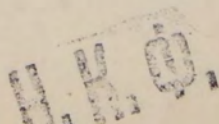


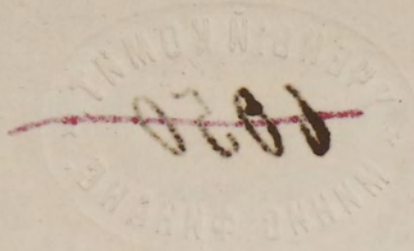
САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

ТИПОГРАФИЯ ИМПЕРАТОРСКОЙ АКАДЕМИИ НАУКЪ.

(Вас. Остр. 9 лин., № 12.)

1871.





64433

ОГЛАВЛЕНІЕ.

	Стр.
Извлеченіе изъ отношенія отъ 11 Іюня 1871 г. за № 549 С. Петербургскаго Биржеваго Комитета Г. Начальнику Управленія Желѣзныхъ Дорогъ	I—IV
Замѣчанія С. Петербургскаго Биржеваго Комитета и Коммисіи Биржеваго Купечества на «Проектъ положенія объ эксплуатаціи паровозныхъ желѣзныхъ дорогъ»	1—102
Дополненіе 1-е	103—107
Дополненіе 2-е	108—110
Дополненіе 3-е (Общія соображенія о страхованіи грузовъ желѣзными дорогами)	110—119

Извлеченіе изъ отношенія отъ 11-го Іюня 1871 г. за № 549 С. Петербургскаго Биржеваго Комитета Г. Начальнику Управленія Желѣзныхъ Дорогъ.

Отъ 22 Февраля сего года, Начальникомъ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ, Генераль-Лейтенантомъ Барономъ Дельвигомъ, былъ препровожденъ въ Биржевой Комитетъ составленный Коммисіею при Министерствѣ Путей Сообщенія проектъ «Положенія объ эксплуатаціи паровозныхъ желѣзныхъ дорогъ», съ приглашеніемъ замѣчанія, какія послѣдуютъ, сообщить не позже 15 числа Апрѣля. Затѣмъ означенный срокъ, по просьбѣ Биржеваго Комитета, былъ Г. Начальникомъ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ, продолженъ до 15 сего Іюня.

Биржевой Комитетъ принимая во вниманіе, что правильное установленіе отношеній между желѣзными дорогами и грузохозяевами имѣетъ для интересовъ торговли и промышленности весьма важное значеніе, и что составленіе мнѣнія Комитета о практическомъ значеніи правилъ, предназначенныхъ для сей цѣли проектомъ, должно быть основано на данныхъ взятыхъ изъ дѣловой сферы главныхъ спеціальностей нашей торговли, призналъ необходимымъ просить Общее Собраніе С. Петербургскаго Биржеваго Купечества отъ 18 Марта сего года, избрать особую Коммисію для совмѣстнаго съ Комитетомъ разсмотрѣнія означеннаго проекта.

Въ занятіяхъ установленныхъ на сей предметъ соединенныхъ засѣданій Биржеваго Комитета и означенной Коммисіи, подъ предсѣдательствомъ Предсѣдателя Комитета А. Г. Золотарева, принимали участіе: Биржевые Старшины: Р. И. Андерсонъ, Г. П. Елисеевъ и И. О. Паллизенъ; Члены Коммисіи: Н. М. Полежаевъ, В. И. Сушкинъ, К. Ф. Винбергъ, Н. К. Умновъ, П. П. Виттъ, К. И. Шмитъ, К. И. Шпигель, О. К. Штраль-

борнъ, Г. А. Гауфъ, Р. М. Ферстеръ, О. Погребовъ, П. Я. Серкъ, И. И. Суздальцевъ, Е. Ф. Калмыковъ, П. А. Тимофеевъ, Т. Я. Буфѣевъ, В. К. Шеньянъ, Я. К. Фейгинъ, А. М. Немпловъ, И. П. Носовъ, П. О. Комаровъ (Директоръ Россійскаго Общества морскаго, рѣчнаго, сухопутнаго страхованія и транспортированія кладей), А. М. Кожевниковъ (Директоръ Компаніи «Надежда») и Г. С. Растеряевъ (Директоръ Страховаго Общества «Русскій Ллойдъ»).

Нынѣ окончивъ свои занятія, Биржевой Комитетъ и Коммисія имѣютъ честь объяснить о нижеслѣдующемъ:

Главнымъ предметомъ своихъ занятій Биржевой Комитетъ и Коммисія опредѣлили — обсужденіе той части проекта, которая относится собственно до перевозки и страхованія грузовъ, именно: отъ стат. 222 до 420 включительно, касаясь прочихъ отдѣльныхъ статей лишь по мѣрѣ ихъ непосредственной связи съ вышеозначенными.

Разсматривая составленный Коммисіею при Министерствѣ Путей Сообщенія проектъ съ точки зрѣнія соотвѣтствія предназначенныхъ правилъ справедливымъ потребностямъ торговли и промышленности, и относясь съ совершеннымъ сочувствіемъ къ тщательному и въ высшей степени добросовѣстному труду его составленія *), Биржевой Комитетъ и Коммисія не могли не придти къ убѣжденію, что проектъ въ настоящемъ его видѣ, требуетъ нѣкоторыхъ измѣненій и дополненій. Такъ, въ нѣкоторыхъ частяхъ самая постановка основныхъ началъ не вполне согласна съ воззрѣніями, образовавшимися по тѣмъ предметамъ въ дѣловой сферѣ, въ другихъ, при вѣрности принципа, оказывается недостаточная и несовсѣмъ практическая

*) Въ трудахъ означенной Коммисіи при Министерствѣ Путей Сообщенія принимали участіе представители С. Петербургскаго Биржеваго купечества: Предсѣдатель Комитета А. Г. Золотаревъ и приглашенные Комитетомъ, П. О. Комаровъ (Директоръ Россійскаго Общества морскаго, рѣчнаго, сухопутнаго страхованія и транспортированія кладей) и К. И. Шмитъ (Членъ отъ Купечества С. Петербургскаго Коммерческаго Суда). Независимо отъ сего означенною Коммисіею были приняты въ соображеніе Замѣчанія С. Петербургскаго Биржеваго Комитета и Коммисіи Биржеваго Купечества, представленныя въ Министерство Путей Сообщенія на первоначальный проектъ, опубликованный въ № 218 «Правительственнаго Вѣстника» за 1869 годъ.

разработка подробностей, что вполне объясняется какъ размѣромъ труда, такъ и многочисленными препятствіями къ его совершенному, въ столь короткое время, окончанію. Представителямъ Биржеваго Комитета извѣстно, насколько задача предложенная Коммисіи при Министерствѣ Путей Сообщенія была велика, а между тѣмъ запасъ матеріаловъ былъ очень скуденъ, да и самая почва для рѣшенія самыхъ важныхъ вопросовъ, по новости у насъ желѣзнодорожнаго дѣла вообще, была весьма мало подготовлена какъ съ фактической, такъ и съ юридической сторонъ.

Съ другой стороны, одно изъ существенныхъ препятствій къ опредѣленію правильныхъ отношеній между желѣзными дорогами и грузохозяевами заключается въ неустраненіи, практическимъ путемъ, до сего времени, антагонизма ихъ соотвѣтствующихъ интересовъ.

Все вышеизложенное привело Биржевой Комитетъ и Коммисію къ заключенію, что установленіе желаемого и необходимаго благоустройства по этой части желѣзнодорожнаго дѣла должно существенно повліять на его общее развитіе и будетъ имѣть самыя благотворныя послѣдствія для нашего экономическаго преуспѣянія, — но при этомъ нельзя не признать, что разрѣшеніе этой важной задачи никакъ не можетъ быть удѣломъ ни теоретическихъ предположеній, ни отвлеченныхъ стремленій къ удовлетворенію интересовъ только одной изъ сторонъ; это можетъ быть лишь результатомъ справедливаго опредѣленія и пракческаго примѣненія къ дѣлу необходимыхъ взаимныхъ уступокъ обѣихъ сторонъ, въ видахъ удовлетворенія общаго блага.

Для достиженія столь общепользной цѣли, Биржевой Комитетъ и Коммисія вмѣнили себѣ въ обязанность представить свои Замѣчанія и Соображенія *), основанныя на обсужденіи практическихъ сторонъ вопроса, насколько онѣ касаются существенныхъ интересовъ торговли и промышленности, но въ тоже время во вниманіи особенныхъ свойствъ и первостепеннаго значенія самаго предмета, Биржевой Комитетъ и Коммисія признаютъ свой трудъ только матеріаломъ, могущимъ значительно способствовать къ разъясненію, а затѣмъ и къ рѣшенію главнаго вопроса, — который, одна-

*) Изложеніе конхъ обязательно приняты на себя А. Г. Золотаревъ и П. О. Комаровъ.

коже, въ свою очередь, долженъ потребовать еще много совокупныхъ усилий и совмѣстнаго обсужденія со стороны представителей интересовъ железнодорожнаго дѣла и грузохозяевъ.

С. Петербургскаго Биржеваго Комитета:

Предсѣдатель *Александръ Золотаревъ.*

Биржевые Старшины: *Р. Андерсонъ.*

Григорій Елисеевъ.

Иванъ Паллизенъ.

Члены Коммисіи: *Николай Полежаевъ.*

П. П. Виттъ.

Григорій Растеряевъ.

П. Комаровъ.

Василій Сушкинъ.

Егоръ Калмыковъ.

К. Шмитъ.

Карлъ Шниель.

Ив. Суздальцевъ.

В. Шеньянъ.

О. Штральборнъ.

П. Тимофеевъ.

А. М. Кожевниковъ

Н. Умновъ.

Романъ Ферстеръ.

Л. Эстеррейхъ.

Густавъ А. Гауфъ.

Тимофей Буфневъ.

Ө. Поуревъ.

Як. Фейминъ.

А. Немиловъ.

Петра Носова сына.

ЗАМѢЧАНІЯ

С.-ПЕТЕРБУРГСКАГО БИРЖЕВАГО КОМИТЕТА И КОММИСИИ
БИРЖЕВАГО КУПЕЧЕСТВА НА «ПРОЕКТЪ ПОЛОЖЕНІЯ ОБЪ ЭК-
ПЛОАТАЦІИ ПАРОВОЗНЫХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ».

Проектъ положенія объ эксплуатаціи паровозныхъ желѣзныхъ дорогъ.

ГЛАВА XIII.

Перевозка грузовъ.

ОТДѢЛЕНІЕ ПЕРВОЕ.

Общія положенія.

222. Желѣзныя дороги обязаны принимать и перевозить всякаго рода грузы, отъ всѣхъ станцій и на всѣ станціи дороги.

223. Приѣмъ и выдача грузовъ не обязательны на полустанціяхъ, устроенныхъ исключительно для разъѣзда поѣздовъ.

224. Дороги, заключившія между собою договоры о прямомъ сообщеніи, считаются, въ отношеніи перевозки, за одну дорогу.

225. Дороги, не заключившія между собою договоровъ о прямомъ сообщеніи, но одна съ другою соединенныя рельсовыми путями, принимаютъ взаимно, для дальнѣйшей перевозки, грузы, допускаемые къ перевозкѣ со взысканіемъ провозной платы съ получателя (ст. 277). Грузы эти передаются съ одной дороги на другую, безъ всякаго въ томъ участія отправителей или получателей, или посредства комисіонеровъ.

226. Порядокъ передачи грузовъ съ одной дороги на другую, безъ участія отправителей и получателей, правила взаимнаго пользованія станціями и подвижнымъ составомъ, а также всѣ расчеты по этимъ предметамъ, опредѣляются договорами, заключаемыми дорогами между собою.

Примѣчаніе. Въпредъ до заключенія правленіями дорогъ озна-

**Замѣчанія С. Петербургскаго Биржеваго Комитета и
Коммисіи Биржеваго купечества на проектъ положе-
нія объ эксплуатаціи паровозныхъ желѣзныхъ до-
рогъ.**

222. По мнѣнію Биржевой Коммисіи *) слѣдуетъ слова: «всякаго рода грузы» замѣнить словами: «всѣ предъявленные къ перевозкѣ грузы, за исключеніемъ упомянутыхъ въ §§ 231—235». Таковая перемѣна необходима въ виду достиженія той необходимой для интересовъ торговли цѣли, чтобы желѣзныя дороги не отказывали *ни въ какомъ случаѣ* въ пріемъ грузовъ, а посему и слѣдуетъ слова «всякаго рода», означающія лишь качество грузовъ, замѣнить словомъ «всѣ», означающее количество грузовъ.

*) При изложеніи замѣчаній, для краткости, положено: выраженіе «С. Петербургскій Биржевой Комитетъ и Коммисія Биржеваго Купечества» замѣнить вездѣ словами: Биржевая Коммисія.

ченныхъ въ статьѣ 226 договоровъ, правила по указаннымъ въ ней предметамъ устанавливаются министромъ путей сообщенія.

227. Доставка грузовъ на домъ и перевозка ихъ за предѣлы желѣзныхъ дорогъ не обязательны для сихъ послѣднихъ.

228. Грузы перевозятся, по желанію отправителей, въ товарныхъ, товаро-пассажирскихъ (смѣшанныхъ) и пассажирскихъ поѣздахъ.

229. Въ курьерскихъ поѣздахъ допускается пересылка грузовъ только между станціями перваго и втораго классовъ и притомъ не свыше одного пуда вѣсомъ въ каждой отдѣльной отправкѣ.

230. Перевозка на платформахъ лѣсныхъ матеріаловъ, рельсовъ, камня и предметовъ, могущихъ рассыпаться, допускается только въ товарныхъ поѣздахъ.

231. Воспрещается пріемъ къ перевозкѣ отъ частныхъ отправителей денегъ въ государственныхъ кредитныхъ билетахъ и звонкой монетѣ, процентныхъ бумагъ, документовъ, писемъ, бандерольныхъ отправленій и посылокъ вѣсомъ до двадцати фунтовъ включительно.

227. Доставка грузовъ на домъ и перевозка ихъ за предѣлы желѣзныхъ дорогъ не должна входить въ кругъ обязанностей желѣзныхъ дорогъ, имѣющихъ прямое назначеніе перевозить грузы только *по рельсовымъ путямъ*, а посему надлежитъ выразить въ § 227, что подвозъ и отвозъ кладей *на подводахъ* не только не обязателенъ для желѣзныхъ дорогъ, но воспрещается желѣзнымъ дорогамъ; въ противномъ случаѣ, при отсутствіи правилъ объ отвѣтственности дорогъ за цѣлость клади во время перевозки внѣ раіона желѣзныхъ дорогъ, неизбежно возникнутъ споры и пререканія между товарохозяевами и желѣзными дорогами. Сверхъ того подвозка и развозка грузовъ на подводахъ не можетъ быть дозволена желѣзнымъ дорогамъ въ силу соображеній, недопускающихъ желѣзныя дороги по § 238 проекта къ занятію коммисіонерствомъ.

231. Изъ смысла сего § можно вывести то заключеніе, что воспрещается къ перевозкѣ: во 1-хъ, мѣдная монета, какъ монета звонкая; во 2-хъ, папирсы, сигары, табакъ и игральныя карты, такъ какъ на эти предметы налагается казенная бандероль, и въ 3-хъ, бланки для акцій. Между тѣмъ въ настоящее время всѣ эти предметы безпрепятственно перевозятся по желѣзнымъ дорогамъ. А посему, и для предупрежденія неправильнаго толкованія § 231 необходимо сдѣлать въ ономъ слѣдующія измѣненія: во 1-хъ, послѣ словъ «звонкой монеты» прибавить слова: «исключая мѣдной монеты»; во 2-хъ, послѣ слова «писемъ» добавить слово «почтовыхъ» и въ 3-хъ, предъ словами: «процентныхъ бумагъ» вставить слово «государ-

232. Не допускаются къ перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ грузы, превышающіе, по тяжести своей нераздѣльной массы или по своему объѣму, размѣры, опредѣленные для устройства пути и подвижнаго состава.

233. Грузы, имѣющіе болѣе четырехсотъ пудъ въ нераздѣльной массѣ, перевозятся по особому соглашенію отправителей съ управленіями дорогъ.

234. Вещества, могущія произвести взрывъ или подверженныя быстрому воспламененію или самовозгаранію, а также вещества ѣдкія и ядовитыя, къ перевозкѣ не воспрещенныя (ст. 336), перевозятся не иначе, какъ въ товарныхъ поѣздахъ, съ соблюденіемъ особыхъ правилъ, изложенныхъ въ статьяхъ 335 и 337—348.

235. Не принимаются къ перевозкѣ съѣстные припасы, предавшіеся порчѣ, а также животныя съ явными признаками заразы, или слѣдующія изъ зараженныхъ мѣстъ и неимѣющія дозволительныхъ на провозъ свидѣтельствъ.

ственныхъ». При этомъ нельзя не обратить вниманіе на то, что при развитіи желѣзныхъ дорогъ въ Россіи неизбежно встрѣтится необходимость въ перевозкѣ золотой и серебряной монеты по желѣзнымъ дорогамъ, какъ напр. въ Сибирь, а оттуда въ Китай. Къ тому-же, въ настоящее время почтовое вѣдомство принимаетъ на себя страхованіе отправляемой за-границу золотой и серебряной монеты только до предѣловъ Россіи, слѣдовательно отъ границы до заграничнаго мѣста назначенія монета остается на страхъ ея хозяина, что, конечно, не въ интересахъ посылателей. Независимо отъ сего почтовое вѣдомство не возбраняетъ отправку на судахъ за-границу золотой и серебряной монеты, которая при огромномъ развитіи нашихъ международныхъ торговыхъ сношеній нерѣдко принимаетъ полное значеніе товара. По всѣмъ симъ соображеніямъ Биржевая Коммисія полагаетъ возможнымъ и полезнымъ дозволить всѣмъ желающимъ отправку золотой и серебряной монеты, какъ товара, по желѣзнымъ дорогамъ.

232. Для предупрежденія всякихъ недоразумѣній и произвола при перевозкѣ тяжеловѣсныхъ, многообъемистыхъ предметовъ, необходимо положительно выразить, какого именно размѣра эти предметы безусловно допускаются для перевозки по каждой дорогѣ, подобно тому какъ максимумъ вѣса сихъ предметовъ, по смыслу § 233, опредѣленъ въ 400 пудовъ.

236. Станціи и ихъ конторы должны быть открыты, для ввоза, приѣма и выдачи грузовъ, ежедневно, кромѣ дня Рождества Христова, Великой Пятницы и перваго дня Пасхи, въ часы, опредѣленные для каждой мѣстности правилами перевозки (ст. 240). Въ воскресные дни, станціи и ихъ конторы открываются для означенныхъ дѣйствій послѣ полудня.

237. Грузы, ввезенные на станцію до закрытія оной, но оставшіеся непринятыми, могутъ, по желанію отправителей, быть оставляемы для храненія на станціи, за карауломъ и отвѣтственностію отправителей.

236. Необходимо опредѣлить ежесуточное число *непрерывныхъ* рабочихъ часовъ, въ продолженіи которыхъ должны быть открыты станціи и ихъ конторы для ввоза и обязательнаго для желѣзныхъ дорогъ пріема и выдачи грузовъ. По мнѣнію Биржевой Коммисіи необходимо назначить не менѣе 14 часовъ ежесуточно.

237. Этотъ § требуетъ кореннаго измѣненія въ томъ смыслѣ, что грузы, ввезенные на станцію до закрытія оной непременно должны быть, подобно тому какъ дѣлается въ Почтамтѣ, приняты отъ отправителя съ выдачею въ тотъ-же день окончательной квитанціи въ пріемѣ грузовъ, съ тѣмъ, чтобы сохранность грузовъ оставалась на отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ, но отнюдь не на отвѣтственности отправителя. § 237 въ томъ видѣ, какъ онъ изложенъ въ проектѣ, противорѣчитъ § 222, въ которомъ должна быть, по существу дѣла, проведена та идея, что желѣзная дорога обязана принимать всѣ дозволенные къ перевозкѣ грузы, поэтому непріемъ вовсе или пріемъ безъ отвѣтственности за цѣлость принятаго, немыслимы. Къ тому-же существующая редакція § 237 неизбежно должна повлечь на практикѣ огромныя затрудненія и расходы для отправителей и произволъ со стороны лицъ, принимающихъ клади къ отправкѣ и выдающихъ въ томъ квитанціи.

При этомъ въ Биржевой Коммисіи единогласно высказано убѣжденіе о необходимости, по поводу § 237, повторить всецѣло то, что оною было заявлено по этому предмету при обсужденіи первоначальнаго проекта положенія, а именно: «Биржевая Коммисія считаетъ необходимымъ обязать управленія тѣхъ желѣзныхъ дорогъ, которыя и при достаточности своихъ средствъ передвиженія могутъ ожидать скопленія на ихъ станціяхъ товаровъ, къ пріобрѣтенію необходимаго мѣста и къ постройкѣ на ономъ въ достаточномъ количествѣ крытыхъ помѣщеній для немедленнаго и безотлагательнаго пріема и для добропорядочнаго храненія въ оныхъ *всѣхъ*, представляемыхъ къ отправкѣ, грузовъ. Справедливость этихъ требованій очевидна и строгое настояніе на исполненіи оныхъ вполнѣ оправдывается, сверхъ того, и соображеніями о тѣхъ безчисленныхъ затрудненіяхъ и непроизводительныхъ расходахъ, которые неминуемо предстоятъ для всякаго хотя малозначительнаго обоза, который подошелъ къ станціи и, за отказомъ оной въ принятіи товара, по необходимости долженъ искать инаго складочнаго помѣщенія, съ котораго товаръ опять долженъ поступать въ помѣщенія

238. Воспрещается управленіямъ дорогъ принимать на себя, непосредственно или чрезъ своихъ служащихъ, исполненіе обрядовъ сдачи къ отправленію и приѣмки прибывшихъ грузовъ, а также учрежденіе для сего агентствъ или коммисіонерствъ, за исключеніемъ случаевъ, означенныхъ въ статьяхъ 239 и 248.

239. Управленіямъ дорогъ предоставляется принимать на себя, по соглашенію съ отправителемъ или получателемъ груза, совершеніе таможенныхъ обрядовъ, за счетъ этихъ лицъ и подъ ихъ отвѣтственностію за правильность документовъ, а также имѣть для сего, при таможенныхъ, экспедиторовъ, на общихъ основаніяхъ.

«желѣзной дороги, а оттуда въ погрузку. Но положеніе груза, въ приѣмѣ
«котораго отказано на станціи желѣзной дороги, еще печальнѣе, когда, при
«неполученіи искомаго складочнаго помѣщенія, товаротправитель бываетъ
«принужденъ складывать товаръ подъ открытымъ небомъ на непрочно
«устроенныя подкладки и даже безъ оныхъ, подвергая товаръ всѣмъ случай-
«ностямъ климатическихъ явленій, безъ возможности получить отъ желѣз-
«ныхъ дорогъ вознагражденіе за порчу груза. Доказывать то, до какой сте-
«пени губительно вліяетъ на торговлю и на экономическое наше развитіе от-
«сутствіе вышеупомянутыхъ, нераздѣльно связанныхъ, по мнѣнію Биржевой
«Коммисіи, съ самымъ учрежденіемъ желѣзныхъ дорогъ, удобствъ, Бирже-
«вая Коммисія считаетъ совершенно излишнимъ, ибо опытъ прежнихъ лѣтъ
«лучше всякихъ словъ и, такъ сказать, осязательно доказалъ это при пере-
«возкахъ по желѣзнымъ дорогамъ хлѣбныхъ и другихъ партіонныхъ това-
«ровъ. Изъ всего вышесказаннаго явствуетъ, что для того, чтобы наши
«желѣзныя дороги оказывали то благотворное вліяніе на наше экономиче-
«ское развитіе, на которое онѣ вполне способны и которое отъ нихъ можно
«справедливо требовать, необходимо, чтобы были приняты всѣ мѣры къ то-
«му, чтобы всякій товаръ, подвезенный на станцію желѣзной дороги, *былъ*
«*немедленно принятъ* и, если нѣтъ возможности къ немедленной отправкѣ,
«*былъ сложенъ въ удобномъ крытомъ помѣщеніи*, сохраняемъ въ ономъ на
«*ответственности* управленія желѣзной дороги, отправляемъ по назначе-
«нію своевременно при правильномъ соблюденіи очереди, и чтобы грузо-от-
«правитель *получилъ немедленно при первоначальной сдачѣ окончательную*
«*квитанцію желѣзной дороги* и не былъ принужденъ тратить деньги и вре-
«мя, вслѣдствіе неисполненія желѣзною дорогою ея первѣйшихъ обязан-
«ностей». (стр. 15 и 17 Первоначальнаго замѣчанія Биржевой Коммисіи).

238. Изъ этого § надлежитъ исключить ссылку на § 248, который под-
лежитъ уничтоженію, какъ о томъ подробно изъяснено далѣе при обсужде-
ніи § 248.

239. Въ видахъ установленія равноправности между желѣзными доро-
гами, экспедиторами и частными лицами, занимающимися экспедиторскимъ
дѣломъ, необходимо обязать первыхъ, по примѣру послѣднихъ, брать гиль-
дейскія свидѣтельства по первой гильдіи и вообще нести всѣ тѣ повинности,
которыя лежатъ на частныхъ экспедиторахъ.

240. Подробныя правила приѣма, храненія, перевозки и выдачи грузовъ устанавливаются, на основаніи общихъ законовъ, уставовъ дорогъ и сего положенія, министромъ путей сообщенія и публикуются во всеобщее свѣдѣніе порядкомъ, опредѣленнымъ для постановленій и распоряженій правительства.

241. Никакое правило или постановленіе, неутвержденное законодательнымъ порядкомъ или министромъ путей сообщенія и неопубликованное во всеобщее свѣдѣніе не имѣетъ обязательной силы для отправителей и получателей грузовъ.

ОТДѢЛЕНІЕ ВТОРОЕ.

Накладныя и квитанціи.

1. О накладныхъ.

242. Заявленіе о ввозѣ груза на станцію, для отправленія, дѣлается предъявленіемъ накладной, составленной по формѣ, утвержденной министромъ путей сообщенія, въ однообразномъ для всѣхъ дорогъ видѣ.

243. Накладныя предъявляются на каждую отправку отдѣльно, за подписью, штемпелемъ или печатью лица, отправляющаго грузъ, по окончательномъ ввозѣ его на станцію.

242. Редакція сего § даетъ возможность вывести то заключеніе, что заявленіе о ввозѣ груза предшествуетъ самому ввозу грузовъ, тогда какъ на самомъ дѣлѣ должно быть на оборотъ. А посему Биржевая Коммисія полагаетъ начало § 242 изложить такъ: «накладныя предъявляются по очере-
«реди ввоза груза на станцію и составляются по формѣ, утвержденной....»
и т. д. до конца §.

243. Въ этомъ § Биржевая Коммисія считаетъ необходимымъ послѣ слова «за подписью» сказать: «или ее замѣняющими штемпелемъ или печатью» и т. д. Затѣмъ исключить слово: «окончательномъ». Поводомъ къ сему послужили слѣдующія соображенія: по смыслу существующей редакціи § отправители какъ-бы обязаны кромѣ подписи, приложить къ накладной еще штемпель или печать, тогда какъ штемпель или печать необходимы лишь при отсутствіи подписи за неграмотностію отправителя. Исключеніе слова «окончательномъ» представляется необходимымъ въ видахъ предупрежденія неправильнаго толкованія § 244. При существованіи упомянутаго слова въ § 243 представилась бы возможность толковать § 244 въ томъ смыслѣ, что отправитель не въ правѣ подать накладную на каждую отдѣльную

244. Размѣръ отдѣльной отправки ограничивается партіею груза, ввезеннаго на станцію однимъ отправителемъ, въ теченіе однихъ сутокъ, и назначаемого на одно лицо и на одну станцію, хотя бы партія состояла изъ разнородныхъ предметовъ.

245. Отправителемъ груза признается лицо, отъ имени котораго дѣлается отправка, хотя бы и не оно подписало накладную и сдало грузъ къ отправленію.

246. Въ накладной вписываются всѣ подробности, требуемыя образцомъ (ст. 242), безъ чего накладная и грузъ не принимаются.

партію ввезеннаго имъ уже на станцію груза, а долженъ предъявить накладную не ранѣе какъ по ввозѣ всего своего товара въ теченіи сутокъ. Между тѣмъ, никакого нѣтъ основанія ограничивать свободу грузоотправителей относительно порядка подачи накладныхъ. Для желѣзной дороги должно быть безразлично — подаетъ-ли онъ нѣсколько накладныхъ по мѣрѣ ввоза партій груза или одну общую на весь грузъ ввезенный въ теченіи сутокъ, тогда какъ для отправителя, особенно при скопленіи грузовъ, можетъ имѣть существенную важность то обстоятельство, чтобы ввезенный имъ съ утра грузъ скорѣе ушелъ, чѣмъ тотъ, который ввезенъ имъ вечеромъ.

244. Этотъ § необходимо дополнить поясненіемъ, что для включенія грузовъ въ одну и ту же накладную необходима тождественность условій отправки относительно:

- 1) мѣста назначенія груза,
- 2) скорости слѣдованія груза,
- 3) маршрута слѣдованія груза,
- 4) страхованія или не страхованія цѣнности груза или его срочной доставки.

246. Не имѣя образца накладной, Биржевая Коммисія поставлена внѣ возможности высказать по поводу ея свои замѣчанія, кромѣ лишь одного того соображенія, что употребленныя въ семъ § слова: «всѣ подробности» едва-ли умѣстны въ виду крайней разнородности условій при отправкѣ товаровъ, такъ напр. на нѣкоторыхъ товарахъ не выставляются нумера или марки, а посему и нельзя требовать обязательнаго обозначенія сихъ подробностей въ накладныхъ. Съ другой стороны, въ накладной необходимо помѣстить особую графу относительно маршрута, по которому отправитель желаетъ послать свой грузъ. Эта графа особенно нужна въ виду возможности уже въ настоящее время отправлять изъ нѣкоторыхъ пунктовъ грузы, по усмотрѣнію отправителя, по тому или другому направленію. Такъ напр. изъ Москвы есть возможность отправить грузъ въ Витебскъ или чрезъ С.-Петербургъ, или же чрезъ Орель.

247. Отправителю предоставляется, по его усмотрѣнію, назначить въ накладной получателемъ груза определенное лицо, или же означить въ ней, что грузъ долженъ быть выданъ или предъявителю квитанціи, или тому лицу, которое будетъ имъ, впоследствии, указано надписью на оной.

248. Накладныя могутъ, по желанію отправителей, быть составляемы станціонными служащими, за что дозволяется управленіямъ дорогъ взимать определенную плату (ст. 151, п. 2).

249. Отправитель отвѣчаетъ за вѣрность сдѣланныхъ въ накладной показаній и принимаетъ на себя всѣ послѣдствія, происшедшія отъ невѣрныхъ или неясныхъ показаній.

250. Въ накладной поименовываются прилагаемые къ ней таможенные, акцизные и другіе документы, долженствующие, по существующимъ постано-

247. Слово «имъ», находящееся въ концѣ сего §, необходимо замѣнить словомъ «отправителемъ». Эта замѣна уяснить смыслъ статьи.

64433
248. Узаконеніе правила, изложеннаго въ этомъ §, представляется неудобнымъ по слѣдующимъ соображеніямъ: право предоставленія служащимъ на желѣзныхъ дорогахъ составленія накладныхъ за особую плату неизбежно повлечетъ за собою косвенное понужденіе отправителей пользоваться услугами лицъ, занимающихся составленіемъ накладныхъ. Самое же понужденіе отправителей къ составленію накладныхъ чрезъ посредство лицъ, принадлежащихъ къ составу желѣзныхъ дорогъ можетъ выразиться, между прочимъ, въ томъ, что кладямъ по симъ накладнымъ будетъ дѣлаться преимущество въ приѣмѣ противу тѣхъ кладей, на которыя накладныя изготовляются самими отправителями, и это трудно-доступное для контроля отправителя нарушеніе очереди въ приѣмѣ кладей, объясняется тѣмъ простымъ соображеніемъ, что чѣмъ болѣе накладныхъ будетъ составлено желѣзнодорожными служащими, тѣмъ будетъ болѣе прибыли или для нихъ самихъ или для дороги, смотря потому въ чью пользу пойдетъ сборъ за упомянутое составленіе накладныхъ. По симъ соображеніямъ § 248 подлежитъ уничтоженію.

249. Изъ сего § необходимо исключить слова: «или неясныхъ», такъ какъ при самомъ предъявленіи накладной всѣ показанія, которыя представляются для желѣзной дороги неясными должны быть тогда же, по требованію дороги, выяснены отправителемъ, а затѣмъ если накладная принята желѣзною дорогою, то никакихъ неясныхъ для дороги показаній не должно и не можетъ быть.

вленіямъ, сопровождать грузъ во время пути. Послѣдствія неприложенія такихъ документовъ или ихъ неудовлетворительность остаются на отвѣтственности отправителя. Желѣзныя дороги отвѣтствуютъ лишь за цѣлость и своевременное предъявленіе сихъ документовъ, поименованныхъ въ накладной.

2. О квитанціяхъ.

251. По приѣмѣ груза, отправителю выдается квитанція по формѣ, установленной министромъ путей сообщенія, въ однообразномъ для всѣхъ дорогъ видѣ. Въ квитанціи означается расчетъ полученныхъ или слѣдующихъ къ полученію платежей.

252. Квитанція выдается за подписью начальника станціи отправленія или лица, исполняющаго его обязанности, и за штемпелемъ или печатью этой станціи.

253. По желанію отправителя, объявленному въ накладной (ст. 247), квитанціи на грузы выдаются:

- 1) съ точнымъ означеніемъ имени и фамиліи получателя (*имянные*);
- 2) безъ имени и фамиліи получателя, но съ означеніемъ, что грузъ долженъ быть выданъ лицу, которое назначено будетъ для сего отправителемъ, надписью на квитанціи (*по приказу*), и
- 3) съ означеніемъ, что грузъ долженъ быть выданъ предъявителю квитанціи (*на предъявителя*).

251. По поводу сего § въ Биржевой Коммисіи высказана необходимость того, чтобы квитанція была полною копіею накладной, за исключеніемъ служебныхъ отмѣтокъ, могущихъ быть на накладной. Такимъ образомъ въ квитанціи должны быть означены: количество мѣстъ, наименованіе груза, вѣсъ, №№ и марки (буде таковыя выставлены въ накладной), застрахованъ-ли грузъ или нѣтъ, и въ первомъ случаѣ, въ какой суммѣ, наложенъ-ли платежъ (§ 282) на грузъ и въ какой суммѣ, маршрутъ для слѣдованія груза, мѣсто назначенія груза, скорость слѣдованія, срокъ доставки, штрафъ за просрочку въ сутки и основанія полнаго разчета за провозъ, страхованіе и прочіе сборы, иначе квитанція, при отсутствіи вышеупомянутыхъ подробностей, будетъ не болѣе какъ ярлыкъ на пріемку груза, а вовсе не договоръ отправителя съ желѣзною дорогою. При этомъ въ Биржевой Коммисіи высказано единогласно то убѣжденіе, что желѣзныя дороги обязаны отвѣчать за вѣрность своихъ показаній въ квитанціяхъ относительно тарифной платы, классификаціи, сборовъ и проч.

252. Къ § 252 необходимо добавить, что квитанція есть договоръ обязательный для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, по которымъ будетъ слѣдовать грузъ.

254. Передача квитанціи, выданной *на предъявителя*, производится безъ всякихъ формальностей. Отъ лица, предъявляющаго такую квитанцію, не требуется удостовѣреніе личности, кромѣ случая, означеннаго въ статьѣ 261.

255. Надпись отправителя о назначеніи получателя на квитанціи, выданной *по приказу*, и надпись получателя, означеннаго въ квитанціи *имянной*, о передачѣ ея другому лицу, а также, личность предъявителя такихъ квитанцій, должны быть удостовѣрены установленнымъ въ законѣ порядкомъ.

256. Управление дороги въ правѣ, подъ своею отвѣтственностію, выдать грузъ предъявителю квитанціи и безъ означенныхъ въ статьѣ 255 удостовѣреній, если личность предъявителя извѣстна управленію, производящему выдачу, или же будетъ удостовѣрена извѣстными ему лицами.

255. Обязанности, возлагаемыя этимъ § на отправителя и получателя грузовъ неизбежно должны повлечь на практикѣ, въ большинствѣ случаевъ, многія затрудненія, особенно при полученіи кладей въ тѣхъ станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, которыя находятся не вблизи городовъ, въ которыхъ только и возможно засвидѣтельствованіе подписей установленнымъ порядкомъ. Независимо отъ сего, засвидѣтельствованіе подписей сопряжено для отправителей съ болѣе или менѣе значительнымъ расходомъ. Посему практичнѣе было бы не предоставлять желѣзнымъ дорогамъ столь отяготительнаго для отправителей и получателей грузовъ права требовать удостовѣренія самоличности предъявителя имянной квитанціи и правильности надписи на квитанціи получателя или отправителя, а довольствоваться лишь бланковою или простою передаточною надписью отправителя или получателя, какъ это практикуется во всѣхъ транспортныхъ Обществахъ. Но съ другой стороны, сознавая, что могутъ быть случаи, когда вышеупомянутыя предосторожности необходимы въ интересахъ товарохозяевъ, — Биржевая Коммисія полагаетъ не только предоставить желѣзнымъ дорогамъ право, обусловленное § 255, но и вмѣнить въ обязанность лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда самъ отправитель заявитъ въ накладной, чтобы грузъ былъ выданъ не иначе, какъ только по удостовѣреніи въ личности получателя и по удостовѣреніи, установленнымъ порядкомъ, надписей сдѣланныхъ на квитанціи отправителемъ. Такимъ образомъ съ одной стороны будутъ ограждены интересы лица, желающаго вполне обезпечить себя въ правильности поступленія груза адресату, а съ другой стороны будутъ устранены безчисленныя затрудненія, значительные расходы и трата времени, неизбежныя при осуществленіи § 255 проекта въ томъ видѣ, какъ онъ нынѣ составленъ.

3. Объ утраченныхъ квитанціяхъ.

257. Въ случаѣ утраты квитанціи, лицо, которому она принадлежитъ, заявляетъ о томъ, письменно, начальнику станціи отправления, съ приложеніемъ надлежащаго о своей личности удостовѣренія.

258. Получивъ заявленіе объ утратѣ квитанціи, начальникъ станціи отправления немедленно сообщаетъ о томъ, по телеграфу, начальнику станціи назначенія груза, а также поѣзду, на которомъ слѣдуетъ грузъ, сданный подъ сію квитанцію. Расходы по отправкѣ депешъ обращаются на счетъ лица, заявившаго объ утратѣ квитанціи.

259. Объ утратѣ квитанціи управленіе дороги немедленно публикуетъ въ трехъ слѣдующихъ одинъ за другимъ номерахъ вѣдомостей, означенныхъ въ статьѣ 68.

260. Заявленіе объ утратѣ квитанціи не останавливаетъ выдачи груза ея предъявителю, если квитанція выдана на *предъявителя*, или же хотя и на имя получателя, или по приказу отправителя, но дошла къ предъявителю по правильнымъ надписямъ (ст. 255). Во всякомъ случаѣ, выдача груза по квитанціи, объявленной утраченною, производится чрезъ семь дней по истеченіи срока обязательной доставки груза (ст. 298 и 299).

261. При выдачѣ груза по квитанціи, объявленной утраченною, отъ получателя требуется удостовѣреніе его личности и мѣста жительства.

262. Грузъ по квитанціи, заявленной утраченною и никѣмъ непредъявленной въ теченіи одного мѣсяца со дня послѣдней публикаціи, выдается лицу, заявившему объ утратѣ квитанціи (ст. 257).

257. Биржевая Коммисія считаетъ полезнымъ для грузоотправителей и не отяготительнымъ для желѣзныхъ дорогъ, ввести въ § 257 дополненіе, что объ утратѣ квитанціи можетъ быть заявлено не только начальнику станціи отправленія, но и начальнику каждой станціи дороги, по которой слѣдуетъ грузъ, причемъ вмѣнить въ обязанность начальнику станціи, получившему извѣщеніе объ утратѣ квитанціи, немедленно, посредствомъ телеграфныхъ сношеній, принять самому или поставить въ извѣстность начальника станціи отправленія для принятія съ его стороны мѣръ, предписываемыхъ § 258.

258. Въ виду предполагаемаго дополненія къ § 257, необходимо, соответственно съ тѣмъ дополненіемъ, измѣнить § 258.

263. Грузъ можетъ быть выданъ ранѣе сроковъ, опредѣленныхъ статьями 260 и 262, если получатель представитъ соразмѣрный залогъ или благонадежное поручительство. По истеченіи сихъ сроковъ, залогъ возвращается, а поручитель освобождается отъ отвѣтственности, если на первый не будетъ наложенъ арестъ по опредѣленію суда, а второй не будетъ привлеченъ къ дѣлу, въ установленномъ для сего порядкѣ.

264. Споры между отправителями и получателями грузовъ о принадлежности оныхъ по квитанціямъ до управленій дорогъ не относятся. Спорные грузы подлежатъ дѣйствію общихъ правилъ, какъ относительно храненія, такъ и о не востребованныхъ предметахъ (ст. 314—316 и 349—356).

ОТДѢЛЕНІЕ ТРЕТІЕ.

Право распоряженія грузомъ.

265. Во все время нахожденія груза на желѣзныхъ дорогахъ, право распоряженія онымъ принадлежитъ законному владѣльцу квитанціи (статьи 266—268).

266. Владѣльцемъ квитанціи, выданной *на предъявителя* (ст. 253, п 3), признается лицо, въ рукахъ котораго она находится, до тѣхъ поръ, пока противное сему не будетъ признано судебнымъ рѣшеніемъ, вошедшимъ въ законную силу.

267. Владѣльцемъ квитанціи, выданной *по приказу отправителя* (ст. 253, п. 2), признаются: 1) отправитель, до передачи ея другому лицу по правильной надписи (ст. 255), и 2) лицо, къ которому квитанція дошла по правильной надписи.

268. Владѣльцемъ квитанціи, выданной *на имя получателя* (ст. 253, п. 1), признается: 1) отправитель, до передачи оной назначенному въ ней получателю; 2) получатель, поименованный въ квитанціи, до передачи ея другому лицу по правильной надписи (ст. 255), и 3) лицо, къ которому квитанція дошла по правильной надписи.

264. Въ этомъ § слѣдуетъ добавить, что споры между отправителями и получателями грузовъ о принадлежности оныхъ по квитанціямъ до управленій дорогъ не относятся въ такомъ только случаѣ, когда дорогами соблюдаемы въ точности правила, изложенныя въ §§ 258, 259, 260, 261 и 262.

269. Въ случаѣ несостоятельности отправителя или получателя, принадлежность груза опредѣляется на основаніи статей 1941—1948 устава торговаго (свод. зак., т. XI, ч. 2).

270. Распорядитель груза (ст. 265) имѣетъ право взять его на каждой станціи дороги, остановить въ пути, измѣнить его направленіе или назначеніе и вытребовать назадъ, но обязанъ при этомъ предварительно уплатить причитающіяся дорогамъ деньги и возвратитъ квитанцію, которая замѣняется другою.

Примѣчаніе. Выдача груза прежде прибытія его на станцію назначенія, а также измѣненіе его направленія или назначенія (ст. 270), производятся не иначе, какъ съ вѣдома начальника станціи отправленія и по полученіи отъ него увѣдомленія о немѣнни къ тому препятствія. Расходы по пересылкѣ депешъ относятся на счетъ распорядителя груза (ст. 265).

ОТДѢЛЕНІЕ ЧЕТВЕРТОЕ.

Пріемъ грузовъ къ отправленію.

271. Накладныя, по мѣрѣ ихъ предьявленія (ст. 242), заносятся въ книги, а грузы принимаются по очереди поступленія накладныхъ. Очередь ведется отдѣльно по каждому направленію дороги.

269. Въ виду предстоящаго пересмотра устава о торговой несостоятельности слѣдовало-бы, по мнѣнію Биржевой Коммисіи, исключить изъ § 269 ссылку на статьи 1941—1948 — имѣющія, по всему вѣроятію, подвергнуться, если не исключенію, то коренному измѣненію; а посему здѣсь слѣдовало бы ограничиться общеою ссылкой на уставъ о торговой несостоятельности.

271. Этотъ § требуетъ измѣненія сообразно замѣчаніямъ, сдѣланнымъ Биржевою Коммисіею по поводу § 242, а посему Биржевая Коммисія полагаетъ этотъ § изложить такъ: «грузы, по мѣрѣ ихъ предьявленія, принимаются и заносятся въ книги по очереди ихъ поступленія. Очередь ведется отдѣльно по каждому направленію дороги». Независимо отъ сего, и въ виду постояннаго нарушенія очереди на желѣзныхъ дорогахъ по отправкѣ грузовъ, необходимо для пресѣченія происходящаго отъ сего ущерба для грузохозяевъ, въ примѣчаніи къ § 271, или же въ особомъ § постановить, что въ случаѣ нарушенія очереди, управленіе дороги подвергается штрафу не менѣе 10% съ провозной платы за каждыя сутки неправильнаго промедленія въ пользу того, чьи нарушены права, не требуя доказательствъ о понесенныхъ отъ нарушенія очереди убытковъ.

272. На станціяхъ ведутся шнуровыя книги для записки: 1) краткаго содержанія накладныхъ, по очереди ихъ поступленія, съ отмѣткою времени отправленія грузовъ, и 2) принятыхъ и отправленныхъ грузовъ, со всѣми подробностями, означенными въ накладныхъ. Книги эти ведутся по однообразнымъ, утвержденнымъ министромъ путей сообщенія, формамъ, и первыя изъ нихъ должны быть всегда открыты для отправителей.

273. Укупорка, упаковка и обвязка мѣстъ должны быть прочныя и сообразоваться съ свойствами грузовъ и установившимися, въ семъ отношеніи, на практикѣ, обычаями.

274. Грузы въ неисправной или неблагонадежной укупоркѣ могутъ, по желанію отправителя, быть приняты, но объ этомъ дѣлается въ накладной и въ квитанціи оговорка, освобождающая дорогу отъ отвѣтственности за порчу, убыль или поврежденіе груза, происшедшія собственно отъ дурной упаковки. Въ случаѣ спора объ исправности укупорки, составляется о томъ актъ установленнымъ порядкомъ.

275. Взятіе съ отправителей подписокъ о безотвѣтственности управленій дорогъ за принятые къ перевозкѣ грузы воспрещается, за исключеніемъ случая, означеннаго въ статьѣ 274. Такого рода подписки, если бы онѣ были кѣмъ либо даны, кромѣ сего случая, признаются недѣйствительными.

276. Грузы, при пріемѣ, повѣряются и взвѣшиваются. Начальники станцій и лица, исполняющія ихъ обязанности, имѣютъ право вскрывать товарныя мѣста, въ присутствіи отправляющаго или получателя. Объ оказавшемся при этомъ неправильномъ, въ ущербъ дороги, наименованіи груза въ накладной составляется актъ, который передается по принадлежности, а съ отправителя или получателя взыскивается причитающаяся дорогѣ дополнительная по тарифу плата. Если же сомнѣніе въ правильномъ наименованіи груза не подтвердится, то упаковка возстановляется на счетъ и подъ отвѣтственностію дороги.

276. Во второмъ періодѣ сего §, послѣ слова «составляется актъ» слѣдовало-бы, по мнѣнію Биржевой Коммисіи, исключить послѣдующія затѣмъ слова: «который передается по принадлежности». Исключеніе сихъ словъ Биржевая Коммисія находитъ необходимымъ потому, что отправитель, виновный въ неправильномъ наименованіи груза, уже обязанъ вознаградить желѣзную дорогу, по силѣ § 276, а именно уплатить дополнительную по тарифу плату, а посему и не представляется необходимости подвергать его другой какой либо отвѣтственности тѣмъ менѣе, что ошибки въ наименованіи грузовъ въ большинствѣ случаевъ, происходятъ не отъ злаго умысла, а единственно вслѣдствіе чрезвычайнаго разнообразія, неопредѣленности и запутанности въ классификаціи и наименованіи товаровъ. Кромѣ того Биржевая Коммисія считаетъ необходимымъ добавить въ § 276 то, что желѣзныя дороги обязаны составлять актъ и выдавать съ него завѣренную копию грузоотправителю и въ томъ случаѣ, когда при вскрытіи товара сомнѣніе желѣзной дороги не подтвердится. Составленіе сихъ актовъ и выдача съ

277. Плата за провозъ грузовъ взимается, по желанію отправителей, или при приѣмѣ ихъ къ отправленію, или при выдачѣ получателю, за исключеніемъ нѣкоторыхъ грузовъ, подлежащихъ обязательной оплатѣ за провозъ при самой сдачѣ ихъ къ отправленію. Предметы этого рода поименовываются въ тарифахъ и объявленіяхъ.

278. Грузы, долженствующіе, на пути своемъ, слѣдовать по дорогамъ, не заключившимъ между собою договоровъ о прямомъ сообщеніи, оплачиваются, при отправленіи, полною провозною платою до пункта соединенія такихъ дорогъ; а расчетъ за дальнѣйшую перевозку дѣлается съ получателемъ.

279. Дороги обязаны возвращать отправителю или получателю, по принадлежности, излишне взысканныя противъ тарифа деньги (ст. 152), хотя бы переборъ открылся послѣ выдачи груза.

280. Срокъ на право требованія переборовъ (ст. 279) ограничивается тремя мѣсяцами со дня уплаты излишне взысканныхъ денегъ.

281. Переборы, не востребованные въ теченіе опредѣленнаго статьею 280 срока, поступаютъ въ пенсіонныя и вспомогательныя кассы служащихъ на желѣзной дорогѣ.

онихъ копій необходимо во первыхъ для того, чтобы хозяинъ груза имѣлъ возможность требовать отъ желѣзной дороги вознагражденія за убытки, могущіе произойти отъ пропажи, порчи и небрежной укупорки рабочими желѣзной дороги мѣстъ, вскрытыхъ по ея требованію, — во вторыхъ для того, чтобы въ случаѣ могущей оказаться недостачи товара, измѣненіе первоначальнаго вида укупорки, имѣющее столь важное значеніе при дознаніи причинъ недостачи, могло быть принято въ соображеніе.

279. Въ семь §, по мнѣнію Биржевой Коммисіи, во избѣжаніе недоразумѣній, необходимо оговорить, что дорога сдѣлавши разъ расчетъ въ квитанціи и получивъ деньги, не вправѣ затѣмъ требовать какой либо добавочной платы съ отправителя или приемателя, такъ какъ исполненіе подобныхъ требованій о возмѣщеніи недоборовъ, въ большинствѣ случаевъ, крайне обременительно для получателей или отправителей груза, оканчивающихъ обыкновенно всѣ расчеты при отправкѣ товаровъ.

280. Въ настоящее время срокъ для требованія переборовъ существуетъ шесть мѣсяцевъ, а такъ какъ въ виду не имѣется справедливыхъ основаній для того, чтобы сократить этотъ срокъ въ ущербъ интересовъ товарохозяевъ, то по мнѣнію Биржевой Коммисіи, слѣдовало-бы существующій нынѣ шестимѣсячный срокъ оставить безъ измѣненія.

281. По поводу сего § въ Биржевой Коммисіи были высказаны слѣдующія соображенія: не безызвѣстно, что при малограмотности нисшихъ слоевъ нашихъ согражданъ, повѣрка расчетовъ за провозъ товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ для большинства товарохозяевъ весьма затруднительна; вслѣдствіе чего сіи послѣдніе обыкновенно съ полною довѣрчивостію прини-

282. Отправителю предоставляется поручать станціи назначенія груза получение слѣдующаго за него платежа (наложеннаго платежа), за установленный процентъ (ст. 151, п. 10).

283. Въ означенномъ въ статьѣ 282 случаѣ, грузъ выдается получателю не прежде, какъ по взносѣ имъ всей назначенной отправителемъ суммы, а сія послѣдняя выдается отправителю на станціи отправленія немедленно по полученіи ею извѣщенія объ уплатѣ денегъ получателемъ.

284. Порученіе, означенное въ статьѣ 282, не допускается, если грузъ долженъ слѣдовать по дорогамъ, не заключившимъ между собою договоровъ о прямомъ сообщеніи.

ОТДѢЛЕНІЕ ПЯТОЕ.

Сроки и порядокъ отправленія и перевозки грузовъ.

285. Принятые для перевозки грузы нагружаются распоряженіемъ и средствами дороги, безъ участія и надзора отправителя, за исключеніемъ нѣкоторыхъ, опредѣленныхъ правилами перевозки случаевъ, въ коихъ нагрузка лежитъ на обязанности отправителя или предоставляется ему.

286. Перевозка грузовъ производится въ вагонахъ, устроенныхъ соотвѣтственно каждому роду грузовъ, съ надлежащими предосторожностями, согласно утвержденнымъ министромъ путей сообщенія правиламъ.

мають производимыя желѣзными дорогами расчеты за непреложно вѣрные, а посему для того, чтобы переборы не обратились несправедливымъ образомъ въ доходную статью для желѣзныхъ дорогъ, необходимо, по мнѣнію Биржевой Коммисіи, обязать желѣзныя дороги публиковать о всѣхъ переборахъ ежемѣсячно подобно тому, какъ дѣлаются публикаціи о невостребованныхъ грузахъ и найденныхъ предметахъ (§§ 351 и 352) и, кромѣ того, выставлать въ теченіи опредѣленнаго времени на станціи отправленія и на станціи назначенія объявленія о подлежащихъ къ возврату переборахъ.

282. Для суммы платежа наложеннаго на товаръ должна быть въ накладной сдѣлана особая графа.

286. По поводу § 286 Биржевая Коммисія находитъ необходимымъ повторить то, что уже было прежде высказано Биржевой Коммисіею при обсужденіи первоначальнаго проекта, а именно: «по мнѣнію Биржевой Коммисіи всѣ товары какъ подверженные, такъ и неподверженные порчѣ отъ «подмочки, должны быть, какъ скоро за перевозку ихъ взимается плата

287. Грузы нагружаются и отправляются по порядку поступления накладныхъ, съ строгимъ соблюденіемъ очереди, которая ведется по каждому направленію дороги отдѣльно.

288. Отправляются безъ очереди, съ первымъ отходящимъ товарнымъ поѣздомъ, по накладнымъ, заявленнымъ за шесть часовъ до отправленія этого поѣзда: 1) живыя: растенія, рыбы, птицы и животныя; 2) свѣжіе съѣстные припасы, легко подверженные скорой порчѣ; 3) жидкости, подверженные броженію и быстрому окисленію, и 4) дозволенные къ перевозкѣ вещества, подверженные быстрому воспламененію, самовозгаранію или взрыву. Вещества сіи перевозятся по особымъ правиламъ (ст. 335—348).

289. На дорогахъ, открытыхъ при неполномъ ихъ устройствѣ и неимѣющихъ еще возможности удовлетворить требованіямъ всѣхъ отправителей, дозволяется, впредь до окончательнаго ихъ устройства, требуемаго статьею 106, выдѣлять изъ очередной отправки нѣкоторые роды грузовъ, обременяющіе дорогу своими массами. Такое выдѣленіе допускается не иначе, какъ на основаніи особыхъ

«по тарифу, по I и II классу, отправляемы непременно въ закрытыхъ вагонахъ».

«Независимо отъ сего Биржевая Коммисія полагаетъ необходимымъ обязать управленія желѣзныхъ дорогъ, по требованію отправителей, давать въ зимнее время для перевозки свѣжихъ фруктовъ, вина, пива и вообще съѣстныхъ предметовъ, боящихся морозовъ, закрытые вагоны, обитые внутри войлокомъ. Удовлетвореніе подобныхъ требованій Биржевая Коммисія признаетъ раціональнымъ въ виду того, что безъ упомянутой мѣры предосторожности, означенные предметы въ зимнее время, должны подвергнуться неминуемой порчѣ отъ морозовъ, тогда какъ съ продолженіемъ сѣти желѣзныхъ дорогъ на югъ и съ принятіемъ означенной предосторожности, можетъ развиваться торговля фруктами, произрастающими на югѣ Россіи, и винами, приготовляемыми въ Крыму, а равно перевозка ихъ на сѣверъ и въ среднюю полосу Имперіи. Къ тому же самая отправка фруктовъ начинается лишь глубокою осенью и зимою».

(стр. 21 и 23. Первоначальное замѣчаніе Биржевой Коммисіи).

288. Въ концѣ сего § слово «вещества сіи», замѣнить для ясности словами: «вещества, упоминаемые въ 4 пунктѣ».

289. По поводу сего § въ Биржевой Коммисіи было выражено убѣжденіе о необходимости назначить опредѣленный срокъ, въ теченіи коего дороги, открытыя при неполномъ ихъ устройствѣ, должны быть окончательно устроены, въ видахъ предотвращенія повторенія на желѣзныхъ дорогахъ тѣхъ же самыхъ затрудненій, которыя до сихъ поръ нерѣдко почти на всѣхъ дорогахъ испытываютъ грузоотправители, подвергаясь при этомъ значитель-

правиль и на опредѣленные сроки. Означенные правила и сроки устанавливаются каждый разъ съ утвержденія министра путей сообщенія.

290. Распоряженіе объ изъятіи грузовъ изъ очереди (ст. 289) немедленно публикуется во всеобщее свѣдѣніе, съ означеніемъ названій грузовъ, на которые распространяется это изъятіе.

291. Выдѣленные изъ общей очереди грузы (ст. 289) отправляются, по мѣрѣ возможности, съ соблюденіемъ между ними особой очереди и общихъ сроковъ перевозки (ст. 298 и 299), исчисляемыхъ со дня отправленія.

292. Грузы, предъявленные къ отправкѣ въ поѣздъ большой скорости (пассажирскомъ или товаро-пассажирскомъ), не позже какъ за три часа до отхода онаго, отправляются съ этимъ поѣздомъ; предъявленные же позже сего срока — отправляются съ слѣдующимъ поѣздомъ той же скорости.

293. Грузы большой скорости отправляются съ такими поѣздами, въ которыхъ они могутъ быть переводимы на другія дороги и слѣдовать безостановочно до мѣста назначенія.

нымъ убыткамъ, единственно вслѣдствіе неполнаго устройства дорогъ. Таковое неустройство дорогъ, составляющее важное неисполненіе ихъ прямой обязанности удовлетворять всѣмъ потребностямъ безостановочнаго и правильнаго движенія, мы, къ сожалѣнію, встрѣчаемъ и въ настоящее время на весьма многихъ нашихъ желѣзныхъ дорогахъ, несмотря на то, что первоначальное открытіе ихъ послѣдовало уже давно.

290. Упоминаемое въ этомъ § выдѣленіе изъ очереди нѣкотораго рода грузовъ, по мнѣнію Биржевой Коммисіи, возможно допустить въ уваженіе какихъ либо *особенныхъ* обстоятельствъ, какъ *временную* и совершенно исключительную *мѣру* впредь до наступленія срока, къ которому желѣзная дорога обязана имѣть въ полномъ устройствѣ и количествѣ всѣ способы передвиженія грузовъ, при чемъ Биржевая Коммисія не полагаетъ возможнымъ, чтобы на подобное снисхожденіе были вправѣ рассчитывать тѣ желѣзныя дороги, для которыхъ, на основаніи концессіи, уже наступилъ срокъ для полнаго устройства подвижнаго состава, сообразнаго потребностямъ наибольшаго движенія грузовъ, иначе значило бы допустить то невѣроятное, чрезмерно вредное для торговли и несогласное съ духомъ узаконеній, вводимыхъ проектомъ, предположеніе, что желѣзныя дороги во всякое время и послѣ наступившаго срока для полнаго устройства подвижнаго состава могутъ просить и получать разрѣшенія на выдѣленіе грузовъ изъ общей очереди. Независимо отъ сего, по мнѣнію Биржевой Коммисіи, желѣзныя дороги, во всякомъ случаѣ, до полнаго устройства подвижнаго состава обязаны имѣть достаточное количество крытыхъ помѣщеній для склада въ нихъ, подъ отвѣтственностію дороги за цѣлость, ввозимыхъ на станціи грузовъ.

294. Въ случаѣ предъявленія такого количества грузовъ большой скорости, которое превышаетъ вмѣстимость числа товарныхъ вагоновъ, допускаемого составомъ пассажирскаго или товаро-пассажирскаго поѣзда, грузы отправляются съ слѣдующими поѣздами большой скорости, по очереди поступления (ст. 287). Объ этомъ тотчасъ же объявляется отправляющимъ, которые могутъ взять обратно свои грузы, съ полученіемъ въ возвратъ всѣхъ уплаченныхъ ими денегъ.

295. При наплывѣ грузовъ большой скорости, превышающемъ вмѣстимость десяти вагоновъ, грузы перевозятся въ дополнительномъ поѣздѣ, когда отправленію онаго не препятствуетъ постоянное движеніе по дорогѣ.

296. Исключеніе изъ поѣзда вагоновъ пассажирскихъ, для замѣны ихъ товарными вагонами, не допускается.

297. Грузы, пересылаемые съ поѣздами малой скорости (товарными), отправляются не позже двадцати четырехъ часовъ, со времени занесенія въ книгу накладной (ст. 271).

298. Сроки доставки на станцію назначенія грузовъ, отправляемыхъ съ поѣздами большой скорости, опредѣляются временемъ, назначеннымъ, по расписанію, для прибытія сихъ поѣздовъ. Если на пути слѣдованія грузъ подлежитъ передачѣ съ одной дороги на другую, то къ назначеннымъ срокамъ прибавляется по двѣнадцати часовъ на каждую передачу.

299. Обязательный срокъ доставки грузовъ на станцію назначенія съ поѣздами малой скорости опредѣляется по расчету провоза не менѣе ста двадцати пяти верстъ въ каждые двадцать четыре часа, при чемъ излишекъ, непревышающій двадцати пяти верстъ, не принимается въ расчетъ, а — свыше двадцати пяти верстъ считается за полныя сто двадцать пять верстъ. Къ сроку провоза прибавляется двадцать четыре часа на нагрузку до отправленія (ст. 297), двадцать четыре часа на выгрузку, по прибытіи, и по двѣнадцати часовъ на каждую передачу съ одной дороги на другую.

297. По мнѣнію Биржевой Коммисіи послѣднія слова этого § «со времени занесенія въ книгу накладной» замѣнить словами: «со времени принятія груза».

299. Для предупрежденія всякаго недоразумѣнія необходимо § 299 дополнить ссылкой на § 224.

300. Обязательный срокъ доставки обозначается въ квитанціи (ст. 251).

301. Исправленіе нагруженныхъ вагоновъ или перегрузка ихъ по случаю порчи, во время пути, не служатъ поводомъ къ продолженію сроковъ доставки (ст. 298 и 299).

302. Задержка по случаю перегрузки въ пути вагоновъ съ таможенными пломбами или замками, происшедшая вслѣдствіе неприбытія таможеннаго чиновника, прибавляется къ срокамъ доставки (ст. 298 и 299). Извѣщеніе о высылкѣ чиновника, для присутствованія при перегрузкѣ, дается тамождѣ по телеграфу немедленно по отцѣпкѣ вагона. Время послышки вызова и прибытія чиновника означается въ актѣ.

ОТДѢЛЕНІЕ ШЕСТОЕ.

Прибытіе и выдача грузовъ.

303. Грузы, прибывшіе на станцію назначенія, записываются въ шнуровыя книги: 1) немедленно по прибытіи — въ книгу прибывшихъ грузовъ, со всѣми подробностями, означенными въ накладныхъ, и 2) при выгрузкѣ — въ амбарную книгу, кратко.

304. Прибывшіе грузы выгружаются немедленно, а вагоны, подлежащіе выгрузкѣ средствами получателя, ставятся, въ тоже время, на удобные для такой выгрузки пути.

305. Грузъ считается прибывшимъ, когда на станцію назначенія доставлена сполна вся партія его, значущаяся въ одной квитанціи.

306. Неприбытіе части груза не можетъ служить препятствіемъ къ полученію прибывшей части, если получатель это пожелаетъ, при чемъ расчетъ дѣлается за прибывшій грузъ; самая же квитанція или оставляется въ рукахъ получателя, съ отмѣткою количества выданнаго по ней груза, или

300. Этот § слѣдовало бы, по мнѣнію Биржевой Коммисіи, изложить такъ: «обязательный срокъ доставки, штрафъ за просрочку обозначаются въ квитанціи (§ 251)».

же замѣняется свидѣтельствомъ на право полученія остальнаго груза, отправленнаго по той же квитанціи.

307. Управление дороги обязано, по желанію отправителя или получателя и по данному ими адресу, посылать получателю, въ мѣстности, съ которыми имѣется почтовое сообщеніе, извѣщеніе о прибытіи груза. Извѣщеніе сіе не признается документомъ на право полученія груза. Почтовые расходы за пересылку таковыхъ извѣщеній обращаются на счетъ получателя.

308. Грузы выдаются получателю по очереди предъявленія требованій, въ продолженіе всего времени, въ теченіе котораго станція должна быть открыта (ст. 236); вывозка принятыхъ грузовъ допускается, сверхъ того, въ теченіе двухъ часовъ по закрытіи станціи.

309. Выдача грузовъ начинается: перевезенныхъ въ поѣздахъ большой скорости — не позже трехъ часовъ, а перевезенныхъ съ малою скоростью — не позже двадцати четырехъ часовъ, по прибытіи поѣзда. Дѣйствіе сего правила не распространяется на предметы, означенные въ статьяхъ 310—313.

310. Гробы съ тѣлами умершихъ должны быть выданы дорогою и взяты получателями не позже двухъ часовъ по прибытіи поѣзда, на которомъ привезены; невзятые же въ теченіи этого срока передаются мѣстной полиціи.

311. Порохъ, фейерверки и огнестрѣльные снаряды должны быть выгружены и вывезены со станціи получателемъ не позже двухъ часовъ по прибытіи поѣзда и во всякомъ случаѣ до захода солнца, а прибывшіе ночью — не позже двухъ часовъ съ открытія станціи; въ противномъ случаѣ порохъ, фейерверки и огнестрѣльные снаряды передаются мѣстной полиціи, для поступленія съ ними по правиламъ, изложеннымъ въ положеніи о перевозкѣ войскъ по желѣзнымъ дорогамъ.

310, 311, 312 и 313. Сроки, опредѣленные въ §§ 310, 311, 312 и 313 для приѣма грузовъ и обязательные для получателей, подъ страхомъ платежа за полежалое, исчисляются *со времени фактическаго прибытія грузовъ* на станцію назначенія къ мѣсту выгрузки оныхъ, а между тѣмъ опредѣленный § 299 срокъ обязателенъ для доставки грузовъ малой скорости несоразмѣрно великъ, противу того срока, въ теченіи котораго кладъ *можетъ быть* доставлена къ мѣсту назначенія. Такое установленіе имѣетъ неминуемымъ послѣдствіемъ то, что грузополучатель, вслѣдствіе неправильности движенія на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ, долженъ являться совершенно напрасно нѣсколько разъ для освѣдомленія о приходѣ своего товара, чтобы не быть въ необходимости заплатить за полежалое, въ случаѣ ранняго прихода груза. Такимъ образомъ каждый грузохозяинъ единственно вслѣдствіе того, что желѣзнымъ дорогамъ предоставляется на доставку грузовъ слишкомъ продолжительный срокъ, подвергается опасности платить за полежалое каждый разъ, когда желѣзная дорога, не пользуясь черезъ-чуръ льготнымъ для нея срокомъ доставить кладъ ранѣе, слѣдовательно въ сущности товарохозяинъ будетъ платить желѣзнымъ дорогамъ собственно за то, что желѣзнымъ дорогамъ данъ слишкомъ продолжительный срокъ для доставки грузовъ. Такое положеніе дѣла ненормально. Какъ скоро отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за свое-

312. Животныя выгружаются и уводятся не позже двухъ часовъ по прибытіи поѣзда или по открытіи станціи, если поѣздъ прибылъ послѣ закрытія оной. Невзятые въ продолженіе означеннаго времени животныя хранятся на станціи или сдаются на храненіе постороннимъ лицамъ, по правиламъ, опредѣленнымъ въ статьяхъ 1014—1018 устава гражданскаго судопроизводства.

313. Подверженные скорой порчѣ съѣстные припасы, живая и свѣжая рыба, свѣжіе фрукты, живыя растенія, а также жидкости, подверженныя быстрому окисленію или броженію, должны быть выданы не позже четырехъ часовъ съ прибытія поѣзда, если станція не закрыта. Съ предметами этого рода, не востребованными въ теченіи сорока восьми часовъ со времени прибытія, поступается по статьѣ 354.

временную доставку ограничивается известными весьма льготными предѣлами, то нѣтъ никакого основанія предоставлять имъ право требовать отъ грузохозяевъ за полежалое ранѣе этихъ сроковъ. Если же желѣзныя дороги полагаютъ, что онѣ въ состояніи доставить клади ранѣе опредѣленныхъ въ § 299 сроковъ, то справедливость требовала-бы возложить на нихъ обязанность доставлять грузъ въ эти кратчайшіе сроки. До какой степени преувеличены сроки, опредѣленные § 299 достаточно сослаться на слѣдующій примѣръ: разстояніе отъ С.-Петербурга до Москвы по желѣзной дорогѣ 604 версты. Слѣдовательно, считая по 125 верстъ въ сутки для слѣдованія груза, полагается 5 сутокъ, къ сему прибавляется 24 часа на нагрузку и 24 на выгрузку, итого составитъ 7 сутокъ, и, такимъ образомъ, выходитъ, что кладь, отправленная изъ С.-Петербурга въ Москву слѣдуетъ по желѣзной дорогѣ лишь по 87 верстъ въ сутки, тогда какъ на самомъ дѣлѣ клади, отправленные изъ С.-Петербурга въ Москву могутъ быть уже на четвертыя сутки приняты со станціи, если только по какому либо случаю товаръ не будетъ задержанъ въ пути.

Становясь на справедливую точку зрѣнія интересовъ желѣзныхъ дорогъ и принявъ, что исчисленіе сроковъ приѣма грузовъ со дня фактическаго прибытія клади на мѣсто выгрузки оной имѣетъ въ виду ту цѣль, чтобы не затруднять желѣзныя дороги храненіемъ прибывшихъ кладей, Биржевая Комиссія полагаетъ, что таковая цѣль можетъ быть достигнута и безъ излишняго снисхожденія къ желѣзнымъ дорогамъ и безъ напраснаго обремененія налогомъ грузоотправителей, слѣдующимъ болѣе справедливымъ и практичнымъ путемъ, а именно: какъ скоро будетъ постановлено правиломъ, что желѣзная дорога вправе требовать за храненіе прибывшаго груза не ранѣе какъ по истеченіи срока, обозначеннаго въ квитанціяхъ для доставки грузовъ, то это самое побудитъ желѣзныя дороги назначать въ квитанціяхъ срокъ сообразный съ дѣйствительною возможностью доставлять грузъ, а не такой срокъ, который даетъ желѣзной дорогѣ средства произвольно задерживать на станціяхъ грузы, ввѣренные имъ для перевозки, а вовсе не для необходимыхъ простоевъ на промежуточныхъ станціяхъ. Такимъ образомъ одновременно будетъ достигнута двоякая цѣль: во-первыхъ, амбары и вообще мѣста выгрузки на желѣзныхъ дорогахъ не будутъ загромождены прибывшими кладями, а во-вторыхъ, грузы будутъ доставляться скорѣе сроковъ, опредѣленныхъ § 299, а слѣдовательно, будутъ охранены какъ интересы грузоотправителей, такъ и желѣзныхъ дорогъ. При этомъ необходимо обязать желѣзныя дороги безразлично для всѣхъ отправителей назначать въ квитанціяхъ одни и тѣ же сроки доставки, при одинаковыхъ условіяхъ разстоянія и способа перевозки.

314. Грузы, непоименованные въ статьяхъ 310—312 хранятся на станціяхъ бесплатно сорокъ восемь часовъ со времени прибытія, а если окончаніе этого срока приходится въ праздничный день, въ который станціи закрыты (ст. 236), то бесплатное храненіе груза продолжается, сверхъ того, весь этотъ день.

315. За храненіе грузовъ, непоименованныхъ въ статьяхъ 310—313, долѣе означенныхъ въ статьѣ 314 сроковъ, взимается особая плата, на основаніи правилъ перевозки.

316. Плата за храненіе грузовъ, значащихся въ одной квитанціи, но прибывающихъ частями, взимается со времени прибытія послѣдней части груза.

317. Требованіе на полученіе груза заявляется предъявленіемъ квитанціи кассиру.

318. По повѣркѣ квитанціи съ накладною, дѣлается расчетъ, по коему получатель обязанъ внести всѣ слѣдующія съ него суммы.

319. Уплата денегъ отмѣчается какъ на квитанціи, такъ и на накладной, съ приложеніемъ штемпеля станціи и за подписью получателя. Подпись получателя не лишаетъ его права требовать возврата переборовъ (ст. 279—281).

320. Накладная, по сдѣланіи на ней означенныхъ въ статьѣ 319 отмѣтки и подписи, выдается получателю съ ярлыкомъ на право полученія груза изъ амбаровъ и складовъ. По предъявленіи накладной и ярлыка завѣдывающему выдачею грузовъ, получатель осматриваетъ и принимаетъ грузъ.

314. Бирживая Коммисія полагаетъ послѣ слова «со времени прибытія», добавить слова «къ мѣсту выгрузки», въ виду того обстоятельства, что нерѣдко случается, что хотя грузъ и прибылъ, но стоитъ въ вагонахъ въ такомъ мѣстѣ, гдѣ его невозможно выгрузить изъ вагоновъ.

316. Биржевая Коммисія полагаетъ послѣ слова «со времени прибытія» добавить слова: «къ мѣсту выгрузки», въ виду обстоятельства, высказаннаго по поводу § 314.

318. Въ виду замѣчаній, сдѣланныхъ по поводу § 279 Биржевая Коммисія считаетъ невозможнымъ признать справедливымъ упомянутую въ § 318 повѣрку квитанцій съ цѣлію требовать отъ примателей платы большей противу той, которая уже взята съ отправителя и означена въ квитанціи.

319. По мнѣнію Биржевой Коммисіи въ этомъ § необходимо оговорить, что подпись получателя на квитанціи свидѣтельствуетъ только фактъ уплаты имъ денегъ по квитанціи и за полежалое, а не правильность разсчета, означеннаго въ квитанціи.

320. По мнѣнію Биржевой Коммисіи въ семъ § необходимо добавить, что ярлыкъ выдается на право полученія грузовъ *также и изъ вагоновъ*, такъ какъ нѣкоторые товары выгружаются средствами получателей прямо изъ вагоновъ.

321. Въ исправной и полной приѣмкѣ груза получатель росписывается въ амбарной книгѣ, причемъ накладная, по наложеніи на ней втораго штемпеля, возвращается получателю.

322. Грузъ считается выданнымъ получателю, когда онъ росписался въ амбарной книгѣ, безъ заявленія претензіи, и получилъ обратно накладную съ двумя, означенными въ статьяхъ 319 и 321, штемпелями. Съ сего времени управленіе дороги не отвѣчаетъ за утрату и поврежденія, могущія произойти съ грузомъ, за исключеніемъ случаевъ, означенныхъ въ статьѣ 324.

323. На право вывоза груза со станціи выдается получателю ярлыкъ, съ означеніемъ въ немъ числа и рода вывозимыхъ мѣстъ.

324. Получателю груза предоставляется, если пожелаетъ, оставить грузъ въ цѣломъ составѣ, или же часть онаго, на станціи, для храненія подъ отвѣтственностію дороги, съ полученіемъ особой росписки. Плата за храненіе (ст. 315) взимается только за оставленный грузъ. Храненіе такихъ грузовъ подчиняется во всемъ дѣйствующимъ относительно договоровъ о поклажѣ узаконеніямъ.

325. Получатель можетъ отказаться отъ принятія груза, возвративъ на станцію прибытія квитанцію, съ надписью на ней объ отказѣ, въ чемъ получаетъ росписку. Объ отказѣ получателя управленіе дороги безотлагательно сообщаетъ письменно отправителю, для зависящихъ съ его стороны распоряженій, и если въ теченіи мѣсяца со времени посылки извѣщенія, распоряженій не послѣдуетъ, съ грузомъ поступается на основаніи правилъ о не востребовавшихся предметахъ (ст. 349—356).

321. Въ этомъ § Биржевая Коммисія полагаетъ для ясности, послѣ словъ: «въ амбарной книгѣ», добавить слова: «по окончаніи пріемки».

324. Согласно этому § предполагается храненіе грузовъ, въ случаѣ означенномъ въ семъ §, подчинить «во всемъ дѣйствующимъ, относительно договоровъ о поклажѣ, узаконеніямъ». Въ законѣ же о поклажѣ, между прочимъ, постановлено основнымъ правиломъ, что росписка въ пріемѣ имущества на храненіе въ такомъ только случаѣ составляетъ при судебномъ разбирательствѣ полное противу давашаго оную доказательство, когда она вся отъ начала до конца писана и подписана рукою пріемщика (ст. 2111, Т. X, ч. 1). Между тѣмъ на практикѣ немислимо, чтобы законъ, изображенный въ ст. 2111 Т. X, вполне могъ быть примѣненъ къ роспискамъ, о которыхъ идетъ рѣчь въ § 324, ибо точное примѣненіе сего закона повлекло бы за собою неизбѣжныя затрудненія какъ для желѣзныхъ дорогъ, такъ и для грузохозяевъ. Вслѣдствіе сего, по мнѣнію Биржевой Коммисіи, надлежитъ изъ § 324 исключить слова: «во всемъ» и кромѣ того въ концѣ § прибавить слова: «за исключеніемъ ст. 2111, Т. X, ч. I Св. Закон. Гражд., такъ какъ росписки въ пріемѣ грузовъ на храненіе должны выдаваться по образцу, утвержденному Министромъ Путей Сообщенія».

325. Въ семъ § надлежитъ по мнѣнію Биржевой Коммисіи прибавить послѣ словъ: «получатель можетъ» слово: «вовсе». Кромѣ того, Биржевая Коммисія полагаетъ §§ 325 и 326 помѣстить въ концѣ 6-го отдѣленія, такъ какъ заключающіяся въ нихъ правила относятся только до исключительныхъ, весьма рѣдкихъ случаевъ.

326. Въ случаѣ неявки получателя, въ теченіи четырнадцати дней съ прибытія груза, отправителю посылается о томъ письменное извѣщеніе, чрезъ станцію отправленія.

327. Заявленія о порчѣ укупорокъ, о поврежденіи груза, о недостаткѣ въ вѣсѣ онаго, а также объ обмѣнѣ или пропажѣ груза, дѣлаются начальнику станціи, выдающей грузъ. Начальникъ станціи обязанъ немедленно освидѣтельствовать грузъ и объ оказавшемся составить подробный и опредѣлительный актъ, въ присутствіи получателя, полицейскаго чиновника или служителя, если онъ на лицо, и двухъ свидѣтелей изъ числа лицъ, не служащихъ на дорогѣ.

328. Получатель имѣетъ право приписать въ актѣ свои возраженія и получить съ онаго копію, засвидѣтельствованную въ вѣрности начальникомъ станціи.

329. Въ случаѣ уклоненія начальника станціи отъ составленія акта или выдачи съ онаго копіи, получателю предоставляется записать о томъ въ жалобную книгу и принести жалобу управляющему дорогою или правительственной инспекціи.

330. Управление дороги, немедленно по составленіи означеннаго въ статьѣ 327 акта, производитъ розыскъ о происшедшихъ поврежденіи, обмѣнѣ, утратѣ или недоставкѣ въ срокъ груза, не ожидая дальнѣйшихъ заявленій отъ распорядителя онаго.

331. Получателю предоставляется взять поврежденный грузъ или оставить оный на отвѣтственности дороги.

332. Плата за храненіе означенныхъ въ статьѣ 330 грузовъ не взимается съ получателя, если, при разрѣшеніи спора, признано будетъ виновнымъ управленіе дороги.

327 и 328. По поводу этих §§ въ Биржевой Коммисіи были высказаны слѣдующія замѣчанія: въ большинствѣ случаевъ на начальникахъ станцій лежатъ весьма многія обязанности, исполненіе которыхъ требуетъ постояннаго личнаго ихъ распоряженія, а посему едва-ли удобно будетъ возлагать на непосредственную обязанность начальника станціи освидѣтельствованіе грузовъ, присутствіе при составленіи актовъ и завѣреніе копій съ нихъ. При возложеніи сихъ обязанностей на начальниковъ станцій неизбежно возникнутъ справедливыя со стороны грузохозовъ жалобы на медленность въ составленіи актовъ и выдачи съ нихъ копій, и вмѣстѣ съ тѣмъ чрезъ это самое, съ одной стороны, причиняются затрудненія и потери для грузохозовъ, а съ другой стороны, начальники станцій будутъ постоянно отвлекаемы отъ другихъ многосложныхъ занятій, болѣе существеннаго значенія. Въ виду сихъ соображеній Биржевая Коммисія полагаетъ необходимымъ обязанности, возлагаемыя по §§ 327 и 328, возложить не только на начальниковъ станцій, но и на ихъ помощниковъ, и вообще на лицъ, которымъ начальникъ станціи признаетъ возможнымъ поручить выполненіе упомянутыхъ обязанностей, о чемъ и должно быть упомянуто въ актахъ.

333. По заявленіи претензіи на станціи и по составленіи акта, получатель обращается съ требованіемъ объ удовлетвореніи въ управленіе дороги, выдающей грузъ.

334. Получатель имѣетъ право, до истеченія земской давности, предъявить къ управленію дороги искъ на общихъ основаніяхъ.

ОТДѢЛЕНІЕ СЕДЬМОЕ.

Перевозка опасныхъ веществъ.

335. Вещества быстро-воспламеняющіяся, производящія взрывъ, ядовитыя и ѣдкія или вовсе не допускаются къ перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ, или перевозятся на основаніи особыхъ правилъ, утвержденныхъ министромъ путей сообщенія.

336. Списки запрещенныхъ и дозволенныхъ къ перевозкѣ опасныхъ веществъ составляются и, въ случаѣ надобности, измѣняются и дополняются по соглашенію министерствъ внутреннихъ дѣлъ и путей сообщенія. Списки сіи, равно какъ и всѣ дѣлаемые въ нихъ измѣненія и дополненія, публикуются въ означенныхъ въ статьѣ 68 вѣдомостяхъ.

337. Опасныя вещества, дозволенные къ перевозкѣ, отправляются исключительно въ товарныхъ поѣздахъ, въ которыхъ нѣтъ пассажировъ.

338. Провозъ опасныхъ веществъ въ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ, какъ въ багажныхъ, такъ и товарныхъ мѣстахъ, а также при самихъ пассажирахъ и другихъ находящихся въ поѣздѣ лицахъ, воспрещается.

336. При обсужденіи сего § высказаны были слѣдующія соображенія:

1) списки запрещенныхъ и дозволенныхъ къ перевозкѣ опасныхъ веществъ должны быть, по возможности, изложены ясно и точно, для того, чтобы, съ одной стороны, не закрыть доступъ къ отправкѣ обыкновеннымъ порядкомъ предметовъ, которые, по свойству своему, могутъ быть опасны лишь при извѣстныхъ обстоятельствахъ и преимущественно въ случаѣ прикосновенія съ огнемъ, какъ напр. керосинъ, фотонафтиль и т. п., а съ другой стороны, чтобы не увеличить стоимость сихъ предметовъ, уже имѣющихъ въ народномъ хозяйствѣ широкое употребленіе, чрезъ сопричисленіе ихъ къ опаснымъ предметамъ, перевозка которыхъ производится по усиленному тарифу; и 2) измѣненія въ спискахъ не должны быть дѣлаемы ранѣе 3-хъ мѣсяцевъ, примѣняясь въ этомъ случаѣ къ порядку, проектируемому для измѣненій въ тарифахъ, сообразно замѣчаніямъ, сдѣланнымъ по сему предмету Биржевою Коммисіею.

339. Правило, изложенное въ статьѣ 338, не распространяется на всякаго рода медикаменты, имѣющіеся въ маломъ количествѣ при находящихся въ поѣздѣ лицахъ, а равно на порохъ, пистоны и зажигательныя спички, находящіеся въ прочныхъ, употребляемыхъ для каждаго изъ означенныхъ предметовъ, помѣщеніяхъ, если при томъ количество пороха не превышаетъ двухъ фунтовъ, пистоновъ пяти сотъ штукъ и спичекъ тысячи штукъ на каждое лицо.

340. Дозволенные къ перевозкѣ вещества, подверженные взрыву или быстрому воспламененію, принимаются для отправки, нагружаются и выгружаются только за-свѣтло, безъ огня, и допускаются на станцію не ранѣе, какъ за шесть часовъ до отправленія, а со станціи назначенія убираются получателемъ немедленно по выгрузкѣ и не далѣе однѣхъ сутокъ послѣ прибытія, за исключеніемъ предметовъ, означенныхъ въ статьѣ 311.

341. Опасныя вещества, подлежащія дѣйствию статьи 311, если не будутъ взяты получателемъ въ означенный статьею 340 срокъ, продаются съ аукціона, чрезъ четыре дня послѣ прибытія, о чемъ дѣлается начальникомъ станціи своевременное объявленіе.

342. Получатель сохраняетъ, до продажи означенныхъ въ статьѣ 337 веществъ, право взять ихъ, со взносомъ за храненіе, долѣе двадцати четырехъ часовъ: за однѣ сутки десяти процентовъ, за двое сутокъ двадцати пяти процентовъ и за трое сутокъ сорока пяти процентовъ провозной платы.

343. Небольшія партіи опасныхъ веществъ отправляются въ опредѣленные дни и часы, не менѣе одного раза въ недѣлю, и перевозятся въ особо назначенномъ для сего вагонѣ, хотя бы общее количество предъявленныхъ къ перевозкѣ веществъ не составляло груза цѣлаго вагона.

Примѣчаніе. Опасныя аптекарскіе матеріалы, необходимые для прекращенія повальныхъ болѣзней между людьми и скотскихъ падежей, отправляются, по требованію правительственныхъ установленій и земскихъ учрежденій, въ особыхъ вагонахъ, и въ не назначенные для сего дни.

342. Срокъ для взиманія платы за храненіе долженъ быть, по мнѣнію Биржевой Коммисіи, изложенному по поводу § 299, исчисляемъ не со времени срока прибытія груза на мѣсто выгрузки или самой выгрузки, а со срока означеннаго въ квитанціи желѣзной дороги, если послѣдній срокъ продолжительнѣе.

344. Плата за перевозку опасныхъ веществъ, перевозимыхъ означеннымъ въ статьѣ 343 порядкомъ, взимается по дѣйствительному вѣсу отправокъ и по общему тарифу.

345. Опасныя вещества, предъявленные одновременно къ отправкѣ, хотя бы и нѣсколькими отправителями, въ общемъ вѣсѣ не менѣе двухъ третей груза, поднимаемаго вагономъ, или хотя и въ меньшемъ количествѣ, но при согласіи отправителей заплатить за двѣ трети полного груза вагона, по общему тарифу, отправляются ежедневно и во всякомъ товарномъ поѣздѣ (ст. 337).

346. Если перевозка опасныхъ веществъ, во вниманіе къ ихъ особымъ свойствамъ, будетъ производиться въ особо приспособленныхъ для сего вагонахъ, то провозная плата можетъ быть взимается по усиленному тарифу, утвержденному министромъ путей сообщенія.

347. Отправитель опасныхъ веществъ, отправляемыхъ какъ отдѣльно, такъ и въ общихъ съ другими грузами мѣстахъ, въ точности и подробно объявляетъ въ накладной (ст. 242 и 246) наименованіе, вѣсъ и количество означенныхъ веществъ. Въ укладкѣ и укупоркѣ сихъ веществъ отправитель соблюдаетъ во всей строгости предписанныя для сего правила (ст. 335).

348. При несоблюденіи постановленныхъ въ статьѣ 347 правилъ, отправители опасныхъ веществъ, принятыхъ управленіемъ дороги, отвѣтствуютъ предъ симъ послѣднимъ, въ несчастныхъ случаяхъ, за убытки и вредъ, причиненные сими веществами какъ другимъ лицамъ, такъ и самой дорогѣ.

ГЛАВА XIV.

Невостребованные грузы и найденные предметы.

349. Грузы, невзятые получателями въ назначенные для того сроки (ст. 314 и 325), а также предметы, найденные въ вагонахъ, на станціяхъ и на пути, хранятся подъ отвѣтственностію управленія дороги.

350. Грузы и предметы, означенные въ статьѣ 349, хранятся въ станціонныхъ амбарахъ и складахъ, въ теченіи одного мѣсяца, и за тѣмъ

перевозятся въ главные магазины дороги, а при неимѣніи въ нихъ помѣщенія, могутъ быть сданы управленіемъ дороги на храненіе въ частные и общественные склады за счетъ тѣхъ лицъ, коимъ сіи грузы и предметы принадлежатъ. Въ семъ послѣднемъ случаѣ, не востребованные грузы и предметы застраховываются въ той суммѣ, какою отвѣтствуетъ предъ получателемъ управленіе дороги.

351. О грузахъ и предметахъ, не востребованныхъ въ теченіи четырехъ мѣсяцевъ со дня поступленія ихъ на станцію, публикуется въ трехъ, одинъ за другимъ слѣдующихъ, номерахъ вѣдомостей, означенныхъ въ статьѣ 68.

352. По истеченіи двухъ мѣсяцевъ съ послѣдняго припечатанія публикаціи (ст. 351), не востребованнымъ предметамъ и грузамъ составляется опись, при бытности чиновъ полиціи или постороннихъ свидѣтелей, и затѣмъ эти предметы продаются съ публичнаго торга, по распоряженію подлежащаго полицейскаго управленія, на общемъ основаніи.

353. Правило статьи 352 не распространяется на грузы и предметы, на которые наложенъ арестъ установленнымъ порядкомъ, или о которыхъ производятся въ судебныхъ установленіяхъ спорныя дѣла. Предметы эти могутъ быть проданы не иначе, какъ на основаніи общихъ по сему предмету законовъ.

354. Дѣйствіе статей 349—353 не распространяется на подверженные скорой порчѣ предметы, поименованные въ правилахъ перевозки, а также на опасныя вещества. Невостребованные въ теченіи сорока восьми часовъ съ прибытія на станцію назначенія, предметы перваго рода, если они, по надлежащемъ освидѣтельствованіи, окажутся годными къ употребленію, немедленно продаются, по распоряженію начальника станціи, при бытности чиновъ полиціи, находящихся на лицо, или постороннихъ свидѣтелей; предметы же, предавшіеся порчѣ, передаются полиціи для уничтоженія. Съ предметами втораго рода поступается на основаніи статей 311, 341 и 342. О всѣхъ случаяхъ этого рода составляются акты.

352. Въ семъ § необходимо послѣ словъ: «чиновъ полиціи» поставить слово «и» вмѣсто слова «или», такъ какъ по мнѣнію Биржевой Коммисіи необходимо присутствіе какъ полиціи, такъ равно и постороннихъ лицъ, ибо отсутствіе первой или вторыхъ можетъ подать въ послѣдствіи поводъ къ недоразумѣнію относительно достовѣрности и правильности описи.

354. Замѣчаніе, сдѣланное по поводу §§ 342 и 352 въ равной степени относится и до § 354.

355. Изъ вырученной отъ продажи не востребованныхъ грузовъ и предметовъ суммы (ст. 354) возмѣщаются управленію дороги слѣдующіе ему за перевозку и храненіе оныхъ платежи, а также всѣ дѣйствительно произведенные имъ расходы по перевозкѣ, застрахованію, храненію и продажѣ сихъ грузовъ и предметовъ. Оставшіяся за симъ деньги хранятся въ правленіи дороги до востребованія лицомъ, имѣющимъ на нихъ право собственности. Проценты на эти суммы за протекшее до востребованія время не выдаются правленіемъ дороги.

356. Суммы, не востребованныя лицами, коимъ онѣ принадлежатъ въ теченіи десяти лѣтъ, считая со дня прибытія или поступленія не востребованныхъ грузовъ и предметовъ на станцію (ст. 350), обращаются въ пенсіонныя и вспомогательныя кассы служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ.

ГЛАВА XV.

Отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за причиненные ими вредъ и убытки.

ОТДѢЛЕНІЕ ПЕРВОЕ.

Отвѣтственность за вредъ, происшедшій отъ несчастныхъ случаевъ съ людьми.

357. Желѣзныя дороги вознаграждаютъ за всѣ причиненные несчастными на нихъ случаями ушибы, раны, увѣчья, болѣзни или смерть пассажировъ, служащимъ на дорогѣ и постороннимъ лицамъ. Отъ сей обязанности дороги освобождаются только въ случаяхъ, означенныхъ въ статьѣ 358.

358. Желѣзныя дороги не отвѣчаютъ за происходящіе на нихъ несчастные случаи съ людьми, если правленіемъ дороги доказано будетъ, что несчастіе произошло или отъ причинъ, которыхъ нельзя было предотвратить никакими мѣрами предусмотрительности и осторожности, или по винѣ (умыслу или неосторожности) самого пострадавшаго лица, или же отъ такого дѣйствія посторонняго, не принадлежащаго къ числу служащихъ дороги, лица, которое не могло быть ни предусматрѣно, ни предупреждено.

356. Этот § требует измѣненія сообразнаго замѣчанію Биржевой Коммисіи по поводу § 342.

359. Служащіе на дорогахъ, пострадавшіе при исполненіи служебныхъ обязанностей, а также при предупрежденіи несчастія, ни въ какомъ случаѣ не лишаются вознагражденія, хотя бы при этомъ и была, съ ихъ стороны, допущена неосторожность.

360. Порядокъ и мѣра вознагражденія за несчастные случаи опредѣляются правилами, изложенными въ статьяхъ 644—646, 648—652, 657—662, 684 и 685 законовъ гражданскихъ (свод. зак., т. X, ч. 1). Всякаго рода дѣлаемые со стороны желѣзныхъ дорогъ заявленія и предварительно отбираемыя ими обязательства и подписки, клонящіяся къ отмѣнѣ или къ ограниченію означенной отвѣтственности признаются недѣйствительными.

361. Протоколы о несчастныхъ случаяхъ составляются немедленно, при участіи техникувъ и спеціалистовъ; въ протоколахъ подробно описываются всѣ обстоятельства случая, причиненныя поврежденія и предполагаемыя причины происшествія.

362. Каждый пострадавшій можетъ требовать включенія въ протоколъ относящихся до него подробностей происшествія или составленія о немъ особаго протокола, а также имѣетъ право получить засвидѣтельствованную копію протокола.

363. Протоколы подписываются наличными свидѣтелями происшествія, а также полицейскими чинами, если они находятся на лицѣ.

ОТДѢЛЕНІЕ ВТОРОЕ.

Отвѣтственность за погибель, утрату и поврежденіе грузовъ.

364. Дороги отвѣтствуютъ за погибель, утрату и порчу груза какъ въ пути, такъ и при храненіи, со времени пріема груза до выдачи его получателю или до продажи, за не востребованіемъ въ установленные для сего сроки (ст. 349—354).

365. Вознагражденіе за пропажу или погибель всего груза или части онаго производится по доказанной цѣнности пропавшихъ или погибшихъ предметовъ, но во всякомъ случаѣ въ размѣрахъ, непревышающихъ за каждый пудъ груза: перваго разряда — трид-

365. По смыслу сего § желѣзныя дороги *ни въ какомъ случаѣ* не отвѣтствуютъ предъ грузохозяевами за утрату и порчу грузовъ свѣше размѣровъ, опредѣленныхъ въ семъ §. Такимъ образомъ даже въ случаѣ *явной* вины желѣзной дороги хозяинъ груза долженъ довольствоваться вознагражде-

цать рублей, втораго разряда — пятнадцать рублей, а прочихъ разрядовъ — пять рублей. За отдѣльные предметы и животныхъ вознагражденіе производится по штучно, не свыше: трехъ сотъ рублей — за большіе экипажи, ста пятидесяти рублей — за мелкіе экипажи, ста пятидесяти рублей — за лошадь, пятидесяти рублей — за голову рогатаго скота, десяти рублей — за свинью, теленка или жеребенка, пяти рублей — за мелкихъ животныхъ, десяти рублей — за пудъ птицъ или животныхъ, принятыхъ на вѣсъ, вмѣстѣ съ клѣтками, въ коихъ онѣ находятся.

ніемъ, обусловленнымъ § 365, хотя бы дѣйствительная стоимость его имущества и была на самомъ дѣлѣ гораздо выше. Это на практикѣ должно весьма вредно отозваться какъ на интересахъ грузоотправителей, такъ и на достиженіе всѣми желаемой цѣли — благоустройства на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ въ передвиженіи грузовъ. До сихъ поръ случаи утраты и порчи грузовъ встрѣчаются, лишь за весьма малыми исключеніями, на всѣхъ нашихъ желѣзныхъ дорогахъ почти ежедневно. Зло это конечно губительно вліяетъ на интересы торговли, а между тѣмъ лица виновныя въ подобныхъ злоупотребленіяхъ остаются безотвѣтственными, вопреки справедливости и въ явное нарушеніе закона (ст. 683 т. X ч. I Св. Зак. Гражд.). Въ обыкновенной торговой жизни извозчики, которые занимаются перевозкою товаровъ, безусловно отвѣтствуютъ всѣмъ своимъ имуществомъ за всякую неисправность, происшедшую въ пути, по ихъ винѣ или по ихъ недосмотру, съ товаромъ, какъ-то: за утрату, подмочку и всякую отъ ихъ небреженія порчу, и притомъ отвѣтствуютъ по дѣйствительной цѣнности товаровъ. Желѣзныя же дороги, которыя имѣютъ несравненно болѣе средствъ, чѣмъ извозчики, къ охраненію въ пути ввѣренныхъ имъ имущества, по проекту § 365, освобождаются отъ полной отвѣтственности предъ грузоотправителями, не смотря на то, что желѣзныя дороги имѣютъ громадныя преимущества предъ возчиками и одно изъ этихъ преимуществъ — монополія, въ силу которой каждый отправитель, волею или неволею, долженъ входить въ дѣловыя сношенія съ желѣзными дорогами. При этомъ нельзя не обратить вниманія на то обстоятельство, что если изъ отвѣтственности, возлагаемой на желѣзныя дороги по § 364 проекта положенія, исключить упоминаемыя въ §§ 373, 374 и 375, случаи, освобождающіе желѣзныя дороги отъ отвѣтственности, то въ результатѣ выйдетъ то, что желѣзныя дороги отвѣтствуютъ *только за небреженіе*, а посему и не представляется справедливаго основанія освобождать желѣзныя дороги отъ обязанности вознаграждать товарохозяевъ за происшедшія по небрежности дорогъ утрату и поврежденіе грузовъ въ размѣрѣ дѣйствительной стоимости грузовъ. Это тѣмъ болѣе несправедливо, что въ § 133 проекта выговорено право для желѣзныхъ дорогъ за порчу имущества, принадлежащаго дорогамъ, требовать вознагражденіе съ виновныхъ по дѣйствительной стоимости поврежденнаго предмета или же по таксѣ, которая, конечно, не будетъ дешевле дѣйствительной стоимости вещей. Такимъ образомъ настоящее положеніе дѣла представляется, по меньшей мѣрѣ, не нормальнымъ и неизбѣжно должно повлечь за собою многія затрудненія и злоупотребленія. По мнѣнію Биржевой Коммиссіи, исходъ изъ этого неестественнаго порядка вещей и достиженіе желаемого правительствомъ и всѣми грузоотправителями благоустройства на нашихъ желѣзныхъ доро-

гахъ относительно перевозки грузовъ, возможно при осуществленіи слѣдующаго:

1) Въ положеніи объ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ постановить основнымъ правиломъ, что желѣзныя дороги отвѣтствуютъ по дѣйствительной стоимости за убытокъ, происшедшій вслѣдствіе утраты или поврежденія груза, начиная со времени приѣмки до сдачи груза, если желѣзныя дороги не будутъ въ состояніи доказать, что утрата или поврежденіе произошли отъ неотвратимыхъ причинъ (*vis major*) или отъ естественнаго свойства товара, т. е., вслѣдствіе внутренней порчи, испаренія, улетучиванія, обыкновенной утечки и усышки.

2) Указать въ положеніи, хотя бы въ общихъ чертахъ, характеръ тѣхъ неотвратимыхъ причинъ, вслѣдствіе которыхъ желѣзныя дороги, по смыслу ст. 683 т. X ч. I, не обязаны отвѣтствовать за порчу и гибель груза. Основаніемъ къ выясненію сихъ причинъ могутъ служить судебная практика и указанія опыта. Изъ судебной практики Биржевая Коммиссія можетъ указать на дѣло Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ съ генераль-лейтенантомъ Ганzenомъ и подполковникомъ Зеландомъ, по предмету требованія послѣдними съ перваго вознагражденія 29,362 руб. за сгорѣвшія вещи при перевозкѣ ихъ по желѣзной дорогѣ изъ Варшавы въ С.-Петербургъ. Дѣло это, окончательно разсмотрѣнное въ Общемъ Собраніи Правительствующаго Сената, выяснило съ достаточною полнотою тѣ обстоятельство, вслѣдствіе которыхъ Главное Общество Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ признано было обязаннымъ, за неисправность своихъ служащихъ, вознаградить истцовъ за гибель ихъ имущества по дѣйствительной стоимости онаго *).

Въ интересахъ какъ грузоотправителей, такъ и всего желѣзно-дорожнаго дѣла, существенно необходимо подвергнуть всестороннему обсужденію и обусловить тѣ причины, которыя слѣдуетъ признать неотвратимыми и за которыя желѣзныя дороги не подлежатъ отвѣтственности. Крайняя необходимость въ этомъ очевидна, и въ настоящее время при введеніи новыхъ правилъ для желѣзныхъ дорогъ болѣе, чѣмъ когда либо, уместна и удобна. Оставляя нынѣ упомянутыя причины безъ надлежащаго опредѣленія, тѣмъ самымъ упускается случай, удобный для того, чтобы положить предѣлъ казуистическимъ толкованіямъ того, что должно разумѣть подъ словами: «неотвратимыя причины несчастій». Въ виду сихъ соображеній Биржевая Коммиссія единогласно высказала заявленіе о настоятельной необходимости для

*) Подробное изложеніе упомянутаго дѣла помѣщено въ «Журналѣ Министерства Юстиціи» за 1866 г. въ № 4.

блага торговли и всего желѣзно - дорожнаго дѣла нынѣ же точно и ясно опредѣлить причины, освобождающія желѣзныя дороги отъ отвѣтственности за гибель и порчу грузовъ.

3) Указать въ въ проектѣ положенія тѣ доказательства, которыя должны служить основаніемъ для требованія съ желѣзныхъ дорогъ суммы вознагражденія за утрату или порчу груза. По этому предмету Биржевая Коммиссія считаетъ нужнымъ повторить то, что ею уже было высказано при обсужденіи первоначальнаго проекта, а именно: «по мнѣнію Биржевой Коммиссіи и по общепринятому въ торговомъ мірѣ обычаю слѣдуетъ таковыми доказательствами признавать фактуры и накладныя съ прибавленіемъ фрахтовыхъ и другихъ расходовъ; страховые полисы или квитанціи и справочныя цѣны на мѣстѣ назначенія товара. При неимѣніи же ясныхъ доказательствъ, всякое сомнѣніе относительно цѣнности клади, въ случаѣ неразрѣшенія взаимнымъ соглашеніемъ товарохозяина съ управленіемъ желѣзной дороги, должно быть предоставлено разрѣшенію надлежащаго судебного мѣста, отъ котораго и зависѣть будетъ опредѣлить норму вознагражденія» (стр. 45).

4) Постановитъ законъ о томъ, что желѣзныя дороги отвѣчаютъ за своихъ агентовъ и другихъ лицъ, посредствомъ которыхъ онѣ производятъ перевозку ввѣренныхъ имъ грузовъ.

5) Обязать желѣзныя дороги производить тщательныя дознанія во всѣхъ случаяхъ утраты или поврежденія грузовъ, и по требованію грузохозяевъ немедленно снабжать ихъ актами и подробными свѣдѣніями о результатахъ произведенныхъ ими розысковъ. Оба послѣднія правила уже существуютъ на Германскихъ желѣзныхъ дорогахъ и при примѣненіи ихъ къ нашимъ желѣзнымъ дорогамъ будетъ имѣть существенное значеніе для грузохозяевъ и значительно сократятъ постоянныя, къ крайнему сожалѣнію, случаи порчи и гибели грузовъ. По принятому нынѣ порядку управленія желѣзныхъ дорогъ имѣютъ обыкновеніе, въ случаяхъ утраты или поврежденія груза, не объяснять ни причинъ гибели или порчи грузовъ, ни мѣръ, принятыхъ ими къ розыску пропавшихъ грузовъ, а въ большинствѣ случаевъ отвѣчаютъ молчаніемъ на дѣлаемыя имъ по симъ предметамъ запросы. Такой образъ дѣйствій, быть можетъ, и выгоденъ для желѣзныхъ дорогъ, но для грузохозяевъ безусловно вреденъ, потому что для грузохозяевъ почти всегда, за весьма малыми исключеніями, нѣтъ физической возможности собрать всѣ тѣ доказательства, на основаніи которыхъ они могли бы, посредствомъ суда, получить отъ желѣзныхъ дорогъ полное вознагражденіе въ тѣхъ случаяхъ, когда гибель или порча груза произошла по винѣ желѣзныхъ дорогъ.

6) Въ виду проектируемыхъ дополненій проекта, необходимо въ § 365

366. Сверхъ означеннаго въ статьѣ 365 вознагражденія, получателю возвращается провозная плата за пропавшій грузъ по расчету, если плата была взыскана при приѣмѣ къ отправленію, въ противномъ случаѣ съ него взыскивается только та часть провозной платы, которая слѣдуетъ за уцѣлѣвшій грузъ (ст. 150—152).

367. Недостающій, обмѣненный или неправильно выданный грузъ считается пропавшимъ, если не будетъ отысканъ и доставленъ на станцію назначенія: отправленный съ поѣздами большой скорости (пассажирскими и товаро-пассажирскими) — въ теченіи двухъ недѣль, а отправленный съ поѣздами малой скорости (товарными) — въ теченіи одного мѣсяца, считая эти сроки со дня, въ который грузъ долженъ былъ прибыть на станцію назначенія (ст. 298 и 299).

368. Начальникъ станціи, на которую назначенъ грузъ, обязанъ, по требованію получателя, выдать ему письменное удостовѣреніе о неприбытіи груза.

369. По прошествіи означенныхъ въ статьѣ 367 сроковъ, правленіе дороги, коей предъявлено требованіе вознагражденія за недоставленный грузъ (ст. 327), обязано удовлетворить получателя въ теченіи трехъ дней, хотя бы розыски, слѣдствіе и переписка между дорогами о неприбывшемъ грузѣ не были къ тому времени окончены. Вознагражденіе выдается или въ правленіи, или чрезъ одного

исключить слова: «но во всякомъ случаѣ въ размѣрахъ не превышающихъ». Кромѣ того, въ § 365, пояснить что обусловленный тѣмъ § нормальный размѣръ вознагражденія не освобождаетъ желѣзныя дороги отъ обязанности вознаградить за утраченный или поврежденный товаръ, по дѣйствительной цѣнности груза, и сверхъ нормальнаго размѣра, въ случаѣ если желѣзныя дороги не въ состояніи будутъ доказать, что несчастіе произошло отъ причинъ чрезвычайныхъ (*vis major*).

и 7) Все вышесказанное относительно § 365 въ равной степени относится и до § 211.

По общему обсужденію членовъ Биржевой Коммиссіи только узаконенія, постановленныя въ смыслѣ высказанномъ Биржевою Коммиссіею, могутъ положить предѣлъ тѣмъ многочисленнымъ случаямъ утраты и порчи грузовъ, которые на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ, въ подрывъ торговли, сдѣлались, къ крайнему сожалѣнію, обычнымъ явленіемъ.

369. Необходимо, по мнѣнію Биржевой Коммиссіи, для предупрежденія произвольнаго замедленія въ выдачѣ вознагражденій установить въ этомъ или же въ особомъ § штрафъ, по крайней мѣрѣ, въ размѣрѣ 1% съ суммы подлежащей къ выдачѣ за каждые сутки промедленія.

изъ начальниковъ станцій, по желанію и указанію получателя, причемъ сей послѣдній не вовлекается ни въ какіе сношенія и расчеты дорогъ между собою.

370. Управление дороги объявляетъ получателю о грузѣ, отысканномъ, сполна или частью, послѣ выдачи вознагражденія. Получателю предоставляется, въ теченіи одного мѣсяца со дня посылки увѣдомленія, принять найденное, съ возвращеніемъ соотвѣтствующаго вознагражденія и провозной платы, или вовсе отказаться отъ принятія. За отказомъ отъ принятія, грузъ поступаетъ въ собственность дороги безвозвратно.

371. Вознагражденіе за поврежденіе и порчу грузовъ производится соразмѣрно причиненнымъ поврежденіямъ и количеству попорченнаго груза, и выдается порядкомъ, указаннымъ въ статьѣ 369, не долѣе одного мѣсяца со дня заявленія о порчѣ или поврежденіи.

372. Вознагражденіе за поврежденный грузъ или ограничивается разностию между первоначальною его стоимостью и тою, которую онъ имѣетъ послѣ поврежденія, или же заключается въ полной его стоимости. Въ послѣднемъ случаѣ грузъ поступаетъ въ собственность дороги. Избраніе того или другаго способа вознагражденія предоставляется получателю.

373. Дорога не отвѣтствуетъ за погибель, потерю и поврежденіе грузовъ, происшедшія:

- 1) вслѣдствіе военныхъ дѣйствій и народныхъ смутъ;
- 2) отъ наводненія, землетрясенія и пожара, случившагося не по винѣ дороги;

- 3) вслѣдствіе несчастій съ поѣздами отъ причинъ, которыя невозможно было предотвратить никакими мѣрами предусмотрительности и осторожности.

374. Сверхъ случаевъ, означенныхъ въ статьѣ 373, дороги не

370. При оставленіи въ силѣ принципа, изложеннаго въ § 365 весьма сомнительно, чтобы § 370 былъ примѣняемъ на практикѣ въ отношеніи грузовъ, стоимость коихъ превышаетъ размѣры вознагражденія, опредѣленные § 365.

373. Пунктъ 3-й этого § требуетъ дополненій сообразно замѣчаніямъ Биржевой Коммиссіи по поводу § 365.

374. 4-й пунктъ этого §, по мнѣнію Биржевой Коммиссіи, требуетъ

подлежать отвѣтственности за нижеозначенные вредъ и убытки, если со стороны дороги не было допущено нарушенія правилъ на-грузки, выгрузки, храненія и перевозки, а именно:

1) за поврежденія и порчу грузовъ, происшедшія отъ вліянія атмосферическихъ перемѣнъ и отъ естественныхъ химическихъ раз-ложеній, самовозгаранія, броженія, ржавчины и гніенія;

2) за поврежденіе ломкихъ предметовъ, отправляемыхъ обыкно-венно безъ упаковки;

3) за естественную потерю вѣса, усышку и утечку въ опредѣлен-номъ правилами перевозки процентъ;

4) за поврежденія и порчи, происшедшія при перевозкѣ грузовъ, которые, по желанію отправителя, были отправлены въ открытыхъ вагонахъ или безъ надлежащей упаковки, а также — отъ дурной укупорки, если при принятіи такихъ грузовъ соблюдено было пра-вило опредѣленное въ статьѣ 274;

5) за внутреннее содержаніе товарныхъ мѣстъ, если наружная ихъ укупорка находится въ полной цѣлости и исправности;

6) за ушибы и смерть животныхъ, птицъ, рыбъ и за гибель рас-теній;

7) за убыль грузовъ, а равно за побѣгъ и гибель животныхъ, отправленныхъ съ особыми проводниками отправителя.

375. Желѣзныя дороги не обязаны вознаграждать за истребленіе и порчу веществъ быстро воспламѣняющихся, подверженныхъ взрыву и ѣдкихъ, если вещества сіи были отправлены тайно или подъ ложными на-именованіями; а также за истребленіе и порчу партіи груза, въ составѣ которой находились тайно отъ управленія дороги помѣщенные означен-

измѣненія въ томъ смыслѣ, что желѣзныя дороги не могутъ и не должны быть освобождаемы отъ отвѣтственности за поврежденія и порчи грузовъ при отправкѣ ихъ, по желанію будто бы отправителя, въ открытыхъ вагонахъ, въ виду того соображенія, что отправителямъ нѣтъ никакого основанія желать отправки грузовъ въ открытыхъ вагонахъ, и, если это *вынужденное* желаніе иногда въ настоящее время и изъясняется отправителями, то вслѣдствіе того только, что на желѣзныхъ дорогахъ постоянно ощущается недостатокъ въ крытыхъ вагонахъ, такъ что отправителямъ остается изъ двухъ золъ выбирать меньшее, т. е. или не отправлять товаръ въ ожиданіи неопредѣленное время крытыхъ вагоновъ, или же рѣшиться выразить желаніе на отправку товаровъ въ открытыхъ вагонахъ. А посему не представляется справедливаго основанія освобождать желѣзныя дороги отъ отвѣтственности за порчу грузовъ, отправляемыхъ въ открытыхъ вагонахъ (собственно не по желанію отправителя, а единственно вслѣдствіе неисправности желѣзныхъ дорогъ), или, говоря иными словами, несправедливо неисправность дорогъ возлагать на отвѣтственность грузоотправителей.

Независимо отъ сего Биржевая Коммиссія, по поводу 5-го пункта § 374, полагаетъ необходимымъ вмѣнить въ обязанность желѣзнымъ дорогамъ особенно осторожно обращаться съ товарами при выгрузкѣ ихъ крючьями изъ вагоновъ, при чемъ въ настоящее время на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ часто оказываются поврежденія крючьями мануфактурныхъ товаровъ, какъ-то: кипъ съ ситцемъ и сукномъ и т. п. Также часто рабочіе преднамѣренно портятъ крючьями кули и мѣшки съ овсомъ и вообще съ хлѣбнымъ товаромъ, съ цѣлію воспользоваться тѣмъ хлѣбомъ или овсомъ, который высыпается во время пути изъ сдѣланныхъ крючьями отверстій. Подобнаго рода злоупотребленія на нѣкоторыхъ дорогахъ, по которымъ производится перевозка хлѣбныхъ товаровъ, совершаются въ большихъ размѣрахъ, въ значительный ущербъ товарохозяевъ. Затѣмъ къ пункту 5 сего § слѣдуетъ дополнить, что желѣзныя дороги не освобождаются отъ отвѣтственности, если товаръ окажется поврежденнымъ при всей цѣлости укупорки, какъ наприим. при подмочкѣ товара. Хотя отвѣтственность въ подобныхъ случаяхъ и можетъ быть выведена изъ общаго смысла всего §, тѣмъ не менѣе, во избѣжаніе недоразумѣній, отдѣльное выясненіе этой отвѣтственности необходимо.

ныя вещества, если истребленіе или порча груза произошла отъ сихъ веществъ.

ОТДѢЛЕНІЕ ТРЕТІЕ.

Ответственность за недоставку грузовъ въ опредѣленные сроки.

376. Дороги отвѣчаютъ за недоставленіе на станцію назначенія въ сроки, опредѣленные симъ положеніемъ (ст. 298 и 299), грузовъ и животныхъ, перевозимыхъ по одной или по нѣсколькимъ дорогамъ, находящимся въ прямомъ сообщеніи.

377. Вознагражденіе получателя за причиненные ему просрочкою убытки производится, по его желанію, управленіемъ дороги, отправившей или выдающей грузъ, хотя бы задержка произошла и не на этихъ дорогахъ. Расчеты дорогъ между собою до получателя не относятся.

378. Вознагражденіе производится безъ требованія доказательствъ о понесенныхъ отъ просрочки убыткахъ, полагая по одной десятой части провозной платы за каждыя просроченныя сутки, но, во всякомъ случаѣ, въ общей суммѣ вознагражденія, не выше всей провозной платы. Вознагражденіе выдается не позже семи дней по заявленіи требованія.

379. Сверхъ означеннаго въ статьѣ 378 удовлетворенія дороги не подлежатъ никакой отвѣтственности за коммерческіе и другіе убытки и потери, причиненные просрочкой, но отвѣчаютъ, на основаніи статей 364 и 375, за порчу и поврежденіе грузовъ, происшедшія отъ замедленія въ доставкѣ.

378. Ограниченіе, сдѣланное въ § 378 относительно размѣра вознагражденія за просрочку не выше всей провозной платы, на практикѣ должно встрѣтить много затрудненій для грузополучателей. Такъ, въ случаѣ просрочки до 10 дней, для желѣзныхъ дорогъ, въ виду ограниченія размѣра вознагражденія за просрочку, не будетъ никакого побужденія спѣшить доставкою товаровъ, такъ какъ отвѣтственность для нихъ одинакова, какъ за просрочку десяти, такъ и двадцати пяти дней. А посему въ видахъ устройства правильной и своевременной доставки грузовъ, Биржевая Коммиссія полагаетъ необходимымъ за просрочку свыше 10 дней, кромѣ уплаты всей провозной платы, возложить на желѣзныя дороги отвѣтственность, по крайней мѣрѣ по $\frac{1}{20}$ части всей провозной платы за каждыя слѣдующія просроченныя сутки, и тѣмъ самымъ побудить желѣзныя дороги строже относиться къ своимъ обязательствамъ относительно срочной доставки грузовъ.

380. Дорога не отвѣчаетъ за просрочку въ доставкѣ грузовъ происшедшую вслѣдствіе перерыва движенія, болѣе чѣмъ на трое сутокъ, по распоряженію министра путей сообщенія или отъ нижеозначенныхъ причинъ, если онѣ не могли быть предотвращены, со стороны управленія дороги, никакими мѣрами предусмотрительности и осторожности, а именно:

- 1) отъ внезапнаго поврежденія пути весенними водами и паводками;
- 2) отъ сильныхъ и продолжительныхъ снѣжныхъ заносовъ;
- 3) отъ разрушенія и пожара мостовъ и обвала тоннелей;
- 4) отъ военныхъ дѣйствій или усиленнаго передвиженія войскъ;
- 5) отъ народныхъ смутъ, и
- 6) отъ наплыва и скопленія грузовъ на станціяхъ, свыше средствъ наибольшаго движенія по дорогѣ.

Примѣчаніе. Скопленіемъ грузовъ признается, когда ихъ подвозъ на станцію превышаетъ въ десять разъ наибольшее количество, которое можетъ быть перевезено въ теченіи однѣхъ сутокъ, и когда объ этомъ было своевременно заявлено управленіемъ дороги правительственному инспектору и такое скопленіе грузовъ имъ удостовѣрено.

381. Правленіямъ дорогъ предоставляется, съ разрѣшенія правительственнаго инспектора, прекратить на время пріемъ къ отправкѣ грузовъ, слѣдующихъ далѣе того мѣста, гдѣ движеніе прервано.

382. О прекращеніи пріема грузовъ, а также о времени предвидимаго возстановленія онаго, публикуется въ означенныхъ въ статьѣ 68 вѣдомостяхъ.

380. Пунктъ 1-й этого § требуетъ измѣненія въ томъ смыслѣ, что желѣзныя дороги не отвѣтствуютъ за просрочку только «отъ внезапнаго поврежденія пути необычайнымъ наводненіемъ», такъ какъ, по мнѣнію Биржевой Коммиссіи, нѣтъ справедливаго основанія освобождать дороги отъ отвѣтственности за несрочную доставку вслѣдствіе поврежденія пути весенними водами и паводками т. е. въ тѣхъ случаяхъ, которые могутъ и должны быть предусмотрѣны дорогами, какъ явленія періодическія и ежегодно повторяющіяся. Во 2 пунктѣ слѣдовало бы, по мнѣнію Биржевой Коммиссіи, добавить слѣдующія слова: «не смотря на достаточное количество рабочихъ для очистки снѣга». Добавленіе это необходимо въ виду того обстоятельства, что замедленіе и даже перерывы въ сообщеніи по многимъ желѣзнымъ дорогамъ въ теченіи зимы 1870—1871 годовъ происходили не столько отъ снѣжныхъ заносовъ, сколько отъ недостатка рабочихъ для очистки снѣга. Въ концѣ 3 пункта слѣдовало бы прибавить слова: «если таковое разрушеніе послѣдовало не вслѣдствіе непрочности постройки мостовъ и тоннелей». По поводу 4-го пункта высказано въ Биржевой Коммиссіи желаніе, чтобы въ мирное время было, по возможности, заблаговременно извѣщаемо о предстоящемъ передвиженіи войскъ. О случаѣ, предусмотрѣнномъ въ 6 пунктѣ § 380, необходимо обязать желѣзныя дороги публиковать въ вѣдомостяхъ упомянутыхъ въ § 68. При этомъ необходимо въ этомъ пунктѣ точнѣе опредѣлить, что должно разумѣть подъ наплывомъ грузовъ, ибо если ежегодно по извѣстной дорогѣ, въ извѣстное время, бываетъ усиленная перевозка грузовъ, то это періодическое явленіе не можетъ называться наплывомъ грузовъ и не даетъ желѣзнымъ дорогамъ права избѣгать отвѣтственности за просрочку, а должно побудить желѣзныя дороги, ко времени усиленнаго передвиженія грузовъ, озаботиться заблаговременно о пріобрѣтеніи достаточнаго количества подвижнаго состава для безостановочнаго передвиженія грузовъ, иначе на нѣкоторыхъ нашихъ желѣзныхъ дорогахъ сдѣлается ежегоднымъ и обычнымъ явленіемъ застой въ передвиженіи грузовъ подъ предлогомъ наплыва грузовъ, чего однако въ сущности, не должно быть.

381. Въ концѣ этого § для предупрежденія всякаго недоразумѣнія необходимо прибавить слова: «по причинамъ, предусмотрѣннымъ въ § 380».

382. Начало этого § Биржевая Коммиссія полагаетъ изложить такъ: «о причинахъ прекращенія» и т. д. до конца §.

383. Грузы, остановленные въ пути перерывомъ движенія, подлежатъ, по желанію законнаго владѣльца квитанціи (ст. 266 и 268), или бесплатно-му возвращенію на станцію отправленія, или перевозкѣ средствами дороги до ближайшаго мѣста, съ котораго могутъ слѣдовать далѣе по желѣзнымъ дорогамъ, или же выдачѣ по принадлежности. Въ первомъ случаѣ получателю возвращается вся полученная провозная плата, а въ третьемъ—часть ея, причитающаяся за непройденное грузомъ разстояніе.

ГЛАВА XVI.

Страхованіе жизни пассажировъ.

384. Правленіямъ желѣзныхъ дорогъ предоставляется принимать на страхъ жизнь пассажировъ, по желанію сихъ послѣднихъ. Обязательное страхованіе жизни не допускается.

385. Порядокъ и условія страхованія жизни пассажировъ опредѣляются особыми по сему предмету правилами, составляемыми правленіями дорогъ и утверждаемыми, по разсмотрѣніи въ министерствахъ путей сообщенія, внутреннихъ дѣлъ и финансовъ, законодательнымъ порядкомъ.

ГЛАВА XVII.

Страхованіе грузовъ, багажа и срочной ихъ доставки.

386. Желѣзныя дороги принимаютъ, по желанію отправителя, на страхъ:

- 1) поручаемые имъ для перевозки багажъ и грузы — отъ гибели, пропажи и поврежденій, и
- 2) доставку грузовъ въ сроки, опредѣленные симъ положеніемъ (ст. 298 и 299).

387. Уплата вознагражденій по страхованію обеспечивается всѣмъ достояніемъ дороги.

387. Биржевая Коммиссія полагаетъ необходимымъ дополнить:

а) вмѣненіемъ въ обязанность желѣзно-дорожныхъ обществъ составленія

388. Страховая премія, взимаемая дорогами, не должна превышать: за багажъ — десяти копѣекъ, а за прочіе грузы — пяти копѣекъ со ста рублей, за каждые сто верстъ перевозки, считая каждое разстояніе менѣе ста верстъ за сто верстъ, каждую сумму оцѣнки: багажа менѣе пятидесяти рублей — за пятьдесятъ рублей, а прочихъ грузовъ — менѣе ста рублей за сто рублей.

389. Размѣры страховыхъ премій (ст. 388) и подробныя правила страхованія, составленныя правленіями однообразно для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, на основаніяхъ, изложенныхъ въ статьяхъ 386—388 и 390—420, утверждаются министромъ путей сообщенія, по соглашеніи съ министромъ финансовъ.

390. Застрахованіе грузовъ, багажа и срочной ихъ доставки не

особыхъ основнаго и резервнаго страховыхъ капиталовъ, сообразно суммѣ цѣнности перевозимыхъ грузовъ. Капиталы эти предназначаются исключительно для страховаго дѣла, кои, въ случаѣ уменьшенія, должны быть немедленно пополнены до первоначально-назначеннаго размѣра. Соблюденіе сего правила, по мнѣнію Биржевой Коммиссіи, представляетъ самыя существенныя и необходимыя условія правильнаго веденія этого дѣла.

б) установленіемъ правила, что всѣ вознагражденія по страхованію уплачиваются немедленно изъ наличныхъ средствъ желѣзныхъ дорогъ, а въ крайнемъ случаѣ неимѣнія сихъ послѣднихъ, претензіи грузохозяевъ по вознагражденію за застрахованные грузы удовлетворяются преимущественно предъ прочими.

388. Въ § 388 проектъ опредѣляетъ максимумъ страховой преміи по 5 коп. со ста руб. за каждыя 100 верстъ разстоянія. На этомъ основаніи за грузъ цѣнностію въ 1,000 руб. с., на разстояніи, примѣрно, отъ С.-Петербурга до Варшавы (въ 1049 в.) пришлось бы заплатить страховой преміи 5 р. 50 коп. с., между тѣмъ, какъ въ настоящее время Главное Общество Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ взымаетъ за это разстояніе съ товаровъ всего 1 р. с. т. е. *въ 5½ разъ меньше*. Принимая во вниманіе, что желѣзныя дороги отвѣтствуютъ по проекту не за всѣ случаи *собственно въ смыслъ полного страхованія*, такъ какъ большинство случаевъ и безъ страхованія должны оставаться, въ сущности, на отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ, нельзя не признать опредѣленный проектомъ максимумъ страховой преміи преувеличеннымъ. Составляя болѣе полпроцента со стоимости груза за 1000 верстъ и за періодъ времени отъ 4 до 6 дней, такая премія, очевидно, затормозитъ дѣло желѣзно-дорожнаго страхованія на большихъ разстояніяхъ, въ самомъ его зародышѣ, между тѣмъ какъ всевозможное распространеніе благотворнаго дѣйствія страхованія требуется, какъ это будетъ изъяснено ниже, соображеніями самыхъ существенныхъ интересовъ торговли и промышленности.

390. Въ § 390 слѣдуетъ, по мнѣнію Биржевой Коммиссіи, опредѣлить,

даетъ имъ никакого преимущества въ порядкѣ отправленія и перевозки.

ОТДѢЛЕНІЕ ПЕРВОЕ.

Страхованіе грузовъ.

391. Желаящій застраховать грузъ объявляетъ въ накладной, прописью, стоимость онаго и, по соглашенію съ управленіемъ дороги, сумму, въ которой желаетъ его застраховать.

392. Грузъ, гдѣ либо и въ какой бы ни было суммѣ застрахованный, не можетъ быть вторично застрахованъ въ управленіи желѣзной дороги;

что въ случаѣ нарушенія предписанія сего § желѣзныя дороги обязаны уплатить претерпѣвшему отъ того лицу интересы въ размѣрѣ 10% съ провозной платы за каждыя сутки.

391. Въ § 391 значится, что «желающій застраховать грузъ объявляетъ въ накладной, прописью, стоимость груза и, *по соглашенію съ управленіемъ дороги*, сумму, въ которой желаетъ его застраховать». Оставляя въ сторонѣ неясность и неполноту этой статьи, немогущей, въ этомъ видѣ, опредѣлить отношенія желѣзныхъ дорогъ и грузоотправителей, касательно назначенія суммы застрахованія груза и его окончательную разцѣнку, и обращаясь только къ вопросу о соглашеніи управленія желѣзной дороги застраховать грузъ въ той или другой суммѣ, Биржевая Коммиссія считаетъ необходимымъ замѣтить слѣдующее:

Считая несправедливымъ и неудобнымъ дѣлать для желѣзныхъ дорогъ обязательнымъ принятіе страхованія груза *во всякой суммѣ* по желанію грузоотправителя, и затѣмъ предоставляя ей въ этомъ дѣлѣ извѣстную долю самостоятельности, нельзя однако же не признать, въ то же время, необходимымъ оградить въ этомъ отношеніи грузоотправителей противу произвола управленій желѣзныхъ дорогъ, могущихъ, въ противномъ случаѣ, не исполнять вполне своей обязанности по страхованію, замаскировывая свой отказъ назначеніемъ самой ничтожной суммы страхованія, при чемъ, разумѣется, интересъ грузоотправителя пострадаетъ. Во избѣжаніе такихъ неблагопріятныхъ явленій слѣдовало бы, по убѣжденію Биржевой Коммиссіи, *во-первыхъ* — установить извѣстныя нормы для всѣхъ предметовъ перевозки, означенныхъ въ тарифѣ, ниже которыхъ нормъ желѣзныя дороги не имѣли бы права уменьшать сумму страхованія; *во-вторыхъ* — предоставить грузоотправителю назначать стоимость страхуемаго груза и ниже опредѣленной нормы; *въ-третьихъ* — установить высшій предѣлъ разныхъ разрядовъ страховой преміи, смотря по тому, въ какой степени какой грузъ можетъ подвергнуться гибели или поврежденію при несчастныхъ случаяхъ по желѣзнымъ дорогамъ.

въ противномъ случаѣ страхованіе въ управленіи желѣзной дороги считается недѣйствительнымъ, а причитающаяся дорогѣ страховая премія поступаетъ въ вспомогательныя и пенсіонныя кассы служащихъ (ст. 41).

393. Грузъ, застрахованный въ управленіи желѣзной дороги не въ полной суммѣ его стоимости, отправитель имѣетъ право достраховать гдѣ пожелаетъ.

394. Перевозочнымъ обществамъ и комисіонерамъ дозволяется, въ качествѣ отправителей, перестраховывать въ управленіяхъ желѣзныхъ дорогъ грузы, сдаваемые ими къ отправленію; при чемъ условія, заключенныя сими обществами и комисіонерами съ товарохозяевами, для дорогъ не обязательны.

395. Партія однороднаго груза, значущаяся въ одной накладной, можетъ быть застрахована только въ цѣломъ составѣ, по общему вѣсу или количеству всѣхъ мѣстъ или предметовъ, партію составляющихъ. Страхованіе части такой партіи воспрещается.

396. Часть разнороднаго груза, отправляемаго по одной накладной, страховатъ дозволяется, съ тѣмъ однако, чтобы при этомъ были непременно застрахованы всѣ мѣста, заключающія въ себѣ одинаковый грузъ, или же всѣ одинаковые предметы; при семъ на волю отправителя предоставляется застраховать одинаковые мѣста и предметы или въ одной общей суммѣ, или же каждое мѣсто и каждый предметъ отдѣльно.

397. Для желѣзныхъ дорогъ не обязательно принятіе на страхъ предметовъ:

1) подверженныхъ, по своему свойству, скорой порчѣ, взрыву, самовозгаранію или быстрому воспламененію;

2) предметовъ хрупкихъ и ломкихъ;

3) рѣдкостей, произведеній изящныхъ искусствъ, а также предметовъ, не представляющихъ матеріальной цѣнности.

393. По мнѣнію Биржевой Коммиссіи, слѣдовало-бы дополнить вмѣненіемъ управленію желѣзной дороги въ обязанность, въ случаѣ если оно не приметъ грузъ къ страхованію въ полной первоначально назначенной отправителемъ суммѣ, немедленно выдавать ему, по его желанію, въ томъ удостовѣреніе.

§ **397** освобождаетъ желѣзныя дороги отъ обязательнаго принятія товаровъ на страхъ отъ скорой порчи, самовозгаранія, взрыва или быстраго воспламененія.

Оставляя въ сторонѣ скорую порчу, страхованіе отъ которой должно скорѣе относиться до страхованія срочной доставки груза, слѣдуетъ обратить вниманіе: *во-первыхъ* — что здѣсь слѣдовало-бы точнѣе опредѣлить ту категорію предметовъ, коихъ принятіе на страхъ для желѣзной дороги необходимо, объяснивъ, что сюда относятся только такъ называемые «*опасные*» по своему свойству «предметы», означенные въ особомъ спискѣ въ 7 Отдѣлѣ сего положенія. Иначе множество товаровъ, какъ на примѣръ:

398. За цѣлость внутренняго содержанія мѣстъ, принятыхъ на страхъ, по желанію отправителя, безъ вскрытія, за его наружными печатями или пломбами, дорога отвѣтствуетъ только въ случаѣ поврежденія наружной укупорки, или же пломбъ или печатей отправителя. Слѣпокъ съ печатей или пломбъ долженъ быть приложенъ къ накладной.

399. Отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ по страхованію начинается со времени принятія груза на станціи отправленія (ст. 276) и продолжается до выдачи груза получателю или продажи за не востребованіемъ.

400. За храненіе застрахованныхъ въ управленіи дороги грузовъ долѣе установленныхъ для взятія сроковъ (ст. 314), взимается увеличенная плата (ст. 315), опредѣленная въ правилахъ перевозки, соразмѣрно суммѣ страхованія.

401. Застрахованные грузы, не востребованные получателями въ опредѣленные для сего сроки (ст. 314 и 325) подлежатъ всѣмъ правиламъ, установленнымъ въ статьяхъ 349—356, о не востребованныхъ грузахъ.

402. Вознагражденіе по страхованію производится:

1) за гибель или пропажу отдѣльно застрахованныхъ мѣстъ или предметовъ, или цѣлой партіи оныхъ, — полною страховою суммою;

2) за гибель или пропажу части застрахованнаго груза — по расчету за недостающіе вѣсъ или число мѣстъ или предметовъ.

403. Мѣра вознагражденія за поврежденіе или порчу груза, или части онаго, опредѣляется соразмѣрно дѣйствительному уменьшенію его стоимости, причиненному поврежденіемъ или порчею.

пенька, тряпье, каменный уголь и т. п., самихъ по себѣ совершенно неопасныхъ, но при стеченіи неблагопріятныхъ обстоятельствъ, могущихъ подвергнуться самовозгаранію, можетъ быть, по произволу управленія желѣзной дороги или ея агентовъ, отнесено къ этой категоріи и не принято къ обязательному страхованію; *во-вторыхъ*, обращаясь собственно къ «опаснымъ» предметамъ, нельзя усмотрѣть достаточныхъ основаній, почему желѣзныя дороги не были бы обязаны брать на страхъ и эти предметы, само-собою разумѣется за премію, опредѣленную въ болѣе возвышенномъ размѣрѣ, чѣмъ при не опасныхъ предметахъ, а между тѣмъ эта обязательность была бы весьма полезна для грузоотправителей.

403. Въ § 403 слова «или порчу» слѣдуетъ исключить, *во-первыхъ* потому, что слово «поврежденіе» уже достаточно, *во-вторыхъ* потому, что иначе слѣдовало-бы, во избѣжаніе недоразумѣнія, оба слова «поврежденіе и

404. Получатель обязанъ принять неповрежденные части груза, но имѣть полное право отказаться отъ принятія груза или частей его, подвергшихся поврежденію или порчѣ.

405. Въ случаѣ принятія получателемъ испорченныхъ предметовъ, онъ получаетъ вознагражденіе за порчу по статьѣ 403, причѣмъ въ тѣхъ случаяхъ, когда первоначальная стоимость испорченныхъ предметовъ превышаетъ сумму страхованія, уменьшеніе цѣнности, происшедшее отъ порчи или поврежденія груза, вознаграждается тою частію страховой преміи, какую составляетъ уменьшеніе цѣнности въ сравненіи съ первоначальною стоимостью груза.

порча» провести послѣдовательно въ §§ 404, 405, 406 и т. д., что совершенно излишне. Затѣмъ, на тѣхъ же основаніяхъ, слѣдовало-бы въ §§ 404, 405, 406 и т. п., придерживаясь слова «поврежденіе», имъ и его производными замѣнить слово «порча» и его производныя.

404. Въ § 404 значитсѣ, что «получатель *обязанъ* принять неповрежденные части груза, но имѣетъ полное право отказаться отъ принятія груза или частей его, подверженныхъ поврежденію или порчѣ».

По мнѣнію Биржевой Коммиссіи, первая часть этого § должна быть дополнена объясненіемъ: «если оныя, взятые отдѣльно, представляютъ сумму торговой цѣнности (Handelswerth) соразмѣрно общей суммѣ, въ которой весь грузъ былъ застрахованъ».

Такъ на примѣръ: предположимъ, что партія машинъ, отправленныхъ по желѣзной дорогѣ, вѣсомъ 1000 пуд., была застрахована въ 4,000 р. с. и отправлена въ двухъ вагонахъ. Предположимъ затѣмъ, что вагонъ, въ которомъ находились самые главные, спеціальные механизмы, сошелъ съ рельсовъ и разбился, вслѣдствіе чего тѣ части машинъ поломались и потеряли свою годность къ употребленію. Само-собою разумѣется, что если, на основаніи существующаго изложенія § 404 грузохозяинъ долженъ будетъ принять неиспорченные 500 пуд. машинныхъ частей въ стоимости 2,000 р. с., и получить вмѣсто испорченныхъ 500 пуд. только 2,000 р. с., то это будетъ въ высшей степени несправедливо, такъ какъ эти неповрежденные 500 пуд. могутъ заключать въ себѣ только простыя вещи, хотя и принадлежащія къ общему механизму, но сами по себѣ никогда не стоящія болѣе 750 р. с. и входящія въ общій составъ стоимости въ 4,000 р. с. только благодаря ихъ совокупности съ главными механизмами. Такой расчетъ введетъ его въ неизбѣжный убытокъ въ 1,250 р. с.

§ **405** въ настоящемъ изложеніи совершенно непонятенъ, вслѣдствіе замѣны, чрезъ описку или опечатку словъ «страховой суммы» (въ послѣдней части періода) словами «страховой преміи»; но и при означенной поправкѣ изложеніе, по неясности, можетъ подать поводъ къ большимъ недоразумѣніямъ. По мнѣнію Биржевой Коммиссіи этотъ § слѣдовало-бы изложить въ слѣдующемъ видѣ:

Въ случаѣ принятія получателемъ поврежденныхъ предметовъ, онъ получаетъ вознагражденіе за поврежденіе по ст. 403. Въ случаѣ же если предметы были застрахованы не въ полной суммѣ ихъ стоимости и если получатель пожелаетъ принять поврежденные предметы, то ему выдается въ вознагражденіе та часть всей страховой суммы, которая въ процентномъ

406. Въ случаѣ отказа получателя отъ принятія испорченнаго груза или части онаго, ему выдается соотвѣтствующая полная страховая сумма, а оплоченный страховою суммою грузъ или часть онаго поступаютъ въ собственность дороги.

407. Дороги освобождаются отъ обязанности вознаграждать за гибель, пропажу, поврежденіе и порчу застрахованныхъ грузовъ, происшедшія:

1) отъ народныхъ смутъ, военныхъ дѣйствій, наводненія, землетрясенія и взрыва пороховыхъ заводовъ и складовъ;

2) отъ злонамѣренныхъ дѣйствій со стороны владѣльца застрахованнаго груза, имъ самимъ или чрезъ другихъ лицъ совершенныхъ;

3) отъ причинъ, предусмотрѣнныхъ въ пунктахъ 1—3 статьи 374, и

4) если обнаружится, что грузъ былъ застрахованъ отправителемъ, подъ ложнымъ наименованіемъ и по преувеличенной оцѣнкѣ, въ видахъ воспользованія несоразмѣрнымъ вознагражденіемъ.

отношеніи къ сей послѣдней будетъ равняться процентному отношенію цифры, выражающей уменьшеніе стоимости поврежденнаго предмета къ цифрѣ его первоначальной стоимости. Такимъ образомъ, въ случаѣ поврежденія предмета, первоначальная стоимость котораго была 900 р. с., который былъ застрахованъ въ 600 р. с. и который, вслѣдствіе поврежденія, представляетъ собою стоимость въ 300 р. с., слѣдовательно потерялъ своей стоимости на 600 р., управление желѣзной дороги выдаетъ получателю самый предметъ и 400 р. вознагражденія.

407. Въ § 407 между прочимъ изложено, что желѣзныя дороги освобождаются отъ обязанности вознагражденія за гибель, пропажу, поврежденіе и порчу застрахованныхъ грузовъ, происшедшія: (п. 2) «отъ злонамѣренныхъ дѣйствій со стороны владѣльца застрахованнаго груза, имъ самимъ или чрезъ другихъ лицъ совершенныхъ», и

(п. 4) «если обнаружится, что грузъ былъ застрахованъ отправителемъ подъ ложнымъ наименованіемъ и по преувеличенной оцѣнкѣ, въ видахъ воспользованія несоразмѣрнымъ вознагражденіемъ».

Совершенно одобряя помѣщеніе въ уставѣ 2-го пункта сего §, который, однако же, слѣдовало-бы, во избѣжаніе недоразумѣній, пополнить выраженіемъ «и имѣвшихъ цѣлю причинить гибель или поврежденіе того груза» нельзя не признать, что затѣмъ помѣщеніе 4 пунк. не только *совершенно излишне*, но даже *положительно вредно*, какъ для интересовъ развитія у насъ желѣзно-дорожнаго страховаго дѣла, такъ и для интересовъ грузоотправителей.

Оно *излишне* по слѣдующимъ соображеніямъ: Если цѣль этого пункта — огражденіе интересовъ желѣзныхъ дорогъ отъ злоумышленныхъ поступковъ можетъ быть признана практичною, то, къ сожалѣнію, нельзя того же высказать о проектированныхъ средствахъ къ ея достиженію путемъ мѣръ, основанныхъ на изслѣдованіи и преслѣдованіи «преувеличенной оцѣнки» и «ложнаго наименованія грузовъ». Собственно говоря *преувеличенная оцѣнка* вовсе не можетъ имѣть мѣста, такъ какъ, при страхованіи, сумма, въ которой желѣзная дорога принимаетъ грузъ на страхъ, устанавливается на основаніи § 391 «по соглашенію съ управленіемъ желѣзной дороги» — слѣдовательно, если грузъ пропадетъ, то желѣзная дорога отвѣчаетъ за принятую ею на страхъ сумму, о которой конечно не можетъ и не должно быть ника-

кихъ споровъ. *Ложное наименованіе* грузовъ также не можетъ имѣть мѣста, потому что желѣзная дорога имѣетъ, на основаніи устава, полное право удостовѣриться въ правильномъ наименованіи груза. Проектъ могъ имѣть въ виду преслѣдовать только злнамѣренныя поступки, а именно: отправку малоцѣннаго груза при страхованіи въ болѣе возвышенной суммѣ, сдѣланную съ намѣреніемъ воспользоваться вознагражденіемъ за пропажу или поврежденіе груза, происшедшія или произойти долженствовавшія отъ злнамѣренныхъ дѣйствій владѣльца груза или его сообщниковъ, но въ такомъ случаѣ означенная злнамѣренность будетъ обнаружена судомъ, и тогда явится полное примѣненіе 2-го пункта сего §, на основаніи котораго желѣзная дорога совершенно освободится отъ отвѣтственности, и, сверхъ того, на основаніи общихъ узаконеній, виновные получаютъ заслуженное наказаніе.

Помѣщеніе въ проектъ 4-го пункта сего § *вредно* по слѣдующимъ причинамъ:

а) введеніе въ отношеніи страховщика и страхователя такихъ неопредѣленныхъ, такихъ неудобоподдающихся правильному обсужденію элементовъ въ родѣ «ложнаго наименованія груза» и «преувеличенной оцѣнки груза» и т. п. имѣло-бы послѣдствіемъ увеличеніе казуистической запутанности расчетовъ страховщика и страхователя ко вреду сего послѣдняго.

б) Введеніе подобныхъ элементовъ можетъ даже грозить, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, серьезною опасностію для грузоотправителя. Возьмемъ примѣръ изъ практики. Въ случаѣ столкновенія поѣздовъ или схода вагона съ рельсовъ, вагонъ разбивается, при чемъ болѣе или менѣе разрушается или страдаетъ укупорка товарныхъ мѣстъ. Предположимъ, что у ящика съ цѣннымъ товаромъ отскакиваетъ крышка и обнаруживаетъ родъ товара. Предположимъ далѣе, что при происходящей обыкновенно въ подобныхъ случаяхъ суматохѣ, не позволяющей управленію желѣзной дороги имѣть надлежащій надзоръ за всѣми рабочими, кто либо изъ сихъ послѣднихъ злнамѣренно похищаетъ $\frac{3}{4}$ товара изъ этого ящика, наполняетъ его равнымъ по вмѣстимости количествомъ предметовъ, неимѣющихъ никакой цѣнности, прикрываетъ все сверху остальною $\frac{1}{4}$ цѣннаго товара и исправивъ укупорку, тщательно скрываетъ слѣды покражи. Послѣдствія подобнаго случая очевидны: по приходѣ означеннаго ящика на станцію назначенія, получатель, вмѣсто полученія товара или соотвѣтствующей суммы вознагражденія, узнаетъ, что онъ ничего подобнаго не получитъ и что, сверхъ того, отправитель будетъ подвергнутъ суду какъ за подлогъ, мошенничество и т. п. Но подобныя обстоятельства могутъ случиться и безъ какихъ либо несчастій на желѣзныхъ дорогахъ. Къ сожалѣнію случаи кражъ цѣнныхъ товаровъ на желѣзныхъ дорогахъ, какъ извѣстно, весьма часты, при чемъ нерѣдко поддѣлка

408. Независимо случаевъ, указанныхъ въ статьѣ 407, желѣзныя дороги не обязаны вознаграждать за гибель, поврежденіе и порчу застрахованной партіи груза, въ составѣ которой находились тайно отъ управленія дороги помѣщенныя вещества быстроспламеняющіяся, подверженныя взрыву или ѣдкія, если гибель, поврежденіе или порча произошли отъ означенныхъ веществъ.

409. Въ случаяхъ, предусмотрѣнныхъ въ пунктахъ 2 и 4 статьи 407, а также въ статьѣ 408, виновные передаются на распоряженіе судебной власти.

укупорки оказывается произведенною весьма искусно. Такимъ образомъ, такъ какъ во всѣхъ приведенныхъ случаяхъ для желѣзныхъ дорогъ будетъ предстоять возможность примѣненія допускаемыхъ проектомъ «ложнаго наименованія груза» и «преувеличенной оцѣнки груза» то понятно, что при приходѣ груза, часть котораго выкрадена или подмѣнена (что, повторяемъ, бываетъ нерѣдко) какое необъятное откроется поле для безконечныхъ пререканій, споровъ и процессовъ; въ какое крайне невыгодное положеніе будутъ поставлены отправители и получатели грузовъ, превращенные вдругъ изъ истцовъ въ отвѣтчиковъ и, на основаніи § 408, обвиняемыхъ въ уголовномъ преступленіи. Не отвергая, что злонамѣренныя поступки, которыхъ преслѣдованіе составляетъ цѣль 4 пункта, возможны, нельзя не признать, что, во всякомъ случаѣ, потери, отъ нихъ происходящія, сравнительно съ общимъ оборотомъ дѣлъ желѣзныхъ дорогъ единичны и ничтожны, да и при томъ желѣзная дорога имѣетъ всегда возможность болѣе или менѣе оградить себя отъ нихъ, а посему, имѣя въ виду только интересы желѣзныхъ дорогъ, справедливо-ли допустить предложенныя проектомъ мѣры столь непрактичныя и вредныя интересамъ грузоотправителей.

в) Съ другой стороны подобное нераціональное положеніе дѣла совершенно отобьетъ у грузоотправителей охоту застраховывать грузы и, слѣдовательно, совершенно затормозитъ дальнѣйшее развитіе страховаго дѣла.

Затѣмъ пунктъ 1 § 407 освобождаетъ желѣзныя дороги отъ отвѣтственности за пропажу, гибель и поврежденіе груза, происшедшія отъ народныхъ смутъ, военныхъ дѣйствій, наводненій, землетрясеній и взрывовъ пороховыхъ заводовъ и складовъ.

Не считая возможнымъ признать практичнымъ означенное постановленіе, Биржевая Коммисія свои воззрѣнія по сему предмету помѣстила ниже сего, въ «Общихъ Соображеніяхъ о страхованіи грузовъ желѣзными дорогами».

410. Споры страхователей съ управленіемъ дорогъ по страхованію разбираются на основаніи общихъ правилъ судопроизводства по дѣламъ торговой подсудности.

ОТДѢЛЕНІЕ ВТОРОЕ.

Страхованіе багажа.

411. Страхованіе багажа производится на основаніяхъ, опредѣленныхъ въ статьяхъ 386—410, съ нижеслѣдующими измѣненіями (ст. 412—415).

412. Пассажиръ, при сдачѣ багажа пріемщику, объявляетъ ему словесно сумму, въ которой желаетъ застраховать багажъ.

413. Для дорогъ не обязателенъ пріемъ къ страхованію упаковокъ, неплотно задѣланныхъ и представляющихъ возможность доставать изъ нихъ вещи, безъ поврежденія укупорки.

414. Пассажиру предоставляется прикладывать къ укладкамъ свою печать, которая предъявляется пріемщику, для оставленія слѣпка съ оной на станціи.

415. Сумма застрахованія вносится прописью въ квитанцію, выдаваемую на багажъ.

ОТДѢЛЕНІЕ ТРЕТІЕ.

Страхованіе срочной доставки.

416. Отправитель можетъ назначить въ накладной неустойку за недоставленіе груза на станцію назначенія въ сроки, опредѣленные статьями 298 и 299.

417. Неустойка опредѣляется или одною общею суммою за все время просрочки, или же въ нѣсколькихъ суммахъ, распредѣляемыхъ по мѣрѣ запозданія въ доставкѣ.

418. Съ суммы неустойки взимается дорогою страховая премія въ размѣрѣ, опредѣленномъ правилами страхованія (ст. 389).

419. При полученіи опредѣленной въ накладной неустойки, получатель не имѣетъ право на вознагражденіе, означенное въ статьѣ 378.

420. Уплата неустойки за просрочку въ доставленіи грузовъ не обязательна для дороги, если просрочка произошла отъ причинъ, предусмотрѣнныхъ въ статьѣ 380, при чемъ, въ случаѣ отвоза груза на станцію отправленія, вся страховая премія возвращается по принадлежности, а при выдачѣ груза на мѣстѣ остановки возвращается часть страховой преміи, причитающаяся за непройденное грузомъ разстояніе.

§ 420 Освобождаетъ желѣзныя дороги отъ обязанности платежа неустойки за просрочку доставки грузовъ, если просрочка произошла отъ причинъ, предусмотрѣнныхъ въ § 380 т. е.:

- 1) отъ внезапнаго поврежденія пути весенними водами и паводками;
- 2) отъ сильныхъ и продолжительныхъ снѣжныхъ заносовъ;
- 3) отъ разрушенія и пожара мостовъ и обвала тоннелей;
- 4) отъ военныхъ дѣйствій или усиленнаго передвиженія войскъ;
- 5) отъ народныхъ смутъ, и
- 6) отъ наплыва и скопленія грузовъ на станціяхъ, свыше средствъ наибольшаго движенія по дорогѣ.

Биржевая Коммисія не считаетъ возможнымъ признать этотъ § согласнымъ не только съ практическими требованіями торговли, но и съ сущностью самаго дѣла. Если желѣзныя дороги, взявъ *страховую премію* за ручательство въ своевременной доставкѣ товара, будутъ освобождены отъ истекающей отъ сего отвѣтственности за просрочку, въ случаѣ если просрочка произойдетъ отъ выше означенныхъ причинъ, то естественно рождается вопросъ—за что же желѣзная дорога ручалась и какую вообще гарантію въ своевременной доставкѣ можетъ, при такомъ положеніи вещей, пріобрѣсти осторожный торговый дѣятель, поставляющій себѣ за правило ограждать себя, по возможности, отъ всѣхъ неблагопріятныхъ случайностей. Очевидно, что этотъ § низводитъ до ничтожной цифры всю сумму того благопріятнаго вліянія на интересы торговли и промышленности, котораго можно ожидать отъ введенія страхованія желѣзными дорогами правильной доставки грузовъ.

126. Пассажиры и постороннія лица, въ случаѣ нарушенія ихъ правъ или нанесенія имъ обидъ служащими дороги, независимо подачи жалобъ и вчинанія исковъ, на основаніи общихъ законовъ, могутъ вписывать свои неудовольствія, требованія и заявленія въ особыя книги, которыя должны находиться на всѣхъ пассажирскихъ и товарныхъ станціяхъ, на мѣстахъ видныхъ и доступныхъ для публики.

147. Пассажиры, багажъ и всякіе грузы, слѣдующіе по желѣзнымъ дорогамъ, не подлежатъ никакимъ сборамъ въ пользу казны, земства и городовъ, собственно за право слѣдованія по желѣзнымъ дорогамъ.

150. Высшій предѣлъ платы за перевозку пассажировъ, багажа, всякихъ грузовъ и животныхъ опредѣляется уставами дорогъ и назначается по классамъ пассажировъ и разрядамъ грузовъ.

151. Независимо провозной платы, правленіемъ желѣзныхъ дорогъ дозволяется взимать слѣдующіе сборы: 1) за записку багажа и грузовъ въ станціонныя книги; 2) за бланки для накладныхъ и за составленіе оныхъ, по желанію отправителей; 3) за экземпляры тарифовъ и правилъ перевозки; 4) за перевѣску грузовъ по требованію отправителя или получателя, если первоначальный вѣсъ ока-

Дополненіе 1-е.

При обсужденіи прочихъ статей проекта, узаконяющихъ правила собственно для перевозки грузовъ, Биржевая Коммисія пришла къ слѣдующимъ заключеніямъ:

126. Въ этомъ § необходимо прибавить послѣ слова: «пассажиры» слова: «отправители и получатели грузовъ». Добавленіе это нужно въ виду того соображенія, что нарушеніе права грузоотправителей и получателей всего чаще случается на желѣзныхъ дорогахъ и, во всякомъ случаѣ, чаще чѣмъ лицъ постороннихъ, а между тѣмъ о послѣднихъ упомянуто въ § 126, о первыхъ же умолчено.

147. По смыслу сего § грузы не подлежатъ никакимъ сборамъ собственно за право слѣдованія по желѣзнымъ дорогамъ. Но по мнѣнію Биржевой Коммисіи грузы не могутъ подлежать какому либо сбору и за другія дѣйствія, сопряженныя съ перевозкою грузовъ, такъ напр. за храненіе. На семъ основаніи представляется необходимымъ § 147, послѣ словъ: «и городовъ» изложить такъ: «за всѣ дѣйствія и положенія, сопряженныя съ перевозкою грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ».

150. По поводу этого § въ Биржевой Коммисіи выражено единогласное убѣжденіе въ томъ, что самые существенные интересы промышленности и торговли требуютъ, чтобы на будущее время, при выдачѣ концессій, для назначенія тарифной платы за провозъ товаровъ по классамъ были приняты въ основаніе исключительно скорость доставки и цѣнность и объемъ грузовъ.

151. Биржевая Коммисія признаетъ необходимымъ вовсе исключить изъ сего § пункты 1-й и 2-й, такъ какъ сборъ упомянутый въ 1-мъ пунктѣ предполагается за такое дѣйствіе дороги, которое нужно для самой дороги, а не для отправителей и получателей грузовъ, а посему нѣтъ и справедливаго основанія за это дѣйствіе устанавливать налогъ съ грузохозяевъ. Равнымъ образомъ упоминаемую во 2-мъ пунктѣ плату за бланки для наклад-

жется вѣренъ; 5) за нагрузку и выгрузку грузовъ; 6) за пользованіе механическими приспособленіями для нагрузки на подводы и выгрузки съ оныхъ; 7) за страхованіе жизни пассажировъ; 8) за храненіе багажа и грузовъ; 9) за страхованіе багажа и грузовъ и срочной доставки сихъ послѣднихъ; 10) за переводъ слѣдующихъ за грузы платежей (ст. 282); 11) за совершеніе таможенныхъ обрядовъ; 12) за наемъ особыхъ отдѣленій въ вагонахъ и цѣлыхъ вагоновъ, и 13) за отправленіе экстренныхъ поѣздовъ.

152. Распредѣленіе грузовъ по разрядамъ и высшій размѣръ дозволенныхъ правительствомъ къ взиманію сборовъ (ст. 151) устанавливаются въ тарифахъ и правилахъ перевозки, утверждаемыхъ министромъ путей сообщенія, по соглашенію съ министромъ финансовъ.

156. Означенное въ статьѣ 155 пониженіе тарифа должно имѣть общее для публики значеніе, то есть пользованіе имъ должно быть предоставлено всѣмъ отправителямъ, безъ всякаго между ними различія или преимущества. Частныя, для нѣкоторыхъ отправителей, пониженія тарифа не допускаются.

ныхъ нельзя возлагать на грузоотправителей, потому, что установленная для сихъ документовъ форма нужна для желѣзныхъ дорогъ и именно для облегченія отчетности и счетоводства. Къ тому же продажа бланковъ для накладныхъ служить лишь къ задержкѣ въ отправкѣ грузовъ, ибо какъ скоро устанавливается сборъ собственно за бланки для накладныхъ, то лицо продающее ихъ обязано вести имъ контроль, а при контролѣ и при продажѣ бланковъ неизбежны замедленія и затрудненія при размѣнѣ денегъ и при расчетахъ за купленные бланки. Къ тому же, нельзя не обратить вниманіе, что во всѣхъ частныхъ и казенныхъ учрежденіяхъ имѣющихъ ежедневныя сношенія съ публикою, какъ напр. въ Государственномъ Банкѣ, въ Обществѣ Взаимнаго Кредита, въ банкирскихъ, пароходныхъ, транспортныхъ и другихъ учрежденіяхъ, не существуетъ никакого сбора ни за накладныя, ни за объявленія, ни за бланки для счетовъ, ни за записку въ книгу. Въ виду сихъ соображеній не представляется основанія устанавливать съ частныхъ лицъ означенный налогъ въ пользу желѣзныхъ дорогъ. Въ 5-мъ пунктѣ надлежитъ оговорить, что если за недостаткомъ рабочихъ на желѣзныхъ дорогахъ отправитель или приниматель груза будетъ нагружать или выгружать грузъ своими людьми, то за загрузку онъ не платитъ желѣзной дороги, а за выгрузку вправе требовать возврата по таксѣ. Въ пунктѣ 6-мъ этого § необходимо, для предупрежденія недоразумѣній, послѣ словъ: «за пользованіе» прибавить слова: «по требованію отправителя или получателя грузовъ».

152. По поводу этого § Биржевая Коммисія высказала единогласно настоятельную необходимость, въ интересахъ нашей отпускной торговли, установить основнымъ правиломъ о взиманіи сборовъ упомянутыхъ въ § 152 сообразно съ цѣнностью грузовъ и сколь возможно въ ограниченномъ размѣрѣ, потому что большинство предметовъ заграничнаго отпуска принадлежатъ къ разряду малоцѣнныхъ товаровъ, для которыхъ расходъ въ $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда обыкновенно равняется $\frac{1}{2}$ и даже 1% ихъ стоимости на мѣстѣ производства.

156. Исполненіе изложеннаго въ этомъ § вполне справедливаго и важнаго правила, къ сожалѣнію, ничѣмъ не гарантировано, а посему необходимо дополнить его опредѣленіемъ отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за нарушеніе этого §. — Относительно размѣра отвѣтственности Биржевая Коммисія, остается при своемъ прежнемъ мнѣніи, высказанномъ по поводу обсужденія первоначальнаго проекта, а именно, полагаетъ «опредѣлить штрафъ въ размѣрѣ вдвое противу разницы между тарифной и пониженной цѣнами, въ пользу того, съ кого

161. Объявленіе о возвышеніи тарифа публикуется, по крайней мѣрѣ, за мѣсяць до введенія сего возвышенія въ дѣйствіе.

210. Вознагражденіе за поврежденный или утраченный багажъ, если онъ не былъ застрахованъ (ст. 411—415), производится по дѣйствительной стоимости поврежденнаго или утраченнаго, но, во всякомъ случаѣ, не свыше двухъ рублей за каждый фунтъ онаго.

«взята высшая плата, съ тѣмъ, чтобы этими правами на вознагражденіе могли пользоваться всѣ тѣ отправители, съ которыхъ будетъ взята большая противу «пониженнаго тарифа плата въ теченіи *трехъ* мѣсяцевъ послѣ каждого по-
«добнаго пониженія, сдѣланнаго въ пользу одного или нѣсколькихъ отпра-
«вителей, а не безусловно для всѣхъ отправителей». (стр. 57. Первоначаль-
ныхъ замѣчаній Биржевой Коммисіи).

161. Срокъ, установленный симъ § для объявленія о возвышеніи тари-
фа представляется слишкомъ краткимъ и Биржевая Коммисія считаетъ
своею обязанностію повторить прежнее мнѣніе о необходимости установить,
по крайней мѣрѣ, двухмѣсячный срокъ (стр. 19. Первонач. замѣчаній Бир-
жевой Коммисіи) потому, что договоры на перевозку грузовъ весьма часто
заключаются ранѣе чѣмъ за мѣсяцъ до того, какъ должна совершиться са-
мая перевозка.

210. Въ семъ § Биржевая Коммисія признаетъ безусловно необходи-
мымъ исключить слова: «но во всякомъ случаѣ». Подробныя объясненія ос-
нованій для сего исключенія высказаны Биржевой Коммисіею при обсужде-
ніи § 365.

Дополненіе 2-е.

Представляя вышеизложенныя замѣчанія, вызванныя нуждами торговли, на которой весьма вредно отзываются существующіе на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ безпорядки при перевозкѣ грузовъ, Биржевая Коммисія считаетъ своею обязанностію указать на то важное обстоятельство, что исполненіе многихъ проектируемыхъ положеніемъ правилъ ничѣмъ не гарантировано, т. е. не установлена мѣра отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ предъ грузохозяевами за нарушеніе того или другаго правила, въ ущербъ интересовъ товарохозяевъ.

Хотя при обсужденіи вышеприведенныхъ §§ Биржевая Коммисія и высказала свое мнѣніе относительно размѣра штрафа, соотвѣтственнаго потерямъ товарохозяевъ, о той или другой неисправности желѣзныхъ дорогъ при перевозкѣ грузовъ, но, тѣмъ не менѣе, въ проектъ положенія вошли многія другія весьма существенныя правила, которыя, однако, не были предметомъ спеціальнаго обсужденія Биржевой Коммисіи, а между тѣмъ исполненіе этихъ правилъ, долженствующихъ оказать благотворныя послѣдствія на устройство и эксплуатацію желѣзныхъ дорогъ, къ сожалѣнію, также ничѣмъ не гарантировано, такъ напр. нарушеніе правилъ, изложенныхъ въ §§ 82, 83, 84, 106 и 115, по смыслу проекта положенія, не влечетъ за собою для желѣзныхъ дорогъ отвѣтственности предъ грузохозяевами, тогда какъ эти правила имѣютъ для интересовъ послѣднихъ существенное значеніе, и нарушеніе ихъ сопряжено для нихъ съ неизбѣжнымъ ущербомъ. На семъ основаніи Биржевая Коммисія полагала бы необходимымъ въ упомянутыхъ §§ проекта сдѣлать слѣдующія дополненія:

а) въ § 82 постановить, что послѣ троекратнаго замѣчанія, сдѣланнаго Правительственною инспекціею Правленію желѣзной дороги объ отсутствіи по желѣзной дорогѣ, въ достаточномъ количествѣ, строеній, упомянутыхъ въ томъ §, инспекція обязана за счетъ желѣзной дороги немедленно приступить къ устройству недостающихъ строеній.

б) въ § 83 добавить, что желѣзныя дороги, кромѣ упомянутыхъ въ томъ § принадлежностей для нагрузки и выгрузки грузовъ, обязаны имѣть всегда въ достаточнотъ количествѣ рабочихъ и поденщиковъ, при отсутствіи коихъ, грузоотправители вправѣ производить нагрузку и выгрузку своими рабочими безъ уплаты дорогѣ установленныхъ сборовъ за нагрузку и выгрузку. Дополненіе это необходимо въ виду того обстоятельства, что въ настоящее время

на весьма многихъ желѣзныхъ дорогахъ недостаточное количество рабочихъ имѣеть послѣдствіемъ своимъ то, что грузы принимаются и отправляются несвоевременно, а это, конечно, вредно вліяетъ на интересы товаро-хозяевъ.

в) По поводу § 84 въ Биржевой Коммисіи замѣчено, что недостатокъ вѣсовъ особенно ощутителенъ въ случаяхъ перевѣски грузовъ на станціяхъ назначеній, слѣдствіемъ чего бываетъ то, что грузоотправителю имѣющему основаніе предполагать недостачу въ доставленномъ ему грузѣ, приходится долгое время ожидать очереди для перевѣски своего груза, или же, въ случаѣ надобности въ грузѣ, брать его не дожидаясь перевѣски и, такимъ образомъ, принять на свой счетъ потерю, происшедшую по винѣ желѣзной дороги. Въ виду сихъ соображеній представляется необходимымъ за неимѣніемъ въ достаточномъ количествѣ вѣсовъ на станціяхъ предоставить инспекціи право пріобрѣтать таковыя за счетъ желѣзной дороги, послѣ троекратнаго о томъ предупрежденія Управленію желѣзной дороги.

г) § 106 имѣетъ весьма важное и существенное значеніе для интересовъ какъ пассажировъ, такъ и грузоотправителей, а между тѣмъ исполненіе его въ проектѣ положенія ничѣмъ не гарантировано. Биржевая Коммисія, съ своей стороны, полагала-бы необходимымъ въ законѣ предоставить пассажирамъ и грузоотправителямъ право иска убытковъ съ желѣзныхъ дорогъ за неисполненіе ими возложенной на нихъ въ § 106 обязанности;

и д) за нарушеніе правила, изображеннаго въ § 115. Биржевая Коммисія полагаетъ необходимымъ наложить на желѣзныя дороги штрафъ по 10% въ сутки съ провозной платы по тарифу въ пользу лицъ, въ отношеніи коихъ будетъ неисполнено правило § 115.

Въ виду всего вышеизложеннаго, въ Биржевой Коммисіи высказалось единодушное желаніе о необходимости повторить то, что она уже заявляла въ дополненіи своемъ по замѣчаніямъ, сдѣланнымъ ею по поводу первоначальнаго проекта объ эксплуатаціи паровозныхъ желѣзныхъ дорогъ, а именно слѣдующее: «во 1-хъ, что почти каждая желѣзная дорога пользуется громадными преимуществами и, кромѣ того, имѣетъ за собою исключительное право перевозки грузовъ по извѣстной мѣстности, а чѣмъ обширнѣе права, тѣмъ пользующійся оными строже долженъ относиться къ своимъ обязанностямъ; во 2-хъ, что преподанныя Правительствомъ въ руководство желѣзныхъ дорогъ правила хотя бы и имѣли въ основаніи своемъ полное и всестороннее огражденіе интересовъ частныхъ лицъ, но коль скоро исполненіе тѣхъ правилъ будетъ обязательно не подѣ страхомъ немедленнаго взысканія, то уже самое выполненіе оныхъ будетъ, болѣе или менѣе, зависѣть отъ доброй воли исполнителей, а слѣдовательно и всякое нарушеніе тѣхъ

правилъ, принося за собою ущербъ для интересовъ частныхъ лицъ, въ то-же время не повлечетъ за собою для нарушителей правилъ такой отвѣтственности, которая болѣе или менѣе побудила-бы ихъ въ будущемъ строже относиться къ своимъ обязанностямъ и, вмѣстѣ съ тѣмъ, хотя отчасти, вознаградила бы частное лицо за нарушеніе правъ и интересовъ его и въ 3-хъ, что всякій денежный штрафъ, какъ по опыту извѣстно, хотя послѣдствіемъ своимъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ и не такъ чувствительно отзывается на подвергшемся штрафу, какъ иное дисциплинарное взысканіе (напр. увольненіе отъ службы), но тѣмъ не менѣе ближе достигаетъ своей цѣли и въ то-же время штрафъ этотъ, будучи предоставленъ въ пользу того, чьи нарушены права, конечно лучше, и, такъ сказать, осязательно вознаграждаетъ послѣдняго, тогда какъ никакое дисциплинарное взысканіе этого свойства вознагражденія никогда въ себѣ вовсе и не заключаетъ. Биржевая Коммисія, по всѣмъ вышеизложеннымъ соображеніямъ, признаетъ полезнымъ постановленіе денежныхъ штрафовъ за неисполненіе тѣхъ правилъ, котерыя угодно будетъ Правительству преподать въ руководство желѣзныхъ дорогъ для перевозки багажа и грузовъ, и тѣмъ самымъ всецѣло оградить интересы частныхъ лицъ въ столь громадной важности отрасли промышленности, которая съ каждымъ годомъ все болѣе и болѣе распространяется въ Россіи и, уничтожая другія средства для передвиженія грузовъ, постепенно становится единственнымъ путемъ какъ для внутренней, такъ и для значительной части заграничной торговли Россіи». (стр. 57 и 58 Первон. Замѣч. Биржевой Коммисіи).

Дополненіе 3-е.

Общія соображенія о страхованіи грузовъ желѣзными дорогами.

Вполнѣ сознавая огромную важность, которую представляетъ собою, для интересовъ торговли и промышленности, прочное установленіе у насъ дѣла страхованія грузовъ самими желѣзными дорогами, Биржевая Коммисія обратила особенное вниманіе на основную идею, проведенную проектомъ въ статьяхъ по сему предмету. Къ сожалѣнію, убѣдившись въ существенномъ различіи воззрѣній проекта отъ ея собственныхъ, Биржевая Коммисія сочла своею обязанностію войти въ болѣе подробное разъясненіе сего вопроса.

Прежде всего слѣдуетъ объяснить все существенное для торговли значеніе правильнаго установленія страхованія желѣзными дорогами проходящихъ по нимъ грузовъ.

Желѣзныя дороги, достигнувъ удовлетворительнаго развитія, оказываютъ уже въ настоящее время нашимъ внутреннимъ и международнымъ торговымъ сношеніямъ весьма значительную пользу, но нельзя не согласиться, что задача ихъ относительно полнаго удовлетворенія требованіямъ торговли еще далеко не выполнена.

Оставляя въ сторонѣ независимость передвиженія грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ отъ временъ года, во многомъ остальномъ желѣзныя дороги далеко еще не представляютъ для торговли тѣхъ удобствъ, какія мы находимъ въ мореходномъ способѣ передвиженія грузовъ. Тамъ мы не видимъ ни дорогихъ тарифовъ на перевозку, ни сопряженныхъ съ расходами и портящихъ товаръ перегрузокъ, ни неопредѣленности срока доставки товаровъ, ни, наконецъ, тѣхъ весьма существенно неблагоприятныхъ условій и того безотраднaго положенія дѣлъ при страхованіи товаровъ, какія мы встрѣчаемъ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ. По нашему убѣжденію морская доставка товаровъ — это идеаль, къ достиженію котораго должны стремиться наши желѣзныя дороги. Не можетъ быть никакого сомнѣнія въ томъ отрадномъ прогрессѣ, который, по благотворному вчинанію правительства и при его заботливомъ направленіи такъ осязательно заявилъ себя въ послѣднее время въ желѣзно-дорожномъ дѣлѣ. Съ того момента, когда управленія желѣзныхъ дорогъ стали болѣе и болѣе проникаться убѣжденіемъ, что лишь только удовлетвореніемъ справедливыхъ интересовъ грузоотправителей они могутъ упрочить свои собственные интересы, можно съ увѣренностью ожидать, что въ близкомъ будущемъ счастливо довершатся всѣ нынѣшнія благія начинанія объ устраненіи изъ желѣзно-дорожной практики большинства вышеуказанныхъ нами неудобствъ, но, къ сожалѣнію, мы еще до сего времени не видимъ состоятельныхъ попытокъ къ выполненію чрезвычайно важнаго пробѣла въ преуспѣяніи желѣзно-дорожной практики, именно относительно приведенія дѣла желѣзно-дорожнаго страхованія въ тѣ же благоприятныя условія, какъ то мы видимъ при морскомъ страхованіи.

Путемъ тысячелѣтняго развитія практика торговыхъ дѣлъ довела морское страхованіе до такого положенія, что нынѣ всякій грузоотправитель, по своей потребности, получаетъ желаемую сумму гарантій отъ потерь и убытковъ вслѣдствіе несчастій при передвиженіи его груза. Нашъ Торговый Уставъ (примѣч. къ ст. 1227 т. XI Св. Зак.) указываетъ на возможность страхованія отъ всѣхъ родовъ несчастій и опасностей, опредѣляя ихъ такъ:

«Подъ несчастіями или опасностями морскаго пути разумѣются всѣ слу-

«чаи, происходящіе отъ бури, пожара, столкновенія съ другими судами, на-
«паденія непріятеля, разбойниковъ или каперовъ, а также когда необходимо
«было весь товаръ или грузъ, либо часть онаго, выбросить въ море, или
«срубить корабельныя снасти, для спасенія груза или корабля, равно задер-
«жаніе и притѣсненіе отъ дружескихъ или недружескихъ иностранныхъ дер-
«жавъ; опасности отъ обмана, предательства и ошибки корабельщика, или
«корабельныхъ служителей и всѣ иные случаи, причиняющіе крушеніе или
«гибель, вредъ или убытокъ застрахованному кораблю, товару или грузу.»

Такимъ образомъ всякому торговому дѣятелю доставлена возможность
вполнѣ оградить себя отъ всѣхъ случайностей потери. Всѣмъ извѣстно, что
этою возможностью пользуется всякій благоразумный торговый дѣятель, и
изъ 100 грузовъ едва-ли найдется въ большой торговлѣ одинъ или два не-
застрахованныхъ, кромѣ случаевъ, когда при частыхъ оборотахъ грузо-
отправители находятъ расчетъ во взятіи риска на свой собственный страхъ.

Отсюда понятно, какъ невыносимо тягостна должна быть для торговаго
дѣятеля необходимость подвергать себя опасности — терпѣть потери и
убытки отъ несчастій на желѣзныхъ дорогахъ, вслѣдствіе затруднительности
или полной невозможности страховать свой грузъ. При этомъ не слѣдуетъ
упускать изъ виду, что при мало-капитальности большинства нашихъ внут-
реннихъ грузоотправителей, очень часто въ отправляемомъ партіонномъ
грузѣ положенъ не только весь капиталъ отправителя, но и чужіе капиталы;
слѣдовательно при гибели груза, который застраховать онъ, при всемъ же-
ланіи, не имѣлъ возможности, должны погибнуть и его благосостояніе и его
доброе имя.

Становясь на вышеопредѣленную точку зрѣнія необходимости удовле-
творенія справедливыхъ потребностей торговли относительно страхованія
грузовъ, рассмотримъ — какую возможность представляютъ къ этому наши
желѣзныя дороги въ настоящее время.

Принявъ Главное Общество Россійскихъ Желѣзныхъ Дорогъ (кромѣ
Московско-Нижегородской линіи) за представителя у насъ дѣла страхованія
грузовъ отъ желѣзнодорожныхъ несчастій самими желѣзными дорогами,
легко можно убѣдиться, что собственно страхованія желѣзными дорогами
грузовъ отъ желѣзнодорожныхъ несчастій у насъ, до сего времени, не су-
ществуетъ.

Въ настоящее время Главное Общество Россійскихъ Желѣзныхъ До-
рогъ отвѣчаетъ за утрату или поврежденіе всякаго груза, если онъ только
не дороже 5 р. с. за пудъ, совершенно одинаково будь это грузъ застра-
хованный или нѣтъ. Число случаевъ его отвѣтственности не увеличивается
нисколько при застрахованіи. Если грузоотправитель свой товаръ, стоящій

не болѣе 5 р. с., пожелалъ бы застраховать отъ иныхъ опасностей, напримеръ отъ наводненій или самовозгаранія, то для сего Главное Общество Россійскихъ Желѣзныхъ Дорогъ не могло бы ему предложить своихъ услугъ, потому что на основаніи § 192 своего Устава, оно отвѣчаетъ за кладъ страхованную на тѣхъ же основаніяхъ и за тѣ же случаи, какъ и при отсутствіи застрахованія, а при незастрахованной кладѣ Общество за потерю и поврежденіе груза, происшедшія отъ наводненія или самовозгаранія груза и т. п. не отвѣтствуетъ. При страхованіи мѣняется только *размѣръ вознагражденія*, который не ограничивается уже 5 р. с. съ пуда, а соображается съ объявленою цѣнностію. Такимъ образомъ, въ Главномъ Обществѣ Россійскихъ Желѣзныхъ Дорогъ мы, вмѣсто страхованія въ настоящемъ значеніи этого слова, видимъ въ сущности только исключительную обязанность грузоотправителя внести возвышенную (добавочную) деклараціонную плату за провозъ товаровъ высшей противу 5 р. с. цѣнности, если грузоотправитель желаетъ, чтобы въ случаѣ утраты или поврежденія его груза, происшедшихъ вслѣдствіе нѣкоторыхъ извѣстнаго рода несчастій на желѣзной дорогѣ, Главное Общество уплатило бы ему за потери или убытки, на основаніи определенной полной цѣнности груза. Но если бы грузоотправитель пожелалъ тотъ же свой дорогой товаръ застраховать отъ несчастій, могущихъ произойти и отъ причинъ, за которыя въ настоящее время Общество не отвѣтствуетъ, то опять таки Общество не удовлетворило бы его столь справедливаго желанія.

Если не входить въ дальнѣйшее разсмотрѣніе практическаго значенія такого рода, такъ называемаго, страхованія, если бы только Главное Общество Россійскихъ Желѣзныхъ Дорогъ ввело у себя правило о взиманіи страховой преміи *пропорціонально* разстоянію (взамѣнъ нынѣ существующаго, едва-ли чѣмъ оправдываемаго правила брать съ товаровъ 1 р. с. съ 1000 р. объявленной цѣнности, безразлично длинѣ пути пробѣгаемаго грузомъ) — то нельзя не согласиться, что такой способъ обезпеченія грузо-хозяевъ отъ потерь и убытковъ, могущихъ произойти отъ ограниченнаго числа несчастныхъ случаевъ, можно признать отчасти раціональнымъ и удовлетворяющимъ *до известной, хотя малой, степени*, потребностямъ торговли и промышленности.

Но если обратить вниманіе:

а) что отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ по страхованію грузовъ на тѣхъ началахъ, которыя приняты Главнымъ Обществомъ Россійскихъ Желѣзныхъ Дорогъ, далеко не исчерпываетъ всѣхъ несчастныхъ случаевъ на желѣзныхъ дорогахъ, отъ которыхъ можетъ произойти утрата или поврежденіе грузовъ;

б) что, съ другой стороны, принципъ осторожности, руководящій всякимъ правильно организованнымъ торговымъ дѣломъ побуждаетъ грузоотправителя прибѣгать къ страхованію въ видахъ обеспечения себя, по возможности, отъ *всѣхъ*, а не отъ нѣкоторыхъ неблагоприятныхъ случайностей, при передвиженіи грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ;

в) что поставленіе страховаго дѣла на желѣзныхъ дорогахъ въ условія, соотвѣтствующія означеннымъ потребностямъ торговли, упрочивая состоятельность торговой дѣятельности, необходимо для нашего экономическаго развитія вообще, — то нельзя не придти къ заключенію, что настоящее положеніе страхованія желѣзными дорогами грузовъ по нимъ слѣдуемыхъ, находится *въ самомъ неудовлетворительномъ положеніи*. Что же касается до дѣятельности въ этомъ отношеніи нашихъ страховыхъ обществъ, то за малочисленностію ихъ вообще, за невозможностію для нихъ имѣть въ каждомъ пунктѣ желѣзно-дорожныхъ отправокъ надлежащихъ агентовъ, и за сосредоточеніемъ этой дѣятельности преимущественно въ столичныхъ и главныхъ торговыхъ городахъ, страховыя общества далеко не могутъ удовлетворить въ этомъ отношеніи общей потребности въ страхованіи.

Весьма естественно, что такое важное обстоятельство не могло ускользнуть отъ вниманія комиссіи при Министерствѣ Путей Сообщенія, занимавшейся составленіемъ проекта Положенія, и нельзя безъ особенной признательности не отнести къ ея стремленіямъ къ улучшеніямъ по этому предмету, но въ то же время, Биржевая Коммисія поставляетъ себѣ обязанностію выразить опасеніе, что неполное развитіе проектомъ основной мысли и не вездѣ практическое ея примѣненіе, едва-ли не будутъ имѣть въ результатѣ однѣ лишь полумѣры, не обѣщающія на дѣлѣ доставить этому важному вопросу вполне цѣлесообразное разрѣшеніе.

Такое заключеніе Биржевая Коммисія выводитъ изъ слѣдующихъ соображеній:

Всестороннее изученіе предмета должно привести къ убѣжденію, что для достиженія удовлетворительныхъ, во всѣхъ отношеніяхъ, результатовъ по страхованію желѣзными дорогами грузовъ, необходимо, чтобы это застрахованіе было сосредоточено въ управленіяхъ желѣзныхъ дорогъ, потому что въ этомъ отношеніи желѣзныя дороги имѣютъ за собой огромныя преимущества предъ обыкновенными страховыми обществами.

Что касается до возраженія, что для желѣзныхъ дорогъ совершенно излишне усвоивать дѣятельность страхованія, для чего существуютъ спеціальныя страховыя общества, то это возраженіе лишено практическаго значенія *во-первыхъ* потому, что самое дѣло транспортированія кладей непосредственно требуетъ соединенія этихъ двухъ сторонъ дѣятельности: транс-

портированія и страхованія, какъ двухъ, по существу самага дѣла, нераздѣльныхъ частей одного цѣлаго. Практика нашихъ обществъ транспортированія кладей служить тому яснымъ доказательствомъ; *во-вторыхъ* потому, что для грузоотправителей обращеніе въ два учрежденія, вмѣсто одного, по существу дѣла, не можетъ назваться удобнымъ и представляетъ собою излишнюю, ничѣмъ неоправдываемую, потерю времени; *въ-третьихъ* потому, что желѣзныя дороги имѣютъ болѣе возможности, чѣмъ обыкновенныя страховыя общества вести дѣло желѣзно-дорожныхъ страхованій въ полномъ объемѣ при условіяхъ *фактической общедоступности* и при наименьшихъ издержкахъ, такъ какъ одно изъ самыхъ важныхъ условій — дѣлопроизводство и самыхъ важныхъ статей расхода страховыхъ обществъ — содержаніе повсемѣстно агентовъ, желѣзнымъ дорогамъ должно обойтись гораздо легче и дешевле, потому что желѣзныя дороги могутъ поручить это дѣло своимъ служащимъ, и безъ того для эксплуатаціи необходимымъ, между тѣмъ какъ при маломъ развитіи у насъ страховаго дѣла вообще, намъ придется еще долго ожидать пока въ каждой мѣстности приѣма грузовъ будетъ находится агентъ страховаго общества; *въ-четвертыхъ* потому, что только при обширномъ развитіи страховаго дѣла, къ сосредоточенію котораго желѣзныя дороги, отдѣльно или по группамъ или въ общемъ союзѣ, имѣютъ полную возможность, можетъ быть достигнута *дешевизна страховой преміи*, а слѣдовательно и *практическая общедоступность* (по стоимости) страхованія. Дешевизна преміи и расширеніе, путемъ общедоступности, объема страховой дѣятельности имѣютъ для дѣла огромное значеніе, такъ какъ при правильномъ его веденіи неизбѣжно ихъ благотворное, прогрессивное взаимодѣйствіе.

Но съ другой стороны, для развитія страховаго дѣла, сверхъ дешевизны преміи, самое дѣйствительное средство къ привлеченію торговыхъ людей къ страхованію грузовъ на желѣзныхъ дорогахъ, заключается въ дарованіи страхователю: возможности устраивать свое страхованіе, по мѣрѣ потребности, и увѣренности въ полученіи скорого и безспорнаго удовлетворенія, въ случаяхъ потери или поврежденія груза.

Отсюда проистекаетъ для желѣзныхъ дорогъ необходимость: *во-первыхъ* вести страховое дѣло въ полномъ объемѣ и въ самыхъ широкихъ размѣрахъ, и *во-вторыхъ* установить практическія правила справедливо и точно опредѣляющія взаимныя отношенія желѣзной дороги и страхователя, и недопускающія придирчивыхъ и казуистическихъ толкованій.

Внѣ исполненія сихъ условій, существенныхъ для всякаго страховаго дѣла вообще, желаемое развитіе онаго немыслимо.

Обратимся затѣмъ къ разсмотрѣнію, на сколько правила по этому пред-

мету проекта способны къ подготовленію почвы, которая необходима къ вящему, благотворному взаимодѣйствию вышеозначенныхъ условій.

Выше, при разсмотрѣніи проекта было указано, что проектъ:

въ § 388 устанавливаетъ весьма высокій максимумъ страховой преміи;

въ § 397 устанавливаетъ безотвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за убытки, происшедшіе отъ самовозгаранія, и тѣмъ отнимая у грузоотправителей желаніе и возможность страховать свой грузъ отъ самовозгаранія, ограничиваетъ кругъ дѣйствій страхованія;

въ пункт. 1 § 407 устанавливаетъ безотвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за убытки, причиненные хотя бы и застрахованному грузу: «отъ народныхъ смутъ, военныхъ дѣйствій, наводненія, землетрясенія и взрыва пороховыхъ заводовъ и складовъ».

Въ томъ же § 407 въ 4 пункт. вводитъ совершенно излишнія правила, сопряженныя съ весьма значительными и ничѣмъ неоправдываемыми стѣсненіями для грузоотправителей.

Всѣ вышеозначенныя правила должны не только весьма вредно повліять на существенные интересы грузоотправителей, но и на развитіе страхового желѣзно-дорожнаго дѣла вообще.

Разсмотримъ съ точки зрѣнія интересовъ грузохозьевъ практическія послѣдствія сихъ постановленій.

Въ § 397 и въ пункт. 1 § 407 желѣзныя дороги избавляются отъ отвѣтственности за гибель и поврежденіе груза происшедшія отъ: 1) самовозгаранія груза; 2) народныхъ смутъ, военныхъ дѣйствій, наводненія, землетрясенія и взрыва пороховыхъ заводовъ и складовъ.

Спрашивается — что долженъ предпринять при такой неблагопріятной обстановкѣ грузоотправитель, поставившій себѣ непремѣннымъ принципомъ вести свои торговые обороты со всевозможными гарантіями отъ потерь и убытковъ? Ему остается обратиться въ страховое общество, но при маломъ числѣ у насъ страховыхъ обществъ и при неразвитости страхового дѣла вообще, — страховое общество возьметъ, или будетъ поставлено въ необходимость, взять, съ него несравненно высшую страховую премію, чѣмъ могла бы взять желѣзная дорога, у которой подобныя страхованія, какъ выше было объяснено, могутъ сосредоточиваться по преимуществу. Но, независимо отъ сего, очень часто грузоотправитель будетъ совершенно лишенъ возможности застраховать свой товаръ отъ вышеозначенныхъ опасностей, именно въ тѣхъ (очень многочисленныхъ) случаяхъ, когда страховое общество или его агентъ не находятся въ мѣстѣ отправленія груза, или находятся отъ него въ дальнемъ разстояніи.

Слѣдовательно при томъ порядкѣ вещей, который мы видимъ нынѣ — и

который не обѣщаетъ улучшиться при примѣненіи на практикѣ системы принятой проектомъ, — грузоотправитель или вовсе будетъ лишенъ возможности обратиться къ благотворному содѣйствію страхованія, или будетъ принужденъ страховать свой грузъ при невыгодныхъ для себя условіяхъ.

Какъ то, такъ и другое, предоставляютъ собою явленія, антиэкономичность которыхъ очевидна.

Но, съ другой стороны, трудно опредѣлить — чѣмъ руководствовался проектъ при отнесеніи такихъ случайностей, какъ наприм: пожаръ (хотя бы и не по винѣ желѣзной дороги происшедшій), провалъ мостовъ и тоннелей и т. п. къ категоріи случаевъ, за послѣдствія которыхъ желѣзныя дороги, при страхованіи, отвѣтствуютъ и въ то же время причисляя несчастные случаи, происшедшіе отъ самовозгаранія груза, отъ народныхъ смуть, военныхъ дѣйствій, наводненія, землетрясенія и взрыва пороховыхъ заводовъ и складовъ, къ такимъ, за послѣдствія отъ которыхъ онѣ, даже при страхованіи, не отвѣчаютъ и на страхъ вообще не принимаютъ. Если правила эти внушены проекту собственною заботливостью объ огражденіи желѣзныхъ дорогъ отъ особеннаго риска, то едва-ли случаи второй категоріи могутъ представляться болѣе опасными и чаще повторяющимися, чѣмъ случаи первой категоріи. Неужели наводненіе чаще и опаснѣе у насъ, чѣмъ пожаръ не по винѣ желѣзной дороги; неужели взрывъ пороховыхъ магазиновъ и землетрясеніе чаще и опаснѣе у насъ, чѣмъ провалъ мостовъ и тоннелей? Но если бы эти случаи были и на самомъ дѣлѣ чаще и опаснѣе, то это могло бы повліять только на размѣръ страховыхъ премій, а никакъ не служить основаніемъ къ исключенію случаевъ этой категоріи изъ раіона страхованія. Затѣмъ одно изъ двухъ: или вышеупомянутые случаи, причиняющіе несчастія на желѣзныхъ дорогахъ, представляютъ собою *явленія рѣдкія* — тогда для желѣзныхъ дорогъ является полная возможность, чрезъ сосредоточеніе у себя страхованій по этимъ случаямъ, довольствоваться сборомъ ничтожныхъ, ни для кого нисколько необременительныхъ премій, чтобы покрывать платежи единичныхъ и рѣдкихъ вознагражденій, или эти случаи *могутъ повторяться часто*, тогда тѣмъ очевиднѣе становится потребность въ огражденіи отъ нихъ интересовъ грузоотправителей, и тѣмъ осязательнѣе объясняется обязанность желѣзныхъ дорогъ удовлетворить этой потребности, и вмѣстѣ съ тѣмъ для желѣзной дороги облегчается къ тому возможность, такъ какъ побужденіе страховать грузы тогда должно усилиться и желѣзнымъ дорогамъ стоитъ только не препятствовать сосредоточенію у себя страхованій, чтобы обширностью оборотовъ достигнуть возможности найти выгоднымъ и брать умѣренныя общедоступныя страховыя преміи, и тѣмъ оказать огромную услугу нашему экономическому благосостоянію.

Затѣмъ, обращаясь къ опредѣляемому въ § 388 проекта максимуму страховой преміи, въ $5\frac{1}{2}$ разъ выше существующаго нынѣ въ Главномъ Обществѣ Россійскихъ Желѣзныхъ Дорогъ, болѣе чѣмъ въ 6-ть разъ выше существующаго въ Германіи, и къ стѣснительнымъ правиламъ пунк. 4 § 407, вводящихъ въ практическую сферу разбирательство дѣлъ по страхованію такихъ казуистическихъ элементовъ, какъ «ложное наименованіе» и «преувеличенная оцѣнка», нельзя не признать и въ этомъ существеннаго противорѣчія съ приведенными нами выше условіями, необходимыми къ упроченію и развитію у насъ страховаго дѣла въ сферѣ желѣзныхъ дорогъ вообще, а, слѣдовательно, и страхованія грузовъ самими желѣзными дорогами.

Такимъ образомъ правила проекта о страхованіи не только не могутъ способствовать развитію страховаго желѣзно-дорожнаго дѣла, но ставятъ еще едва-ли чѣмъ оправдываемые преграды къ практическому развитію присущихъ желѣзнымъ дорогамъ благопріятныхъ къ тому началъ.

Но этимъ едва-ли не наносится существенный ущербъ самому желѣзно-дорожному дѣлу, независимо отъ его страховой дѣятельности, потому что, помимо огромнаго экономическаго значенія по отношенію къ удовлетворенію раціональныхъ потребностей торговли и промышленности, развитіе у насъ страхованія грузовъ самими желѣзными дорогами находится въ тѣсной связи съ общими и частными интересами самихъ желѣзныхъ дорогъ. Не говоря уже о воздѣйствіи правильнаго и вполне удобнаго передвиженія грузовъ на благосостояніе окружныхъ мѣстностей, а затѣмъ и на доходность соотвѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ, — воздѣйствіи хотя не немедленно себя являющемъ, то тѣмъ не менѣе несомнѣнномъ, слѣдуетъ указать и на болѣе близкіе и осязательные благіе результаты для желѣзныхъ дорогъ отъ распространенія страхованія. Такъ, при наибольшемъ распространеніи страхованія самими желѣзными дорогами, едва-ли можетъ быть сомнѣніе въ томъ, что всѣ вознагражденія за гибель и поврежденія грузовъ, идущихъ въ настоящее время, за недоступностію страхованія, незастрахованными, которыя нынѣ уплачиваются изъ капиталовъ желѣзныхъ дорогъ и, слѣдовательно, представляются чистымъ убыткомъ — будутъ покрыты сборомъ страховыхъ премій.

На основаніи выше изложенныхъ соображеній, Биржевая Коммисія приходитъ къ заключенію, что скорѣйшее установленіе, *на прочныхъ началахъ, дѣятельности желѣзныхъ дорогъ по части страхованія или грузовъ*, началахъ обусловливающихъ его дальнѣйшее развитіе, представляется дѣломъ первой необходимости, съ цѣлію удовлетворенія общимъ интересамъ.

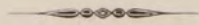
Но предположенная цѣль можетъ быть достигнута только путемъ при-

мѣненія къ этому дѣлу началъ, заимствованныхъ изъ практической сферы.

Страховое дѣло, по существу своему, для собственнаго развитія требуетъ какъ можно большаго размѣра оборотовъ. Дешевизна, общедоступность и практичность предлагаемыхъ имъ услугъ — откроютъ обширное поле для его благотворной дѣятельности. Дороговизна, эгоистическая мелочность, регламентаціонная, недѣловая обстановка и формалистическіе приемы — должны неминуемо обречь это дѣло продолжительному коснѣнію, вопреки всеобщимъ интересамъ.

Очевидно, что, какъ при всякомъ обширномъ коммерческомъ дѣлѣ — тутъ необходимы широкая постановка программы дѣятельности, точное опредѣленіе ея основныхъ принциповъ, пріисканіе надежныхъ средствъ къ ея фактическому проявленію для полнаго удовлетворенія потребностямъ и сообразно указаніямъ самаго дѣла.

Таковы общія соображенія по сему предмету. Конечно, задача осуществленія оныхъ не легко разрѣшима, но подобныя затрудненія присущи начинанію каждаго обширнаго коммерческаго предпріятія; къ тому же едва ли при какомъ другомъ предпріятіи представляются, со стороны самаго дѣла, условія столь благопріятныя для его процвѣтанія, какъ въ данномъ случаѣ, а посему не можетъ быть никакого сомнѣнія въ томъ, что однажды поставленное на правильныхъ основаніяхъ, оно не замедлитъ быстро достигнуть наилучшихъ результатовъ.



Печатано съ разрѣшенія Министерства Путей Сообщенія.

Типографія Императорской Академіи Наукъ (В. О. 9 л., № 12).

