



# СОБРАНИЕ УЗАКОНЕНІЙ И РАСПОРЯЖЕНІЙ ПРАВИТЕЛЬСТВА,

ИЗДАВАЕМОЕ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВУЮЩЕМЪ СЕНАТѢ.

8 ОКТЯБРЯ

№ 109.

1892.

## СОДЕРЖАНИЕ.

- Ст. 1067. О включеніи въ составъ Иркутскаго губернскаго попечительства дѣтскихъ пріютовъ, въ качествѣ дѣйствительнаго члена, управляющаго Иркутскою казенною палатою.
1068. Объ утвержденіи полиціеихъ условій страховаго и транспортнаго общества «Отечество», по страхованію отъ огня.
1069. О правилахъ сооруженія и эксплуатаціи паровозныхъ подъездныхъ къ желѣзнымъ дорогамъ путей общаго пользованія.
1070. О дополненіи росписанія контрольных станцій Николаевской желѣзной дороги.
1071. Объ измѣненіи росписанія станцій Закавказской желѣзной дороги, на которыхъ не допускается удаленіе пассажировъ съ поѣзда.

## ВЫСОЧАЙШЕЕ ПОВЕЛѢНІЕ, ПРЕДЛОЖЕННОЕ ПРАВИТЕЛЬСТВУЮЩЕМУ СЕНАТУ

Управляющимъ Министерствомъ Юстиціи.

**1067.** О включеніи въ составъ Иркутскаго губернскаго попечительства дѣтскихъ пріютовъ, въ качествѣ дѣйствительнаго члена, управляющаго Иркутскою казенною палатою.

Главноуправляющій Собственною Еяго Императорскаго Величества Канцеляріею по учрежденіямъ Императрицы Маріи увѣдомилъ, что Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему его докладу, 16 іюня 1892 г., Высочайше повелѣтъ соизволилъ: включить въ составъ Иркутскаго губернскаго попечительства дѣтскихъ пріютовъ, въ качествѣ дѣйствительнаго члена, управляющаго Иркутскою казенною палатою.

О такомъ Монаршемъ соизволеніи Управляющій Министерствомъ Юстиціи, 9 іюля 1892 г., предложилъ Правительствующему Сенату.

## РАСПОРЯЖЕНІЯ, ОБЪЯВЛЕННЫЯ ПРАВИТЕЛЬСТВУЮЩЕМУ СЕНАТУ:

Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ.

**1068.** Объ утвержденіи полиціеихъ условій страховаго и транспортнаго общества «Отечество», по страхованію отъ огня.

Министръ Внутреннихъ Дѣлъ, 14 іюля 1892 г., представилъ Правительствующему Сенату, для распубликованія, копію съ нижеслѣдующихъ утвержденныхъ имъ, по соглашенію съ Министерствами: Финансовъ, Пу-



тей Сообщенія и Юстиціи, полисныхъ условій по страхованію отъ огня страхового и транспортнаго общества «Отечество».

На подлинныхъ написано: «*Утверждаю*».

14 іюля 1892 года.

Подписаль: Министръ Внутреннихъ Дѣлъ, статсъ-секретарь *Дурново*.

## ПОЛИСНЫЯ УСЛОВІЯ

### СТРАХОВАГО И ТРАНСПОРТНАГО ОБЩЕСТВА «ОТЕЧЕСТВО», ПО СТРАХОВАНІЮ ОТЪ ОГНЯ.

§ 1. На основаніи нижеозначенныхъ условій страховое и транспортное общество «Отечество» принимаетъ къ застрахованію отъ огня всякаго рода имущество какъ движимое, такъ и недвижимое, за исключеніемъ: а) монеты и кредитныхъ билетовъ, б) контрактовъ, обязательствъ, векселей, кредитныхъ бумагъ и всякаго рода документовъ и в) пороха.

§ 2. Общество вознаграждаетъ за всѣ пожарные убытки, происходящіе отъ несчастныхъ случаевъ, не исключая поврежденій или истребленія имущества отъ молніи и газоваго взрыва.

*Примѣчаніе.* За пожарные убытки, происшедшіе въ застрахованномъ имуществѣ отъ взрыва паровыхъ котловъ, общество вознаграждаетъ въ томъ только случаѣ, если по этому предмету при застрахованіи состоялось между страхователемъ и правленіемъ общества особое соглашеніе, означенное въ полисѣ (§ 6).

§ 3. Общество вознаграждаетъ за всѣ поврежденія и расходы, истекающіе отъ спасенія застрахованнаго отъ огня имущества, если въ дѣйствительности сихъ расходовъ и поврежденій будутъ представлены надлежащія доказательства, въ установленные для заявленія пожарныхъ убытковъ сроки.

§ 4. Общество освобождается отъ обязанности вознаграждать за пожарные убытки: а) когда они произойдутъ отъ непріятельскаго нападенія воинскою силою, народныхъ смутъ и землетрясеній и б) когда будетъ доказано судебнымъ порядкомъ, что пожаръ произошелъ отъ злаго умысла страхователя.

§ 5. Размѣръ страховой платы (преміи) опредѣляется по взаимному соглашенію общества съ страхователемъ; казенныя же пошлины взыскиваются въ установленномъ закономъ размѣрѣ.

§ 6. По каждому застрахованію выдается отъ общества полисъ, въ которомъ означаются: предметъ страхованія, мѣстонахожденіе его, срокъ, на который заключено страхованіе, сумма уплаченной преміи и прочихъ сборовъ, цѣнность застрахованнаго имущества и прочія на основаніи настоящихъ правилъ условія и обязательства между обществомъ и страхо-



вателемъ. Полисъ долженъ быть подписанъ однимъ изъ директоровъ и скрѣпленъ директоромъ-распорядителемъ, товарищемъ директора-распорядителя или, по особой довѣренности правленія, агентомъ общества.

§ 7. Когда застрахованіе заключено въ правленіи, то оно считается съ того срока, какой будетъ означенъ въ страховой квитанціи, имѣющей равную силу съ полисомъ. Если же застрахованіе заключено у агента внутри Имперіи, то отвѣтственность общества опредѣляется тѣмъ срокомъ и тѣми условіями, какіе будутъ означены въ предварительномъ свидѣтельствѣ, выдаваемомъ агентомъ впредь до полученія страхового полиса. Застрахованіе начинается съ 12 часовъ по полуночи и оканчивается въ тѣ же часы опредѣленнаго срока страхованія.

§ 8. При возобновленіи страхованія до истеченія срока, если въ застрахованномъ имуществѣ и въ условіяхъ страхованія перемѣнъ не послѣдовало, полисъ остается въ своей силѣ, страхователю же выдается возобновительное свидѣтельство, имѣющее равную силу съ полисомъ.

§ 9. Застрахованіе можетъ быть заключаемо на всякій срокъ. Кто заключаетъ застрахованіе на пять лѣтъ, тому дѣлается скидка преміи за годъ, казенная же пошлина взимается за всѣ пять лѣтъ.

§ 10. Застрахованіе прекращается по истеченіи срока, опредѣленнаго въ полисѣ, когда на возобновленіе онаго не будутъ внесены слѣдующія деньги до срока; наблюденіе же за сроками застрахованій лежитъ на обязанности самихъ страхователей или тѣхъ лицъ и мѣстъ, у которыхъ имущества находятся въ завѣдываніи или залогѣ.

§ 11. Съ прекращеніемъ существованія застрахованнаго имущества по какому либо иному причинамъ, кромѣ пожара, уничтожается застрахованіе; полученная же страховая премія не возвращается.

§ 12. Общество имѣетъ право во всякое время производить черезъ своихъ уполномоченныхъ провѣрку застрахованнаго имущества и, въ случаѣ какихъ либо въ ономъ перемѣнъ, увеличивающихъ опасность риска для общества, оно можетъ прекратить застрахованіе, предупредивъ о семъ письменно владѣльца за три дня, причемъ премія, причитающаяся по расчету за неистекшее время страхованія, возвращается.

§ 13. Застрахованіе имущества вдвойнѣ не допускается, а потому всякое двойное застрахованіе считается недѣйствительнымъ и въ такомъ случаѣ общество освобождается отъ отвѣтственности за могущій произойти убытокъ отъ пожара.

§ 14. Въ случаѣ утраты страхового полиса, страхователь обязанъ письменно увѣдомить о томъ правленіе или агента общества, правленіе



же, по полученіи увѣдомленія, дѣлаетъ на счетъ страхователя соотвѣтственныя публикаціи въ вѣдомостяхъ; съ истеченіемъ же мѣсячнаго срока отъ послѣдней публикаціи, правленіе выдаетъ страхователю засвидѣтельствованную копію съ полиса или дубликатъ.

§ 15. Желаящій застраховать отъ огня какое либо имущество подаетъ въ правленіе или агенту общества, за своею подписью, объявленіе на печатномъ бланкѣ, выдаваемомъ отъ общества.

Въ этомъ объявленіи страхователь лично или его довѣренный должны прописать всѣ требуемыя обществомъ свѣдѣнія.

§ 16. При подачѣ объявленія, желающій застраховать свое имущество вноситъ часть страховой преміи, по назначенію правленія или агента, въ обезпеченіе расходовъ, кои могутъ предстоять для общества по приему имущества на страхъ.

§ 17. Оцѣнка строеній, отдаваемыхъ на страхъ, должна соотвѣтствовать дѣйствительной стоимости строительныхъ матеріаловъ и работъ, при этомъ принимается въ расчетъ степень прочности построекъ, но безъ всякаго отношенія къ стоимости земли, на которой онѣ возведены и въ годамъ мѣстоположенія и доходности.

§ 18. Планы, описи и оцѣнки строеній составляются по принятой правленіемъ формѣ; вѣрность же показаній лежитъ на отвѣтственности страхователя и удостоверяется его подписью.

§ 19. Движимое имущество показывается въ объявленіи по отдѣламъ. Драгоцѣнныя же вещи, картины, библіотеки и художественные предметы, принимаются на страхъ не иначе, какъ по подробной описи.

§ 20. Товары принимаются на страхъ партіями, съ означеніемъ количества, вѣса или мѣры и цѣны или, какъ оборотный капиталъ, съ означеніемъ только суммы онаго.

§ 21. Машины на фабрикахъ принимаются на страхъ по подробной описи и оцѣнкѣ, съ означеніемъ зданій и мѣстъ, въ которыхъ оныя находятся.

§ 22. Оцѣнка означенныхъ въ §§ 19, 20 и 21 движимыхъ имуществъ опредѣляется по соглашенію страхователя съ правленіемъ или агентомъ общества и не должна превышать дѣйствительной стоимости имущества въ день приема ихъ къ страхованію.

§ 23. Правленіе или агентъ общества, послѣ освидѣтельствованія предлагаемаго на страхъ имущества, назначаетъ премію и прочія условія, на которыхъ застрахованіе можетъ быть принято и затѣмъ, по уплатѣ



страхователемъ сполна премій, пошлинъ и другихъ сборовъ, выдаетъ страховую квитанцію или предварительное свидѣтельство.

§ 24. Если страхователь, послѣ подачи объявленія и составленія описи, оцѣнки и плановъ, откажется отъ страхованія, то внесенная имъ часть страховой преміи (§ 16) не возвращается и таковая поступаетъ въ пользу общества; при отказѣ же самого общества отъ застрахованія послѣ освидѣтельствования предложеннаго на страхъ имущества, страхователю возвращаются сполна уплаченные имъ деньги.

§ 25. Каждый, предлагающій имущество для застрахованія, обязанъ помѣстить въ объявленіи всѣ требуемыя отъ него обществомъ свѣдѣнія, согласно съ истиною. Если же въ объявленіи сдѣланы завѣдомо ложныя и въ отношеніи опасности неправильныя показанія, которыя могли имѣть вліяніе на пріемъ страхованія, то онъ лишается права на вознагражденіе въ соотвѣтствующей части за убытокъ, отъ пожара происшедшій.

§ 26. Если въ продолженіи заключеннаго страхованія въ недвижимомъ застрахованномъ имуществѣ послѣдуетъ какое либо измѣненіе, увеличивающее опасность отъ огня, какъ напримѣръ: устройство мастерской, складъ легковоспламеняющихся матеріаловъ, постройка въ сосѣдствѣ деревяннаго зданія или бани, помѣщеніе какихъ либо опасныхъ ремеслъ и т. п., или будутъ произведены пристройки или перестройки въ томъ имуществѣ, то страхователь обязанъ довести до свѣдѣнія о томъ правленія или агента общества письменно, подъ опасеніемъ лишенія права на вознагражденіе въ случаѣ пожара. Согласіе же общества на продолженіе застрахованія такого имущества означается подписью на полисѣ.

§ 27. Если застрахованное движимое имущество будетъ перенесено или перевезено изъ одного помѣщенія въ другое или въ имуществѣ томъ будетъ произведена какая либо перемѣна, измѣняющая прежнее состояніе его, то страхователь обязанъ увѣдомить о томъ правленіе и агента общества, которые, въ случаѣ согласія на продолженіе застрахованія, означаютъ всѣ перемѣны подписью на полисѣ; всякое же измѣненіе въ застрахованномъ имуществѣ, безъ вѣдома и согласія правленія, лишаетъ страхователя права на полученіе вознагражденія въ случаѣ пожара.

§ 28. Если вслѣдствіе какихъ либо перемѣнъ общество признаетъ застрахованное имущество подверженнымъ большой огнеопасности и требуетъ доплаты преміи или уничтоженія застрахованія, то страхователь не можетъ отказаться отъ исполненія такого требованія общества, но ему предоставляется, буде не пожелаетъ сдѣлать доплаты, прекратить застрахованіе и получить обратно премію за истекшее время страхованія.



Равнымъ образомъ общество возвращаетъ страхователю по расчету часть преміи въ томъ случаѣ, если перемѣны въ имуществѣ уменьшили его огне-опасность.

§ 29. Если застрахованное имущество перейдетъ къ другимъ лицамъ (кромѣ наслѣдниковъ, которые пользуются застрахованіемъ на прежнемъ основаніи и удовлетворяются за пожарные убытки по предъявленіи доказательствъ въ утвержденіи ихъ въ правахъ наслѣдства), то таковой переходъ долженъ быть объявленъ правленію или агенту общества. Согласіе на продолженіе застрахованія на имя новаго владѣльца зависитъ отъ правленія, которое дѣлаетъ о томъ надпись на полисѣ. Въ случаѣ же отказа отъ продолженія застрахованія, правленіе возвращаетъ часть страховой преміи, которая причитается за неистекшее еще время страхования. Переходъ застрахованнаго имущества отъ одного лица къ другому, безъ вѣдома правленія, дѣлаетъ страхование недействительнымъ и въ такомъ случаѣ ни прежній владѣлецъ, ни пріобрѣтатель имущества не могутъ уже требовать какого либо вознагражденія въ случаѣ пожара.

§ 30. Владѣльцамъ не воспрещается раздѣлять застрахованіе ихъ имуществъ между разными обществами по частямъ, но съ тѣмъ, чтобы общая страховая сумма не превышала дѣйствительной стоимости имуществъ, причемъ владѣльцы обязываются доводить въ семидневный срокъ до свѣдѣнія правленій участвующихъ въ застрахованіи обществъ о томъ, въ какой именно суммѣ означенныя имущества застрахованы въ каждомъ изъ обществъ.

§ 31. Если по соглашенію съ страхователемъ общество приметъ на страхъ какое либо имущество только въ извѣстной части его стоимости съ тѣмъ, чтобы въ остальной части этой стоимости оно оставалось на рискъ страхователя, то условіе это должно быть означено въ полисѣ, и затѣмъ дальнѣйшее страхование того же имущества въ другихъ обществахъ безъ письменнаго на то согласія общества «Отечество» воспрещается, подъ опасеніемъ потери права на вознагражденіе въ случаѣ пожара.

§ 32. Застрахованіе производится отъ имени владѣльцевъ имуществъ, но залогодержателямъ и арендаторамъ не воспрещается страховать и отъ своего имени имущество, отданное имъ въ залогъ или въ аренду, однако же не свыше той суммы и не далѣе того срока, на которые заключены закладныя или арендныя условія, при чемъ они обязаны предъявлять упомянутые акты правленію общества. Въ случаѣ пожара получаютъ вознагражденіе: залогодержатели—въ размѣрѣ, непревышающемъ ту сумму, на которую заключена закладная, а арендаторы—въ той мѣрѣ, въ какой обязались отвѣчать предъ владѣльцами арендуемыхъ имуществъ.



§ 33. Если залогодержатели или арендаторы застраховали только часть стоимости какихъ либо имуществъ, то хозяевамъ не воспрещается застрахованіе этихъ имуществъ въ остальной суммѣ на свое имя съ тѣмъ, чтобы прежнее застрахованіе было заявлено обществу для отмѣтки на полисѣ.

§ 34. Застрахованныя въ семь обществѣ имущества принимаются съ соблюденіемъ установленныхъ въ законѣ и въ распоряженіяхъ Министерства Финансовъ правилъ, въ залогъ по акцизнымъ сборамъ, а также казеннымъ поставкамъ и подрядамъ. Въ отношеніи возобновленія страхованія имуществъ, какъ принятыхъ залогомъ по обязательствамъ частныхъ лицъ съ казною, такъ и состоящихъ въ залогъ по ссудамъ изъ государственныхъ кредитныхъ установленій, а равно въ отношеніи уплаты вознагражденія за поврежденія таковыхъ имуществъ отъ пожара, соблюдаются дѣйствующія на сей предметъ узаконенія. Если же застрахованное имущество поступитъ въ залогъ общественному учрежденію или частному лицу, то мѣста сіи и лица должны заявить о семъ правленію общества, съ представленіемъ полиса для необходимыхъ на немъ отмѣтокъ.

§ 35. Страхование отъ огня имѣетъ цѣлю возмѣщеніе дѣйствительной потери въ имуществѣ пожаромъ причиненной, соразмѣрно суммѣ, въ какой имущество было застраховано. Въ случаѣ полного уничтоженія пожаромъ имущества общество обязано уплатить полностью причитающуюся по полису сумму, а при уничтоженіи части имущества, общество обязано уплатить ту сумму, которая получится за вычетомъ изъ показанной въ полисѣ стоимости всего имущества, стоимости удѣлевшей части, вычисленной согласно оцѣнкѣ, въ полисѣ означенной.

§ 36. Оцѣнка пожарнаго убытка должна соответствовать дѣйствительной стоимости застрахованнаго имущества въ день пожара; по этому общество имѣетъ право и послѣ пожара удостовѣряться въ таковой стоимости. Если при повѣркѣ окажется, что стоимость застрахованнаго имущества превышаетъ объявленную при страхованіи оцѣнку или ниже оной, то вознагражденіе за пожарные убытки производится въ соразмѣрности суммы, въ которой имущество застраховано съ дѣйствительною его стоимостью и, конечно, ни въ какомъ случаѣ не должно превышать сію послѣднюю.

§ 37. Равнымъ образомъ, если имущество застраховано въ нѣсколькихъ обществахъ по частямъ или если часть цѣнности имущества вовсе не застрахована, то вознагражденіе производится соответственно суммѣ, принятой на страхъ.



§ 38. Во время пожара владѣлецъ обязанъ всѣми мѣрами спасать застрахованное имущество точно такъ, какъ бы это имущество не было застраховано, а послѣ пожара, какъ уцѣлевшее, такъ и поврежденное огнемъ имущество сохранять. Общество отвѣчаетъ за расходы, могущіе произойти при спасеніи движимаго имущества только въ такомъ случаѣ, если сіе имущество состояло въ строеніи, подвергшемся пожару, или въ сосѣднемъ съ нимъ.

§ 39. Правленіе общества, агенты, архитекторы и прочія обществомъ уполномоченныя лица имѣютъ право, какъ во время пожара, такъ и послѣ онаго, наблюдать за храненіемъ спасеннаго имущества и принимать и указывать всѣ нужныя для того мѣры; владѣльцы же съ своей стороны обязаны оказывать въ этомъ случаѣ все зависящее отъ нихъ содѣйствіе.

§ 40. Въ теченіе трехъ сутокъ послѣ прекращенія пожара страхователь (или довѣренное отъ него лицо) обязанъ о случившемся пожарѣ извѣстить письменно правленіе, а внутри Имперіи—также агента общества.

§ 41. Правленіе и агенты общества или ихъ повѣренные вправѣ немедленно, по полученіи сего извѣщенія, или даже не дожидаясь онаго, приступить къ осмотру и къ оцѣнкѣ причиненнаго пожаромъ убытка.

§ 42. Всѣ убытки въ строеніяхъ оцѣниваются или по взаимному соглашенію между самимъ страхователемъ и оцѣнщикомъ общества, или страхователь назначаетъ съ своей стороны оцѣнщика, для совокупнаго съ оцѣнщикомъ общества смѣтнаго исчисленія пожарнаго убытка, но правленіе и агенты общества всегда вправѣ требовать, чтобы страхователь назначилъ съ своей стороны оцѣнщика.

§ 43. Назначеніе оцѣнщика со стороны страхователя должно послѣдовать въ теченіе трехъ дней со дня сдѣланнаго ему по сему предмету заявленія довѣреннымъ общества; затѣмъ назначенный оцѣнщикъ обязанъ исполнить данное ему порученіе, о чемъ и представить довѣренному обществу въ теченіе 6 дней со дня назначенія его.

§ 44. Если согласіе на оцѣнку между оцѣнщиками обѣихъ сторонъ (страхователя и общества) не состоялось, то оцѣнщики, составивъ каждый свою смѣту, подписываютъ актъ объ исчисленныхъ такимъ образомъ тою и другою стороною суммахъ причиненнаго убытка и представляютъ какъ самыя смѣты, такъ и актъ въ правленіе, а страхователю, по требованію его, выдаются засвидѣтельствованныя копіи.

§ 45. Убытки, понесенные въ движимомъ имуществѣ, товарахъ, равно и въ машинахъ на фабрикахъ, должны быть объявлены страхователемъ въ теченіе десяти сутокъ со дня подачи перваго извѣщенія о пожарѣ.



Въ этихъ объявленіяхъ должны быть подробно показаны какъ сгорѣвшіе, утраченные и поврежденные предметы, такъ и уцѣлевшія части застрахованнаго имущества, съ означеніемъ ихъ цѣнности. Для повѣрки означенныхъ объявленій, правленіе вправе требовать представленія удостовѣреній въ томъ, въ какомъ количествѣ находилось имущество до пожара, на какую сумму сгорѣло, спасено и осталось неповрежденнымъ, а также и въ томъ, что до пожара не произошло никакой перемѣны, слѣдствіемъ которой измѣнилась бы цѣнность имущества. При разногласіи между правленіемъ или его оцѣнщиками и страхователемъ относительно размѣра убытка, правленіе вправе требовать, чтобы страхователь въ теченіе 6 дней, считая со дня послѣдовавшаго къ нему о томъ со стороны общества предложенія, назначилъ съ своей стороны оцѣнщика, который, въ такомъ случаѣ, вмѣстѣ съ оцѣнщикомъ правленія, въ теченіе 6 сутокъ, обязанъ провѣрить расчетъ и соображенія какъ самого страхователя, такъ и правленія. Если же согласія въ опредѣленіи размѣра убытка между упомянутыми оцѣнщиками не состоится, то они составляютъ актъ объ исполненіи возложеннаго на нихъ порученія, съ подробнымъ изъясненіемъ причинъ происшедшаго между ними разногласія, и представляютъ этотъ актъ въ правленіе; страхователю же, по требованію его, выдается засвидѣтельствованная обоими оцѣнщиками копія съ означеннаго акта.

§ 46. При поврежденіи или совершенномъ истребленіи пожаромъ товаровъ и фабричныхъ издѣлій, страхователь долженъ, на основаніи торговыхъ книгъ, подлинныхъ счетовъ, корреспонденціи и т. п. документовъ, представить въ теченіе десяти дней со дня подачи перваго о пожарѣ извѣщенія, правленію или агенту общества, точную и подробную вѣдомость застрахованнымъ предметамъ, находившимся на лицо въ день пожара, съ означеніемъ, какая часть оныхъ сгорѣла или утрачена во время пожара, какая повреждена и какая уцѣлела отъ истребленія, утраты и поврежденія. Означенная вѣдомость, послѣ повѣрки со стороны правленія общества, служитъ основаніемъ для возмѣщенія убытковъ, согласно § 35 настоящихъ правилъ.

§ 47. Вознагражденіе за сгорѣвшіе или поврежденные товары соответственно страховымъ документамъ производится по существующимъ въ день пожара биржевымъ или рыночнымъ цѣнамъ; за тѣ же товары, которые такихъ цѣнъ не имѣютъ, цѣна назначается экспертами.

§ 48. Всѣ споры между обществомъ и страхователями по всѣмъ предметамъ страхования и истекающимъ изъ нихъ недоразумѣніямъ рѣшаются: или въ общемъ собраніи акціонеровъ, если на это обѣ тяжущіяся стороны будутъ согласны, или третейскимъ судомъ на основаніи 1367—



1400 ст. устава гражд. судопр. судебн. уст. Императора Александра II. Если третейскій судъ не состоится, то споръ рѣшается общимъ судебнымъ порядкомъ.

*Примѣчаніе.* Иски страхователей къ обществу, возникающіе изъ договоровъ, заключенныхъ съ мѣстными агентами или конторами общества, могутъ быть предъявляемы по усмотрѣнію истца или по мѣсту заключенія сдѣлки или по мѣсту нахождения агента и конторы, которыми принято страхованіе, или, наконецъ, по мѣсту нахождения правленія общества.

§ 49. Если слѣдующее страхователю вознагражденіе по винѣ общества не будетъ своевременно уплачено, то общество обязано выдать страхователю означенное вознагражденіе съ начисленіемъ на оное со дня причиненія пожарнаго убытка 12% годовыхъ.

§ 50. Въ С.-Петербургѣ и Москвѣ оцѣнка пожарныхъ убытковъ и повѣрка объявленій о нихъ должны быть сдѣланы въ теченіе одного мѣсяца, считая со дня подачи сихъ объявленій или со дня выбора оцѣнщика со стороны страхователя; въ прочихъ же городахъ и мѣстностяхъ—въ теченіе трехъ мѣсяцевъ со дня полученія агентомъ или правленіемъ общества перваго увѣдомленія о пожарѣ.

§ 51. Если страхователь что либо скрылъ или утаилъ изъ спасеннаго имущества или же показалъ сгорѣвшимъ или утраченнымъ, чего на мѣстѣ въ день пожара не существовало, то за таковой поступокъ онъ подлежитъ отвѣтственности по закону. Завѣдомо несогласное съ истиною показаніе страхователя о сгорѣвшемъ и спасенномъ имуществѣ влечетъ за собою лишеніе его права на полученіе вознагражденія за пожарные убытки.

§ 52. Послѣ пожара застрахованіе имущества прекращается, если убытокъ составляетъ 20% или болѣе изъ застрахованной суммы. Если же убытокъ составляетъ 20% или болѣе лишь на одно или нѣкоторые строенія или на одинъ или нѣкоторые отдѣлы застрахованія движимости, то только эти строенія или отдѣлы изъ страха исключаются, остальная же часть, за вычетомъ падающаго на него вознагражденія, остается застрахованною. Уплата всякаго вознагражденія за пожарные убытки означается надписью на полисѣ.

§ 53. Общество вправе прекратить страхованіе и въ томъ случаѣ, когда пожарный убытокъ не достигъ означенныхъ въ предыдущемъ § размѣровъ, если дальнѣйшее оставленіе на страхъ имущества общество признаетъ для себя неудобнымъ, причемъ общество обязано возратить



премію по расчету за остальное время застрахованія. О такомъ прекращеніи страхователю должно быть однако же объявлено не позже, какъ при выдачѣ вознагражденія за причиненный пожаромъ убытокъ.

§ 54. Уплата вознагражденія за пожарные убытки производится въ теченіе мѣсячнаго срока со дня послѣдовавшаго между обществомъ и страхователемъ соглашенія относительно суммы вознагражденія за пожарный убытокъ. Въ полученіи вознагражденія страхователь или его повѣренный обязанъ выдать квитанцію.

§ 55. Для полученія вознагражденія за пожарный убытокъ страхователь долженъ предъявить полисъ, по которому имущество застраховано; въ случаѣ же утраты полиса, вознагражденіе производится не иначе, какъ послѣ сдѣланной о томъ публикаціи и выдачи копіи полиса. Независимо отъ сего правленіе, до выдачи вознагражденія, вправе требовать представленія установленнаго закономъ свидѣтельства въ томъ, что пожаръ произошелъ не отъ умысла страхователя.

§ 56. Съ выдачею квитанціи въ полученіи вознагражденія страхователь лишается права предъявлять когда бы то ни было требованія по поводу того пожарнаго убытка; общество вступаетъ во всѣ права страхователя относительно третьихъ лицъ, на которыхъ по какому либо основанію можетъ быть обращено взысканіе за происшедшій убытокъ, безъ особой со стороны страхователя уступочной записи.

### Управляющимъ Министерствомъ Путей Сообщенія:

**1069.** О правилахъ сооруженія и эксплуатаціи паровозныхъ подъѣздныхъ къ желѣзнымъ дорогамъ путей общаго пользованія.

Управляющій Министерствомъ Путей Сообщенія, 30 іюня 1892 г., представилъ Правительствующему Сенату, для опубликованія, копію съ нижеслѣдующихъ правилъ сооруженія и эксплуатаціи паровозныхъ подъѣздныхъ къ желѣзнымъ дорогамъ путей общаго пользованія.

На подлинныхъ написано: «На основаніи статьи 41 положенія о подъѣздныхъ путяхъ къ желѣзнымъ дорогамъ и по соглашенію съ Министрами: Финансовъ, Военнымъ, Внутреннихъ Дѣлъ и Государственныхъ Имуществъ,—утверждаю».

Подписалъ: Управляющій Министерствомъ Путей Сообщенія *Витте*.  
8 іюня 1892 года.

### П РА В И Л А

СООРУЖЕНІЯ И ЭКСПЛУАТАЦІИ ПАРОВОЗНЫХЪ ПОДЪѢЗДНЫХЪ КЪ ЖЕЛѢЗНЫМЪ ДОРОГАМЪ ПУТЕЙ ОБЩАГО ПОЛЬЗОВАНІЯ.

§ 1. Примыкающіе къ желѣзнымъ дорогамъ паровозные подъѣздные рельсовые пути общаго пользованія раздѣляются на три разряда.



Къ первому разряду относятся подъѣздные пути, которые приспособлены къ пропуску вагоновъ и паровозовъ тѣхъ главныхъ линій, къ которымъ они примыкають.

Ко второму разряду принадлежать тѣ подъѣздные пути, которые приспособлены къ пропуску лишь вагоновъ главныхъ линій и не могутъ пропускать ихъ паровозовъ.

Третій разрядъ составляютъ подъѣздные пути, которые не могутъ пропускать ни паровозовъ, ни вагоновъ главной линіи.

*Примѣчаніе.* Означенныя правила не распространяются на устраиваемыя для частнаго пользованія одного или нѣсколькихъ владѣльцевъ, горнопромышленныя или горнозаводскія дороги.

§ 2. Отнесеніе проектированнаго подъѣзднаго пути къ одному изъ означенныхъ въ § 1 трехъ разрядовъ предоставляется предпринимателю при условіи соблюденія симъ послѣднимъ всѣхъ требованій ст. 24 положенія о подъѣздныхъ путяхъ къ желѣзнымъ дорогамъ.

§ 3. Установленныя, соотвѣтственно симъ разрядамъ подъѣздныхъ путей, нижеизложенныя правила сооруженія и эксплуатаціи оныхъ относятся лишь до паровозныхъ подъѣздныхъ путей общаго пользованія, двухрельсоваго типа, скорость движенія на которыхъ не превосходитъ 25 верстъ въ часъ.

Отступленіе отъ означенныхъ правилъ допускается только съ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія.

§ 4. Подъѣздные пути I и II разрядовъ имѣють ширину колеи той главной линіи, къ которой они примыкають, для путей же III разряда допускается и иная ширина колеи, но не менѣе  $1'11\frac{5}{8}$ " (0,60 метра).

*Примѣчаніе.* Ширина колеи считается между внутренними гранями рельсовъ.

§ 5. а) Предѣльная крутизна уклоновъ продольной профили подъѣзднаго пути устанавливается предпринимателемъ, сообразно условіямъ мѣстности и роду предстоящаго по подъѣздному пути движенія, но таковая крутизна не должна превосходить 0,04. Предѣльная крутизна уклоновъ должна быть, во всякомъ случаѣ, назначаема въ соотвѣтствіи съ подъемною силою и конструкціею паровозовъ, которыми будетъ производиться тяга поѣздовъ;

б) При переходѣ отъ одного крутаго уклона къ другому рельсы должны быть уложены такимъ образомъ, чтобы разница уклоновъ двухъ послѣдовательныхъ рельсовъ была не болѣе 0,01.



Переходъ отъ одного уклона къ другому или отъ уклона къ площадкѣ въ тѣхъ случаяхъ, когда разница между ихъ крутизною превышаетъ 0,005, не допускается ни на мостахъ, ни на протяженіи 5 саж. съ каждой стороны моста.

§ 6. а) Наименьшій допускаемый радіусъ закругленій долженъ быть назначаемъ въ соответствии съ шириною пути и съ конструкціей подвижнаго состава, который будетъ имѣть движеніе по подъѣзднему пути.

При назначеніи предѣльнаго радіуса должна быть принимаема въ соображеніе наибольшая, предполагаемая на данномъ участкѣ, скорость движенія.

б) Между двумя закругленіями, направленными въ противоположныя стороны, если оба они сдѣланы по дугѣ круга, должна быть помѣщаема прямая вставка длиною не менѣе 5 саж.;

в) Точки перехода изъ прямой части дороги въ кривую, а также изъ кривой части въ кривую же, но другаго радіуса, не должны совпадать съ точками перелома продольной профили.

§ 7. а) Ширина землянаго полотна по верху должна быть не менѣе тройной ширины колеи и, во всякомъ случаѣ, не менѣе одной сажени.

Когда путь будетъ уложенъ на балластномъ слоѣ, ширина полотна должна превосходить ширину балластнаго слоя по низу (въ его основаніи) съ каждой стороны онаго не менѣе какъ на 0,05 саж.

При двухъ или болѣе путяхъ разстояніе между внутреннею гранью наружнаго рельса крайняго пути и верхнимъ краемъ землянаго полотна должно быть не менѣе ширины колеи.

Въ насыпяхъ ширина землянаго полотна должна быть увеличиваема, по мѣрѣ надобности, принимая въ соображеніе осадку насыпи;

б) Крутизна откосовъ вымоковъ и насыпей опредѣляется свойствами грунта;

в) При устройствѣ полотна подъѣзднаго пути должны быть приняты надлежащія мѣры къ отводу отъ онаго воды.

§ 8. Земляное полотно въ мѣстностяхъ, подверженныхъ затопленію водою, допускается, по усмотрѣнію предпринимателя, устраивать затопляемымъ.

Въ тѣхъ случаяхъ, когда въ означенныхъ мѣстностяхъ полотно устраивается не затопляемое, послѣднее должно быть построено такимъ образомъ, чтобы и во время половодья движеніе по подъѣзднему пути было безопасно.



§ 9. Предѣлы допускаемаго приближенія строеній и всякихъ прочихъ предметовъ къ пути, какъ между станціями, такъ и на станціяхъ опредѣляются:

а) Для путей съ шириною колеи въ 5', въ 4' 8 $\frac{1}{2}$ " и въ 3' 6"—нормальными чертежами, утвержденными Министромъ Путей Сообщенія для желѣзныхъ дорогъ государственнаго значенія, и

б) Для путей съ шириной колеи въ 1 метръ (3' 3 $\frac{3}{8}$ " ) и въ 0,75 метра (2' 5 $\frac{5}{16}$ " ),—чертежами при семъ прилагаемыми \*).

При примѣненіи ширины колеи иной, чѣмъ указанная выше, слѣдуетъ, въ каждомъ частномъ случаѣ, руководствоваться чертежемъ предѣловъ приближенія строеній къ пути, установленнымъ симъ параграфомъ для ближайшей большей ширины колеи.

Означенные чертежи наименьшихъ разстояній между строеніями и рельсовыми путями соотвѣтствуютъ прямымъ частямъ пути. Въ кривыхъ частяхъ пути разстоянія эти должны быть увеличены соотвѣтственно отдаленію, при проходѣ вагона по кривой, продольной оси его отъ оси колеи и наибольшему отклоненію продольныхъ стѣнокъ вагоннаго кузова отъ вертикальнаго положенія, вслѣдствіе приподнятія въ кривыхъ частяхъ пути наружнаго рельса надъ внутреннимъ.

Вблизи рельсоваго пути, по коему происходитъ движеніе поѣздовъ, не должно находиться никакихъ предметовъ въ разстояніяхъ меньшихъ чѣмъ установлено вышеозначенными чертежами.

§ 10. При укладкѣ двойнаго рельсоваго пути между станціями ширина междоутья должна быть такова, чтобы между предѣльными очертаніями подвижнаго состава (§ 30), поставленнаго на этихъ путяхъ, оставался промежутокъ не менѣе 0,2 саж.; на развѣздахъ же и на станціяхъ ширина междоутья должна быть увеличена на столько, чтобы означенный промежутокъ былъ не менѣе 0,7 саж.

§ 11. а) Балластный слой допускается изъ мѣстныхъ матеріаловъ: песка, гравія, щебня или шлака;

б) Балластный слой долженъ имѣть толщину не менѣе 0,06 саж., считая отъ нижней поверхности шпаль, противъ мѣста расположенія рельсовъ. Ширина его (считая въ уровнѣ подошвы рельсовъ) должна превосходить длину шпаль, съ каждой стороны оныхъ не менѣе, чѣмъ на 0,075 саж.

При грунтахъ глинистыхъ и вообще вязкихъ, толщина балластнаго слоя должна быть увеличена, по крайней мѣрѣ, до 0,10 саж., считая отъ

\*) Прилагаются при семъ № Собр. узак.



нижней поверхности шпаль противъ мѣста расположенія рельсовъ. На земляномъ полотнѣ при грунтахъ, которые по своимъ свойствамъ однородны съ балластомъ, а равно въ путяхъ, по которымъ не проходятъ поѣзда, допускается уменьшать вышеозначенную толщину балластного слоя и даже укладывать шпалы вовсе безъ балласта.

Засыпка ящиковъ между шпалами балластомъ на прямыхъ частяхъ пути и на уклонахъ менѣе 0,005 не обязательна.

§ 12. Количество шпаль на версту и размѣры ихъ опредѣляются въ зависимости отъ профили рельсовъ, отъ типа и размѣровъ скрѣплений ихъ и отъ вѣса подвижнаго состава.

Наименьшіе размѣры шпаль, въ случаѣ употребленія рельсовъ Виніолеваго типа, скрѣпленныхъ со шпалами посредствомъ костылей,—устанавливаются согласно нижеизложенному.

Наименьшая длина шпаль опредѣляется тѣмъ условіемъ, чтобы разстояніе отъ наружной грани подошвы рельса до конца шпалы было не менѣе 0,15 саж. Ширина шпалы должна быть такова, чтобы равномерно распределенное по всей поверхности нижней постели шпалы давленіе не превосходило одного пуда на кв. дюймъ въ предположеніи, что на шпалу передается полная нагрузка наиболѣе нагруженной оси, обращающагося по подъѣздному пути подвижнаго состава, находящагося въ покоѣ на горизонтальномъ пути. Толщина шпаль должна быть для подъѣздныхъ путей перваго разряда не менѣе 5"; для подъѣздныхъ путей всѣхъ остальныхъ разрядовъ не менѣе 4<sup>1</sup>/<sub>4</sub>".

*Примѣчаніе 1.* Толщина шпаль, установленная для подъѣздныхъ путей перваго разряда, примѣняется и къ подъѣзднымъ путямъ другихъ разрядовъ, если по нимъ предполагается движеніе подвижнаго состава съ давленіемъ болѣе 10 тоннъ на ось.

*Примѣчаніе 2.* Въ случаѣ употребленія, взамѣнъ костылей, другихъ способовъ прикрѣпленія рельсовъ къ шпаламъ, обеспечивающихъ большую прочность этого прикрѣпленія, можетъ быть допущено уменьшеніе указанныхъ выше для толщины шпаль размѣровъ.

*Примѣчаніе 3.* Если рельсы уложены на продольныхъ брускахъ, то послѣдніе должны быть достаточно широки и толсты для прочнаго прикрѣпленія къ нимъ рельсовъ, для сопротивленія производимому на нихъ давленію и для соотвѣтственнаго распределенія этого давленія на балластъ и должны имѣть поперечную между собою связь, предупреждающую ихъ раздвиженіе.



§ 13. Выборъ типа рельсовъ предоставляется усмотрѣнію предпринимателя. Поперечное сѣченіе рельса должно быть рассчитано по наибольшему давленію, производимому колесами подвижнаго состава, допущеннаго на подъѣздномъ пути, и въ зависимости отъ принятой системы верхняго строенія. Употребленіе старыхъ рельсовъ допускается подъ условіемъ, чтобы таковыя безопасно выдерживали движеніе по нимъ подвижнаго состава съ допущенной на подъѣздномъ пути скоростью.

При расчетѣ прочности рельсовъ надлежитъ допускать напряженіе стали не свыше 12 килогр., а желѣза не свыше 7,5 килогр. на кв. миллиметръ.

*Примѣчаніе.* Наклоненіе рельсовъ во внутрь пути въ  $\frac{1}{20}$  обязательно лишь для тѣхъ подъѣздныхъ путей, на которыхъ предполагено движеніе подвижнаго состава съ коническими колесами.

§ 14. Рельсы, уложенные въ путь, должны быть прочно прикрѣплены къ поперечинамъ или продольнымъ лежнямъ и соединены между собою въ стыкахъ. Для предупрежденія продольнаго угона (перемѣщенія) рельсовъ и для неизмѣняемости ширины колеи, въ случаѣ укладки пути на продольныхъ лежвяхъ, должны быть приняты соответственныя мѣры.

§ 15. Мосты и другія искусственныя сооруженія устраиваются, по усмотрѣнію предпринимателя: каменные, кирпичные, бетонные, металлические и деревянные.

Проектированіе и постройка искусственныхъ сооруженій должны быть производимы по правиламъ строительнаго искусства, причемъ напряженіе матеріаловъ не должно превышать нормъ, установленныхъ Министерствомъ Путей Сообщенія.

Отверстія искусственныхъ сооруженій должны быть достаточны для пропуска самыхъ большихъ водъ весеннихъ и дождевыхъ, со скоростью теченія, не угрожающею безопасности сооруженія. Противъ поврежденія мостовъ ледоходомъ должны быть приняты необходимыя мѣры.

При пересѣченіи судоходныхъ и сплавныхъ рѣкъ, устройство мостовъ не должно стѣснять судоходства и сплава по рѣкамъ.

*Примѣчаніе.* Взамѣнъ мостовъ допускается устройство паромовъ.

§ 16. а) Пересѣченіе въ одномъ уровнѣ подъѣзднаго пути съ проѣзжими дорогами допускается при углѣ пересѣченія не менѣе 30°; если уголъ этотъ менѣе 30°, то проѣзжая дорога должна быть соответственно отклонена.



*Примѣчаніе.* При отклоненіи проѣзжей дороги къ переѣзду, крутизна ея поворотовъ должна соответствовать потребностямъ мѣстнаго по ней движенія.

б) Ширина переѣздовъ должна удовлетворять мѣстному движенію, а въ потребныхъ случаяхъ, и прогону скота; во всякомъ случаѣ ширина переѣзда не должна быть менѣе 1,50 саж.

в) Крутизна вѣздовъ на переѣзды не должна превышать 0,05. При высотѣ подсыпки для вѣзда болѣе 0,50 саж., вѣздъ долженъ имѣть огражденіе надолбами, или перилами, или изгородью.

г) Поверхность переѣзда между рельсами и въ предѣлахъ землянаго полотна должна быть вымощена или покрыта деревяннымъ настиломъ.

Поверхность вѣздовъ или сѣздовъ, устроенныхъ при переѣздахъ, должна быть содержима въ состояніи удобномъ для проѣзда.

Устройство барьеровъ обязательно только при охраняемыхъ переѣздахъ.

§ 17. При пересѣченіи подъѣзднаго пути съ главными желѣзнодорожными линіями или съ другими подъѣздными рельсовыми путями въ одномъ уровнѣ, а также близъ тоннелей и разводныхъ мостовъ, должны быть установлены постоянные сигналы и сторожевые посты.

#### **Мѣры противъ снѣжныхъ заносовъ.**

§ 18. При постройкѣ подъѣзднаго пути слѣдуетъ имѣть въ виду принятіе мѣръ для огражденія его отъ снѣжныхъ заносовъ если движеніе поѣздовъ зимою предвидится безъ перерывовъ (§ 48).

#### **Станціи, разъѣзды и остановочные пункты.**

§ 19. Опредѣленіе числа станцій, разъѣздовъ и остановочныхъ пунктовъ, устраиваемыхъ за счетъ предпринимателя, предоставляется усмотрѣнію сего послѣдняго.

Въ случаяхъ, указанныхъ въ § 38 настоящихъ правилъ, распредѣленіе по линіи дороги станцій, разъѣздовъ и остановочныхъ пунктовъ подлежитъ утвержденію Министерства Путей Сообщенія.

Постройка дополнительныхъ остановочныхъ пунктовъ производится порядкомъ, указаннымъ въ § 45 положенія о подъѣздныхъ путяхъ.

§ 20. а) Станціи, полустанціи, разъѣзды и остановочные пункты допускается располагать и на уклонахъ, если таковые не круче: для стан-



цій 0,003, для полустанцій и разъѣздовъ 0,004 и для остановочныхъ пунктовъ (платформъ), служащихъ для приѣма и высадки пассажировъ, 0,006;

б) Длина разъѣздныхъ путей должна опредѣляться возможностью помѣстить на каждомъ изъ нихъ, между предѣльными столбиками, поѣздъ въ наибольшемъ составѣ;

в) Расположеніе пассажирскихъ помѣщеній непосредственно у самыхъ путей необязательно.

### Станціонныя и жилыя постройки.

§ 21. На тѣхъ станціяхъ подъѣзднаго пути, гдѣ производится приѣмъ и высадка пассажировъ, должны быть отведены для нихъ соотвѣтственные помѣщенія.

§ 22. Станціонныя и жилыя постройки возводятся изъ тѣхъ матеріаловъ, которые, по мѣстнымъ условіямъ, окажутся для означенныхъ построекъ пригодными.

§ 23. На подъѣздномъ пути должно быть устроено водоснабженіе, обеспечивающее движеніе поѣздовъ, и всѣ прочіе потребности подъѣзднаго пути.

§ 24. Сарай для помѣщенія паровозовъ могутъ быть и деревянные.

§ 25. Предприниматель обязанъ обезпечить исправное содержаніе подвижнаго состава для безопаснаго движенія такового.

### Полоса занимаемой земли.

§ 26. Ширина полосы земли, занимаемой подъ подъѣздною путь, можетъ быть ограничена пространствомъ необходимымъ для возведенія землянаго полотна вмѣстѣ съ откосами, канавами, резервами, кавальерами, строеніями и другими принадлежностями подъѣзднаго пути, съ прибавленіемъ по 0,5 сажени запаса съ каждой стороны. Въ городахъ, селеніяхъ и вообще вездѣ, гдѣ земля представляетъ значительную цѣнность, допускается и меньшій запасъ.

*Примѣчаніе.* Въ случаѣ потребности, для устройства подъѣзднаго пути, въ полосѣ болѣе широкой, при ходатайствѣ о принудительномъ отчужденіи должны быть представляемы подробныя объясненія, подтверждающія дѣйствительную необходимость въ увеличеніи запаса.

§ 27. Подъѣздною путь, устроенный по полотну шоссейной или грунтовой дороги, не долженъ препятствовать безопасному движенію и разъѣзду экипажей и подводъ.



### Устройство для сношенія между станціями.

§ 28. Для сношенія между станціями избирается предпринимателемъ подъѣзднаго пути одинъ изъ способовъ, удовлетворяющихъ означенной цѣли.

### Подвижной составъ.

§ 29. Система конструкціи ходовыхъ частей подвижнаго состава и, въ зависимости отъ оной, разстояніе между крайними неподвижными осями, должны соответствовать наименьшему допущенному на подъѣздномъ пути радіусу закругленій.

§ 30. Предѣльное очертаніе подвижнаго состава опредѣляется:

а) Для путей шириною колеи въ 5', въ 4' 8 $\frac{1}{2}$ " и въ 3' 6" — нормальными чертежами, утвержденными Министромъ Путей Сообщенія для желѣзныхъ дорогъ государственнаго значенія, и

б) Для путей съ шириною колеи въ 1,00 метръ (3' 3 $\frac{3}{8}$ ") и въ 0,75 метра (2' 5 $\frac{1}{16}$ ") — чертежами при семъ прилагаемыми \*).

При примѣненіи ширины колеи иной, чѣмъ указанная выше, слѣдуетъ, въ каждомъ частномъ случаѣ, руководствоваться чертежемъ предѣльнаго очертанія подвижнаго состава, установленнымъ симъ параграфомъ для ближайшей большей ширины колеи.

Никакая часть подвижнаго состава и никакой предметъ съ поѣзда, ни въ порожнемъ, ни въ нагруженномъ его состояніи, не должны выступать за предѣлы, установленные вышеозначенными чертежами.

§ 31. Наибольшая нагрузка на ось подвижнаго состава, въ рабочемъ его состояніи, должна находиться въ соответствіи съ прочностью верхняго строенія пути и съ прочностью искусственныхъ сооружений.

### Паровозы.

§ 32. Рабочее давленіе пара въ паровозномъ котлѣ на подъѣздныхъ путяхъ допускается до 15 атмосферъ, сверхъ уравнишеннаго атмосфернаго.

§ 33. На каждомъ паровозѣ должны быть слѣдующія приспособленія и устройства:

а) не менѣе двухъ предохранительныхъ при котлѣ клапановъ, изъ коихъ хотя одинъ долженъ быть такъ устроенъ, чтобы представлялось невозможнымъ произвольно увеличивать его нагрузку, сверхъ установленной мѣры; нагрузка эта должна допускать вертикальное поднятіе клапана, на высоту достаточную для выпуска пара;

\*) Прилагаются при семъ № Собр. узак.



б) не менѣ двухъ аппаратовъ для питанія котла водою, могущихъ дѣйствовать независимо одинъ отъ другаго; при томъ каждый изъ нихъ по своимъ размѣрамъ долженъ доставлять нужное во время ѣзды, для питанія котла, количество воды; одинъ изъ нихъ долженъ быть устроенъ такъ, чтобы можно было снабжать котель водою и во время стоянки паровоза, а равно качать воду для тушенія пожара;

в) не менѣ двухъ независимыхъ другъ отъ друга приборовъ, показывающихъ уровень воды въ котлѣ; однимъ изъ нихъ должно быть водомѣрное стекло, огражденное предохранительною сѣткою, и поставленное на виду машиниста, причемъ если для указанія уровня воды въ котлѣ, сверхъ водомѣрнаго стекла, употребляются пробные краны, то таковыхъ должно быть по крайней мѣрѣ два и нижній изъ нихъ долженъ быть расположенъ на столько выше потолка топочной коробки, чтобы при всякомъ положеніи уровня воды въ паровозномъ котлѣ, на наибольшемъ допущенномъ для подъѣзднаго пути уклонѣ, оставался надъ топкою запасъ воды высотой въ 50 м.м.;

г) указатель низшаго допускаемаго уровня воды въ котлѣ;

д) не мѣнѣ одной предохранительной пробки въ потолкѣ топки паровознаго котла;

е) манометръ, который долженъ имѣть ясно видимую отмѣтку, соответствующую наибольшему давленію пара въ котлѣ;

ж) паровой свистокъ;

з) колоколъ или сигнальный рожокъ;

и) приспособленія для установленной сигнализациі, согласно положенія о сигналахъ;

і) приспособленія для удержанія вылетающихъ изъ трубы и топки искръ, а также выпадающихъ изъ топки углей;

к) тяговые и сцепные приборы и буферы спереди и сзади паровоза и тендера;

л) приспособленія для предупрежденія буксованія ведущихъ колесъ паровоза;

м) метельники;

н) самостоятельный тормазъ у паровоза или тендера;

о) фонари для сигнализациі и для освѣщенія;

п) ступеньки для входа на паровозную площадку у топки паровоза;



р) помѣщеніе на паровозѣ или тендерѣ для необходимаго, по мѣстнымъ условіямъ, количества топлива и воды.

§ 34. Если подъѣздной путь проходитъ по улицамъ городовъ или населенныхъ центровъ, въ предѣлахъ пристаней или вдоль набережной, то Министерствомъ Путей Сообщенія можетъ быть потребовано обязательное употребленіе соответствующаго топлива, а въ исключительныхъ случаяхъ даже могутъ быть потребованы двигатели спеціальнаго устройства.

§ 35. На подъѣздныхъ путяхъ, проложенныхъ по улицамъ городовъ и селеній, паровозы должны быть снабжены кожухами, закрывающими движущійся механизмъ машины.

§ 36. Паровозъ можетъ поступить на службу на подъѣздной путь не иначе, какъ послѣ техническаго освидѣтельствованія паровоза и признанія его исправнымъ и безопаснымъ для движенія.

На каждомъ паровозѣ должны быть сдѣланы слѣдующія надписи:

а) наибольшее допускаемое, сверхъ наружной атмосферы, давленіе пара въ котлѣ;

б) наибольшая, соответствующая конструкціи паровоза, допускаемая скорость его хода;

в) годъ, мѣсяцъ, число и мѣсто послѣдняго испытанія паровознаго котла;

г) номеръ, подъ которымъ значится паровозъ на подъѣздномъ пути;

д) годъ постройки паровоза и фирма завода его строившаго.

### Вагоны.

§ 37. Каждый пассажирскій и почтовый вагонъ долженъ быть на рессорахъ и имѣть упругіе тяговые приборы; при скорости же движенія, превышающей 15 верстъ въ часъ, и кромѣ того, упругіе буферы.

Каждый вагонъ, предназначенный для перевозки пассажировъ въ холодное время, долженъ быть закрытъ со всѣхъ сторонъ; сверхъ того, въ томъ случаѣ, когда вагонъ предназначается къ обращенію на разстоянія, превосходящія 50 верстъ, онъ долженъ быть снабженъ аппаратами для его отопленія.

### Составъ проекта подъѣзднаго пути.

§ 38. Если, на основаніи ст. 37 положенія о подъѣздныхъ путяхъ, при разрѣшеніи постройки подъѣзднаго пути будетъ особо постановлено, что самое сооруженіе этого пути будетъ производимо подъ надзоромъ Ми-



нистерства Путей Сообщенія, то въ означенное Министерство, или въ мѣстное установленіе онаго долженъ быть представленъ полный проектъ подъѣзднаго пути.

Въ составъ проекта входятъ: планъ предположенной къ занятію земли, направленіе линіи (на картѣ въ масштабѣ 10 вер. въ дюймѣ или больше), продольная профиль и нормальныя поперечныя профили землянаго полотна и верхняго строенія пути, проекты или типы искусственныхъ сооружений, рельсовъ, скрѣпленій, стрѣлокъ, укладки пути, водоснабженія, строенія, сигнализаци и подвижнаго состава.

Къ проекту должна быть приложена пояснительная записка.

*Примѣчаніе.* Дарованіе предпринимателю одной лишь льготы, права принудительнаго отчужденія частныхъ имуществъ, обусловливаетъ представленіе на предварительное утвержденіе Министерства Путей Сообщенія только плана направленія подъѣзднаго пути и его продольной профили.

О результатахъ разсмотрѣнія представленныхъ предпринимателемъ проекта и предположеній Министерство Путей Сообщенія, или мѣстное установленіе онаго, извѣщаетъ предпринимателя не далѣе двухъ мѣсяцевъ со дня представленія проекта и предположеній.

Если при разрѣшеніи постройки подъѣзднаго пути не будетъ установлено, на основаніи ст. 37 положенія о подъѣздныхъ путяхъ, что самое сооруженіе этого пути будетъ производимо подъ надзоромъ Министерства Путей Сообщенія, то для предпринимателя обязательно представленіе въ означенное Министерство лишь общаго плана направленія подъѣзднаго пути и продольной его профили—для свѣдѣнія.

### Открытіе подъѣзднаго пути для эксплуатаціи.

§ 39. Открытіе движенія на вновь устроенномъ подъѣздномъ пути производится порядкомъ, указаннымъ въ ст. 42 положенія о подъѣздныхъ путяхъ. Къ освидѣтельствованію устроеннаго подъѣзднаго пути должно быть приступлено въ возможно краткій срокъ.

При освидѣтельствованіи подъѣзднаго пути, мѣстному установленію Министерства Путей Сообщенія или же лицу, для того спеціально командированному, должны быть представлены: планы направленія дороги и полосы занятой земли, продольная и поперечныя профили землянаго полотна и верхняго строенія пути, исполнительные чертежи сооружений и принадлежностей пути и подвижнаго состава, а равно соображенія о наибольшей предполагаемой скорости и о проектируемой организаціи уп-



равленія подъѣзнымъ путемъ, охраненія и содержанія пути, причеѣ должно быть объяснено, будетъ ли производиться ночное движеніе поѣздовъ, а равно предполагается ли движеніе круглый годъ безъ перерывовъ.

*Примѣчаніе.* Не могутъ служить припятствіемъ къ открытію движенія: неполнота балластнаго слоя, неполная пологость откосовъ, неотдѣлка построекъ и сооружений и т. п. недодѣлки, если таковыя не представляютъ опасности или неудобства для движенія въ размѣрѣ, предположенномъ для первоначальнаго дѣйствія подъѣзнаго пути.

### Эксплоатація подъѣзныхъ путей.

§ 40. На основаніи ст. 180 общаго устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, эксплуатація подъѣзныхъ путей общаго пользованія производится подъ наблюденіемъ правительственной инспекціи.

§ 41. Подъѣздой путь и все его принадлежности, а равно и подвижной составъ, обращающійся на означенномъ подъѣздомъ пути, должны содержаться въ такомъ состояніи, при которомъ движеніе поѣздовъ съ наибольшею допущенною скоростью и съ наибольшею допущенною нагрузкою подвижнаго состава было бы безопасно.

§ 42. Согласно ст. 39 положенія о подъѣзныхъ путяхъ, отвѣтственность за безопасность постройки и эксплуатаціи подъѣзнаго пути возлагается на владѣльцевъ пути; сообразно сему, способъ осмотра и вообще охрана пути, мостовъ и переѣздовъ предоставляются усмотрѣнію владѣльца, но съ тѣмъ однако же, чтобы осмотръ пути производился не менѣе одного раза въ сутки.

§ 43. Переѣзды, за исключеніемъ тѣхъ, которые находятся на городскихъ и сельскихъ улицахъ, а также на большихъ торговыхъ и скотопрогонныхъ трактахъ, могутъ быть не охраняемы.

Въ тѣхъ случаяхъ, когда поѣздъ не видѣнъ съ неохраняемаго переѣзда на протяженіе полуверсты, въ полуверстѣ отъ этого переѣзда долженъ быть поставленъ предостерегательный знакъ. При приближеніи поѣзда къ этимъ знакамъ машинистъ обязанъ давать свистки или другіе звуковые сигналы для предупрежденія проѣзжающихъ черезъ переѣзды о приближеніи поѣзда.

*Примѣчаніе.* Охрана переѣздовъ можетъ быть содержима мѣстными жителями, если на то послѣдуетъ соглашеніе съ ними владѣльцевъ пути.



§ 44. Въ каждомъ поѣздѣ, кромѣ паровознаго и тендернаго тормазовъ, должно находиться опредѣленное число дѣйствующихъ тормазныхъ вагоновъ, въ зависимости отъ уклоновъ, существующихъ на дорогѣ, а именно: при скорости движенія не свыше 25 верстъ въ часъ:

При уклонахъ.	Наименьшее число тормазныхъ осей.
0,002. . . . .	1 изъ 15.
0,005. . . . .	1. » 10.
0,008. . . . .	1. » 9.
0,009. . . . .	1. » 8.
0,010. . . . .	1. » 7.
0,015. . . . .	1. » 6.
0,020. . . . .	1. » 5.
0,025. . . . .	1. » 4.
0,030. . . . .	1. » 3.
0,040. . . . .	1. » 2.

§ 45. Скорость движенія поѣздовъ между станціями не должна превышать предѣла, для подъѣздныхъ путей установленнаго (§ 3).

При въѣздѣ на главные линіи и на станціи и при проходѣ по переходамъ съ одного пути на другой, скорость движенія должна быть уменьшаема, причемъ она не должна превосходить 10 верстъ въ часъ.

Въ тѣхъ случаяхъ, когда пассажиры или животныя перевозятся въ товарныхъ вагонахъ не снабженныхъ рессорами и упругими буферами, скорость движенія не должна превосходить 15 верстъ въ часъ.

На уклонахъ круче 0,025 скорость движенія не допускается свыше 15 верстъ въ часъ. Въ случаѣ проложенія подъѣзднаго рельсоваго пути по шоссе или по грунтовой дорогѣ (§ 27) скорость движенія поѣздовъ по этой части подъѣзднаго пути не должна превышать 12 верстъ въ часъ.

§ 46. Ни одинъ поѣздъ не можетъ быть отправленъ со станціи безъ разрѣшенія уполномоченнаго на то агента дороги.

Передъ отправленіемъ съ конечной станціи, поѣздъ долженъ быть тщательно осмотрѣнъ, причемъ кромѣ исправности подвижнаго состава, находящагося въ поѣздѣ, должно быть обращено вниманіе на надлежащую сцепку вагоновъ, на возможно равномерное распредѣленіе нагрузки отдѣльных вагоновъ, на надлежащее размѣщеніе послѣднихъ въ поѣздѣ, на на-



личность потребных сигнальных принадлежностей и на достаточное количество и правильное распределение тормазовъ и тормазильщиковъ.

§ 47. При соблюденіи надлежащихъ предосторожностей, дозволяется останавливать поѣзда въ пути съ цѣлью разцѣпки поѣзда и поднятія онаго частями по крутымъ подъемамъ на гору, а равно для спуска поѣзда частями съ горы.

Если скорость движенія не превосходитъ 15 верстъ въ часъ, то, подъ условіемъ соблюденія надлежащихъ предосторожностей, — допускается отправление по одиночному пути одного поѣзда вслѣдъ за другимъ, но не ранѣе, какъ черезъ 15 минутъ послѣ отправления предъидущаго поѣзда, причемъ скорость хода задняго поѣзда должна быть не болѣе скорости хода передняго поѣзда.

§ 48. Въ зимнее время, въ случаѣ наступленія мятелей, предоставляется приостанавливать движеніе поѣздовъ, но объ этомъ должны быть немедленно выставлены объявленія на станціяхъ и остановочныхъ пунктахъ подъѣзднаго пути и кромѣ того, въ случаѣ приостановки движенія болѣе, чѣмъ на однѣ сутки, объ этомъ должно быть сообщено правительственной инспекціи, а также желѣзнымъ дорогамъ, находящимся въ прямомъ съ подъѣзднымъ путемъ сообщеніи.

§ 49. При движеніи поѣзда, паровозъ долженъ находиться въ головѣ его, т. е. впереди всѣхъ вагоновъ, считая по направленію движенія. Помѣщеніе паровоза въ хвостъ поѣзда, т. е. позади вагоновъ, при отсутствіи паровоза въ головѣ поѣзда, допускается лишь въ рабочихъ поѣздахъ, при подачѣ помощи поѣздамъ и въ исключительныхъ случаяхъ, причемъ на переднемъ вагонѣ долженъ находиться кондукторъ съ сигналами и скорость движенія поѣзда не должна превышать 10 верстъ въ часъ.

Помѣщеніе вспомогательнаго паровоза въ хвостъ поѣзда, если въ головѣ онаго уже находится поѣздной паровозъ, допускается на отдѣльныхъ участкахъ подъѣзднаго пути, но не прицѣпляя вспомогательнаго паровоза къ поѣзду.

§ 50. При поѣздномъ паровозѣ должно состоять не менѣе двухъ лицъ: машинистъ и его помощникъ или кочегаръ, при чемъ помощнику машиниста или кочегару можетъ быть поручаемо, вмѣстѣ съ тѣмъ, и обслуживаніе вагоновъ поѣзда, если между паровозомъ и подъѣздными вагонами имѣется удобное сообщеніе, а равно можетъ быть поручаемо и передвиженіе стрѣлокъ на пути слѣдованія паровоза.

Присутствіе на паровозѣ постороннихъ лицъ, не получившихъ на то надлежащаго разрѣшенія, воспрещается.



§ 51. Паровозъ, находящійся подъ парами, не долженъ быть оставленъ безъ наблюденія лица, знакомаго съ уходомъ за нимъ.

У паровоза подъ парами, не находящагося въ движеніи, регуляторъ долженъ быть закрытъ, парораспредѣлительный приборъ поставленъ на мертвую точку, продувательные краны должны быть открыты и тормазъ нажатъ.

Вагоны, отцѣпленные отъ поѣздовъ и запасные, поставленные на станціонныхъ путяхъ, должны быть заторможены, сцеплены между собою, а колеса крайнихъ вагоновъ подклинены, во избѣжаніе угона ихъ вѣтромъ.

Паровозы и вагоны, стоящіе на путяхъ, не должны выступать за предѣлы, обозначенные предѣльными столбиками, помѣщенными между сходящимися путями.

§ 52. Въ тѣхъ случаяхъ, когда продуваніе цилиндровъ или подача свистка можетъ испугать животныхъ, продуваніе цилиндровъ должно быть избѣгаемо; сигналы же должны быть подаваемы колоколомъ или сигнальнымъ рожкомъ.

§ 53. На каждомъ поѣздѣ, одинъ изъ агентовъ, сопровождающихъ поѣздъ, назначается старшимъ. Ему ввѣряется распоряженіе движеніемъ поѣзда между станціями и подчиняются прочіе агенты, находящіеся въ поѣздѣ.

О движеніи поѣзда и обо всѣхъ особыхъ случаяхъ съ поѣздомъ ведется журналъ.

§ 54. Управление паровозомъ можетъ быть довѣрено лишь благонадежному лицу, испытанному при пробныхъ поѣздкахъ и доказавшему полную свою пригодность къ этому дѣлу.

Кочегаръ долженъ уметь остановить паровозъ.

§ 55. Кромѣ обычнаго осмотра паровозовъ паровозные котлы, находящіеся въ службѣ, должны быть подвергаемы подробному осмотру и освидѣтельствуванію не рѣже одного раза въ три года.

Такому же осмотру и освидѣтельствуванію должны быть подвергаемы паровозные котлы и послѣ большаго и средняго ихъ ремонта.

При упомянутомъ освидѣтельствovanіи, съ котла должна быть снята наружная обшивка и котель долженъ быть испытанъ гидравлическимъ давленіемъ. Подробное освидѣтельствованіе тендеровъ должно происходить въ тѣ же сроки.

При испытаніи паровозныхъ котловъ, они подвергаются пробному давленію, превышающему предѣльное рабочее на пять атмосферъ, за ис-



ключеніемъ котловъ съ предѣльнымъ рабочимъ давленіемъ менѣе пяти атмосферъ. Для послѣднихъ пробное давленіе должно быть вдвое болѣе предѣльнаго рабочаго.

Вмѣстѣ съ испытаніемъ котла, каждый разъ должна производиться провѣрка предохранительныхъ клапановъ и манометровъ, независимо отъ установленной періодической ихъ провѣрки.

Полное освидѣтельствованіе котла съ выниманіемъ прогарныхъ трубокъ должно производиться: первый разъ не позже восьми лѣтъ со дня поступленія паровоза въ службу, и затѣмъ въ послѣдующее время, не рѣже одного раза каждые шесть лѣтъ.

Обо всемъ оказавшемся при освидѣтельствovanіи должны быть составляемы подробные протоколы.

§ 56. Каждый вагонъ долженъ быть подвергнутъ тщательному осмотру съ подъемкой, снятіемъ подшипниковъ и рессоръ не рѣже одного раза въ три года.

§ 57. На дорогѣ должны имѣться средства для подачи съ пути и со станцій сигналовъ, выражающихъ слѣдующія требованія:

- 1) чтобы поѣздъ шель тихимъ ходомъ;
- 2) чтобы поѣздъ остановился.

Служащіе на пути, дорожные мастера, сторожа и ремонтные рабочіе, а также и станціонные служащіе, на обязанности которыхъ лежитъ подача сигналовъ, должны быть снабжены сигнальными флагами и фонарями или другими сигнальными принадлежностями.

§ 58. Съ паровоза надо имѣть возможность подавать на ходу поѣзда слѣдующіе сигналы:

- 1) тормози вагоны;
- 2) отпусти тормазы;
- 3) вниманіе.

§ 59. Перечисленные въ сихъ правилахъ сигналы и сигнальныя принадлежности, видъ устройства и способы примѣненія ихъ должны вполнѣ согласоваться съ изданнымъ Министерствомъ Путей Сообщенія положеніемъ о сигналахъ.

§ 60. Огражденіе станцій постоянными сигналами не обязательно, за исключеніемъ тѣхъ случаевъ, когда Министерство Путей Сообщенія, по мѣстнымъ условіямъ, признаетъ это необходимымъ.



**1070.** О дополненіи росписанія контрольныхъ станцій Николаевской желѣзной дороги.

Управляющій Министерствомъ Путей Сообщенія, 16 іюля 1892 года, донесъ Правительствующему Сенату, для распубликованія, что онъ, по докладу департамента желѣзныхъ дорогъ отъ 7 іюля 1892 г., призналъ необходимымъ дополнить росписаніе контрольныхъ желѣзнодорожныхъ станцій станціями Николаевской желѣзной дороги: Малая Вишера и Тверь.

**1071.** Объ измѣненіи росписанія станцій Закавказской желѣзной дороги, на которыхъ не допускается удаленіе пассажировъ съ поѣзда.

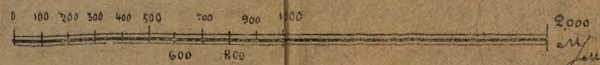
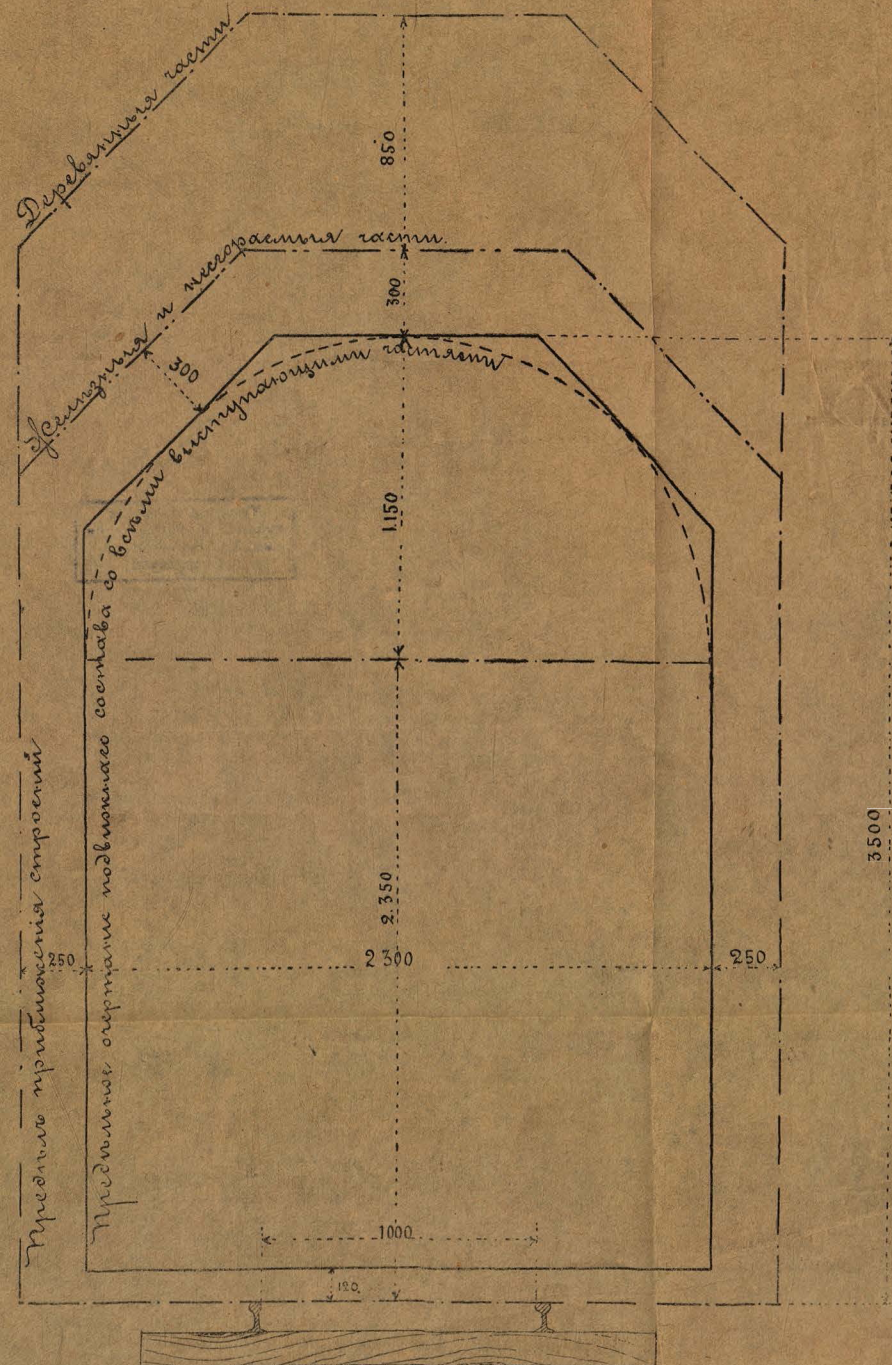
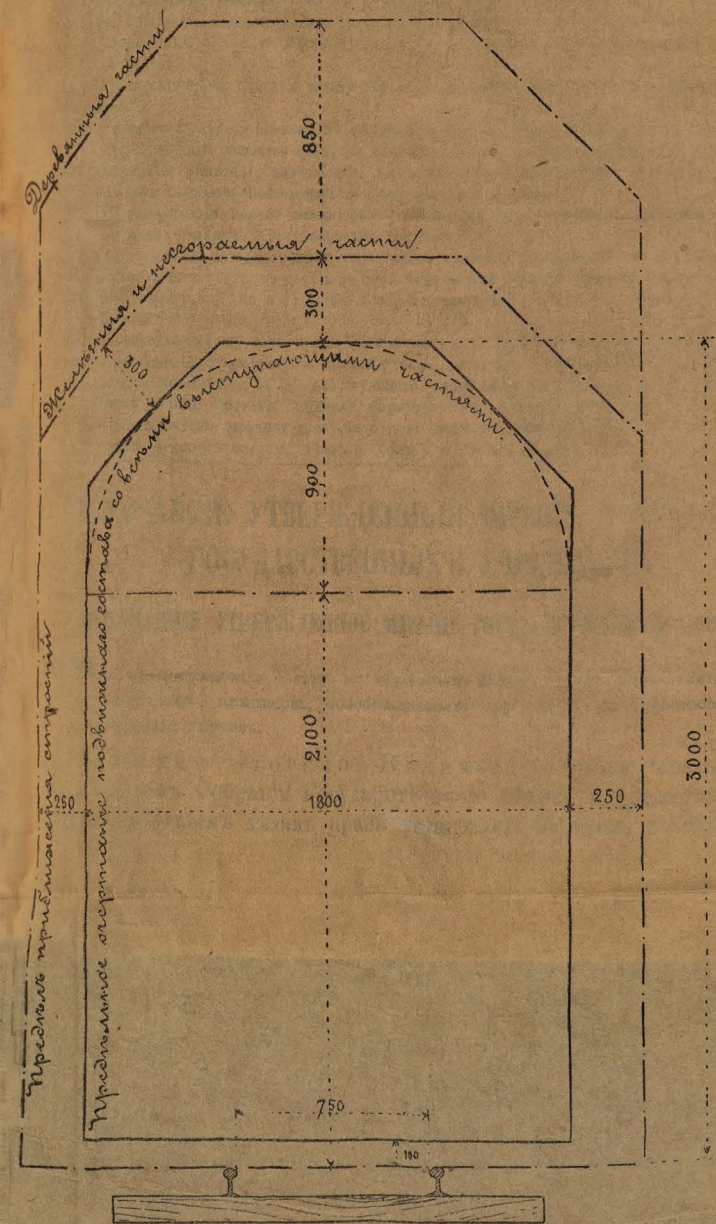
Управляющій Министерствомъ Путей Сообщенія, 18 іюля 1892 года, донесъ Правительствующему Сенату, для распубликованія, что онъ, по представленію временнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, призналъ необходимымъ исключить изъ списка станцій Закавказской желѣзной дороги, на коихъ, въ силу 29 статьи общаго устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, не допускается удаленіе пассажировъ изъ поѣзда, станціи: Нотанеби, Сунса, Гоми, Пойли и Наваги.



**ПРЕДѢЛЫ ОЧЕРТАНІЯ ПОДВИЖНАГО СОСТАВА  
И ПРИБЛИЖЕНІЯ СТРОЕНІЙ КЪ ПУТЯМЪ.**

Ширина колеи 0,75 метр.

Ширина колеи 1 метрѣ.



Меры въ миллиметрахъ.