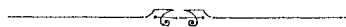


ЖУРНАЛЫ

СОВѢТА

ПО ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫМЪ ДѢЛАМЪ.

за 1902 годъ.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

1903.

Печатано по распоряженію Канцеляріи Министра Путей Сообщенія.



Типографія Министерства Путей Сообщенія
(Т-ва И. Н. Кушнерева и К^о), Фонтанка 117.

ОГЛАВЛЕНИЕ.

№№
по по-
рядку.

СТРАН.

1.	О дополненіи ст. 29 Общаго устава російскихъ желѣзныхъ дорогъ	1
2.	Объ устройствѣ полустанціи на 735—740 верстѣ Московско-бредстской желѣзной дороги	6
3.	Объ обращеніи полустанціи Мариенгофъ Либаво-газенпотскаго подъѣзднаго пути въ самостоятельную тарифную станцію	11
4.	Объ обращеніи полустанціи Углянка Юго-восточныхъ желѣзныхъ дорогъ въ тарифную станцію по пассажирскому движенію	13
5.	Объ обращеніи Золотницкаго разъѣзда Бѣлгородъ-сумской желѣзной дороги въ тарифную станцію по пассажирскому и грузовому движенію	15
6.	Объ открытіи самостоятельной тарифной станціи Красная Яруга на 76 верстѣ Бѣлгородъ-сумской желѣзной дороги	16
7.	Объ обращеніи полустанціи Кочетовка Рязанско-уральской желѣзной дороги въ тарифную станцію по грузовому движенію	18
8.	О закрытіи станціи Ивацгородъ II Привислинскихъ желѣзныхъ дорогъ для операций по грузовому движенію	20
9.	О способѣ производства расчетовъ между желѣзными дорогами по обмѣну вагонами различной подъемной силы за время до 1 іюля 1897 года	23
10.	Объ открытіи для производства грузовыхъ операций платформы Красная станція Жукowo-людинковской вѣтви Риго-орловской желѣзной дороги	38
11.	Объ обращеніи платформы Бобръ Московско-бредстской желѣзной дороги въ полустанцію по грузовому движенію	44
12.	О перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ корзинъ съ военными голубями.	47
13.	О включеніи ступеней, плитъ и плитокъ, отнесенныхъ ко 2 группѣ номенклатуры, въ списокъ грузовъ, перевозимыхъ въ навалку	53
14.	О дополненіи § 18 ³ Правилъ перевозки рогатаго скота партіями не менѣе 8 головъ	54
15.	О правилахъ разверстки вагоновъ между отправителями свекловицы по Юго-западнымъ желѣзнымъ дорогамъ	61
16.	Объ измѣненіи правилъ перевозки грузовъ въ навалку и въ сыпную.	88
17.	Объ ограниченіи грузовыхъ операций на станціи Рига II Риго-орловской желѣзной дороги	93
18.	Объ обращеніи полустанціи Ночка Московско-казанской желѣзной дороги въ тарифную станцію	97

II

	СТРАН.
19. Обь обращеніи разьзда Александрино Новоторжо-вяземскаго участка Николаевской жельзной дороги въ товаро-пассажирскую полустанцію	99
20. О дополненіи § 20 Правиль примьненія общаго пассажирскаго тарифа русскіихъ жельзныхъ дорогъ, относительно остановокъ въ пути	101
21. О признаніи станціи Валкъ II Черновъ-ревельскаго подъезднаго пути обязательною станцією по пассажирскому и грузовому движенію	111
22. Обь исключеніи полустанціи Кочетовка Рязанско-уральской жельзной дороги изъ числа тарифныхъ пунктовъ по пассажирскому движенію	112
23. Обь открытіи ст. Усолъе Сибирской жельзной дороги для производства обязательныхъ операцій по пассажирскому и грузовому движенію	116
24. Обь установленіи правилъ перевозки по жельзнымъ дорогамъ бензиновъ наливомъ	117

ЖУРНАЛЫ

СОВѢТА

ПО ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫМЪ ДѢЛАМЪ.

14 февраля 1902 г.

№ 1/608.

Слушанъ докладъ управленія желѣзныхъ дорогъ 22-го іюня 1901 г. № 1193, о дополненіи ст. 29 Общаго устава російскихъ желѣзныхъ дорогъ.

По ст. 27-го Общ. устава росс. жж. дорогъ начальникъ станціи имѣеть право при посредствѣ жандарма удалить пассажира изъ поѣзда: во-1-хъ, если пассажиръ нарушаетъ правила, ограждающія спокойствіе другихъ лицъ, ѣдущихъ въ одномъ съ нимъ помѣщеніи, и, во-2-хъ, если находящіяся въ одномъ съ нимъ вагонѣ или поѣздѣ лица потребуютъ его удаленія, вслѣдствіе его буйства или же явно безстыдныхъ или оскорбительныхъ съ его стороны дѣйствій.

Затѣмъ на основаніи ст. 29 устава удаленіе пассажира изъ поѣзда допускается на тѣхъ лишь станціяхъ, вблизи которыхъ имѣются города, села или деревни.

Это послѣднее постановленіе, въ примѣненіи къ Средне-азиатской желѣзной дорогѣ начало, какъ оказывается, вызывать на практикѣ серьезныя затрудненія, такъ какъ на этой дорогѣ имѣется станцій при городахъ или селахъ весьма немного, причемъ онѣ отстоятъ другъ отъ друга на разстояніяхъ 140 до 250 верстъ; поэтому въ случаѣ необходимости примѣнить къ какому либо пассажиру требованіе ст. 27 Общ. устава объ удаленіи его изъ поѣзда, администрація дороги, благодаря незначительному числу

станцій, отвѣчающихъ требованіямъ ст. 29 устава, оказывается вынужденною оставлять этихъ пассажировъ въ поѣздѣ на весьма продолжительное время, т. е. довозить ихъ до станцій, расположенныхъ при городахъ, селахъ или деревняхъ, вызывая этимъ справедливый ропотъ остальныхъ пассажировъ.

Во избѣжаніе этого неудобства начальникъ Средне-азиатской желѣзной дороги ходатайствуетъ о допущеніи удаленія вышесказанныхъ пассажировъ на любой станціи вѣренной ему дороги.

Министръ Путей Сообщенія, имѣя въ виду, что указанные начальникомъ Средне-азиатской желѣзной дороги случаи, вызывающіе неудобства отъ примѣненія на этой дорогѣ ст. 29 Общаго устава, не настолько часты, чтобы ради нихъ измѣнять существующій законъ и что устраненіе таковыхъ быть можетъ возможно административнымъ порядкомъ, при содѣйствіи мѣстной желѣзнодорожной полиціи, просилъ Министра Внутреннихъ Дѣлъ сообщить, какимъ образомъ онъ, со своей стороны, признавалъ бы возможнымъ поступать съ пассажирами, ведущими себя въ поѣздѣ неблагопрістойно или буйствующими и которые въ то же время не могутъ быть, въ силу закона, удалены изъ поѣзда на одной изъ ближайшихъ станцій, а должны быть, по необходимости, перевезены до станціи, расположенной въ населенной мѣстности.

Въ отвѣтъ на это Министръ Внутреннихъ Дѣлъ увѣдомилъ, что онъ признаетъ наиболѣе цѣлесообразнымъ содержать такихъ пассажировъ въ поѣздѣ „отдѣльно“ до мѣста высадки, въ порожнихъ отдѣленіяхъ, а за неимѣніемъ таковыхъ — въ служебныхъ, подъ присмотромъ поѣздной прислуги.

Но, обратившись къ разсмотрѣнію этой мѣры, Управление желѣзныхъ дорогъ нашло ее неудобопримѣнимою по нижеслѣдующимъ соображеніямъ:

во 1-хъ, очень часто въ поѣздахъ Средне-азиатской желѣзной дороги не бываетъ никакихъ свободныхъ отдѣленій для содержанія въ нихъ буйныхъ или непристойныхъ пассажировъ, а если бы даже таковое отдѣленіе въ поѣздѣ и оказалось, то, тѣмъ не менѣе, пересадка въ него буйнаго или непристойнаго пассажира едва ли желательна, ибо подобное перемѣщеніе фактически можетъ служить для этого пассажира въ иныхъ случаяхъ не лишеніемъ, не карою или наказаніемъ, а, напротивъ, значительнымъ удобствомъ, такъ

какъ онъ будетъ слѣдовать въ свободномъ отдѣленіи одинъ, въ особенности, на примѣръ, если станція принудительной высадки пассажира будетъ находиться дальше той станціи, до которой пассажиръ долженъ въ дѣйствительности слѣдовать;

во-2-хъ, служебныя отдѣленія оказываются не всегда даже достаточными для собственныхъ надобностей дороги, какъ для помѣщенія въ нихъ служебнаго персонала, такъ равно разнаго рода дорожныхъ документовъ, пакетовъ и другого имущества дороги, а потому помѣщать въ нихъ еще постороннюю публику и въ особенности безпокойныхъ или буйныхъ пассажировъ совершенно невозможно;

въ-3-хъ, вся поѣздная прислуга занята, какъ извѣстно, все время своимъ специальнымъ дѣломъ, какъ при стоянкахъ поѣзда, такъ и во время его хода, а потому она не будетъ въ состояніи имѣть надзора за помѣщеннымъ отдѣльно пассажиромъ и, наконецъ,

въ-4-хъ, для принятія въ поѣздѣ подобной принудительной со стороны поѣздной прислуги, по отношенію къ пассажирамъ, мѣры, обращающейся въ дѣйствительности въ арестованіе пассажира, желѣзныя дороги не имѣютъ никакого законнаго на то права.

Въ виду сего и съ другой стороны, не находя возможности урегулировать этотъ вопросъ какимъ-либо инымъ путемъ, кромѣ предложеннаго начальникомъ Средне-азиатской желѣзной дороги, т. е. разрѣшеніемъ удаленія буйнаго или ведущаго себя неприлично пассажира на любой станціи названной дороги, Управление желѣзныхъ дорогъ полагало бы измѣнить соотвѣтственно ст. 29 Общаго устава.

При этомъ, принимая во вниманіе, что въ аналогичныхъ условіяхъ съ Средне-азиатскою желѣзною дорогою могутъ находиться и нѣкоторыя другія наши восточныя дороги, какъ изъ числа существующихъ уже, на примѣръ, Забайкальская, такъ равно и вновь сооружаемая (Оренбургъ-Ташкентъ), Управление желѣзныхъ дорогъ находитъ необходимымъ распространить означенное право удаленія пассажира и на всѣ другія, пролегающія по малонаселеннымъ мѣстностямъ желѣзныя дороги, предоставивъ опредѣленіе такихъ дорогъ Министру Путей Сообщенія.

По изложеннымъ соображеніямъ Управление желѣзныхъ дорогъ

полагало бы дополнить статью 29 Общаго устава слѣдующимъ примѣчаніемъ:

„На дорогахъ Средне-азиатской, Забайкальской и на другихъ, по усмотрѣнію Министра Путей Сообщенія, пролегающихъ по малонаселеннымъ мѣстностямъ, гдѣ станціи при городахъ, селахъ и деревняхъ находятся на значительномъ между собою разстояніи, удаленіе пассажировъ изъ поѣзда допускается на каждой станціи“.

При обсужденіи настоящаго дѣла Совѣтъ принялъ на видѣ, что единственной принудительной мѣрой, разрѣшенной желѣзнодорожной администраціи Общимъ уставомъ російскихъ желѣзныхъ дорогъ въ ст. 27 по отношенію къ буйствующимъ или ведущимъ себя неблагопристойно въ поѣздахъ пассажирамъ является удаленіе таковыхъ изъ поѣзда, и при томъ лишь на станціяхъ, расположенныхъ въ населенной мѣстности (ст. 29 Общаго устава). Докладъ Управленія желѣзныхъ дорогъ былъ вызванъ тѣмъ сообщеніемъ, что, согласно изданному въ дополненіе ст. 29 Общаго устава постановленію Министра Путей Сообщенія, число станцій Средне-азиатской желѣзной дороги, на которыхъ допущено припримѣненіе указаннаго въ статьѣ 29 мѣропріятія, крайне ограничено, такъ что такія станціи отстоятъ одна отъ другой на разстояніи, достигающемъ иногда 250 вер., въ виду чего желѣзнодорожная администрація этой дороги, въ случаѣ нахождения въ поѣздѣ буйствующаго пассажира, вынуждена оставлять таковаго на весьма продолжительное время въ поѣздахъ, что, конечно возбуждало справедливое негодованіе остальныхъ пассажировъ. Въ устраненіе такихъ нежелательныхъ случаевъ слѣдованія въ поѣздахъ безчинствующихъ пассажировъ, Управленіе и предполагало распространить право желѣзнодорожныхъ агентовъ удалять такихъ пассажировъ изъ поѣзда на любой станціи.

Находя, съ своей стороны, крайне необходимымъ урегулировать этотъ вопросъ, Совѣтъ тѣмъ не менѣе не могъ не признать, что предполагаемая Управленіемъ мѣра удаленія буйствующаго пассажира изъ поѣзда на любой станціи дороги ни въ какомъ случаѣ не можетъ быть принята, какъ противорѣчающая кореннымъ образомъ тѣмъ принципамъ гуманности, которые имѣлъ въ виду законодатель, устанавливая право желѣзнодорожной администраціи высаживать буйнаго пассажира исключительно въ населенныхъ мѣстахъ.

Но такъ какъ оставленіе такого лица, которое нарушаетъ общественную тишину и благопристойность, въ средѣ другихъ, слѣдующихъ въ поѣздѣ, пассажировъ не можетъ быть допущено и изолированіе такого лица является безусловно настоятельнымъ, то представлялось бы наиболее цѣлесообразнымъ предоставить въ такихъ случаяхъ поѣздной прислугѣ, въ лицѣ оберъ-кондуктора, право помѣщать буйствующихъ пассажировъ, отдѣльно до прибытія на такую станцію, гдѣ, согласно ст. 29 Общаго устава, высадка пассажира можетъ быть произведена, и затѣмъ передавать такового желѣзнодорожной полиціи.

При этомъ нѣкоторыми членами Совѣта были высказано мнѣніе, что установленіе какихъ либо въ этомъ отношеніи правилъ едва ли требуется, ибо даже каждое частное лицо обязано принимать зависящія мѣры къ предупрежденію преступленій и оказанію помощи лицамъ, находящимся въ затруднительномъ положеніи. Большинство же членовъ приняло во вниманіе, что по закону попеченіе объ охраненіи общественной тишины и благопристойности возлагается на полицію, которая только и можетъ принимать предупредительныя мѣры, какъ, на примѣръ, временное лишеніе свободы буйствующаго пассажира, а потому находило, что принятіе со стороны оберъ-кондукторовъ подобной мѣры могло бы послѣдовать лишь до предоставленія означеннымъ чинамъ желѣзнодорожной администраціи нѣкоторыхъ полицейскихъ правъ, что, на основаніи ст. 187 Общаго устава россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, можетъ быть установлено лишь по правиламъ, утверждаемымъ въ законодательномъ порядкѣ.

Въ виду сего и признавая соотвѣтственнымъ дополнить ст. 29 указаніемъ, что поѣздной прислугѣ въ лицѣ оберъ-кондукторовъ предоставляется право временно до прибытія на станцію, на которой разрѣшается принудительная высадка лицъ, указанныхъ въ пун. 1 и 2 ст. 27 Общ. уст., лишать таковыхъ временно свободы, помѣщая ихъ отдѣльно отъ остальныхъ слѣдующихъ въ поѣздѣ пассажировъ, Совѣтъ *положилъ*: поручить Управленію желѣзныхъ дорогъ выработать проектъ дополненія въ указанномъ смыслѣ ст. 29 Общ. устава и, предварительно внесенія его на уваженіе Государственнаго Совѣта, представить въ Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ.

Подлинный за надлежащимъ подписаніемъ.

14 февраля 1902 года.

№ 2/609.

Слушанъ докладъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 25 октября 1901 г. за № 44095, по поводу ходатайствъ объ устройствѣ полустанціи на 735—740 верстѣ Московско-брестской желѣзной дороги.

Въ засѣданіи 9-го ноября 1899 г. Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, рассмотрѣвъ представленіе бывшаго Департамента желѣзныхъ дорогъ отъ 30-го декабря 1898 года за № 2331, объ устройствѣ полустанціи на 735 верстѣ Московско-брестской желѣзной дороги, на мѣстѣ существующей въ этомъ пунктѣ пассажирской платформы графа Чапскаго, и ходатайство жителей мѣстечка Кайданова объ устройствѣ полустанціи на 740 вер. названной дороги, — по соображеніямъ, изложеннымъ въ журналѣ за № ¹⁹/₅₂₉, призналъ означенное ходатайство жителей мѣстечка Кайданова заслуживающимъ уваженія, а потому положилъ:

1) предположеніе Департамента желѣзныхъ дорогъ объ устройствѣ полустанціи на 735 вер. Московско-брестской желѣзной дороги отклонить, и

2) предоставить Управленію желѣзныхъ дорогъ выяснить условія сооруженія полустанціи на 740 вер. названной дороги у мѣстечка Кайданова.

Во исполненіе какъ сего постановленія Совѣта, такъ и въ виду вновь поданныхъ Министру Путей Сообщенія прошеній гр. Чапскаго, изъявившаго желаніе принять на свой счетъ все расходы по устройству полустанціи на 735 вер. Московско-брестской жел. дороги, и жителей мѣстечка Кайданова, ихъ копѣя одни ходатайствовали объ устройствѣ полустанціи на 740, а другіе на 738 вер., Управленіе желѣзныхъ дорогъ поручило начальнику названной дороги войти въ сношеніе съ мѣстными властями о составленіи обывателями мѣстечка Кайданова окончательнаго приговора о томъ, на какой изъ вышеозначенныхъ верстѣ (740 или 738) желаютъ они устрой-

тройства полустанціи, а также представить соображенія о сравнительной стоимости сооруженія полустанціи на той и другой верстѣ дороги, въ предположеніи открытія сей полустанціи для производства необязательныхъ операцій по приему и посадкѣ пассажировъ съ багажемъ въ сообщеніи со станціями участка Минскъ-Барановичи и для приема и выдачи грузовъ въ мѣстномъ и прямомъ сообщеніяхъ, съ расчетомъ провозныхъ платъ за перевозку пассажировъ, багажа и грузовъ, какъ за весь перегонъ между сошедшими станціями Фаниполь и Негорѣлое.

Испѣ начальникъ Московско-брестской желѣзной дороги представилъ Управленію желѣзныхъ дорогъ сообщеній Минскимъ Губернаторомъ протоколъ схода домовладѣльцевъ мѣстечка Кайданова, изъ коего усматривается, что изъ 619 домовладѣльцевъ названнаго мѣстечка, въ обсужденіи вопроса о выборѣ мѣста для устройства полустанціи, приняли участіе 188 человекъ, изъ коихъ 129 домовладѣльцевъ высказались за устройство полустанціи на 738, а 59 домовладѣльцевъ за устройство полустанціи на 740 верстѣ.

Что касается сравнительной стоимости сооруженія полустанціи на той и на другой верстѣ, то, по допесенію начальника дороги, расходы на устройство полустанціи на 740 вер. составятъ 34 т. р., а на 738 вер. 32 тыс. руб.

Изъ сообщенія Минскаго Губернатора объ условіяхъ, коими былъ обставленъ созывъ схода домовладѣльцевъ мѣстечка Кайданова, видно, что всѣ жители были оповѣщены объ означенномъ сходѣ и потому неявившіеся на сходъ домовладѣльцы должны быть причислены къ категоріи лицъ, для коихъ безразлично, какой пунктъ будетъ выбранъ для устройства полустанціи около названнаго мѣстечка; что же касается явившихся на сходъ домовладѣльцевъ, то, какъ усматривается изъ вышеизложеннаго, большинство ихъ (свыше $\frac{2}{3}$ присутствовавшихъ лицъ) высказалось за устройство полустанціи на 738 верстѣ дороги.

По разсмотрѣніи настоящаго дѣла, Комитетомъ Управленія желѣзныхъ дорогъ принято во вниманіе слѣдующее.

1) Избранное жителями Кайданова мѣсто для постройки товаропассажирской полустанціи на 738 вер. дороги находится всего въ 3 вер. отъ остановочной пассажирской платформы графа Чапскаго на 735 вер., упраздненіе каковой платформы, существующей уже

около 20 лѣтъ и включенной въ пригородное сообщеніе города Минска, едва ли можетъ быть признано удобнымъ по отношенію интересовъ мѣстныхъ жителей; между тѣмъ, съ устройствомъ на 738 вер., товаро-пассажирской полустанціи и оставленіемъ платформы гр. Чапскаго на данномъ перегонѣ, оказалось бы два пассажирскихъ остановочныхъ пункта въ разстояніи всего 3 вер. одинъ отъ другого, что очевидно было бы несоотвѣтствующимъ интересамъ дороги вслѣдствіе лишней задержки пассажирскихъ поѣздовъ.

2) При постройкѣ полустанціи на 735 верстѣ дороги, согласно заявленія гр. Чапскаго, подтверждаемаго начальникомъ Московско-брестской желѣзной дороги, можно рассчитывать на 600 т. пуд. груза; какое же количество грузовъ можно ожидать на 738 вер., не имѣется никакихъ достаточно обоснованныхъ данныхъ и, по сообщенію Минскаго Губернатора, выясненіе этихъ данныхъ представляется затруднительнымъ.

3) Постройка полустанціи на 735 вер. въ отношеніи продольнаго профиля дороги удобнѣе, и въ этомъ случаѣ перегонъ Негорѣлое-Фаниполь былъ бы раздѣленъ на двѣ почти равныя части.

4) Расходы по постройкѣ полустанціи на 735 вер. гр. Чапскій принимаетъ на свой счетъ, а на постройку полустанціи на 738 вер. необходимо израсходовать за счетъ казны 32.000 руб.

Въ виду изложеннаго Комитетъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, по журналу отъ 25-го сентября 1901 г. за № 3067, полагають бы признать болѣе цѣлесоотвѣтственнымъ устройство полустанціи на 735 вер. за счетъ графа Чапскаго, обязавъ его провести дорогу отъ сей полустанціи до мѣстечка Кайданова для возможности свободнаго сообщенія этого мѣстечка съ полустанціей 735 версты.

Приступивъ къ обсужденію настоящаго дѣла, Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ прежде всего принялъ на видъ, что вопросъ объ устройствѣ товаро-пассажирской полустанціи въ районѣ 735—740 вер. Московско-брестской желѣзной дороги восходиль уже на его разсмотрѣніе и что постановленіемъ Совѣта отъ 9 ноября 1899 года за № 19/529 Управленію желѣзныхъ дорогъ было поручено выяснить условія сооруженія полустанціи на 740 вер. у мѣстечка Кайданова.

Нынѣ Управление желѣзныхъ дорогъ возбуждаетъ вновь разрѣшенный Совѣтомъ вопросъ объ устройствѣ въ этомъ районѣ по-

лустанціи на томъ основаніи, что по дѣлу возникло два новыхъ обстоятельства, не бывшія въ виду Совѣта при обсужденіи сего вопроса въ засѣданіи 9 ноября 1899 года и заключающіяся въ слѣдующемъ:

1) въ 1900 г. графъ Чапскій подалъ Господину Министру Путей Сообщенія прошеніе съ ходатайствомъ объ устройствѣ полустанціи на 735 верстѣ, причемъ выразилъ желаніе принять всѣ расходы по устройству таковой на свой счетъ, и

2) среди жителей мѣстечка Кайданова въ послѣднее время возникли разногласія относительно самаго мѣста устройства полустанціи, причемъ на собранномъ, по поводу такого разногласія, сходѣ домохозяевъ мѣстечка Кайданова около двухъ третей явившихся на таковой лицъ высказались за устройство полустанціи на 738 и лишь $\frac{1}{3}$ за устройство на 740 вер.

Изъ представленныхъ Минскимъ Губернаторомъ и Податнымъ Инспекторомъ Минскаго уѣзда и бывшихъ уже на разсмотрѣніи Совѣта въ засѣданіи 9 ноября 1899 года подробныхъ статистическихъ свѣдѣній о торговопромышленномъ значеніи мѣстечка Кайданова усматривается, что населеніе такового, вмѣстѣ съ продолженіемъ его-селеніемъ Маковчицы, достигаетъ до 10.000 человекъ, причемъ въ немъ имѣются: мукомольная паровая мельница съ оборотомъ до 50.000 руб. и спичечная фабрика съ оборотомъ до 60.000 руб. и, независимо сего, до 100 торговыхъ заведеній, оборотъ коихъ можетъ быть исчисленъ въ суммѣ 500.000 руб., которыя снабжаютъ окрестное населеніе мануфактурными и колониальными товарами и другими необходимыми въ домашнемъ быту сельскаго населенія предметами. Кромѣ того въ этомъ мѣстечкѣ находятся: Полицейское Управление, Камера Мироваго Судьи, волостное Правленіе, Почтово-Телеграфное Отдѣленіе, помѣщенія земскаго врача, чиновъ акцизнаго надзора и другихъ должностныхъ лицъ. Такимъ образомъ мѣстечко Кайданово является въ уѣздѣ не только крупнымъ торговымъ, но также и судебно-административнымъ центромъ, куда стекается крестьянское населеніе значительнаго района какъ для сбыта своихъ сельско-хозяйственныхъ произведеній, такъ и для закупки всего необходимаго въ домашнемъ обиходѣ, за врачебною помощью и по дѣламъ, производящимся у должностныхъ лицъ.

Такое положеніе мѣстечка Кайданова, какъ значительнаго торговаго и судебно-административнаго центра цѣлаго района, даетъ ему полное право на устройство для его надобностей остановочнаго желѣзнодорожнаго пункта. Устройство здѣсь таковаго послужитъ какъ къ дальнѣйшему развитію торговли мѣстечка, такъ и къ увеличенію, въ виду сего, дѣятельности желѣзной дороги по перевозкѣ пассажировъ и грузовъ.

Если же согласиться на предложеніе гр. Чапскаго объ устройствѣ полустанціи не въ предѣлахъ мѣстечка Кайданова, а на 735 вер., гдѣ нынѣ находится платформа его имени, то при согласіи гр. Чапскаго выстроить полустанцію за свой счетъ, будетъ достигнуто единовременное сбереженіе для казны 32.000 руб., въ каковомъ размѣрѣ исчисляется стоимость сооруженія полустанціи на 738 вер., но вмѣстѣ съ тѣмъ устройство послѣдней на мѣстѣ платформы гр. Чапскаго, въ значительной степени поднѣвъ доходность экономіи одного владѣльца гр. Чапскаго, можетъ весьма неблагоприятно отразиться на благосостояніи цѣлаго мѣстечка съ 10.000 населеніемъ. Въ такомъ случаѣ, не говоря уже о большемъ неудобствѣ для жителей Кайданова во всякое время года подвозить на лошадяхъ грузы и доставлять пассажировъ къ отстоящей въ 3 вер., станціи, всѣ продукты и предметы торговли населенія окрестныхъ деревень, доставляющихъ избытокъ своихъ сельско-хозяйственныхъ произведеній въ Кайданово, гдѣ таковой скупался и отправлялся на мѣста сбыта, стануть, минуя Кайданово, стекаться непосредственно къ станціи, и такимъ образомъ здѣсь, въ ущербъ населенію названнаго мѣстечка, сосредоточится весь торговый оборотъ мѣстности; Кайданово же будетъ лишено одного изъ самыхъ главныхъ источниковъ своего благосостоянія. Совокупность сказанныхъ причинъ послужитъ къ упадку торговопромышленнаго значенія мѣстечка Кайданова, что поведетъ въ свою очередь къ уменьшенію перевозокъ по желѣзной дорогѣ.

Не находя по симъ соображеніямъ возможнымъ согласиться на предложеніе гр. Чапскаго объ устройствѣ за его счетъ полустанціи на 735 вер. и оставаясь при высказанномъ прежде въ журналѣ отъ 9 ноября 1899 года за № 19/529 мнѣніи о необходимости устройства остановочнаго пункта въ предѣлахъ мѣстечка Кайданова, Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ *положилъ*:

1. Ходатайство гр. Чапскаго объ устройствѣ полустанціи на 735 верстѣ Московско-брестской желѣзной дороги признать неподлежащимъ удовлетворенію, и

2. Въ удовлетвореніе большинства жителей мѣстечка Кайданова, устроить на 738 верстѣ Московско-брестской желѣзной дороги товаро-пассажирскую полустанцію, съ установленіемъ на ней: а) приѣма и высадки пассажировъ, а равно приѣма и выдачи багажа, въ сообщеніи со станціями участка Минскъ-Барановичи, и б) приѣма и выдачи грузовъ въ мѣстномъ и прямомъ сообщеніяхъ.

Подлинный за надлежащимъ подписаніемъ.

14 февраля 1902 года.

№ 3/610.

Слушанъ докладъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, отъ 23 ноября 1901 г. № 48.688, объ обращеніи полустанціи Маріенгофъ Либаво-газенпотскаго подъѣзднаго пути въ самостоятельную тарифную станцію.

Правленіе общества Либаво-газенпотскаго узкоколейнаго подъѣзднаго пути вошло съ представленіемъ объ обращеніи полустанціи Маріенгофъ, расположенной въ разстояніи 8,24 вер. отъ Дубеналкена и 6,24 вер. отъ Газенпота, и открытой въ настоящее время для производства пассажирскихъ и грузовыхъ операцій съ расчетомъ провозныхъ платъ за весь перегонъ между упомянутыми сосѣдними станціями, — въ самостоятельный тарифный пунктъ

По объясненію правленія, потребность въ обращеніи полустанціи Маріенгофъ въ самостоятельную станцію вызывается нижеслѣдующими обстоятельствами. Газенпотъ, какъ уѣздный городъ, составляетъ центръ сбыта всѣхъ продуктовъ окружающей мѣстности и въ особенности густо населенныхъ имѣній Цирау и Дзервень, расположенныхъ въ 3—5 вер. отъ полустанціи Маріенгофъ.

Въ базарные и ярмарочные дни происходитъ весьма оживлен-

ное сообщеніе между этимъ райономъ и городомъ Газенпотомъ, куда также направляются и богомольцы въ свои приходскія церкви; но въ настоящее время, не смотря на неудобства сообщенія по сельскимъ дорогамъ, окрестное населеніе не пользуется подъѣзднымъ путемъ вслѣдствіе того, что разстояніе отъ полустанціи Маріенгофъ до ст. Газенпотъ составляетъ около 7 вер., а платить приходится за весь перегонъ отъ Дубеналкена, т. е. за 15 вер., такъ что при обращеніи этого остановочнаго пункта въ тарифную станцію плата за проѣздъ въ Газенпотъ и обратно была бы меньше, чѣмъ теперь за одинъ конецъ.

По заявленію правленія, къ нему неоднократно поступали ходатайства жителей имѣній Цирау и Дзервенъ объ обращеніи въ самостоятельной тарифный пунктъ полустанціи Маріенгофъ, которая со времени открытія движенія по Либаво-газенпотскому пути оборудована для производства пассажирскихъ и грузовыхъ операций.

По сообщеннымъ правленіемъ свѣдѣніямъ, грузооборотъ полустанціи Маріенгофъ, со дня открытія временнаго движенія по Либаво-газенпотскому пути, составлялъ:

въ 1899 г. за 2 $\frac{1}{3}$ м.	54.040 пуд.	средн. въ мѣсяцъ	23.160 пуд.
„ 1900 „ „ 12	241.165 „	„ „ „ „	20.097 „
„ 1901 „ „ 10	59.107 „	„ „ „ „	5.910 „

Значительное количество грузовъ въ 1900 году объясняется существованіемъ особыхъ договоровъ съ отправителями о доставкѣ грузовъ на полустанцію Маріенгофъ.

По окончаніи означенныхъ договоровъ мѣстные отправители въ большинствѣ прекратили подвозъ грузовъ къ полустанціи въ виду значительности взимаемой на ней платы по расчету отъ Газенпота и возможности при небольшемъ сравнительно разстояніи отъ Либавы (около 40 вер.) конкуренціи гужевой доставки грузовъ. Съ обращеніемъ же полустанціи Маріенгофъ въ тарифную станцію годовой грузооборотъ ея, по предположенію правленія, достигнетъ до 400 тыс. пудовъ.

Основываясь на приведенныхъ данныхъ и имѣя въ виду, что полустанція Маріенгофъ Либаво-газенпотскаго подъѣзднаго пути уже оборудована въ должной мѣрѣ, Управление желѣзныхъ дорогъ полагаетъ соотвѣтственнымъ открытіе этого остановочнаго пункта

для производства обязательныхъ операций по пассажирскому и грузовому движенію.

Выслушавъ настоящій докладъ, Совѣтъ, соглашаясь съ заключеніемъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, *положилъ*: заключеніе это утвердить.

Подлинный за надлежащимъ подписаніемъ.

14 февраля 1902 года.

№ 4/611.

Слушанъ докладъ Управленія желѣзныхъ дорогъ 15-го ноября 1901 г. № 47.697, объ обращеніи полустанціи Углянка Юго-восточныхъ желѣзныхъ дорогъ въ тарифную станцію по пассажирскому движенію.

На 144 вер. Козлово-воронежско-ростовской линіи Юго-восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, считая отъ Козлова, на перегонѣ между станціями Графская (14 вер.) и Сомово (12 вер.) г. ходится полустанція Углянка, издавна совершавшая необязательныя операции по перевозкамъ пассажировъ и багажа въ мѣстномъ и прямомъ сообщеніяхъ съ расчетомъ провозныхъ платъ за весь перегонъ между сосѣдними станціями, при чемъ въ 1894 году названная полустанція, впредь до постановленія Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ объ обязательности производства на ней операций по пассажирскому движенію, была включена, по распоряженію Министра Путей Сообщенія, въ таблицу тарифныхъ постановочныхъ разстояній Козлово-воронежско-ростовской линіи, въ качествѣ тарифнаго пункта, дѣйствующаго по перевозкамъ пассажировъ и багажа въ мѣстномъ и прямомъ сообщеніяхъ съ расчетомъ провозныхъ платъ по дѣйствительному разстоянію.

За время съ 1898 по 1900 г. включительно съ названнаго постановочнаго пункта отправлено и на него прибыло 33.173 чел. пассажировъ и 5.558 пуд. багажа, или, въ среднемъ, отправлялось и прибывало въ годъ пассажировъ 11.057 человекъ и багажа 1.832

пуд., приче́мъ операцій по грузовому движенію на полустанціи этой до 1901 года не совершалось.

Въ минувшемъ году, вслѣдствіе ходатайства мѣстныхъ землевладѣльцевъ, Министромъ Путей Сообщенія разрѣшено открыть полустанцію Углянку для производства необязательныхъ операцій по отправленію грузовъ полными вагонами въ мѣстномъ и прямомъ сообщеніяхъ, съ расчетомъ провозныхъ платъ, какъ за весь перегонъ между сосѣдними станціями Графская и Сомово и съ составленіемъ грузовыхъ документовъ на этихъ послѣднихъ станціяхъ.

Такъ какъ послѣ сего нѣкоторые мѣстные отправители и получатели грузовъ возбудили ходатайство предъ Министромъ Путей Сообщенія объ обращеніи полустанціи Углянки въ самостоятельную тарифную станцію по грузовому движенію, то правленіе общества Юго-восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, запрошенное по сему поводу, сообщило, что оно не можетъ признать для себя возможнымъ открытіе полустанціи Углянки въ качествѣ обязательнаго пункта по грузовому движенію въ виду того, что весь грузооборотъ полустанціи въ настоящее время можетъ составить не болѣе 350 вагоновъ въ годъ, изъ коихъ до 200 вагоновъ табаку, дровъ и разнаго сборнаго груза будутъ перевозиться на короткихъ протяженіяхъ лишь въ мѣстномъ сообщеніи, и только около 150 вагоновъ хлѣбныхъ грузовъ пойдутъ въ Ригу, Кенигсбергъ, Либаву и Броды, въ направленіи исключительно черезъ Воронежъ, совершая пробѣгъ по Юго-восточнымъ дорогамъ, на протяженіи всего 25 вер.

Вслѣдствіе сего просимое мѣропріятіе вызоветъ лишь уменьшеніе сборовъ за перевозку грузовъ въ виду примѣненія расчета платы не за весь перегонъ, а по дѣйствительному разстоянію; рассчитывать же на возможность увеличенія при этомъ перевозокъ не представляется никакихъ основаній.

Между тѣмъ обращеніе полустанціи Углянки въ самостоятельную тарифную станцію по грузовому движенію потребуетъ единовременнаго расхода въ 4.000 р. на приспособленіе полустанціи и увеличеніе ежегодныхъ расходовъ по ея содержанію на 540 руб.

Въ виду вышеизложенныхъ объясненій правленія общества Юго-восточныхъ желѣзныхъ дорогъ и принимая во вниманіе недавнее открытіе полустанціи Углянки для производства необязательныхъ

операций по грузовому движению, Управление желѣзныхъ дорогъ полагало бы признать удовлетвореніе настоящаго ходатайства мѣстныхъ отправителей объ обращеніи названной полустанціи въ тарифную станцію по грузовому движению преждевременнымъ.

Что касается пассажирскаго движенія, то имѣя, въ виду, что полустанція Углянка съ 1894 г. дѣйствуетъ въ отношеніи перевозки пассажировъ и багажа въ качествѣ тарифной станціи, и что количество отправляющихся съ оной и прибывающихъ на оную пассажировъ представляется довольно значительнымъ, — Управление желѣзныхъ дорогъ полагало бы признать нынѣ полустанцію Углянку остановочнымъ пунктомъ, открытымъ для производства обязательныхъ операций по перевозкѣ пассажировъ и багажа въ мѣстномъ и прямомъ сообщеніяхъ.

Разсмотрѣвъ настоящее дѣло и соглашаясь съ заключеніемъ Управления желѣзныхъ дорогъ о преждевременности обращенія названной полустанціи въ тарифную станцію по грузовому движению, Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ *положилъ*: признать полустанцію Углянку Юго-восточныхъ желѣзныхъ дорогъ остановочнымъ пунктомъ, открытымъ для общаго пользованія для производства операций по перевозкѣ пассажировъ и багажа въ мѣстномъ и прямомъ сообщеніяхъ.

Подлинный за надлежащимъ подписаніемъ.

14 февраля 1902 года.

№ 5/612.

Слушанъ докладъ Управления желѣзныхъ дорогъ отъ 17 декабря 1901 г. за № 54.272, по вопросу объ обращеніи Золотницкаго разъѣзда Бѣлгородь-сумской желѣзной дороги въ тарифную станцію по пассажирскому и грузовому движению.

На 129 верстѣ Бѣлгородь-сумской желѣзной дороги (считая отъ Бѣлгорода), на перегонѣ между станціями Басы (11 вер.) и

Краснополье (18 вер.) находится разъездъ Золотницкій, не производившій до сего времени никакихъ операцій ни по пассажирскому, ни по товарному движенію, у каковаго разъезда къ Бѣлгородъ-сумской вѣтви примкнула сооруженная графинею Апраксиной Апраксинская ширококолейная желѣзнодорожная вѣтвь общаго пользования, протяженіемъ въ 8 верстѣ.

Такимъ образомъ, съ предстоящимъ въ непродолжительномъ времени открытіемъ Апраксинской вѣтви для правильнаго движенія, разъездъ Золотницкій пріобрѣтаетъ значеніе узловой станціи по отношенію перевозокъ, имѣющихъ совершаться въ сообщеніи названной вѣтви съ дорогами сѣти, вслѣдствіе чего представляется необходимымъ установленіе на названномъ разъездѣ производства обязательныхъ операцій по перевозкѣ пассажировъ, багажа и грузовъ большой и малой скорости въ мѣстномъ и прямомъ сообщеніяхъ.

По донесенію правленія общества Бѣлгородъ-сумской желѣзной дороги работы по приспособленію Золотницкаго разъезда къ производству вышеуказанныхъ операцій предположено закончить вполнѣ въ декабрѣ мѣсяцѣ 1901 года.

Въ виду изложеннаго Управленіе желѣзныхъ дорогъ полагало признать разъездъ Золотницкій Бѣлгородъ-сумской желѣзной дороги остабовочнымъ пунктомъ, обязательно открытымъ для производства всѣхъ операцій по пассажирскому и грузовому движенію въ мѣстномъ и прямомъ сообщеніяхъ.

Выслушавъ настоящее дѣло и соглашаясь съ заключеніемъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, Совѣтъ *положилъ*: заключеніе это утвердить.

14 февраля 1902 года.

№ 6/613.

Слушанъ докладъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 29 декабря 1901 г. за № 54441, по вопросу объ открытіи самостоятельной тарифной станціи Красная Яруга на 76 верстѣ Бѣлгородъ-сумской желѣзной дороги.

Правленіе общества Бѣлгородъ-сумской желѣзной дороги вошло съ представленіемъ въ Управление желѣзныхъ дорогъ о разрѣшеніи открыть станцію Красную Яругу на 76 вер. дороги (считая отъ Бѣлгорода), на перегонѣ между станціями Харитоненко (11, 83 вер.) и Ракитное (16, 23 вер.), каковая станція устроена по ходатайству г. Харитоненко, внесшаго на этотъ предметъ 30.000 руб., причемъ правленіе общества затратило, съ своей стороны, на сооруженія этой станціи 2.303 руб.

Открытіе станціи Красной Яруги въ качествѣ самостоятельнаго тарифнаго пункта по пассажирскому и грузовому движенію, по объясненію правленія, представляется мѣропріятіемъ весьма полезнымъ какъ для окрестнаго населенія, такъ равно и для самой желѣзной дороги, ибо, кромѣ расположенныхъ вблизи названной станціи сахарнаго завода г. Харитоненко и принадлежащей ему экономіи, обнимающей 12 тысячъ десятичь интенсивно культивированной земли, здѣсь находится большое торговое село Красная Яруга.

Въ настоящее время количество грузовъ, отправляемыхъ и получаемыхъ заводомъ и экономіей Харитоненко, составляетъ около 2 милл. пуд., при чемъ эти грузы перевозятся до ближайшихъ станцій гужомъ; съ открытіемъ же станціи Красная Яруга, количество грузовъ для одного только завода должно увеличиться на 500 т. пуд. въ виду направленія на эту станцію по желѣзной дорогѣ свеклы изъ другихъ имѣній, не считая увеличенія перевозки грузовъ для экономіи Харитоненко и сел. Красная Яруга. При этомъ желѣзная дорога выиграетъ и на усиленіи перевозокъ, и на увеличеніи пробѣга грузовъ до названной станціи, вмѣсто сосѣднихъ станцій Харитоненко и Ракитное.

Ходатайствуя объ открытіи станціи Красная Яруга для производства обязательныхъ операцій по пассажирскому и грузовому движенію, правленіе общества сообщило, что названная станція вполне приспособлена уже къ производству обязательныхъ грузовыхъ операцій; что же касается обязательныхъ пассажирскихъ операцій, то таковыя могутъ быть открыты весною 1902 г.

Въ виду вышеизложеннаго и признавая, съ своей стороны, открытіе станціи Красной Яруги въ качествѣ самостоятельнаго тарифнаго пункта мѣропріятіемъ полезнымъ, какъ для Бѣлгородъ-сум-

ской желѣзной дороги, такъ равно и для развитія мѣстной промышленности, Управленіе желѣзныхъ дорогъ полагало признать названную станцію остановочнымъ пунктомъ, открытымъ для производства всѣхъ обязательныхъ операций по пассажирскому и грузовому движенію въ мѣстномъ и прямомъ сообщеніяхъ.

Выслушавъ настоящій докладъ и соглашаясь съ заключеніемъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, Совѣтъ *положилъ*: заключеніе это утвердить.

Подлинный за надлежащимъ подписаніемъ.

21 марта 1902 г.

№ 7/614.

Слушанъ докладъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, отъ 13-го февраля 1902 г. за № 7331, по вопросу объ обращеніи полустанціи Кочетовка Рязанско-уральской желѣзной дороги въ тарифную станцію по грузовому движенію.

Управленіе жел. дорогъ, представляя въ 1900 году на усмотрѣніе Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ вопросъ объ обращеніи полустанціи Кочетовка Рязанско-уральской желѣзной дороги въ самостоятельную тарифную станцію по пассажирскому и грузовому движенію, возбужденный мѣстными отправителями и получателями грузовъ, сообщило, что, не встрѣчая, съ своей стороны, возраженій противъ обращенія полустанціи Кочетовка въ обязательную тарифную станцію по пассажирскому движенію, оно не находитъ возможнымъ удовлетворить ходатайства мѣстныхъ отправителей объ обращеніи сей полустанціи въ тарифную станцію по грузовому движенію.

По разсмотрѣніи означеннаго представленія Управленія желѣзныхъ дорогъ, Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, по журналу отъ 10 ноября 1900 г. (№ ³¹/₅₆₂), положилъ признать полустанцію Кочетовку остановочнымъ пунктомъ, открытымъ по пассажир-

скому движенію въ мѣстномъ и прямомъ сообщеніяхъ; что же касается грузоваго движенія, то, принимая во вниманіе, что въ оправданіе значительныхъ расходовъ, предполагаемыхъ правленіемъ общества Рязанско-уральской дороги на приспособленіе полустанціи Кочетовка, никакихъ данныхъ представлено не было, Совѣтъ, предварительно разрѣшенія сего дѣла по существу, поручилъ Управленію желѣзныхъ дорогъ выяснить какъ размѣры, такъ и стоимость работъ, потребныхъ для оборудованія полустанціи Кочетовка съ цѣлью обращенія ея въ тарифную станцію по грузовому движенію.

Во исполненіе сего порученія Совѣта, Управленіе желѣзныхъ дорогъ сообщило, что, согласно доставленной правленіемъ общества Рязанско-уральской желѣзной дороги смѣты, для приспособленія полустанціи Кочетовка къ совершенію самостоятельныхъ грузовыхъ операцій потребуется производство на ней слѣдующихъ работъ:

1) земляныхъ работъ по устройству полотна тупиковаго пути 176 куб. с. \times 2 р. 20 к.	387 р. 20 к.
2) уложить тупиковый путь 176 п. с. \times 22 р. 30 к.	3.924 „ 80 „
3) уложить одну стрѣлку	500 „ — „
4) устроить открытую товарную платформу площ. 60 кв. саж. \times 25 руб.	1.500 „ — „
5) устроить пакгаузъ, площ. 20 квадр. саж. \times 70р.	1.400 „ — „
6) устройство 1 упора	50 „ — „
7) замощеніе двора у пакгауза и платформы и подъездной дороги 600 кв. саж. \times 3 р. 50 к.	2.100 „ — „
8) непредвидѣнные расходы 1%	138 р. — к.
Итого	10.000 р. — к.

По мнѣнію Управленія означенная смѣта на работы по оборудованію полустанціи Кочетовка представляется не преувеличенной.

Независимо сего, Управленіе желѣзныхъ дорогъ, въ подтвержденіе приведеннаго въ первомъ докладѣ, отъ 9-го іюля 1900 г. за № 1762, заявленія о ничтожности оборотовъ полустанціи Ко-

четовка по отправленію и прибытію грузовъ мѣстнаго сообщенія, представило доставленныя правленіемъ Рязанско-уральской желѣзной дороги данныя объ отправленіи хлѣбныхъ грузовъ и масляничныхъ сѣмянъ съ полустанціи „Кочетовка“ за время съ 1899 года по 1901 годъ включительно, изъ коихъ усматривается, что

	Хлѣбныхъ	Маслянич.	В с е г о.
	грузовъ.	сѣмянъ.	
	в а г о н о в ь.		
Въ 1899 г. отправлено	25	1	26
„ 1900 „ „	27	—	27
„ 1901 „ „	9	1	10

При этомъ Управленіе присовокупило, что прибытія грузовъ за указанный періодъ на полустанцію Кочетовку для мѣстныхъ жителей не было вовсе, потому что районъ названной полустанціи снабжается всѣми предметами потребленія изъ города Козлова.

Разсмотрѣвъ доставленныя Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, во исполненіе постановленія Совѣта, данныя и усматривая изъ нихъ, что грузооборотъ полустанціи Кочетовка представляется ничтожнымъ и совершенно не можетъ быть признанъ соотвѣтствующимъ для оправданія расхода въ 10/т. руб., потребныхъ для приспособленія означенной полустанціи для производства самостоятельныхъ грузовыхъ операций, Совѣтъ *положилъ*: признать обращеніе остановочнаго пункта Кочетовка въ самостоятельную тарифную станцію по грузовому движенію преждевременнымъ.

Подлинный за надлежащимъ подписаніемъ.

21 марта 1902 г.

№ 8/615.

Слушанъ докладъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 20-го февраля 1902 г. за № 8.636, о закрытіи станціи Ивангородъ II Привислинскихъ желѣзныхъ дорогъ для операций по грузовому движенію.

Въ пунктѣ соединенія б. Ивангородо-домбровской и Привислинской желѣзныхъ дорогъ, со времени постройки сихъ дорогъ, существовали двѣ самостоятельныя тарифныя станціи:

а) Ивангородъ I, — пассажирская и товарная станція б. Привислинской желѣзной дороги, находившаяся въ то же время въ общемъ пользованіи съ Ивангородо-домбровскою дорогою по пассажирскому движенію, и

б) Ивангородъ II, — товарная станція б. Ивангородъ-домбровской желѣзной дороги.

Разстояніе между обѣими названными станціями, расположенными на правой сторонѣ р. Вислы, составляетъ, считая отъ оси пассажирскаго зданія ст. Ивангородъ I до оси товарной конторы ст. Ивангородъ II всего 469,20 саж. или 0,94 вер., пути же обѣихъ станцій непосредственно соприкасаются между собою.

Обороты станціи Ивангородъ II по грузовому движенію за періодъ времени съ 1898 по 1900 г. включительно выразились въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Отправлено.	Прибыло.	Всего.
	п у д о в ь.		
Въ 1898 г.	527.839	907.508	1.435.347
„ 1899 „	1.114.930	1.061.130	2.176.060
„ 1900 „	44.244	1.087.492	1.131.736

Послѣ перехода въ казну Ивангородо-домбровской желѣзной дороги (10 января 1900 г.) и послѣдовавшаго затѣмъ присоединенія ея къ Привислинскимъ желѣзнымъ дорогамъ, существованіе въ Ивангородскомъ узлѣ двухъ расположенныхъ рядомъ самостоятельныхъ товарныхъ станцій представлялось несоотвѣтствующимъ интересамъ названныхъ дорогъ, въ виду вызываемаго этимъ двойного расхода на содержаніе коммерческихъ агентовъ и вмѣстѣ съ тѣмъ такое оставленіе двухъ товарныхъ станцій не вызывалось и потребностями мѣстнаго населенія, ибо по расположенію своему ст. Ивангородъ I находится даже въ лучшихъ условіяхъ по отношенію подвоза къ ней грузовъ, чѣмъ ст. Ивангородъ II.

Вслѣдствіе этого съ 1 января 1901 г. признано было соотвѣтственнымъ сосредоточить всѣ коммерческія операціи Ивангородскаго узла на станціи Ивангородъ I; территория же станціи Ивангородъ

II предназначена при этомъ исключительно для потребностей технического движенія.

Указанное объединеніе станцій не вызвало никакихъ недоразумѣній съ отправителями и получателями грузовъ, такъ какъ послѣдніе не терпятъ отъ сего никакихъ неудобствъ, ни въ отношеніи условій подвозки грузовъ, ни въ отношеніи платы за перевозку таковыхъ.

Что касается Привислинскихъ желѣзныхъ дорогъ, то объединеніе станцій Ивангородъ I и Ивангородъ II дало сбереженія въ размѣрѣ 7.860 руб. въ годъ по содержанію агентовъ названныхъ станцій.

Въ виду сего и принимая во вниманіе: 1) что, не смотря на фактическое сосредоточеніе всѣхъ грузовыхъ операцій въ Ивангородскомъ узлѣ на ст. Ивангородъ I, станція Ивангородъ II значится по прежнему, какъ въ алфавитномъ спискѣ станцій, такъ и въ Сборникѣ разстояній въ прямыхъ сообщеніяхъ, тарифною товарною станціею Привислинскихъ дорогъ, включенною въ таблицу тарифныхъ разстояній Ивангородъ-домбровскаго участка названныхъ дорогъ, и 2) что таковое оставленіе станціи, не производящей фактическихъ грузовыхъ операцій, представляется неудобнымъ, такъ какъ можетъ дать поводъ къ возникновенію недоразумѣній, если не съ мѣстными грузохозяевами, то съ случайными сторонними отправителями грузовъ,— Управление желѣзныхъ дорогъ полагало бы: за послѣдовавшимъ съ 15-го іюля 1900 г. объединеніемъ на ст. Ивангородъ I всѣхъ коммерческихъ операцій по грузовому движенію, совершаемыхъ въ Ивангородскомъ узлѣ, признать находящуюся въ томъ же узлѣ ст. „Ивангородъ II товарный“ Ивангородо-домбровской желѣзной дороги закрытою для производства обязательныхъ операцій по перевозкамъ грузовъ большой и малой скорости.

Выслушавъ настоящій докладъ и соглашаясь съ заключеніемъ Управления желѣзныхъ дорогъ, Совѣтъ *положилъ*: заключеніе это утвердить.

Подлинный за надлежащимъ подписаніемъ.

28 марта 1902 г.

№ 9/616.

Слушанъ докладъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 8 декабря 1901 года, за № 2338, о способѣ производства расчетовъ между желѣзными дорогами по обмѣну вагонами различной подъемной силы за время до 1 іюля 1897 года.

Въ цѣляхъ понужденія отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогъ къ скорѣйшему приспособленію товарныхъ вагоновъ къ увеличенной подъемной силѣ, съ 1 января 1893 г. была установлена между дорогами приплата по 25 коп. съ вагона въ сутки при обмѣнѣ крытыхъ вагоновъ съ подъемною силою 610 пудовъ на крытые вагоны подъемной силы въ 750 пудовъ.

Двухлѣтній опытъ показалъ, что этою понудительною мѣрою не въ достаточной степени достигалась намѣченная цѣль, ибо на сѣти общее количество вагоновъ большей подъемной силы увеличилось ежегодно не свыше 7—8%, но въ то же время оказалось, что учетъ и производство взаимныхъ расчетовъ по приплатамъ явились для дорогъ крайне обременительными, порождая массу недоразумѣній въ зависимости отъ ошибокъ, легко возможныхъ и часто случавшихся на передаточныхъ пунктахъ. Въ виду сихъ обстоятельствъ, представители желѣзныхъ дорогъ на 53 и 54 Общихъ Конвенціонныхъ Сѣздахъ постановили ходатайствовать объ отмѣнѣ вышесказанной приплаты, съ замѣною таковой особымъ взысканіемъ съ дорогъ-собственницъ, не приспособившихъ своихъ крытыхъ вагоновъ къ увеличенной подъемной силѣ.

Вопросъ этотъ разсматривался въ Совѣтѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, который, журналомъ отъ 13 марта 1897 г. № 1/463, одобреннымъ Министромъ Путей Сообщенія, положилъ:

во-І-хъ, въ измѣненіе постановленія Министра Путей Сообщенія, отъ 14 марта 1893 г. за № 3521, ввести въ дѣйствіе съ 1 іюля 1897 г. новыя правила *), по коимъ установленныя

*) Правила эти объявлены при постановленіи Министра Путей Сообщенія отъ 5 мая 1897 г. № 3670 и включены въ § 4 Общаго Соглашенія между желѣзными дорогами о взаимномъ пользованіи товарными вагонами.

ранѣе приплаты за вагоны были отмѣнены, но за обращающіеся въ прямомъ сообщеніи неприспособленные вагоны, т. е. вагоны подъемной силы въ 610 пуд., съ дороги-собственницы постановлено взыскивать по 10 коп. за каждый вагоно-день и деньги эти распредѣлять между всѣми дорогами по числу вагоно-дней приспособленныхъ вагоновъ, т. е. вагоновъ подъемной силы 750 пуд., на основаніяхъ, подробно изложенныхъ въ означенномъ журнальномъ постановленіи;

во-II-хъ, что же касается вопроса о расчетѣ по приплатамъ между дорогами за время до 1 іюля 1897 г., то Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ постановилъ предоставить Департаменту желѣзныхъ дорогъ внести свои соображенія о способѣ производства расчета между дорогами за это время.

Засимъ вопросъ этотъ, по предложенію Департамента желѣзныхъ дорогъ, былъ рассмотрѣнъ послѣдовательно на трехъ Общихъ Конвенціонныхъ Сѣздахъ (65, 68 и 71), происходившихъ въ 1897—1899 гг., на коихъ представители желѣзныхъ дорогъ не пришли, однако, къ единогласному рѣшенію, а только высказали различныя сужденія и выводы, приведенные въ протоколахъ Сѣздовъ.

Такъ, на 65-мъ Общемъ Сѣздѣ (по вопросу 12 программы)—представители трехъ частныхъ дорогъ: Владикавказской, Московско-казанской и Рязанской-уральской, а также и представитель Управленія казенныхъ дорогъ, высказались за примѣненіе новаго расчета ко всему времени, начиная съ 1 января 1895 г., но при этомъ представители трехъ помянутыхъ частныхъ дорогъ изъявили согласіе, въ видѣ компромисса (если таковой будетъ принятъ), чтобы производство расчетовъ по новому способу было только съ 1 января 1896 г., съ оставленіемъ 1895 г. безъ производства за оный расчета и съ допущеніемъ по сведенію счетовъ, при возможности изъятія для Рыбинской дороги, а также какихъ-либо другихъ дорогъ, для которыхъ расчетъ оказался бы особенно обременительнымъ; далѣе представители трехъ частныхъ дорогъ: Ивангородо-домбровской, Московско-кіево-воронежской и Виндаворабинской — высказались за производство расчетовъ за все прежнее время до 1 іюля 1897 г. изъ расчета по 25 коп. за вагонъ на прежнихъ основаніяхъ, но при этомъ представители двухъ

послѣднихъ дорогъ изъявили согласіе также въ видѣ компромисса, на составленіе расчетовъ по новому способу лишь за время съ 1 января 1897 г., съ тѣмъ, чтобы за время до 1 января 1897 г. никакихъ расчетовъ не производить; наконецъ, представитель Юго-восточныхъ дорогъ высказался за примѣненіе новаго порядка расчетовъ на время съ 1 января 1897 г., не производя никакихъ расчетовъ за прежнее до этого время.

На 68 Сѣздѣ — по поводу разбора недоразумѣній, возникшихъ между Московско-казанскою и Николаевскою дорогами при производствѣ расчетовъ по приплатамъ за 750 пуд. вагоны, по обмѣнамъ въ 1893—1894 гг., — представители дорогъ приняли на видъ, что еще на 65 Сѣздѣ признавалось необходимымъ отказать отъ расчетовъ приплатъ за все прежнее время, а разногласіе касалось только срока для начала примѣненія новаго способа расчетовъ, каковымъ срокомъ, какъ сказано выше, предполагалось принять или 1 января 1895 г., или 1 января 1896 г., или 1 января 1897 г. и 68-й Сѣздъ положилъ: всякое производство расчетовъ между дорогами по обмѣнамъ вагоновъ 750 пудовыхъ на 610 пудовые и обратно за время по 1 іюля 1897 г. прекратить, считая таковыя оконченными, въ какомъ бы видѣ эти расчеты не оказались ко времени приведенія сего постановленія въ исполненіе. — По поводу такового постановленія, Департаментъ желѣзныхъ дорогъ, въ виду имѣющихся свѣдѣній о томъ, что нѣкоторыя желѣзныя дороги считали себя стѣсненными какъ бы послѣдовавшимъ предрѣшеніемъ этого дѣла правительствомъ, разъяснилъ Завѣдывающему дѣлами Общаго Сѣзда, что имъ было заявлено только о неимѣніи со стороны Министерствъ Путей Сообщенія и Финансовъ возраженій противъ предложеннаго способа окончанія расчетовъ, если только со стороны желѣзныхъ дорогъ не послѣдуетъ противъ этого никакихъ возраженій, и что дѣло это отнюдь не должно считаться предрѣшеннымъ въ какомъ либо смыслѣ, тѣмъ болѣе, что общаго вопроса о способахъ окончанія расчетовъ между всѣми желѣзными дорогами за прежнее время въ программѣ LXVIII Общаго Сѣзда не значилось, и такимъ образомъ послѣдовавшее лишь въ самомъ засѣданіи Сѣзда предложеніе объ обобщеніи частнаго, касавшагося двухъ дорогъ, вопроса, могло имѣть значеніе только предположенія, могущаго вос-

пріять силу лишь при согласіи съ онымъ всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ.

О такомъ разъясненіи Департаментъ желѣзныхъ дорогъ просилъ Завѣдывающаго оповѣстить всѣ желѣзныя дороги, во избѣжаніе всякихъ въ этомъ дѣлѣ недоразумѣній, и въ случаѣ поступленія возраженій противъ предложеннаго на 68 Общемъ Сѣздѣ способа окончанія расчетовъ, хотя бы отъ одной изъ желѣзныхъ дорогъ, внести въ программу Общаго Сѣзда общій вопросъ о способѣ окончанія всѣхъ взаимныхъ между желѣзными дорогами расчетовъ по обмѣну вагонами 610 и 750 пудовой силы за прежнее—до введенія новаго способа расчетовъ—время, для постановленія Общимъ Сѣздомъ рѣшенія по этому вопросу, не стѣсняясь никакими прежними о томъ предположеніями.

Вслѣдствіе сего, на 71 Общемъ Сѣздѣ, послѣ подробнаго обсужденія разсматриваемаго вопроса въ двухъ спеціальныхъ засѣданіяхъ, было сдѣлано нѣсколько предложеній относительно способа разрѣшенія этого вопроса, а именно:

1) рассчитавшись за 1893 и 1894 гг. по способу 25 копеечныхъ приплатъ, оставить 1895 г. и первую половину 1896 г. безъ производства расчета, а съ 1 іюля 1896 г. производить расчеты по способу 10 копеечныхъ приплатъ;

2) примѣнить расчетъ изъ 10 копеечныхъ приплатъ къ каждому изъ годовъ со дня установленія приплатъ, т. е. съ 1 января 1893 г.;

3) произвести расчетъ за 1893 и 1894 гг. по старому способу 25 копеечныхъ приплатъ; затѣмъ съ 1 января 1895 г. производить расчеты по новымъ правиламъ 10 копеечныхъ приплатъ;

4) прекратить всякое производство расчетовъ, по коимъ не произведено уплаты денегъ, за все время до 1 іюля 1897 г.;

5) примѣнить способъ расчетовъ до 1 іюля 1897 г. установленный постановленіемъ Министра Путей Сообщенія отъ 14 марта 1893 г. № 3521 съ опредѣленіемъ лишь сроковъ для производства сихъ расчетовъ.

Какъ видно изъ выписки протокола Сѣзда, по каждому изъ перечисленныхъ предложеній предъявлялись нѣкоторыми дорогами возраженія въ зависимости отъ степени выгоды примѣненія для нихъ cadaго изъ проектированныхъ способовъ.

По поводу вышеприведенныхъ въ докладѣ мнѣній и предположеній, заявленныхъ на 65 и 71 Общихъ сѣздахъ, Департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, отношеніями 23 декабря 1897 г. № 9165 и 12 марта 1899 г. № 2055, сообщены слѣдующія замѣчанія:

а) по мнѣніямъ, заявленнымъ на 65 Сѣздѣ, — предположеніе представителей Ивангородо-домбровской, Московско-кіево-воронежской и Виндаво-рыбинской дорогъ — окончить расчеты по приплатамъ за весь періодъ съ 1 января 1895 г. по 1-е іюля 1897 г. по нормѣ въ 25 коп. — не можетъ быть принято, если обратить вниманіе на то, что примѣненіе этой нормы вызвало значительныя затрудненія для желѣзныхъ дорогъ, и что еще не закончены денежные расчеты по этой нормѣ даже за 1893 и 1894 года.

Равнымъ образомъ, казалось бы невозможнымъ принять предложеніе Владикавказской, Московско-казанской и Рязанско-уральской дорогъ, къ которому присоединился и представитель Управления казенныхъ дорогъ, — окончить расчеты за весь означенный періодъ по нормѣ въ 10 коп., или же, въ видѣ компромисса, не производить вовсе платежей за 1895 г. и расчитаться по нормѣ въ 10 коп. лишь за время съ 1 января 1896 года по 1-е іюля 1897 г., съ допущеніемъ при таковыхъ расчетахъ изытія въ пользу Рыбинской и другихъ дорогъ, для которыхъ этотъ способъ расчета оказался бы особенно обременительнымъ. При осуществленіи означеннаго предложенія пришлось бы допустить изытія въ пользу частныхъ дорогъ, для которыхъ примѣненіе нормы въ 10 коп. обременительно; насколько же извѣстно Департаменту желѣзнодорожныхъ дѣлъ, при примѣненіи той же нормы казенныя дороги въ общемъ также должны бы были произвести значительныя уплаты въ пользу нѣкоторыхъ частныхъ дорогъ. Возбуждать вопросъ объ упомянутыхъ изытіяхъ въ пользу казенныхъ дорогъ едва ли будетъ возможно, такъ какъ, при обширности сѣти казенныхъ дорогъ, отступленіе отъ какого либо общаго начала для казенныхъ дорогъ обозначало бы собою полный отказъ отъ этого начала, и вслѣдствіе сего осуществленіе предложенія Владикавказской, Московско-казанской и Рязанско-уральской дорогъ повело бы къ тому, что облегченіе было бы дано частнымъ дорогамъ, для которыхъ примѣненіе нормы въ 10 коп. обременительно, казенныя же до-

роги соотвѣтственнаго облегченія не получили бы, такъ что все невыгоды примѣненія нормы въ 10 коп., какъ въ смыслѣ увеличенія платежей въ пользу однѣхъ частныхъ дорогъ, такъ и въ смыслѣ уменьшенія платежей со стороны другихъ частныхъ дорогъ, упали бы на сѣтъ казенныхъ дорогъ.

Вслѣдствіе изложеннаго казалось бы необходимымъ обратить серьезное вниманіе на предложеніе, сдѣланное, также въ видѣ компромисса, представителями Московско-кіево-воронежской и Московско-виндаво-рыбинской дорогъ и поддержанное представителемъ Юго-восточныхъ дорогъ,—не производить вовсе платежей за 1895-1896 года, а за время съ 1-го января по 1-е юля 1897 г. произвести расчетъ по нормѣ въ 10 коп., такъ какъ только съ 1 января 1897 г. для массовыхъ грузовъ введена повагонная единица въ 750 пудовъ и съ означеннаго срока дороги получаютъ фактически выгоду отъ обращенія на нихъ вагоновъ подъемной силы въ 750 пуд., въ каковыхъ вагонахъ ранѣе грузы перевозились преимущественно партіями лишь въ 610 пудовъ, съ платою за это число пудовъ.

Этотъ послѣдній мотивъ нельзя не признать имѣющимъ весьма существенное значеніе, такъ какъ, хотя за вагоны въ 750 пудовъ приплата и производилась, начиная съ 1893 года, но на самомъ дѣлѣ такая приплата являлась лишь понудительною мѣрою къ передѣлкѣ вагоновъ на большую подъемную силу, и приплачивавшія дороги не имѣли соотвѣтственной пользы отъ обращенія на нихъ вагоновъ большей подъемной силы.

Далѣе, предложеніе Московско-виндаво-рыбинской, Московско-кіево-воронежской и Юго-восточныхъ дорогъ сокращаетъ размѣръ періода, за который должны быть произведены расчеты, и вслѣдствіе этого въ соотвѣтственной степени теряетъ свое значеніе опасеніе, что исчисленные на основаніи этого предложенія по нормѣ въ 10 коп. платежи отдѣльныхъ дорогъ, казенныхъ и частныхъ, окажутся слишкомъ обременительными для отдѣльныхъ дорогъ.

Наконецъ, это предложеніе сдѣлано Московско-виндаво-рыбинскою дорогою, для которой примѣненіе нормы въ 10 коп. за все прошлое съ 1895 года время было бы особенно невыгодно, и поэтому при принятіи этого предложенія окажется возможнымъ

не дѣлать какихъ-либо подлежащихъ особому разсмотрѣнію отступленій и облегченій для отдѣльныхъ дорогъ, а въслѣдствіе сего затянувшіеся на столь продолжительное время расчеты по обмѣну вагонами различной подъемной силы будутъ закончены наиболѣе скоро.

б) По протоколу 71 Съѣзда (по вопросу 7 программы) относительно установленія способа окончанія всѣхъ расчетовъ между дорогами по приплатамъ за прежнее время до 1-го іюля 1897 года, — усматривается, что никакого соглашенія по сему не состоялось, а противъ сдѣланныхъ различныхъ предложеній относительно способа разрѣшенія вопроса, на Съѣздѣ былъ высказанъ рядъ возраженій тѣми или другими дорогами, признававшими, очевидно, послѣдствія, вытекающія изъ примѣненія каждаго отдѣльнаго способа, для себя невыгодными.

Затѣмъ, въ виду установленія съ 1-го января 1893 г. приплаты въ размѣрѣ 25 коп. въ сутки за каждый 610 пудовый вагонъ, переданный въ обмѣнъ на вагонъ 750 пудовый, каковая приплата замѣнена штрафомъ въ размѣрѣ 10 коп. въ сутки за каждый вагонъ, непередѣланный на 750 пуд., лишь съ 1-го іюля 1897 года и потому представляется съ формальной стороны дѣйствительною для предшествовавшаго времени, предсѣдателемъ Съѣзда было сдѣлано предложеніе произвести расчеты за это время по нормѣ въ 25 коп. Противъ этого предложенія послѣдовало возраженіе со стороны представителей казенныхъ, Московско-казанской и Юго-восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, указавшихъ на отсутствіе данныхъ для составленія правильныхъ счетовъ по нормѣ въ 25 к., причемъ, однако, представители другихъ дорогъ не признавали это указаніе вѣрнымъ и находили, что соотвѣтственные счета могутъ быть составлены.

Принимая во вниманіе сказанное, Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ полагаетъ, что дальнѣйшее обсужденіе самими желѣзными дорогами разсматриваемаго вопроса ни къ чему не поведетъ, и потому вопросъ долженъ быть разрѣшенъ подлежащимъ правительственнымъ учрежденіемъ, такъ какъ въ противномъ случаѣ однѣ дороги будутъ въ теченіе долгаго времени считать за другими дорогами сравнительно значительныя суммы въ долгу, что нежелательно съ точки зрѣнія правильнаго исчисленія дохода желѣзныхъ дорогъ, и въ особенности частныхъ.

При разрѣшеніи же вопроса, съ формальной стороны было бы удобнѣе всего, чтобы норма въ 25 к. была примѣнена за все время до 1-го іюля 1897 г., когда эта норма была отмѣнена соответственнымъ постановленіемъ. Но высказаться категорически за такое рѣшеніе, по мнѣнію Департамента, едва ли возможно, такъ какъ, во-первыхъ, желѣзныя дороги дѣйствительно могутъ не имѣть данныхъ для составленія счетовъ по нормѣ въ 25 коп., и такъ какъ, во-вторыхъ, осуществленіе этого рѣшенія, сопряженное съ расходами на составленіе счетовъ по сложнымъ даннымъ, могло бы потребовать значительнаго промежутка времени, а при противодѣйствіи со стороны отдѣльныхъ дорогъ затянуть окончаніе расчетовъ на неопредѣленное время.

По указаннымъ соображеніямъ представляется цѣлесообразнымъ обратить серьезное вниманіе на то, что противъ сдѣланнаго на Сѣздѣ предложенія прекратить всякое производсто расчетовъ, по коимъ не произведено уплаты денегъ, за время до 1-го іюля 1897 г., возражали представители Владикавказской, Иваново-домбровской, Московско-кіево-воронежской и Рязанско-уральской дорогъ, и что прекратить расчеты признавали возможнымъ всѣ другія дороги, а въ томъ числѣ и казенныя, составляющія большую часть сѣти. Затѣмъ изъ возражавшихъ противъ прекращенія расчетовъ дорогъ, едва ли слѣдуетъ принимать въ расчетъ Иваново-домбровскую дорогу, которая перейдетъ въ казенное управленіе, вѣроятно, ранѣе, чѣмъ могли бы быть окончены расчеты по нормѣ въ 25 коп.

При такихъ условіяхъ и для скорѣйшаго окончанія настоящаго затянувшагося разрѣшеніемъ дѣла, быть можетъ цѣлесообразнѣе всего было бы не придавать существеннаго значенія возраженію представителей Владикавказской, Московско-кіево-воронежской и Рязанско-уральской дорогъ противъ прекращенія расчетовъ.

Если же съ точки зрѣнія Министерства Путей Сообщенія не представится возможнымъ сдѣлать распоряженіе о прекращеніи расчетовъ за время по 1-е іюля 1897 года, то, само собою разумѣется, необходимо, чтобы тотъ способъ расчетовъ, который будетъ принятъ, примѣнялся безъ всякихъ облегченій въ отношеніи отдѣльныхъ частныхъ дорогъ, такъ какъ въ противномъ случаѣ можетъ оказаться, что такія облегченія будутъ въ концѣ концовъ предоставлены за счетъ казенныхъ дорогъ.

Управление желѣзныхъ дорогъ, присоединяясь къ заключенію Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ о томъ, что дальнѣйшее обсужденіе самими желѣзными дорогами разсматриваемаго вопроса ни къ чему не поведетъ и что вопросъ этотъ долженъ быть разрѣшенъ правительственнымъ учрежденіемъ, — съ своей стороны, пришло къ слѣдующимъ выводамъ:

во-первыхъ, на 65 Общемъ конвенціонномъ съѣздѣ, при участіи представителей отъ службы движенія, выяснилось: что хотя счета по приплатамъ за 610 пудовые вагоны за 1893 — 1894 гг. и были составлены на всѣхъ дорогахъ, но при этомъ, по произведенной на большинствѣ жел. дорогъ взаимной повѣркѣ счетовъ, — въ большомъ числѣ случаевъ потребовались значительныя измѣненія въ первоначально представленныхъ счетахъ, что вызвало новую повѣрку и весьма сложную работу, — почему окончательная акцентація счетовъ и самая уплата причитающихся суммъ за сказанные два года произведены не всѣми дорогами и не за все время. На сколько производимыя взаимныя повѣрки подвергались существеннымъ измѣненіямъ — видно изъ протокола 68-го Съѣзда, по вопросу о возникшихъ недоразумѣніяхъ между Московско-казанскою и Николаевскою дорогами при производствѣ расчетовъ по приплатамъ по нормѣ въ 25 коп. съ вагона въ сутки за каждый вагонъ въ 610 пудовъ, а именно: претензія Московско-казанской къ Николаевской дорогѣ, заявленная за два названныхъ года въ суммѣ 607.466 руб. 25 коп., вызвала обратную претензію Николаевской къ Московско-казанской дорогѣ, по которой, съ одной стороны, сумма 607.460 руб. 25 коп. низведена до 217.464 руб., а съ другой стороны заявлена новая претензія, и въ окончательномъ результатѣ Николаевская считаетъ Московско-казанскую дорогу должною ей 67.176 руб. 75 коп.; при этомъ необходимо обратить вниманіе, что переписка по этому дѣлу, начатая въ январѣ 1896 г., продолжалась между дорогами болѣе полутора лѣтъ, и споръ все-таки остался неразрѣшеннымъ. Такъ какъ за 1893 и 1894 гг. расчеты по приплатамъ произведены еще не всѣми дорогами и не за все это время, то весьма возможно, что при сведеніи счетовъ по приплатамъ и другія дороги могутъ оказаться въ подобномъ положеніи, поэтому-то 68 Общій съѣздъ высказался за необходимость отказать отъ расчетовъ приплатъ за все прежнее время, очевидно,

по невозможности составить правильные расчеты, безъ значительныхъ затратъ и расходовъ, потребныхъ для веденія этого дѣла; во-вторыхъ, Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ при разсмотрѣннн доклада бывшаго Департамента жел. дорогъ о примѣненн новаго 10-ти копеечнаго расчета съ 1 января 1897 г. (журналъ Совѣта 13 марта 1897 г. № ¹/₄₆₃) нашель, что при отсутствн данныхъ для сужденія о размѣрѣ штрафовъ, подлежащихъ уплатѣ желѣзными дорогами по новому расчету, сравнительно съ размѣромъ взысканія на основанн 25-ти копеечныхъ приплатъ, примѣненн правилъ о новомъ расчетѣ къ прежнему времени представляется недостаточно оправдываемымъ обстоятельствами дѣла, и можетъ быть допущено не иначе какъ по выясненн предварительными сравнительными подсчетами штрафныхъ цифръ по старымъ и новымъ правиламъ (т. е. по правиламъ 1893 и 1897 гг.). Такъ какъ такія данны могли быть доставлены только самими желѣзными дорогами, то Департаментъ желѣзныхъ дорогъ по этому предмету и отнесся съ требованнмъ къ Общему сѣзду, — но желаемыхъ подобныхъ данныхъ для сужденія, какъ упомянуто раньше, доставлено не было. Нынѣ выясняется, что представленн сихъ данныхъ явилось для дорогъ затруднительнымъ по слѣдующимъ причинамъ: 64 Общнй сѣздъ, ходатайствуя объ измѣненн способа расчетовъ по приплатамъ за разную подъемную силу вагоновъ, вмѣстѣ съ тѣмъ просиль разрѣшенія на примѣненн новаго способа 10-ти копеечнаго взысканія съ 1-го января 1895 г., причемъ, не смотря на разъясненн б. Департамента желѣзныхъ дорогъ о продолженн примѣненія дѣйствовавшихъ правилъ впредь до разрѣшенія вопроса о 25-ти копеечныхъ приплатахъ, нѣкоторыя дороги съ 1895 г. перестали составлять счета, а на многихъ дорогахъ была пріостановлена взаимная повѣрка счетовъ; возстановить же ихъ за прежнее время, хотя бы какимъ либо упрощеннымъ порядкомъ, дороги (за исключеннмъ Виндавско-рыбинской, Владикавказской и Рязанско-уральской), находятъ для себя крайне обременительнымъ *); съ другой же стороны, даже и составленные уже счета, безъ тща-

*) Такъ, напримѣръ, по заявленн Московско-казанской дороги, за періодъ 2½ лѣтъ (съ 1-го января 1895 по 1-е іюля 1897 г.) потребовалось бы сдѣлать повѣрку 2.077.000 вагоновъ, принятыхъ и сданныхъ въ этотъ періодъ на ея перелачныхъ пунктахъ.

тельной обоядной между дорогами провѣрки ихъ, не могутъ быть принимаемы въ соображеніе, ибо счеты эти, какъ указалъ опытъ, въ значительной степени страдаютъ неточностями и обилуютъ рядомъ серьезныхъ ошибокъ, что въ свое время и послужило главнымъ основаніемъ къ необходимости замѣны одного способа условій расчета другимъ, менѣе сложнымъ;

въ-третьихъ, на 65 и 71 Общихъ сѣздахъ представители Московско-кіево-воронежской и Юго-восточныхъ дорогъ высказались, что приплаты по 25 коп. за 610 пудовые вагоны были установлены, съ одной стороны, какъ извѣстно, для побужденія дорогъ къ скорѣйшей передѣлкѣ вагоновъ на 750 пудовую силу, а съ другой — въ видѣ компенсаціи для дорогъ, сдающихъ 750 пудовые вагоны въ обмѣнъ на 610 пудовые; но подобная компенсація была собственно теоретическая, пока не было установлено тарифной повагонной погрузочной единицы въ 750 пудовъ, а извлеченіе пользы изъ 750 пудовыхъ вагоновъ имѣло лишь случайный характеръ. Только съ 1-го января 1897 г. — срока введенія обязательной для многихъ грузовъ повагонной прогрузки по 750 пудовъ — дороги получили фактическую выгоду отъ обращенія на нихъ вагоновъ подъемной силы въ 750 пудовъ. Такое воззрѣніе раздѣляетъ и Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, находя что приведенный мотивъ нельзя не признать имѣющимъ весьма существенное значеніе. Что же касается сдѣланныхъ противъ сего возраженій со стороны представителей Владикавказской и Рязанско-уральской дорогъ, заключающихся въ томъ, что при такомъ порядкѣ обмѣна дороги, получая взаменъ сдаваемыхъ 750 пудовыхъ вагоновъ 600 пудовые вагоны, тѣмъ лишились возможности утилизировать свой приспособленный подвижной составъ, то это уже дѣло административнаго распоряженія мѣстныхъ Управленій дорогъ, могущихъ установить такъ, чтобы вагоны большой подъемной силы были назначаемы подъ перевозку грузовъ въ соответственные внутренніе пункты, какъ, на примѣръ, по Владикавказской въ Новороссійскъ, либо направлять ихъ къ тѣмъ передаточнымъ пунктамъ, на которыхъ образовался долгъ 750 пудовыхъ вагоновъ.

Хотя съ строго формальной стороны было бы наиболѣе правильнымъ, чтобы 25-ти копѣечная норма была примѣнена за все прежнее время по 1-е іюля 1897 года, съ каковаго срока сказанная

плата отмѣнена другимъ постановленіемъ, но высказаться категорически за такое рѣшеніе врядъ ли возможно, ибо, во-первыхъ, какъ выше указано, многія дороги могутъ и не имѣть точныхъ данныхъ для изготовленія своихъ счетовъ по производству расчетовъ по нормѣ въ 25 к. и, во-вторыхъ, какъ справедливо указываетъ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, — осуществленіе этого рѣшенія, сопряженное съ значительными расходами на составленіе счетовъ по сложнымъ даннымъ, неминуемо потребуетъ болѣе или менѣе значительнаго времени, а при возможномъ противодействіи со стороны отдѣльныхъ дорогъ можетъ затянуть окончаніе расчетовъ на неопредѣленный срокъ.

Въ-четвертыхъ, конечная цѣль введенія прежде 25-ти копѣечныхъ, а затѣмъ и 10-ти копѣечныхъ приплатъ за 610-ти пудовые вагоны — понужденіе отдѣльныхъ дорогъ къ скорѣйшему приспособленію товарныхъ вагоновъ къ увеличенной подъемной силѣ уже достигнута, ибо нынѣ на сѣти дорогъ нормальной колеи неприспособленныхъ вагоновъ (610 пуд.) осталось всего лишь около 7⁰/₀, а 750 пудовыхъ имѣется 93⁰/₀, и теперь можетъ возникнуть вопросъ объ исключеніи изъ Общаго Соглашенія о взаимномъ пользованіи товарными вагонами параграфа 4-го о 10-ти копѣечныхъ приплатахъ, который, впрочемъ, и безъ того теряетъ значеніе, когда дороги извлекутъ изъ прямого сообщенія (для мѣстнаго сообщенія и хозяйственныхъ надобностей каждой отдѣльной дороги) всѣ свои 610 пудовые вагоны. А по достиженіи намѣченной цѣли необходимо должна миновать и потребность въ осуществленіи тѣхъ средствъ, которыя не были употреблены въ дѣло своевременно по неудобопримѣяемости ихъ на практикѣ, тѣмъ болѣе, что средства эти (25 коп. приплаты) не рассчитаны на то, чтобы составить доходъ одной дороги за счетъ другой.

Но изложеннымъ соображеніямъ Управленіе жел. дорогъ находитъ цѣлесообразнымъ остановиться на слѣдующемъ разрѣшеніи разсматриваемаго вопроса: за исключеніемъ уже учиненныхъ между нѣкоторыми дорогами, съ обоюднаго ихъ согласія, расчетовъ по 25-ти копѣечнымъ приплатамъ, всякое затѣмъ дальнѣйшее производство расчетовъ по обмѣну вагонами разной подъемной силы за прежнее, до 1-го іюля 1897 года, время прекратить, считая таковые расчеты оконченными, въ какомъ бы періодѣ настоящее

обязательное для дорог постановленіе такіе расчеты не за-
стало.

При разсмотрѣніи настоящаго дѣла Совѣтомъ прежде всего было установлено, что всѣми желѣзными дорогами признавалась необходимость переустройства вагоновъ подъемною силой въ 610 пудовъ на вагоны 750 пудовые, вслѣдствіе чего и состоялось о семъ соглашеніе между дорогами, въ которое, между прочимъ, были включены правила о приплатахъ въ цѣляхъ какъ обезпеченія исполненія сего соглашения, такъ и возмѣщенія потерь желѣзными дорогами.

Затѣмъ Совѣтъ принялъ на видъ, что при обсужденіи въ мартѣ 1897 года вопроса объ измѣненіи способа производства расчетовъ по приплатамъ между дорогами при обмѣнѣ, крытыми вагонами различной подъемной силы, Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, установивъ съ 1 іюля 1897 г. новый способъ и правила о порядкѣ сказанныхъ приплатъ съ замѣною 25 копѣчныхъ приплатъ по обмѣну, приплатою по 10 коп. въ сутки съ инвентарнаго количества вагоновъ 610 пудовой подъемной силы прямого сообщенія, затруднился, за недостаткомъ фактическихъ данныхъ, высказаться о примѣненіи сихъ новыхъ правилъ за предшествовавшее съ 1 января 1893 года до 1 іюля 1897 года время впредь до представленія надлежащихъ данныхъ для сужденія по сказанному предмету. Хотя этотъ вопросъ и подвергался съ тѣхъ поръ неоднократно обсужденію на общихъ сѣздахъ представителей желѣзныхъ дорогъ, однако, дороги не пришли къ единогласному рѣшенію относительно порядка производства сихъ расчетовъ. Въ виду сего и соглашаясь съ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, что дальнѣйшее обсужденіе сего дѣла на сѣздахъ едва-ли приведетъ къ какимъ либо положительнымъ результатамъ, Совѣтъ, не считая возможнымъ прекратить незаконченные расчеты по приплатамъ, выработаннымъ сѣздомъ, одобреннымъ Совѣтомъ для примѣненія и утвержденнымъ Министромъ Путей Сообщенія, нашелъ, что надлежитъ разрѣшить вопросъ о способѣ производства расчетовъ за прежнее до 1 іюля 1897 года время.

Какъ видно изъ протокола 71 сѣзда, счета по обмѣну вагоновъ разной грузоподъемной силы за время 1893 и 1894 гг. уже составлены по способу 25 коп. приплатъ и, по заявленію присутство-

вавшихъ представителей частныхъ желѣзныхъ дорогъ Н. Н. Суцова, В. Н. Печковского, К. Н. Ястржембскаго и Ю. А. Лемпицкаго, въ настоящее время надлежитъ лишь разрѣшить вопросъ о способѣ расчета за время съ 1 января 1895 г. по 1 іюля 1897 года.

Хотя, по строгой справедливости, и за этотъ періодъ времени слѣдовало бы предоставить дорогамъ рассчитаться по тому же способу 25 к. приплатъ, но при этомъ нельзя не принять во вниманіе что, какъ выяснилось на Общихъ сѣздахъ, многія дороги могутъ и не имѣть точныхъ данныхъ (документовъ на обмѣнъ вагоновъ съ указаніемъ въ нихъ подъемной силы вагоновъ) для изготовленія своихъ счетовъ по производству расчетовъ по нормѣ въ 25 коп., почему осуществленіе этой мѣры будетъ сопряжено съ значительными расходами на составленіе счетовъ по сложнымъ даннымъ за прошедшее время и потребуетъ болѣе или менѣе значительнаго времени, а при возможномъ противодѣйствіи со стороны отдѣльныхъ дорогъ можетъ даже затянуть окончаніе расчетовъ на неопредѣленное время. При такомъ положеніи дѣла принятіе этой мѣры едва ли бы привело настоящее дѣло къ окончательному и наискорѣйшему разрѣшенію.

Въ виду сего и принимая во вниманіе, что 54 Общій сѣздъ ходатайствовалъ о примѣненіи способа расчета приплатъ по 10 коп. съ 1 января 1895 г. и что присутствовавшіе въ Совѣтѣ представители частныхъ желѣзныхъ дорогъ не встрѣчаютъ препятствій къ примѣненію этого способа расчета ко всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ, кромѣ Рыбинской желѣзной дороги, находящейся въ исключительныхъ условіяхъ, признавалось бы возможнымъ принять этотъ способъ для окончанія расчетовъ за время съ 1 января 1895 г. по 1 іюля 1897 г. по всѣмъ дорогамъ, за исключеніемъ Рыбинской желѣзной дороги.

Эта послѣдняя дорога находилась въ тотъ періодъ времени въ исключительномъ положеніи, ибо ея подвижной составъ работалъ приблизительно $\frac{1}{3}$ года, а остальное время отдавался въ наемъ другимъ, по-этому примѣненіе къ сказанной дорогѣ правилъ о 10 коп. приплатахъ было бы чрезчуръ обременительно и несправедливо, относительно періода времени, когда дѣйствовали законно для нея болѣе льготныя правила. При этомъ представитель Мос-

ковско-виндаво-рыбинской желѣзной дороги К. Н. Ястржембскій заявилъ, что Московско-виндаво-рыбинская желѣзная дорога имѣеть всѣ данныя для производства расчетовъ по способу 25 коп. приплатъ, каковыя расчеты и могутъ быть выполнены безъ особеннаго затрудненія, такъ какъ при одномъ въ то время обмѣнномъ пунктѣ (Бологое) ей приходится произвести расчетъ только съ одною Николаевскою дорогою.

По симъ соображеніямъ, въ цѣляхъ окончанія между дорогами расчетовъ за періодъ съ 1 января 1895 г. по 1 іюля 1897 г., Совѣтъ не встрѣтилъ препятствій допустить для всѣхъ дорогъ сѣти, за исключеніемъ Рыбинско-бологовской дороги, къ примѣненію способъ и правила взысканія съ дорогъ-собственницъ по 10 коп. за каждый вагоно-день обращающихся въ прямомъ сообщеніи вагоновъ 610 пуд. подъемной силы. Что же касается до расчетовъ Рыбинско-бологовской желѣзной дороги съ Николаевскою, то Совѣтъ по отношенію къ симъ дорогамъ признавалъ бы справедливымъ допустить нѣкоторое отступленіе, а именно: предоставить Рыбинской дорогѣ составить счета за вышеупомянутый періодъ времени изъ расчета приплатъ по 25 коп. съ вагона по совершенному обмѣну крытыхъ вагоновъ подъемной силы въ 610 пудовъ на вагоны 750 подъемной силы.

Срокъ для окончанія расчетовъ по 1 іюля 1897 года между всѣми дорогами опредѣлить годичный, со дня утвержденія настоящаго журнала; для дорогъ же Рыбинско-бологовской съ Николаевской назначить: первой семь мѣсяцевъ для составленія параллельныхъ счетовъ и предъявленія таковыхъ Николаевской, а этой послѣдней 4 мѣсяца для провѣрки и акцептаціи.

Если же въ указанный срокъ Рыбинская и Николаевская дороги не закончатъ расчетовъ по винѣ Рыбинской дороги, то расчеты съ послѣдней производятся на общемъ основаніи по 10 коп. за каждый вагоно-день инвентарнаго количества 610 пуд. вагоновъ

Засимъ, всѣ могуція возникнуть при расчетахъ между дорогами споры и недоразумѣнія будутъ разрѣшаться Общимъ сѣздомъ въ порядкѣ, предусмотрѣнномъ Соглашеніемъ о прямомъ сообщеніи между русскими желѣзными дорогами.

Согласно сему и не встрѣчая препятствій на производство расчетовъ по приплатамъ между дорогами за 1893—1894 гг., по

способу 25 коп. приплатъ по обмѣну, Совѣтъ *положилъ*: послѣдующіе по 1 іюля 1897 г. расчеты произвести слѣдующимъ образомъ:

а) за время съ 1 января 1895 года по 1 іюля 1897 года въ Общемъ сѣздѣ должна быть составлена расчетная вѣдомость 10 коп. приплатъ на основаніи правилъ, преподанныхъ постановленіемъ Министра Путей Сообщенія отъ $\frac{2}{5}$ мая 1897 года № 7.670 (журналь Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ 13 марта 1897 года № $\frac{1}{46}$), но лишь по даннымъ вагонныхъ инвентарей желѣзныхъ дорогъ, ежегодно составляемыхъ дорогами на 1 мая, при производствѣ вагонныхъ переписей, въ силу § 53 общаго соглашенія о взаимномъ пользованіи товарными вагонами;

б) выведенную по означенной вѣдомости сумму долга Рыбинско-бологовской желѣзной дороги замѣнить цифрою долга этой дороги, причитающейся въ пользу Николаевской дороги, изъ расчета 25 коп. приплатъ по обмѣну 610 пудовыхъ вагоновъ на 750 пуд.; затѣмъ образовавшуюся отъ такой замѣны разницу разложить на всѣ дороги, получающія приплаты по указанной выше въ пунктѣ а) расчетной вѣдомости, пропорціонально приплатамъ;

в) всѣ расчеты желѣзныхъ дорогъ по приплатамъ при обмѣнѣ крытыхъ вагоновъ различной подъемной силы за періодъ времени до 1 іюля 1897 года должны быть окончены на приведенныхъ основаніяхъ въ годичный срокъ со дня утверженія настоящаго журнала.

Подлинный за надлежащимъ подписаніемъ.

28 марта 1902 г.

№ 10/617.

Слушанъ докладъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 10 октября 1901 г. за № 41.876, по поводу ходатайства Орловскаго Губернскаго Земскаго Собранія объ открытіи для производства грузовыхъ операций платформы Красная станція Жуково-людинковской вѣтви Риго-орловской желѣзной дороги.

Въ 1897 году, по ходатайству Брянскаго уѣзднаго Земскаго Собранія, Министерствомъ Путей Сообщенія было разрѣшено открыть на 10-й верстѣ Жуково-людинковской вѣтви Риго-орловской желѣзной дороги остановочный пунктъ Красная станція для приѣма и высадки пассажировъ съ ручнымъ багажемъ въ сообщеніи съ ближайшими станціями Жуковка (10 верстъ) и Никольское (6 верстъ) съ расчетомъ провозныхъ платъ за весь перегонъ между названными станціями.

Возбужденное въ то же время Брянскимъ уѣзднымъ земствомъ ходатайство объ открытіи остановочнаго пункта Красная станція для производства необязательныхъ операцій по грузовому движению было признано Министерствомъ Путей Сообщенія несоотвѣтствующимъ интересамъ Риго-орловской желѣзной дороги по слѣдующимъ соображеніямъ.

Остановочный пунктъ Красная станція расположенъ на предѣльномъ 0,008 подъемѣ, длиною въ 6 верстъ. Поэтому для образованія горизонтальной площадки, необходимой для устройства на остановочномъ пунктѣ погрузныхъ путей, пришлось бы удлинитъ начальный участокъ Жуково-людинковской вѣтви, чтобы сохранить существующій на всей названной вѣтви предѣльный 0,008 подъемъ, что вызвало бы значительныя затраты со стороны казны.

Между тѣмъ, по исчисленію Брянскаго земства, максимальный вывозъ сельско-хозяйственныхъ продуктовъ изъ данной мѣстности опредѣлялся всего въ размѣрѣ 500 т. пудовъ. Предполагая даже, что все это количество грузовъ пойдетъ по желѣзной дорогѣ черезъ остановочный пунктъ 10 версты Жуково-людинковской вѣтви, что едва ли возможно въ виду близости узловой съ магистралью Риго-орловской дороги станціи Жуковки, къ которой подвозка грузовъ, по удостовѣренію самого земства, прекращается лишь во время разлива рѣкъ, доходность остановочнаго пункта отъ перевозки означенныхъ грузовъ, при расчетѣ платы за весь перегонъ между сосѣдними станціями (17 вер.) и средней ставкѣ по $\frac{1}{50}$ — $\frac{1}{60}$ коп. съ пуда и версты (хлѣбные грузы), все же составила бы не болѣе 1.500—1.700 р. въ годъ, а за исключеніемъ эксплуатаціонныхъ расходовъ ($\frac{1}{150}$ к. съ пуд. и версты) 934—1.134 р. въ годъ, что не покрыло бы даже расходовъ на содержаніе остановочнаго пункта (около 3.000. р.), не считая процентовъ и погашенія на капиталъ, затраченный на устройство такового.

Въ виду изложеннаго ходатайство Брянскаго уѣзднаго Земства объ открытіи остановочнаго пункта Красная станція для производства необязательныхъ операцій по грузовому движенію было Министерствомъ Путей Сообщенія отклонено

Затѣмъ въ 1900 году Орловскій Губернаторъ представилъ на благоусмотрѣніе Министра Путей Сообщенія ходатайство XXXIV очереднаго Орловскаго Губернскаго Земскаго Собранія объ открытіи остановочнаго пункта Красная станція для производства необязательныхъ грузовыхъ операцій, при чемъ, какъ усматривается изъ доклада Орловской Губернской Земской управы, мотивомъ къ возбужденію означеннаго ходатайства послужили слѣдующія обстоятельства: 1) расположеніе въ мѣстности, прилегающей къ остановочному пункту, болѣе 25 деревень съ весьма значительнымъ населеніемъ; 2) предположеніе земства о производительности разсматриваемаго района въ количествѣ до $\frac{1}{2}$ милліона пудовъ сельско-хозяйственныхъ продуктовъ, и 3) невозможность во время разлива рѣкъ пользованія для отправления означенныхъ продуктовъ станціею Жуковка, отстоящею всего въ 10 верстахъ, и необходимость вслѣдствіе сего отправлять грузы гужемъ на станціи Брянскъ, Дубровка и Рославль Риго-орловской дороги, что приносить значительные убытки сельскимъ хозяевамъ.

Изъ сего усматривается, что поступившее въ 1900 г. ходатайство Орловскаго Губернскаго Земскаго Собранія является повтореніемъ однороднаго ходатайства Брянскаго уѣзднаго Земскаго Собранія, возбужденнаго въ 1897 году и отклоненнаго Министерствомъ Путей Сообщенія по несоотвѣтствію просимаго земствомъ мѣропріятія интересамъ Риго-орловской желѣзной дороги.

При этомъ изъ ходатайства Губернскаго Земства видно, что въ промышленной жизни разсматриваемаго района за время, истекшее съ 1897 года, не произошло никакихъ перемѣнъ, ибо производительность района по прежнему опредѣляется Земствомъ въ 500.000 пуд. сельско-хозяйственныхъ продуктовъ, т. е. въ томъ именно размѣрѣ, который былъ признанъ Министерствомъ Путей Сообщенія недостаточнымъ для открытія на остановочномъ пунктѣ Красная станція производства необязательныхъ грузовыхъ операцій, такъ какъ даже при поступленіи всего этого количества грузовъ на остановочный пунктъ, вмѣсто существующихъ станцій,

доходъ отъ перевозки таковыхъ за лишній перегонъ далеко не покроеть расходовъ по содержанию названнаго пункта, не считая значительныхъ расходовъ по устройству такового въ виду необходимости удлиненія для этого начальнаго участка Жуково-людиновской вѣтви.

Вслѣдствіе изложеннаго Министръ Путей Сообщенія, по докладу Управленія желѣзныхъ дорогъ, признавъ ходатайство Орловскаго Губернскаго Земскаго Собранія не подлежащимъ удовлетворенію, и принимая во вниманія, что въ силу примѣчанія къ п. 14 ст. 26 т. I, ч. 2, свод. зак., Учрежд. Комитета Министровъ, объ отклоненіи ходатайствъ Губернскихъ Земскихъ Собраній надлежитъ предварительно представлять Комитету Министровъ, вошелъ съ соотвѣтствующимъ представленіемъ.

Въ декабрѣ мѣсяцѣ 1900 года Министръ Внутреннихъ Дѣлъ увѣдомилъ Министра Путей Сообщенія, что въ виду препровожденнаго Управляющимъ дѣлами Комитета Министровъ на заключеніе Министра Внутреннихъ Дѣлъ вышеупомянутаго представленія Министра Путей Сообщенія, Министерство Внутреннихъ Дѣлъ входило въ сношеніе съ Орловскимъ Губернаторомъ, который въ представленіи своемъ пояснилъ, что Орловское Губернское Земство, опредѣляя въ первоначальномъ своемъ ходатайствѣ размѣръ предполагаемыхъ грузовыхъ операций на остановочномъ пунктѣ Красная станція въ 500 т. пудовъ, не приняло во вниманіе 25 болѣе отдаленныхъ селеній, которыя нынѣ вынуждены направлять свои грузы кружными и неудобными путями на станціи Жуковка и Дубровка, почему общее ожидаемое поступленіе грузовъ надлежитъ считать не менѣе 2.000.000 пудовъ.

Основываясь на этомъ представленіи Орловскаго Губернатора, Министръ Внутреннихъ Дѣлъ просилъ подвергнуть ходатайство Орловскаго Губернскаго Земства новому обсужденію въ Министерствѣ Путей Сообщенія.

Предварительно сего Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ было предложено начальнику Риги-орловской желѣзной дороги доставить свои соображенія по сообщеннымъ Орловскимъ Губернаторомъ новымъ даннымъ.

Изъ поступившаго нынѣ донесенія начальника Риги-орловской дороги по сему предмету усматривается, что во всѣхъ селеніяхъ,

прилегающихъ къ станціи Никольской, сосѣдней съ остановочнымъ пунктомъ Красная станція Жуково-людинковской вѣтви, и ближайшимъ станціямъ Дубровка, Олсуфьевка, Жуковка, Ржаница и Городецъ Риго-орловской желѣзной дороги, насчитывается до 15.000 человекъ обоюго пола, но не имѣется никакихъ заводскихъ, фабричныхъ, мельничныхъ или кустарныхъ производствъ.

Жители означенныхъ селеній занимаются преимущественно хлѣбопашествомъ, работой на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ и рельсопрокатномъ Брянскомъ заводѣ, а отчасти вывозкой лѣсныхъ матеріаловъ изъ казенныхъ дачъ.

Такимъ образомъ изъ этого района могли бы поступить къ перевозкѣ по желѣзной дорогѣ, кромѣ лѣсныхъ матеріаловъ; только сельско-хозяйственные продукты; но у мѣстнаго населенія, даже въ урожайные годы, не бываетъ избытка хлѣба, который могъ бы служить предметомъ вывоза, и недостающее на продовольствіе количество хлѣба они покупаютъ на станціяхъ, что подтверждается и статистическими данными о прибытіи хлѣбныхъ грузовъ на станціи Брянскъ, Жуковка, Дубровка и Никольское. Такъ, на упомянутыя станціи прибыло и отправлено за 1899 г. слѣдующее количество хлѣбныхъ грузовъ:

	отправлено:	прибыло:
Брянскъ	73.986	1.648.008
Жуковка	8.840	91.154
Дубровка	61.581	242.094
Никольское	196	2.172

Изъ приведенныхъ данныхъ усматривается, что прибытіе хлѣбныхъ грузовъ въ нѣсколько разъ превышаетъ отправленіе, почему и предположеніе Орловскаго Губернскаго Земства, что 50 селеній, прилегающихъ къ перечисленнымъ станціямъ, могутъ отправлять съ остановочнаго пункта Красная станція до 2 милліоновъ пудовъ является не обоснованнымъ.

Съ своей стороны, въ дополнительномъ отношеніи Орловскій Губернаторъ сообщилъ, что предполагаемые земствомъ къ поступленію на платформу Красная станція грузы въ количествѣ около 2 милліоновъ пудовъ составляютъ всякаго рода сельско-хозяйственные продукты, какъ-то: рожь, мука, овесъ, ячмень, гречиха, конопля, пенька и картофель, рогатый скотъ, а также дрова разнаго

рода, выработанные лѣсные матеріалы, строевые и пиловые, древесный уголь, деготь и смола, причемъ показанное количество грузовъ, около 2 милл. пуд., относится какъ къ вывознымъ, такъ и къ ввозимымъ грузамъ, каковыя въ настоящее время доставляются черезъ станціи Дубровка, Жуковка и Брянскъ Риго-орловской и ст. Никольское Жуково-акулицкой жел. дороги гужемъ по весьма дальнимъ и неудобнымъ проселочнымъ дорогамъ.

Такимъ образомъ грузы эти будутъ не новыми для желѣзной дороги, а лишь отвлеченными отъ сосѣднихъ станцій, черезъ которыя грузы эти отправлялись и получались до сего времени.

Въ виду изложеннаго, Управленіе желѣзныхъ дорогъ пришло къ заключенію, что по имѣющимъ нынѣ даннымъ нѣтъ основаній рассчитывать на покрытіе значительныхъ расходовъ по приспособленію и содержанію остановочнаго пункта Красная станція, въ случаѣ открытія таковаго для производства необязательныхъ грузовыхъ операцій, а потому полагало остаться при томъ же мнѣніи относительно ходатайства по сему предмету Орловскаго Губернскаго Земства, какое было высказано въ приведенномъ выше представленіи Министра Путей Сообщенія въ Комитетъ Министровъ отъ 30 марта 1901 года за № 15730, т. е. о несоотвѣтствіи означеннаго ходатайства интересамъ Риго-орловской желѣзной дороги.

Обсудивъ настоящее дѣло, Совѣтъ, раздѣляя приведенныя въ докладѣ соображенія Управленія жел. дор., *положилъ*: ходатайство Орловскаго Губернскаго Земскаго Собранія объ открытіи остановочнаго пункта Красная станція Жуково-людинковской вѣтви Риго-орловской желѣзной дороги для производства грузовыхъ операцій признать преждевременнымъ.

Подлинный за надлежащимъ подписаніемъ.

28 марта 1902 г.

№ 11/618.

Слушанъ докладъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 25 февраля 1902 г. за № 9123, по ходатайству штабсъ-капитана Бартоло-

мея объ обращеніи платформы Бобръ Московско-брестской желѣзной дороги въ полустанцію по грузовому движенію.

Въ числѣ останочныхъ пунктовъ на Московско-брестской желѣзной дорогѣ имѣется пл. Бобръ, расположенная въ 12 вер. отъ ст. Славяны и въ 13 вер. отъ ст. Крупки, на которой въ настоящее время производится приѣмъ и высадка пассажировъ безъ багажа, съ расчетомъ провозныхъ платъ за весь перегонъ.

Еще въ 1884 и 1885 гг. мѣстнымъ землевладѣльцемъ д. с. с. Бартоломеемъ и окрестными жителями мѣстечка Бобръ были возбуждены ходатайства предъ Министромъ Путей Сообщенія объ обращеніи означенной платформы въ самостоятельную станцію, но въ виду значительныхъ затратъ, потребныхъ на переустройство этого останочнаго пункта, не соотвѣтствующихъ возможнымъ оборотамъ его, упомянутыя ходатайства были отклонены.

Въ 1893 г. д. с. с. Бартоломей вновь вошелъ съ представленіемъ объ открытіи пл. Бобръ для грузовыхъ операцій, каковой вопросъ былъ представленъ правленіемъ Московско-брестской желѣзной дороги на усмотрѣніе Высочайше утвержденной комиссіи по изслѣдованію этой дороги.

По рассмотрѣніи б. Департаментомъ желѣзныхъ дорогъ заключенія означенной комиссіи, просителю, согласно приказанія Министра Путей Сообщенія, было объявлено, что ходатайство его можетъ получить дальнѣйшій ходъ лишь при условіи, если онъ приметъ на себя расходы, сопряженные съ устройствомъ станціи. вмѣстѣ съ тѣмъ правленію дороги было поручено, по обстоятельномъ изслѣдованіи экономическаго положенія раіона, тяготящаго къ м. Бобръ, составить соображенія относительно возможно дешеваго приспособленія платформы на случай согласія мѣстныхъ землевладѣльцевъ принять содержаніе ея на свой счетъ.

Руководствуясь этимъ распоряженіемъ, правленіе исчислило единовременные расходы на постройку станціи, съ приѣмомъ и выдачею грузовъ на общемъ основаніи, въ 19.890 руб., и на содержаніе личнаго состава и ремонтъ станціи въ суммѣ 3.096 руб. въ годъ. Однако, не смотря на уменьшеніе расхода болѣе чѣмъ на половину, соглашенія съ заинтересованными лицами не состоялось, такъ какъ д. с. с. Бартоломей согласился принять на себя только часть расходовъ по устройству останочнаго пункта, но во

всякомъ случаѣ не болѣе 5.000 руб.; условіе же это правленіе дороги признало для себя невыгоднымъ.

Разрѣшеніе сего вопроса было представлено на усмотрѣніе Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, который, заслушавъ докладъ б. Департамента желѣзныхъ дорогъ (журналъ отъ 22-го февраля 1896 г. № 2/448) и не усмотрѣвъ изъ обстоятельствъ дѣла достаточныхъ основаній къ удовлетворенію ходатайства просителей, положилъ: ходатайство объ обращеніи платформы Бобръ въ остановочный пунктъ, открытый для общественнаго пользованія отклонить.

Въ концѣ 1900 г. начальникъ Московско-брестской желѣзной дороги представилъ въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ постановленіе мѣстнаго Совѣта по ходатайству землевладѣльца д. с. с. Бартоломея и жителей мѣстечка Бобръ объ устройствѣ на той же платформѣ полустанціи для приѣма и выдачи грузовъ въ мѣстномъ и прямомъ сообщеніи съ расчетомъ провозныхъ платъ за весь перегонъ между сосѣдними станціями. При разсмотрѣніи сего ходатайства Совѣтъ, имѣя въ виду, что собрать на мѣстѣ свѣдѣнія, отвѣчающія дѣйствительному положенію дѣла въ районѣ пл. Бобръ, крайне затруднительно, за неимѣніемъ документальныхъ данныхъ, остановился на статистическихъ цифрахъ о грузооборотахъ сосѣднихъ станцій за 1899 г., составляющихъ для ст. Славяны 620 т. пуд. и для ст. Крупки — 705 т. пуд., а всего для обѣихъ станцій 1.325.000 пуд., при чемъ опредѣлили будущій грузооборотъ полустанціи Бобръ по слѣдующему расчету.

Перегонъ Славяны — Крупки имѣеть 25 вер., а сосѣдніе съ нимъ Толочинъ — Славяны — 23 вер. и Крупки — Бояры — 16 вер.; общее протяженіе всѣхъ трехъ перегоновъ составляетъ 62 вер.; отбросивъ отъ этой послѣдней цифры протяженія, принадлежащія къ районамъ станцій Толочинъ и Бояры ($11,5 + 8 = 19,5$ вер.), получится районъ станцій Славяны и Крупки равный 42,5 вер., изъ коихъ на районъ полуст. Бобръ придется лишь 12,5 вер. (половина перегона Славяны — Крупки); а такъ какъ на перегонъ протяженіемъ 42,5 вер. приходится 1.325.000 пуд. груза, то районъ полуст. Бобръ можетъ дать 390.000 пуд. груза, каковое количество будетъ отвлечено отъ сосѣднихъ станцій Славяны и Крупки.

Примѣнивъ къ этому послѣднему количеству грузовъ расчетъ платы за весь перегонъ между сосѣдними станціями, Совѣтъ исчис-

диль, что отъ перевозки этого количества груза съ пл. Бобръ дорога получила бы лишній доходъ въ размѣрѣ 2.223 руб.; расходи же по оборудованію этого пункта составлять: единовременные 17.600, а ежегодные — на содержаніе полустанціи, съ процентами и погашеніемъ на затраченный капиталъ,— 4.880 руб.

Такимъ образомъ эксплуатація полустанціи Бобръ дала бы, по крайней мѣрѣ на первое время, убытокъ для дороги въ размѣрѣ (4.880—2.223)=2.657 руб. въ годъ.

Имѣя въ виду возможность развитія перевозокъ изъ разсматриваемаго раіона и сдѣланное въ послѣднее время однимъ изъ лѣсопромышленниковъ заявленіе объ устройствѣ подъѣзднаго пути къ пл. Бобръ для нагрузки лѣсныхъ матеріаловъ, Совѣтъ Управленія Московско-брестской дороги представилъ разрѣшеніе вопроса объ устройствѣ полустанціи на усмотрѣніе Управленія желѣзныхъ дорогъ, не предрѣшая вопроса о времени осуществленія сего мѣропріятія.

Вопросъ этотъ былъ заслушанъ Комитетомъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, который, принимая во вниманіе, что при современномъ положеніи раіона, прилегающаго къ платформѣ Бобръ, обращеніе этой платформы въ товаро-пассажирующую полустанцію будетъ невыгоднымъ для Московско-брестской желѣзной дороги, и что высказываемое Совѣтомъ управленія этой дороги предположеніе относительно возможности въ будущемъ развитія дѣятельности полустанціи Бобръ представляется проблематичнымъ, по журналу отъ 26-го февраля 1901 г. за № 641, призналъ удовлетвореніе ходатайства землевладѣльца Бартоломея и жителей м. Бобръ преждевременнымъ, о чемъ и было объявлено просителямъ.

Въ послѣдующихъ затѣмъ прошеніяхъ владѣлецъ имѣнія и мѣстечка Бобръ лейбъ-гвардіи Салернаго баталіона штабсъ-капитанъ Бартоломей, ходатайствуя о преобразованіи вышеназванной платформы въ полустанцію, указывалъ на желательность этого мѣропріятія для оживленія мѣстнаго хозяйства и промышленности, въ подтвержденіе чего просителемъ представлены, при послѣднемъ его прошеніи отъ 14 марта сего года, собранныя среди окрестныхъ жителей свѣдѣнія, изъ коихъ видно, что на платформу Бобръ предполагается доставлять до 1¹/₂ милл. пудовъ грузовъ.

Представляя это послѣднее прошеніе Бартоломея на усмотрѣ-

ніе Совѣта, Управление жел. дорогъ вмѣстѣ съ тѣмъ увѣдомило, что такъ какъ указанная въ семъ прошеніи заявленія заинтересованныхъ лицъ ничѣмъ не подтверждаются и что никто изъ нихъ не беретъ на себя никакихъ обязательствъ по выполненію доставки заявленнаго количества грузовъ,—то оно не находитъ и въ настоящемъ прошеніи Бартоломея никакихъ новыхъ данныхъ въ пользу удовлетворенія его ходатайства.

Выслушавъ настоящее дѣло, Совѣтъ, раздѣляя соображенія Управления желѣзныхъ дорогъ, *положилъ*: ходатайство штабсъ-капитана Бартоломея объ обращеніи платформъ Бобръ Московско-брестской желѣзной дороги въ полустанцію по грузовому движенію—отклонить.

Подлинный за надлежащимъ подписаніемъ.

20 іюня 1902 г.

№ 12/619.

Слушавъ докладъ Управления желѣзныхъ дорогъ отъ 30 января 1902 г. № 236, о перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ корзины съ военными голубями.

Начальникъ С.-Петербурго-варшавской желѣзной дороги представилъ Управленію желѣзныхъ дорогъ на утвержденіе выписку изъ журнала мѣстнаго Совѣта Управления отъ 9-го ноября 1901 г. за № 55, по вопросу о допущеніи приѣма къ перевозкѣ отправляемыхъ военно-голубиными станціями корзины съ голубями, безъ взвѣшивания, изъ каковой выписки усматривается, что Завѣдывающимъ передвиженіемъ войскъ Варшавскаго района возбуждено ходатайство относительно желательности установить для отправокъ корзины съ военными голубями нижеслѣдующій порядокъ:

„Въ виду того, что существенный грузъ въ данной перевозкѣ составляютъ лишь корзины, въ которыхъ перевозятся голуби, въ каждой такой корзины долженъ быть опредѣленъ разъ навсегда,

путемъ взвѣшиванія корзины на желѣзнодорожной станціи, и указанъ на особомъ ярлыкѣ (дощечкѣ), прикрѣпленномъ къ корзину за пломбою желѣзной дороги, съ тѣмъ, чтобы при предъявленіи къ перевозкѣ снабженныхъ такими ярлыками корзины съ голубями, вѣсъ груза могъ бы быть опредѣляемъ по навѣшеннымъ на корзинахъ ярлыкамъ, такъ какъ, по заявленіямъ Завѣдывающаго военно-голубиными станціями, взвѣшиванія корзины съ голубями, при отправленіи ихъ по желѣзнымъ дорогамъ, представляютъ большія неудобства, ибо манипуляція эта, при общемъ шумѣ и толчкахъ на станціяхъ, пугаетъ голубей и вредно отражается на ихъ обученіи“.

Наведенными по сему предмету справками выяснено, что перевозка голубей, отправляемыхъ военно-голубиными станціями, совершается по С.-Петербурго-варшавской желѣзной дорогѣ лишь со станціи С.-Петербургъ — Пасс. и Варшава, съ первой — въ среднемъ не чаще трехъ разъ въ мѣсяцъ по назначенію на станціи Александровская, Гатчина, Сиверская, Мшинская и Луга, а со второй — приблизительно по десяти разъ въ мѣсяцъ, по назначенію на всѣ станціи отъ Варшавы до Соколки, причемъ какъ съ первой, такъ и со второй, корзины съ голубями перевозятся въ видѣ клади сопровождающихъ ихъ воинскихъ чиновъ, на проѣздъ коихъ выдаются, на основаніи предъявляемыхъ ими воинскихъ предложеній или предѣльныхъ билетовъ, установленные воинскіе билеты, а на перевозку сопровождаемыхъ ими корзины съ голубями — багажныя квитанціи, по которымъ дѣлается установленная скидка льготнаго вѣса.

На станціи С.-Петербургъ — Пасс. корзины съ голубями, при взвѣшиваніи таковыхъ, ставятся на вѣсы доставляющими ихъ на станцію нижними чинами, причемъ, со стороны станціонныхъ служащихъ соблюдается особая осторожность въ обращеніи съ этими товарными мѣстами, дабы не причинить голубямъ безпокойства; на станціи же Варшава, въ виду того, что вѣсъ порожней корзины самаго большого размѣра не превышаетъ 30 фунтовъ и что въ такой корзину помѣщается не болѣе 20 голубей, вѣсъ которыхъ составляетъ всего лишь 8—10 фунтовъ, принимаемая къ перевозкѣ корзины съ голубями вовсе не взвѣшиваются, а переносятся самими, доставившими ихъ на станцію, воинскими чинами, слѣдующими

при нихъ въ качествѣ провожатыхъ, непосредственно къ багажному вагону, въ который онѣ и погружаются съ надлежащей осторожностью, по окончаніи нагрузки багажа. Такимъ образомъ, на станціи Варшава отправляемымъ военно-голубиными станціями голубямъ не причиняется даже и той тревоги, которую они могутъ испытывать во время доставки ихъ съ военно-голубиной на желѣзнодорожную станцію.

Затѣмъ выяснено, что голубей въ корзинахъ, при перевозкѣ ихъ по желѣзной дорогѣ, бываетъ разное число, но не свыше 20 голубей въ корзину; вѣсъ же корзины съ голубями не превышаетъ: отправляемыхъ изъ С.-Петербурга 1 п. 20 ф., а изъ Варшавы — 1 пуда. Самыя корзины, употребляемыя для перевозки голубей, по своему устройству, допускаютъ возможность счета находящихся въ нихъ голубей, но, по отзыву начальника С.-Петербургской пассажирской станціи, повѣрка числа голубей въ корзинахъ отнимаетъ много времени и кромѣ того пугаетъ голубей.

Приведенныя данныя, хотя и говорятъ о непричиненіи безпокойства отправляемымъ военно-голубиными станціями голубямъ при приѣмѣ ихъ къ перевозкѣ, но вмѣстѣ съ тѣмъ онѣ указываютъ и на такой, практикуемый на станціи Варшава, порядокъ (приѣмъ корзины съ голубями безъ опредѣленія вѣса), который нельзя признать правильнымъ. Тѣмъ не менѣе, взвѣшивание корзины съ голубями нельзя не считать операціей, причиняющей голубямъ хотя бы и незначительную тревогу, такъ какъ и при соблюденіи надлежащей осторожности, случаи толчевоу или быстрыхъ передвиженій корзины, пугающихъ голубей и отражающихся вредно на обученіи послѣднихъ, допустить весьма возможно.

Въ виду сего и принимая во вниманіе важность дѣла обученія голубей для военныхъ цѣлей, а также и то, какъ указываютъ вышеприведенныя данныя, вѣсъ голубей въ одной корзину не превышаетъ 10 фунтовъ, — Совѣтъ Управленія С.-Петербурго-варшавской дороги полагалъ бы возможнымъ, а для станціи Варшава и необходимымъ, установить приѣмъ къ перевозкѣ отправляемыхъ военно-голубиными станціями корзины съ голубями безъ взвѣшивания ихъ, при соблюденіи слѣдующаго порядка: а) вѣсъ каждой порожней корзины долженъ быть опредѣленъ путемъ взвѣшивания ея на подлежащей желѣзнодорожной станціи и обозначенъ на осо-

бомъ ярлыкѣ (дощечкѣ), который прикрѣпляется къ корзинѣ съ пломбированіемъ станціонною плomboю, и б) при предъявленіи голубей къ перевозкѣ въ такихъ корзинахъ, общій вѣсъ каждой корзины съ голубями долженъ быть опредѣленъ путемъ прибавленія 10-ти фунтовъ къ вѣсу, обозначенному на прикрѣпленномъ на корзинѣ ярлыкѣ

Принимая во вниманіе, съ одной стороны, несомнѣнную желательность установленія облегченныхъ условій приѣма къ перевозкѣ военныхъ голубей, при дѣйствіи коихъ жел. дороги не будутъ подвергаться риску нести какіе либо убытки, такъ какъ отправка означенныхъ голубей будетъ производима военно-голубиными станціями, т. е. учрежденіями официальными, отъ которыхъ ожидать коихъ либо неправильныхъ дѣйствій не представляется, конечно, возможнымъ, и съ другой стороны, имѣя въ виду, что нѣчто подобное допущено уже по отношенію къ перевозкамъ молока по билетамъ, Управление желѣзныхъ дорогъ признаетъ возможнымъ установить для отправляемыхъ военно-голубиными станціями корзины съ голубями нижеслѣдующія—

Правила перевозки голубей въ корзинахъ или клѣткахъ, отправляемыхъ военно-голубиными станціями.

§ 1. Перевозка военно-голубиными станціями голубей въ корзинахъ и клѣткахъ, независимо отъ общаго порядка, установленнаго на перевозку всякихъ вообще грузовъ, а равно на перевозку живой птицы и мелкихъ животныхъ (постан. Министра Путей Сообщенія отъ 13-го іюня 1892 г. за № 8329 въ № 74 собр. узак. и расп. прав. за 1892 годъ), можетъ быть производима и на основаніи настоящихъ правилъ на тѣхъ дорогахъ, относительно которыхъ будетъ объявлено о семъ въ Указателѣ распоряженій по Министерству Путей Сообщенія и Сборникѣ Тарифовъ рос. желѣзныхъ дорогъ, самими дорогами, либо Министерствомъ Путей Сообщенія.

§ 2. Военно-голубиная станція, желающія, чтобы сдаваемые ими къ перевозкѣ отправки голубей, во избѣжаніе излишняго и вреднаго для птицъ безпокойства, не были взвѣшиваемы при отправленіи, должны предъявить предварительно порожнія корзины

и клѣтки, предназначаемыя для перевозки голубей, тѣмъ станціямъ отправленія, съ которыхъ предполагается производить въслѣдствіи отправку, для опредѣленія вѣса каждой корзины или клѣтки.

§ 3. Станція отправленія, по предъявленіи ей порожнихъ корзинъ или клѣтокъ, обязана взвѣсить каждую изъ нихъ въ отдѣльности и затѣмъ, обозначивъ полученный для каждой штуки вѣсъ на особомъ деревянномъ или жестяномъ ярлыкѣ, прикрѣпить послѣдній къ корзинѣ или клѣткѣ, съ наложеніемъ и на самое помѣщеніе станціонной пломбы.

§ 4. Предъявляемые въслѣдствіи въ такихъ корзинахъ или клѣткахъ военно-голубиными станціями голуби не подлежатъ взвѣшиванію при отправленіи и вѣсъ ихъ долженъ быть опредѣляемъ путемъ прибавленія къ вѣсу, значущемуся на ярлыкѣ—10 фунтовъ, въ зависимости отъ числа находящихся въ данномъ помѣщеніи птицъ.

§ 5. Отправляемые военно-голубиными станціями голуби сопровождаются всегда провожатыми, на обязанности коихъ лежить какъ нагрузка и выгрузка корзинъ и клѣтокъ съ голубями, такъ равно и уходъ за птицею въ пути.

Разсмотрѣвъ обстоятельства настоящаго дѣла, Совѣтъ не встрѣтилъ препятствій къ допущенію, по желанію отправителей, перевозки отправляемыхъ военно-голубиными станціями голубей въ корзинахъ и клѣткахъ, независимо отъ общаго порядка, установленнаго на перевозку живой птицы *), также и на основаніи проектируемыхъ правилъ безъ взвѣшиванія при отправленіи голубей въ корзинахъ и клѣткахъ, но съ тѣмъ, чтобы вѣсъ порожнихъ корзинъ и клѣтокъ былъ бы предварительно опредѣленъ станціею отправленія.

Въ виду сего и сдѣлавъ въ проектируемыхъ правилахъ нѣкоторыя редакціонныя измѣненія, Совѣтъ *положилъ*: утвердить слѣдующія—

*) Собр. узак. и распор. Правит. № 74 за 1892 г.

Правила перевозки по желѣзнымъ дорогамъ отправляемыхъ военно-голубиными станціями голубей въ корзинахъ или клѣткахъ безъ взвѣшиванія при отправкѣ.

§ 1. Перевозка отправляемыхъ военно-голубиными станціями голубей въ корзинахъ и клѣткахъ безъ взвѣшиванія при отправкѣ можетъ быть произведена на тѣхъ желѣзныхъ дорогахъ, относительно которыхъ будетъ объявлено о семъ въ Вѣстникѣ Министерства Путей Сообщенія и Сборникѣ Тарифовъ Росс. желѣзныхъ дорогъ, самими дорогами, либо Министерствомъ Путей Сообщенія.

§ 2. Военно-голубиныя станціи, желающія, чтобы сдаваемые ими къ перевозкѣ отправки голубей не были взвѣшиваемы при отправленіи, должны предъявить предварительно порожнія корзины и клѣтки, предназначаемыя для перевозки голубей, станціямъ отправленія, съ которыхъ предполагается производить впослѣдствіи отправку, для опредѣленія вѣса каждой корзины или клѣтки.

§ 3. Станція отправленія, по предъявленіи ей порожнихъ корзинъ или клѣтокъ, обязана взвѣсить каждую изъ нихъ въ отдѣльности и затѣмъ, обозначивъ полученный для каждой штуки вѣсъ на особомъ деревянномъ или жестяномъ ярлыкѣ, прикрѣпить послѣдній къ корзинѣ или клѣткѣ, съ наложеніемъ на таковыхъ станціонной пломбы.

§ 4. Предъявляемые впослѣдствіи въ такихъ корзинахъ или клѣткахъ военно-голубиными станціями голуби не подлежатъ взвѣшиванію при отправленіи и вѣсъ ихъ долженъ быть опредѣляемъ путемъ прибавленія къ вѣсу, значащемуся на ярлыкѣ, 10 фунтовъ, внѣ зависимости отъ числа находящихся въ данныхъ клѣткахъ и корзинахъ птицъ.

§ 5. Отправляемые военно-голубиными станціями голуби сопровождаютъ всегда провожатыми, на обязанности коихъ лежитъ какъ нагрузка и выгрузка корзинъ и клѣтокъ съ голубями, такъ равно и уходъ за птицею въ пути.

§ 6. Во всемъ остальномъ перевозка голубей въ корзинахъ и клѣткахъ безъ взвѣшиванія при отправкѣ производится по правиламъ перевозки по желѣзнымъ дорогамъ живой птицы и мелкихъ домашнихъ животныхъ (собр. узак. и распор. правит. № 74 за 1892 г.).

Подлинный за надлежащимъ подписаніемъ.

20 іюня 1902 года.

№ 13/620.

Слушанъ докладъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 6-го апрѣля 1902 г. за № 904, о включеніи ступеней, плитъ и плитокъ, отнесенныхъ ко 2 группѣ номенклатуры, въ списокъ грузовъ, перевозимыхъ въ навалку.

Необходимось включенія ступеней, плитъ и плитокъ, отнесенныхъ ко 2 группѣ номенклатуры, въ списокъ грузовъ, перевозимыхъ въ навалку, была признана 68 общимъ тарифнымъ Сѣздомъ, которымъ и былъ переданъ этотъ вопросъ на разсмотрѣніе Общаго Сѣзда.

При обсужденіи сего вопроса на Общемъ Сѣздѣ, между прочимъ, было высказано, что включеніе ступеней, плитъ и плитокъ, изъ группы 2 номенклатуры, въ списокъ навалочныхъ грузовъ едва ли было бы правильно, такъ какъ мѣра эта стѣснила бы отправителей мелкихъ партій, которымъ приходилось бы или давать укупорку для отправляемыхъ предметовъ, или уплачивать за полную подъемную силу вагона. Въ особенности это было бы нежелательно по отношенію ступеней, — предметовъ значительнаго размѣра, стоимость провоза которыхъ значительно бы повышалась вслѣдствіе сдачи ихъ къ перевозкѣ въ укупоркѣ.

Общій Сѣздъ не встрѣтилъ, однако, препятствій ко включенію въ списокъ навалочныхъ грузовъ плитъ, плитокъ и ступеней, поименованныхъ въ группѣ 2 номенклатуры. Льгота эта, оказываемая крупнымъ отправителямъ, по мнѣнію Сѣзда, не отниметъ у отправителей мелкихъ партій принадлежащаго имъ по пункту 3 правилъ перевозки грузовъ въ навалку права отправленія переносимыхъ въ списокъ грузовъ и поудно, если они упакованы, или сдаются въ увязкѣ, препятствующей смѣшенію ихъ съ другими товарами, или порчѣ послѣднихъ, или же, если они настолько крупны, что могутъ быть приняты безъ затрудненія счетомъ штукъ или мѣстъ.

министративныхъ взысканій, а расчетъ платы за провозъ должно производить на основаніи обмѣра станціи отправленія, — Управленіе желѣзныхъ дорогъ внесло рапортъ начальника Екатеринбургской желѣзной дороги на разсмотрѣніе LXXXV Общаго сѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Обсуждая сей вопросъ, Общій сѣздъ нашель, что попутныя станціи вообще не должны производить отгрузки скота, за исключеніемъ только случаевъ, когда дальнѣйшее слѣдованіе неправильно нагруженнаго вагона не представляется возможнымъ въ отношеніи техническихъ условій движенія. Подобный же случай можетъ встрѣтиться только крайне рѣдко, такъ какъ трудно предположить самую возможность погрузки скота, превышающей подъемную силу вагона. Транспорты со скотомъ должны слѣдовать безпрепятственно и необходимо лишь, чтобы промежуточная станція, усмотрѣвшая неправильность нагрузки, сообщала о томъ станціи назначенія груза, которая и должна поступить согласно дѣйствующимъ правиламъ.

По поводу же того, какимъ собственно порядкомъ должна поступать станція назначенія въ отношеніи получателя груза, послѣдовали на Сѣздѣ различныя заявленія, — такъ какъ излишняя нагрузка скота можетъ быть усмотрѣна въ излишнемъ числѣ головъ или противъ указаннаго въ документахъ, или противъ допускаемаго по роду перевозимаго скота, — а именно:

Представитель Управленія желѣзныхъ дорогъ, находиль, что, пеня, по ст. 60 Общ. уст., можетъ подлежать взысканію станціею назначенія съ получателя только въ первомъ случаѣ, т. е., когда въ вагонѣ окажется больше головъ скота, чѣмъ слѣдовало по документамъ. Что же касается до того, къ какой категоріи долженъ быть причисленъ перевозимый скотъ, то вопросъ этотъ долженъ быть признанъ компетенціи станцій по пути слѣдованія не подлежащимъ, такъ какъ по дѣйствующимъ правиламъ скотъ доставляется на станцію отправленія при ветеринарныхъ свидѣтельствахъ, въ коихъ указывается, къ какой категоріи принадлежитъ отправляемый скотъ и, затѣмъ, станціонными агентами производится обмѣръ скота въ присутствіи отправителя для удостовѣренія въ томъ, что предъявляемый скотъ принадлежитъ дѣйствительно къ той категоріи, которая обозначена въ свидѣтельствѣ. Такимъ образомъ, въ самый моментъ погрузки, станціею отпра-

вленія провѣряется обмѣръ, сдѣланный ранѣе ветеринарнымъ врачомъ, и поэтому рѣшеніе станціи отправленія по сему предмету должно быть признаваемо окончательнымъ, а въ зависимости отъ сего никакой пени въ этомъ отношеніи станціею назначенія съ получателя взыскиваемо быть не должно.

Другіе же члены Съѣзда находили, что постановить какое-либо общее рѣшеніе объ освобожденіи отправителя отъ отвѣтственности по ст. 60 Общ. уст. за нагрузку излишняго числа головъ скота, подъ видомъ отнесенія ихъ къ низшей категоріи, не представляется возможнымъ. Нагрузка производится самимъ отправителемъ, и въ его интересахъ грузить возможно большее число головъ скота. Погруженный скотъ можетъ оказаться въ пути несоотвѣтствующимъ указанной въ документахъ категоріи, а засимъ нѣтъ основанія воспрепятствовать попутнымъ станціямъ отмѣнять усматриваемыя ими въ погрузкѣ неправильности и въ томъ случаѣ, когда онѣ касаются рода перевозимаго скота.

По симъ основаніямъ и ограничиваясь рамками постановленнаго вопроса о томъ, какъ должны поступать попутныя станціи съ оказывающимся въ пути излишкомъ нагрузки скота, Общій съѣздъ нашелъ, что надлежитъ дополнить Соглашеніе о прямомъ сообщеніи, въ виду послѣдовавшаго въ 1901 году нормированія числа головъ скота, нижеслѣдующимъ постановленіемъ:

„§ 67 а. При перевозкахъ скота, въ случаѣ усмотрѣннаго въ пути несоотвѣтствія числа головъ съ документами въ отношеніи какъ фактической погрузки, такъ и принадлежности рода перевозимаго скота къ показанной въ свидѣтельствѣ категоріи, число головъ, представляющееся излишнимъ, не отгружается, но объ усмотрѣнной неправильности составляется актъ по указаніямъ § 115 соглашенія“.

Съ своей стороны, Управление желѣзныхъ дорогъ, прежде всего, не считаетъ возможнымъ ограничиться разрѣшеніемъ въ данномъ случаѣ, какъ предположено это Съѣздомъ, одного только частичнаго вопроса, т. е., чтобы дать указаніе для руководства однѣхъ лишь попутныхъ станцій, оставляя, при существованіи новыхъ правилъ относительно нормировки скота, вопросъ о порядкѣ дѣйствія станціи назначенія открытымъ, такъ какъ хотя въ рапортѣ начальника Екатеринбургской желѣзной дороги и не говорится ничего

о станціяхъ назначенія, а только о попутныхъ, но таковое обстоятельство не можетъ, конечно, являться препятствіемъ для разрѣшенія этого дѣла въ полномъ объемѣ, тѣмъ болѣе, что оба вопроса находятся въ тѣсной между собою связи, причѣмъ недоразумѣнія относительно станціи назначенія начали возникать уже и на практикѣ, доказательствомъ чему служитъ запросъ, сдѣланный начальникомъ Привислинскихъ дорогъ.

Затѣмъ, переходя къ существу дѣла, Управление желѣзныхъ дорогъ находитъ, что противъ предположеннаго Сѣздомъ дополненія § 67 Соглашенія о прямомъ сообщеніи, новымъ параграфомъ 67 а, устанавливающимъ порядокъ дѣйствій попутныхъ станцій, — возраженій не встрѣчается. Что же касается того, какимъ именно порядкомъ, при обнаруженіи неправильныхъ погрузокъ скота, надлежитъ поступать станціямъ назначенія, то на сей предметъ Управление остановилось на слѣдующихъ соображеніяхъ:

На основаніи § 18 Правилъ о перевозкѣ скота, категоріи, въ которыхъ принадлежитъ предъявляемый къ перевозкѣ скотъ, и количество скота по каждой изъ нихъ указываются ветеринарами въ ветеринарныхъ свидѣтельствахъ, при воихъ слѣдуетъ скотъ. Затѣмъ, согласно §§ 18¹, 18², и 18³, на обязанности станціи отправленія лежитъ грузить въ вагоны только то количество скота, какое установлено правилами для каждой категоріи, при чемъ, въ случаѣ сомнѣній въ правильности отнесенія предъявленнаго къ перевозкѣ скота къ той или иной категоріи, начальникъ станціи отправленія обязанъ выяснить это обстоятельство путемъ производства фактическаго обмѣра скота по крупу, съ соблюденіемъ установленныхъ для производства провѣрки груза правилъ.

Хотя при этомъ означенныя постановленія и не отмѣняютъ, съ формальной стороны, права позднѣйшей провѣрки груза, предоставленнаго попутнымъ станціямъ и станціямъ назначенія статьею 60 Общ. уст. рос. желѣзныхъ дорогъ и изданныя въ развитіе этой статьи правилами, тѣмъ не менѣе казалось бы, что при существованіи для станцій отправленія обязательства и полной возможности установить въ точности, къ какой именно категоріи долженъ быть отнесенъ предъявляемый къ перевозкѣ скотъ, и тѣмъ самымъ устранить возможность возникновенія всякихъ позднѣйшихъ на этотъ счетъ недоразумѣній и претензій — едва ли представляется правиль-

нымъ, чтобы отвѣтственность за неисполненіе станціею отправленія своей обязанности при погрузкѣ скота падала на грузополучателя, въ видѣ взысканія съ него пени за погрузку въ вагонъ большаго количества, чѣмъ какое установлено для той категоріи, къ коей перевозимый скоть въ дѣйствительности принадлежитъ, разъ только при этомъ самая категорія опредѣляется не отправителемъ, а ветеринарнымъ врачомъ.

Вопросъ относительно того — насколько вообще правильно дѣлать отвѣтственными грузохозьевъ за невѣрное наименованіе грузовъ, отправляемыхъ безъ тары, обсуждался уже однажды Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ въ 1894 году (докладъ Департамента желѣзныхъ дорогъ отъ 24-го ноября 1893 годъ за № 2.757), при чемъ Совѣтъ находилъ, что штрафовать грузохозьевъ за недосмотръ станціонныхъ агентовъ, имѣющихъ несомнѣнно мѣсто, коль скоро отправитель сдаетъ неупакованный грузъ — безусловно не слѣдуетъ, и въ зависимости отъ сужденій на сей предметъ Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ послѣдовало изданіе Департаментомъ циркуляра за 1894 г. за № 5885.

Хотя при этомъ, согласно означенному циркуляру, невзиманіе пени ограничено однѣми только станціями отправленія, но принимая во вниманіе, что, если признавалось справедливымъ не налагать на отправителей какихъ бы то ни было взысканій при невѣрномъ указаніи наименованія безтарнаго груза, даваемомъ подлежащему перевозкѣ грузу самимъ отправителемъ, то тѣмъ болѣе имѣется основаній поступать точно такимъ же образомъ въ настоящемъ случаѣ, такъ какъ здѣсь товаротправитель не дѣлаетъ станціи, съ своей стороны, никакихъ заявленій, а прямо предъявляетъ ей лишь ветеринарное свидѣтельство, въ коемъ принадлежность скота къ извѣстной категоріи указана ветеринарнымъ врачомъ.

Руководствуясь приведенными соображеніями и съ другой стороны принимая во вниманіе, во-1-хъ, что хотя, нагрузка скота и производится средствами отправителей, но послѣдніе безъ участія станціи, никоимъ образомъ не имѣютъ возможности погрузить въ вагонъ лишнее количество головъ противъ установленной нормы, и, во-2-хъ, что при практикуемомъ нынѣ далеко несовершенномъ способѣ обмѣра животныхъ по крупу при посредствѣ сантиметровой ленты, обмѣръ, произведенный станціею отправленія, можетъ часто

несогласоваться съ обмѣрами попутныхъ станцій или станцій назначенія не вслѣдствіе какихъ либо злоупотребленій, а исключительно благодаря лишь неодинаковости пріемовъ при производствѣ обмѣра, между тѣмъ послѣдствіемъ сего будетъ являться для ското-промышленниковъ исчисленіе платы за провозъ скота въ высшемъ размѣрѣ, съ наложеніемъ пени, Управление желѣзныхъ дорогъ признавало бы цѣлесообразнымъ дополнить § 18³ правилъ о перевозкѣ скота слѣдующимъ постановленіемъ: „Если при провѣркѣ станціею назначенія правильности погрузки прибывшаго къ ней скота, будетъ обнаружено отнесеніе этого скота, какъ по ветеринарному свидѣтельству, такъ равно и станціею отправленія, къ болѣе низкой категоріи, чѣмъ та, къ коей перевозимый скотъ въ дѣйствительности принадлежитъ, то въ такомъ случаѣ станція назначенія, составивъ объ оказавшемся протоколъ, представляетъ его въ свое Управление дороги, на предметъ сношенія съ дорогово-отправительницею, допустившею неправильность, для взысканія съ виновныхъ и устраненія дальнѣйшей въ этомъ отношеніи неправильности дѣйствій.

Расчетъ же съ получателя за скотъ долженъ быть произведенъ станціею назначенія на основаніи обмѣра станціи отправленія“.

При обсужденіи настоящаго дѣла было высказано (Лемпицкимъ) сомнѣніе, представляется ли правильнымъ ввести проектируемое дополненіе статьи 18³ правилъ о перевозкѣ рогатаго скота, какъ противорѣчащее ст. 60 Общ. уст. рос. жж. дорогъ, устанавливающей за неправильную погрузку взысканіе съ отправителя, помимо дополнительной платы за перевозку излишняго груза, еще особой пени.

Въ данномъ случаѣ примѣненіе ст. 60 Общ. уст. представляется тѣмъ болѣе правильнымъ, что отправители скота, какъ спеціально занимающіеся этимъ дѣломъ, едва ли могутъ впасть въ ошибку при опредѣленіи категоріи погруженнаго скота, сохраненіе же взысканія пени будетъ служить нѣкоторою угрозою противъ умышленной неправильной погрузки скота.

Съ своей стороны, Совѣтъ принялъ на видъ, что едва-ли ст. 60 Общ. устава можетъ быть примѣнена къ перевозкѣ рогатаго скота, ибо отнесеніе перевозимаго рогатаго скота къ той или другой категоріи производится по экспертизѣ ветеринарнаго врача и

обозначается въ ветеринарныхъ свидѣтельствахъ, при коихъ слѣдуетъ скотъ. Затѣмъ въ случаѣ сомнѣнія относительно правильности погрузки скота, производится провѣрка станціею, поэтому взысканіе пени имѣло бы характеръ штрафа, взыскиваемого съ отправителя не столько за его вину, сколько за недосмотръ со стороны ветеринарнаго надзора и агентовъ желѣзной дороги.

Вопросъ о неправильномъ отнесеніи погружаемаго скота къ той или другой категоріи совершенно аналогиченъ съ вопросомъ о неправильномъ наименованіи грузовъ, отправляемыхъ безъ тары, почему оба они и подлежатъ одинаковому разрѣшенію въ смыслѣ освобожденія отправителя отъ взысканія какой-либо пени.

Въ виду сего, соглашаясь по существу съ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, Совѣтъ *положилъ* дополнить § 18³ правилъ о перевозкѣ скота слѣдующимъ постановленіемъ:

Отнесеніе рогатаго скота къ извѣстной категоріи, сдѣланное станціею отправленія, признается окончательнымъ для исчисленія провозной платы. Но если бы какая-либо изъ дорогъ слѣдованія скота нашла указанное отнесеніе, а равно примѣненіе соответственной нормы погрузки скота сдѣланнымъ неправильно, то объ этомъ, по производствѣ провѣрочнаго обмѣра и составленіи надлежащаго, согласно ст. 13 Общ. уст. рос. жж. дорогъ, протокола, означенная дорога должна увѣдомить дорогу отправленія на предметъ устраненія подобныхъ неправильностей въ будущемъ.

Подлинный за надлежащимъ подписаніемъ.

25 іюля и 1 августа 1902 г.

№ 15/622.

Слушанъ докладъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, отъ 12 іюня 1902 г. № 2762, о правилахъ разверстки вагоновъ между отправителями свекловицы по Юго-западнымъ желѣзнымъ дорогамъ.

Сто сорокъ девять сахарныхъ и рафинадныхъ заводовъ, расположенныхъ по линіи Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ и при-

мыкающихъ къ нимъ южныхъ подъѣздныхъ путей, съ общимъ годовымъ производствомъ свыше 30 милл. пуд. сахара кромѣ другихъ продуктовъ, представляютъ въ промышленной жизни Юго-западнаго края крупную величину, съ которой приходится считаться Юго-западнымъ дорогамъ, на долю коихъ выпадаетъ исполненіе значительныхъ перевозокъ сырья, орудій и продуктовъ сахарнаго производства, размѣры котораго, благодаря особой постановкѣ дѣла и заботамъ правительства, замѣтно растутъ изъ года въ годъ.

Изъ всѣхъ сырыхъ матеріаловъ, потребляемыхъ при сахарномъ производствѣ и перевозимыхъ по желѣзной дорогѣ, первое мѣсто по срочности перевозки и по количеству груза въ единицу времени, принадлежитъ свекловицѣ, площадь посѣва которой въ районѣ Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ ежегодно возрастаетъ, пропорціонально росту сахарнаго производства, а дальность пробѣга увеличивается благодаря дешевизнѣ ставокъ желѣзнодорожнаго тарифа.

Сезонъ перевозки свекловицы начинается обыкновенно въ сентябрѣ, заканчиваясь въ концѣ ноября—декабря мѣсяцевъ, и въ этотъ, сравнительно короткій срокъ, вся перевозка свекловицы должна быть исполнена желѣзною дорогою, что въ дѣйствительности и имѣетъ мѣсто, хотя и не безъ ущерба для интересовъ какъ самой дороги, такъ и отправителей другихъ грузовъ, такъ какъ въ силу правилъ о постепенности отправки грузовъ малой скорости, изданныхъ въ развитіе ст. 52 Общаго устава при постановленіи Министра Путей Сообщенія за № 17534 отъ 14—16 октября 1896 г. свекловица отнесена къ грузамъ 1-й категоріи, а въ силу § 5 упомянутыхъ правилъ, постепенность къ отправкѣ грузовъ опредѣляется послѣдовательностью категорій, а именно: грузы 1-й категоріи имѣютъ преимущество передъ грузами 2-й и т. д.

На основаніи упомянутыхъ правилъ, желѣзная дорога обязана перевозить такой массовый грузъ, какъ свекловицу, въ первую очередь, т. е. преимущественно передъ грузами послѣдующихъ категорій, владѣльцы же свекловичныхъ плантацій, пользуясь своимъ правомъ, ввозятъ съ полей и предъявляютъ свекловицу къ отправкѣ съ лихорадочной поспѣшностью, руководясь при этомъ: съ одной стороны, желаніемъ заводовъ вести производство полнымъ ходомъ и вообще, скорѣе закончить кампанію, а съ другой стороны—опасеніемъ значительныхъ убытковъ, причиняемыхъ осенними замороз-

ками, отъ которыхъ большой процентъ свекловицы, при перевозкѣ ея и храненіи на открытомъ воздухѣ, неизбѣжно пропадаетъ.

При подобныхъ условіяхъ перевозки, т. е. при наличности массы груза, спѣшности доставки его и отсутствіи специальныхъ правилъ, коими регулировалась бы отправка названнаго груза, на практикѣ возникаютъ постоянно затрудненія и, главнымъ образомъ, въ пунктахъ выгрузки, на которыхъ, изъ-за несвоевременной выгрузки или вывоза груза со станціи, груженные вагоны простаиваютъ по 2—3 дня, а такая задержка вагоновъ на станціяхъ назначенія, вліяя вредно на успѣшный оборотъ сихъ вагоновъ, отражается также вредно на правильности оборота другихъ вагоновъ и даже на движеніи поѣздовъ, вслѣдствіе того, что переполненіе груженными вагонами станціи назначенія вынуждаетъ дорогу другіе груженные вагоны, адресованные на эти же станціи, задерживать и поэтому забивать вагонами другія, промежуточныя, станціи.

Само собой разумѣется, что каждый разъ, для устраненія таковыхъ затрудненій, Управление дороги регулируетъ, по возможности, погрузку свекловицы для извѣстныхъ станціи, сокращая такую до предѣловъ, допускаемыхъ совокупностью обстоятельствъ и условій въ каждое данное время, но тогда возникаютъ новыя затрудненія, вытекающія изъ необходимости точнаго исполненія правилъ о постепенности отправки грузовъ, т. е. объ очереди отправки, а именно: если, въ силу вышеназложенныхъ причинъ приходится сокращать погрузку свекловицы отправителя N, имѣющаго на данной станціи, для извѣстнаго направленія старѣйшую очередь, съ значительнымъ количествомъ этого груза, — то другіе отправители, имѣющіе на той же станціи, по тому же направленію и назначенію свекловицу болѣе поздняго ввоза — неизбѣжно будутъ потерпѣвшими и недовольными, такъ какъ чѣмъ дольше тормозится погрузка свекловицы отправителя N, тѣмъ дольше остальнымъ отправителямъ придется ожидать наступленія очереди погрузки для своей свекловицы, ибо предоставленіе имъ вагоновъ для груза позднеѣшаго ввоза, было бы нарушеніемъ очереди отправки.

Затѣмъ регулировка погрузки въ строгой постепенности и съ соблюденіемъ строгой очереди осложняется тѣмъ, что свекловица, какъ навалочный грузъ, поступающій прямо съ поля въ огромномъ количествѣ и безъ укупорки, не можетъ быть принимаема на стан-

ціяхъ погрузки со строгимъ повагоннымъ счетомъ, ибо тогда пришлось бы всю ввозимую свекловицу разбивать на повагонныя части и каждый вагонъ складывать отдѣльно, при каковомъ способѣ укладки имѣющихся на станціяхъ площадей для склада не хватило бы ни для свекловицы, ни для прочихъ грузовъ, а потому, въ силу необходимости, свекловица, привозимая на станцію извѣстнымъ лицомъ, складывается въ одинъ безформенный штабель и количество свекловицы въ штабелѣ можетъ быть опредѣлено только приблизительно, съ ошибкою на десятки вагоновъ въ ту или другую сторону; подобное же положеніе даетъ полный просторъ отдѣльнымъ отправителямъ для захвата очередей, по возможности, на большее число вагоновъ, понятно во вредъ интересамъ другихъ лицъ.

Одновременно съ затрудненіями по выгрузкѣ свекловицы, какъ результатъ этихъ затрудненій—являются неизбежные случаи неравномѣрной подачи вагоновъ подъ нагрузку ея, но и это не все: затрудненія, возникающія на Юго-западныхъ дорогахъ при перевозкѣ свеклы, вліяютъ на образованіе залежей хлѣбныхъ грузовъ, а также и другихъ, причѣмъ вліяніе это въ періодъ перевозки свеклы сказывается: въ замѣтномъ пониженіи процента общей погрузки обыкновенныхъ грузовъ на всѣхъ участкахъ линіи и въ совершенномъ почти прекращеніи погрузки тѣхъ же грузовъ на станціяхъ большаго ввоза свекловицы. Первое явленіе объясняется необходимостью предоставленія подъ перевозку свеклы весьма значительнаго количества подвижнаго состава и невозможностью, при существующихъ условіяхъ, хорошо утилизировать его, а второе—дѣйствующими правилами объ очередяхъ отправки грузовъ и, слѣдовательно, по мѣрѣ развитія перевозки свеклы, начинаютъ образовываться залежи всѣхъ остальныхъ грузовъ, каковая залежь въ 1901 г. достигла на Юго-западныхъ дорогахъ въ декабрѣ мѣсяцѣ—21.000, вагоновъ не смотря на то, что въ этотъ періодъ перевозочныя средства ея были усилены путемъ командированія съ другихъ дорогъ 125 паровозовъ и 2.000 вагоновъ.

Необходимо отмѣтить и то обстоятельство, что многія станціи, производящія большую погрузку свеклы и находящіяся въ хлѣбныхъ и сахарныхъ районахъ, становятся на 2—3 мѣсяца въ совершенно безвыходное положеніе, ибо вся погрузная работоспо-

способность ихъ поглощается свекловицей, а весь остальной грузъ остается на складахъ, и не смотря на то, что этотъ остальной грузъ много цѣннѣе, иногда даже болѣе необходимъ для потребителя (какъ, напр., мука, сахаръ, зерновой хлѣбъ)—все-таки онъ обреченъ на 2—3 мѣсячное ожиданіе и отправляется по назначенію лишь иногда, случайно, когда отправители свеклы отказываются отъ погрузки поданныхъ имъ вагоновъ, напримѣръ, благодаря непогодѣ и проч. и, такимъ образомъ, хотя бы, напримѣръ, хлѣбная перевозка, въ самый періодъ своего развитія, получаетъ чувствительный тормазъ, понижающій эту перевозку не менѣе, чѣмъ на 30%.

Приведенныя затрудненія и вытекающія изъ нихъ недоразумѣнія влекутъ за собой постоянныя неудовольствія и жалобы со стороны отправителей какъ свекловицы, такъ и остальныхъ грузовъ, съ одной стороны, на медленную и вообще неудовлетворительную постановку дѣла по перевозкѣ свекловицы, а съ другой—на то, что перевозка свеклы на 3 осеннихъ мѣсяца, если не совершенно приостанавливается, то во всякомъ случаѣ весьма уменьшаетъ и ухудшаетъ успѣшность вывоза грузовъ прочихъ категорій.

Не считая возможнымъ оставлять это дѣло въ такомъ положеніи на дальнѣйшее время, Управленіе желѣзныхъ дорогъ, въ виду представленія о семъ начальника Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ, поручило послѣднему обсудить вопросъ объ урегулированіи настоящаго дѣла путемъ установленія отправки свекловицы въ порядкѣ разверстки вагоновъ между отправителями и затѣмъ, составивъ, по соглашенію съ заинтересованными лицами, проектъ соответствующихъ правилъ разверстки, представить таковыя Управленію съ такимъ расчетомъ, чтобы они могли быть утверждены и введены въ дѣйствіе къ началу перевозки свекловицы, т. е. къ 1-му сентября.

Во исполненіе сего начальникомъ Юго-западныхъ дорогъ было созвано особое совѣщаніе, съ участіемъ представителей отъ сахарозаводчиковъ и общества сельскаго хозяйства и сельско-хозяйственной промышленности, ваковое и выработало слѣдующія—

*Правила перевозки свекловицы по линиям Юго-западных желѣзныхъ дорогъ для надобностей сахарныхъ заводовъ и порядка раз-
верстки вагоновъ подъ нагрузку таковой.*

§ 1. Свекловица, отправляемая повагонно въ навалку, исключается изъ числа грузовъ, подчиняющихся правиламъ о постепенности отправки (постановленіе Министра Путей Сообщенія № 17534, отъ 16 октября 1896 года).

§ 2. Компанія по перевозкѣ свекловицы раздѣляется на отдѣльные нагрузочные періоды, 14-дневной продолжительности каждый, о которыхъ на всю предстоящую кампанію Управление дорогъ ежегодно, не позже 1 августа, извѣщаетъ путемъ вывѣски объявленій на станціяхъ участковъ, отправляющихъ и получающихъ свекловицу.

Начало перваго періода каждой кампаніи считается съ 1 сентября.

§ 3. Лица, желающія отправлять свекловицу, должны подать о томъ заявленія начальнику станціи погрузки. Заявленія подаются отдѣльно для каждаго завода назначенія, отдѣльно для каждаго нагрузочнаго періода и не позже, какъ за 14 дней до наступленія таковаго.

Заявленія должны заключать въ себѣ всѣ свѣдѣнія, требуемыя графами бланка. Бланки заявленій выдаются Управленіемъ дорогъ по мѣрѣ требованія отправителями на станціяхъ погрузки, безплатно.

§ 4. Заявленія, поданныя позже установленнаго срока или не заключающія въ себѣ точныхъ данныхъ по всѣмъ графамъ бланка, не принимаются къ исполненію и возвращаются лицамъ, подавшимъ ихъ.

Примѣчаніе. Отступленія отъ сроковъ подачи заявленій, могутъ быть допускаемы въ особо уважительныхъ случаяхъ по особому каждаго разъ соглашенію подлежащихъ сахарныхъ заводовъ съ Управленіемъ дорогъ.

§ 5. Свекловица должна быть заявляема къ отправкѣ на имя опредѣленныхъ сахарныхъ заводовъ.

Въ желѣзнодорожныхъ накладныхъ получателями должны значиться опредѣленные сахарные заводы.

Дубликаты накладныхъ обязательно пересылаются вмѣстѣ съ

накладными порядкомъ, указаннымъ въ циркулярѣ б. Д-та жел. дор. М. П. С. № 10619 отъ 21 іюня 1896 г.

§ 6. Складываніе ввозимой для нагрузки свекловицы на станціонной территоріи на неарендованныхъ участкахъ производится на мѣстахъ, указанныхъ Управленіемъ дорогъ. Ввозъ свекловицы можетъ быть допущенъ не ранѣе подачи заявленія на нагрузку.

Охрана, ввезенной для отправки, свекловицы остается на обязанности владѣльцевъ таковой.

§ 7. Для складыванія и храненія свекловицы, ожидающей погрузки, или выгруженной и ожидающей вывоза изъ предѣловъ станціи, отводятся въ аренду отправителямъ и сахарнымъ заводамъ свободные участки земли въ полосѣ отчужденія, по указанію Управленія дорогъ и по соглашенію съ нимъ подлежащихъ лицъ. При этомъ лица, желающія арендовать участки на станціяхъ отправленія свекловицы, обязаны, по требованію Управленія дорогъ, предъявить удостовѣреніе подлежащаго сахарнаго завода о предстоящей отправкѣ свекловицы даннымъ лицомъ для сего завода, съ указаніемъ въ удостовѣреніи размѣровъ поставки.

§ 8. Управление дорогъ, не позже какъ за двое сутокъ до наступленія нагрузочнаго періода, вывѣшиваетъ на станціи нагрузки съ указаніемъ, въ какіе дни предстоящаго нагрузочнаго періода и сколько вагоновъ будетъ подано подъ нагрузку свекловицы каждому изъ отправителей. Количество вагоновъ, подлежащихъ подачѣ подъ нагрузку, опредѣляется разверсткой, дѣлаемой порядкомъ, указаннымъ въ § 14. Родъ подвижнаго состава, подаваемого подъ нагрузку, опредѣляется Управленіемъ дорогъ, но съ условіемъ, чтобы каждый вагонъ допускалъ возможность нагрузки до полной его подъемной силы.

§ 9. Для нагрузки вагоновъ со свекловицей на станціяхъ отправленія полагается шесть дневныхъ часовъ. Выгрузка свекловицы производится въ теченіе полныхъ сутокъ. Для выгрузки вагоновъ со свекловицей на станціяхъ и заводахъ назначенія полагается: для дневнаго времени четыре часа, а для ночнаго шесть часовъ. Дневное время считается отъ 8 часовъ утра до 6 часовъ, а ночное съ 6 часовъ вечера до 8 ч. утра.

Теченіе сроковъ начинается съ момента подачи вагоновъ подъ нагрузку или выгрузку.

§ 10. Нарушеніе указанныхъ въ § 9 сроковъ влечетъ за собою слѣдующія послѣдствія:

1) По отношенію къ нагрузкѣ вагоновъ:

а) Если въ теченіе шести-часового срока къ нагрузкѣ вагона не будетъ приступлено, то желѣзная дорога въ правѣ распорядиться вагономъ по своему усмотрѣнію и вмѣстѣ съ тѣмъ дорогою съ отправителя взыскивается штрафъ въ размѣрѣ 2 р. 40 к. за каждый вагонъ, т. е. 40 коп. въ часъ; при чемъ ночное время отъ 6 час. вечера до 8 час. утра при исчисленіи штрафа исключается.

б) Если въ теченіе указаннаго въ § 9 шести-часового срока начатая нагрузка не будетъ окончена, то, по соглашенію желѣзныхъ дорогъ съ отправителемъ, вагонъ или отправляется по назначенію съ указаніемъ въ графѣ 6 накладной дѣйствительнаго вѣса груза, или задерживается для догрузки, но не свыше четырехъ часовъ, непосредственно слѣдующихъ за истекшимъ срокомъ (хотя бы сверхсрочные часы пришли и послѣ 6 час. вечера), съ начисленіемъ штрафа по 40 коп. за каждый сверхсрочный часъ простоя вагона подъ нагрузкой.

и в) При нежеланіи отправителя воспользоваться правами, предоставляемыми вышеприведеннымъ пунктомъ «б», грузъ изъ вагона долженъ быть выгруженъ средствами отправителя, а при отказѣ послѣдняго—средствами станцій, со взысканіемъ въ обоихъ случаяхъ штрафа за простой согласно пункта «а», а въ послѣднемъ случаѣ кромѣ того и платы за выгрузку по дѣйствительной ея стоимости.

2) По отношенію къ выгрузкѣ вагоновъ:

а) Если въ теченіе указанныхъ въ § 9 сроковъ вагонъ не будетъ освобожденъ отъ груза, то дорогою взыскивается штрафъ въ размѣрѣ 40 коп. за каждый часъ сверхсрочной задержки вагона, при чемъ

б) по истеченіи 24 часовъ съ момента подачи вагона подъ выгрузку дорога въ правѣ выгрузить грузъ на станціонную территорию и кромѣ штрафа за задержку вагона взыскать плату за выгрузку по нормамъ дополнительныхъ сборовъ и за храненіе на общемъ основаніи.

§ 11. Переотправка свекловицы со станціи назначенія (по

окончания перевозки) или съ одной изъ промежуточныхъ станцій (во время перевозки) на другую станцію назначенія разсматривается какъ новая отправка и совершается съ точнымъ соблюденіемъ настоящихъ правилъ.

§ 12. Указанный въ § 10 штрафъ за ненагрузку вагоновъ не взыскивается въ томъ случаѣ, если отправитель за 48 часовъ до наступленія дня нагрузки подастъ на станцію отправленія заявленіе объ отказѣ отъ погрузки назначенныхъ ему на извѣстный день по наряду вагоновъ.

§ 13. Для обезпеченія своевременнаго поступленія всѣхъ причитающихся дорогѣ платежей по перевозкамъ свекловицы и для избѣжанія задержки вагоновъ до выгрузки денежными расчетами на станціяхъ назначенія, Управленію дорогъ предоставляется требовать отъ подлежащихъ сахарныхъ заводовъ взноса, опредѣленныхъ въ зависимости отъ размѣровъ перевозки, денежныхъ суммъ въ кассы дороги, на текущіе счета.

Суммы эти пополняются по мѣрѣ израсходованія ихъ.

§ 14. Разверстка между отправителями вагоновъ, подлежащихъ ежедневной подачѣ подъ нагрузку свекловицы, дѣлается Управленіемъ дорогъ для каждаго нагрузочнаго періода на основаніи: а) заявленій, поступающихъ отъ отправителей согласно § 3, и б) данныхъ о нагрузочной способности станцій отправленія и приемо-выгрузочной способности станцій и заводовъ назначенія (§ 16 пун. а). Примѣнительно къ результатамъ сопоставленія указанныхъ основаній, дѣлаются въ соотвѣтственной пропорціи сокращенія количества вагоновъ, затребованныхъ заявителями подъ нагрузку.

§ 15. Управленію дорогъ предоставляется безъ всякой отвѣтственности передъ грузовладельцами сокращать или прекращать объявленную нарядомъ подачу вагоновъ подъ нагрузку свекловицы во всѣхъ непредвидѣнныхъ случаяхъ нарушенія правильности движенія или загроможденія вагонами со свекловицей выгрузочныхъ станцій, а равно и по другимъ причинамъ, дающимъ право на сокращеніе нагрузки и сложеніе отвѣтственности, согласно дѣйствующимъ на жел. дор. правиламъ и законоположеніямъ.

О прекращеніи или сокращеніи подачи вагоновъ подъ нагрузку свекловицей вывѣшиваются объявленія на станціяхъ погрузки съ указаніемъ причинъ.

§ 16. Распоряженіемъ начальника Юго-западныхъ дорогъ ежегодно въ іюлѣ мѣсяцѣ созывается особая коммиссія подъ его предсѣдательствомъ, или лица имъ для сего назначеннаго, въ составѣ представителей: одного отъ Министерства Финансовъ (члена совѣта Управленія Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ), двухъ отъ правленія Всероссійскаго общества сахаро-заводчиковъ по назначенію сего правленія и трехъ отъ Управленія Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ по назначенію начальника дорогъ.

Обсужденію и рѣшенію коммиссіи подлежатъ слѣдующіе вопросы:

а) О максимальныхъ размѣрахъ суточной погрузочной способности станцій отправленія свекловицы и приемовыгрузочной способности станцій и заводовъ получения ея на предстоящую кампанію.

Примѣчаніе. Подъ названіемъ „суточной“ подразумѣвается время установленное § 9 сихъ правилъ.

б) Объ общихъ приблизительныхъ размѣрахъ перевозки свекловицы по Юго-западнымъ желѣзнымъ дорогамъ въ теченіе предстоящей кампаніи и направленіяхъ перевозки.

в) О приблизительныхъ размѣрахъ площадей, потребныхъ и возможныхъ къ отводу на станціяхъ нагрузки и выгрузки для склада свекловицы.

Рѣшенія коммиссіи по перечисленнымъ вопросамъ считаются окончательными.

Кромѣ того обсужденію коммиссіи подлежатъ вопросы о развитіи путевыхъ и прочихъ станціонныхъ и заводскихъ устройствъ для нуждъ свекловичной перевозки.

Журналъ занятій коммиссіи въ подлинникѣ хранится въ Управленіи дорогъ, а въ копіяхъ представляется въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ, передается въ правленіе Всероссійскаго общества сахаро-заводчиковъ и представителю Министерства Финансовъ.

§ 17. На расходы по веденію дѣлопроизводства, связаннаго съ примѣненіемъ настоящихъ правилъ и разверткой вагоновъ подъ нагрузку свекловицы, Управленіе дорогъ взимаетъ особый сборъ съ грузовладѣльцевъ, въ размѣрѣ 10 коп. съ каждаго отправленнаго со станцій Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ вагона свекловицы.

Сборъ этотъ проводится по дорожнымъ документамъ особой рубрикой и взыскивается на общемъ основаніи вмѣстѣ съ прочими сборами по перевозкѣ.

Смѣта расходовъ по веденію дѣлопроизводства ежегодно составляется службой движенія Управленія Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ и утверждается начальникомъ сихъ дорогъ.

Оказавшіеся излишки отъ поступленій указаннаго сбора, сверхъ дѣйствительныхъ расходовъ, возвращаются Управленіемъ дорогъ правленію Всероссийскаго общества сахаро-заводчиковъ.

§ 18. Настоящія правила распространяются на всѣ вѣтви частнаго пользованія и по отношенію къ перевозкѣ свекловицы примѣняются въ полномъ объемѣ въ измѣненіе существующихъ договоровъ съ владѣльцами этихъ вѣтвей.

§ 19. Во всемъ остальномъ, непредусмотрѣнномъ настоящими правилами, перевозка свекловицы подчиняется общимъ дѣйствующимъ правиламъ и законоположеніямъ.

Внося настоящее дѣло на разсмотрѣніе Совѣта, Управленіе желѣзныхъ дорогъ представило слѣдующія соображенія:

До настоящаго времени перевозка свекловицы совершалась безъ особыхъ затрудненій въ общемъ порядкѣ, установленномъ ст. 51 и 52 Общаго устава, т. е. съ соблюденіемъ порядка очередей и постепенности, указанной въ правилахъ, изданныхъ въ развитіе ст. 52 сего устава.

При изданіи правилъ о постепенности отправки очередныхъ грузовъ малой скорости, имѣлось въ виду обезпечить возможно быструю перевозку тѣхъ грузовъ, которые по свойству своему, или по инымъ причинамъ, не могутъ и не должны долго задерживаться на станціяхъ отправленія, и въ силу сего всѣ грузы были раздѣлены на 5 категорій, изъ коихъ: къ 1-й отнесены живой товаръ, грузъ, подверженный скорой порчѣ (грузы эти поименованы въ особомъ перечнѣ), и съѣстные припасы; ко 2-й—мелкія отправки всякаго груза, не превышающія 75 пуд.; къ 3-й—грузы, задержка коихъ на станціяхъ назначенія опасна въ санитарномъ, пожарномъ и другихъ отношеніяхъ; къ 4-й—всѣ остальные грузы, за исключеніемъ могущихъ храниться на станціяхъ назначенія безъ особыхъ приспособленій для предохраненія ихъ отъ порчи или подмочки, причемъ эти послѣдніе грузы составляютъ особую 5-ю категорію.

На основаніи сихъ правилъ и особаго перечня очередныхъ грузовъ 1-й категоріи, свекловица, принадлежащая къ числу овощей огородныхъ и полевыхъ (77 гр. номенкл.), отесена къ числу грузовъ, подверженныхъ скорой порчѣ, а потому и подлежитъ перевозкѣ въ первую очередь преимущественно передъ грузами другихъ низшихъ категорій.

До тѣхъ поръ, пока движеніе свекловицы совершалось въ небольшихъ сравнительно размѣрахъ и пока перевозка ея съ указаннымъ преимуществомъ, т. е. въ первую очередь, не вызывала затрудненій и не оказывала вліянія на успѣшность вывоза какъ ея самой, такъ и другихъ, не менѣе необходимыхъ, продуктовъ сельскаго хозяйства, вопросъ о томъ, чтобы такъ или иначе регулировать движеніе свекловицы, въ страдную для желѣзныхъ дорогъ осеннюю пору, не возбуждался, а равно не ставился вопросъ и о томъ, что свекловица, предназначенная для заводовъ, ничуть не требуетъ выдѣленія ея въ категорію грузовъ скоропортящихся, ибо, при извѣстныхъ мѣрахъ (кагатировка), она вполне свободно выдерживаетъ продолжительное храненіе, не теряя въ качествѣ, чего нельзя сказать, напримѣръ, про такіе грузы, какъ хлѣбные, отнесенные, однако, по дѣйствующимъ правиламъ, къ низшей (4-й) категоріи, въ отношеніи сроковъ отправления.

Общій ростъ сахарнаго производства повлекъ за собой увеличеніе спроса на свекловицу, и перевозка ея по Юго-западнымъ желѣзнымъ дорогамъ возросла настолько, что для возможности своевременнаго и успѣшнаго вывоза ея потребовалось принять особныя мѣры, къ числу которыхъ относится, между прочимъ, задержка грузовъ другихъ низшихъ категорій не только на станціяхъ нагрузки свеклы, но и на другихъ станціяхъ дороги.

Подобная мѣра, несомнѣнно, способствовала до нѣкоторой степени быстрому передвиженію свекловицы вообще, но въ то же время: 1) ухудшала условія перевозки и другихъ не менѣе важныхъ грузовъ, и 2) не гарантировала интересовъ всѣхъ отправителей свеклы въ тѣхъ случаяхъ, когда встрѣчались затрудненія въ выгрузкѣ ея на станціяхъ назначенія.

Въ виду изложеннаго и принимая во вниманіе, что перевозка этого груза, въ ближайшемъ будущемъ, надо ожидать, увеличится весьма значительно, такъ какъ производство свеклы начинаетъ

развиваться въ зависимости отъ хозяйственныхъ, экономическихъ и прочихъ условій, въ мѣстахъ, постепенно удаляющихся отъ сахарныхъ заводовъ, нынѣ представляется уже совершенно не обходимымъ принять всѣ требуемыя мѣры къ урегулированію этого дѣла, дабы съ осени текущаго года не встрѣтиться по возможности больше съ тѣми же осложненіями и неудобствами, какія имѣли мѣсто въ послѣдніе годы.

Какъ усматривается изъ представленія начальника Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ, представителями отъ сахарозаводчиковъ и обществъ сельскаго хозяйства были поданы, въ видахъ всесторонняго освѣщенія вопроса, особыя записки, въ коихъ, между прочимъ, указано, что мѣропріятія, могущія способствовать улучшенію положенія сего дѣла, должны заключаться въ слѣдующемъ: во 1-хъ, въ соотвѣтственномъ развитіи и оборудованіи станцій на грузки и выгрузки свеклы; во 2-хъ, въ устройствѣ на станціяхъ, или вблизи ихъ, соотвѣтственныхъ мѣсть для продолжительнаго храненія свекловицы; въ 3-хъ, въ установленіи особыхъ правилъ перевозки свекловицы по разверсткѣ вагоновъ между отправителями, и, наконецъ, въ 4-хъ, въ опредѣленіи процента подвижнаго состава, который долженъ быть предоставляемъ желѣзною дорогою подъ перевозку свекловицы.

Обращаясь къ разсмотрѣнію означенныхъ мѣропріятіи, Управленіе желѣзныхъ дорогъ считаетъ необходимымъ пояснить, по пункту 1-му, что соотвѣтственное развитіе и оборудованіе станцій на грузки и выгрузки не только свекловицы, но и всѣхъ другихъ грузовъ, составляя непосредственную заботу самихъ Управленій желѣзныхъ дорогъ, и находясь въ зависимости отъ отпускаемыхъ на этотъ предметъ кредитовъ, не можетъ быть осуществлено одновременно и въ тѣхъ размѣрахъ, кои могутъ потребоваться для удовлетворенія нуждъ по перевозкѣ свеклы въ настоящее время; поэтому ставить отправленіе свекловицы въ порядкѣ, предусмотрѣнномъ примѣчаніемъ къ ст. 51 Общаго устава, т. е. въ порядкѣ разверстки вагоновъ,—въ тѣсную связь съ вопросомъ о развитіи станцій, не представляется возможнымъ и этотъ вопросъ долженъ быть разрѣшаемъ по прежнему на общемъ основаніи.

Далѣе, по пункту 2-му, относительно устройства на станціяхъ, или близъ станцій, соотвѣтствующихъ мѣсть для склада и хране-

нія свеклы, Управление желѣзныхъ дорогъ находитъ, что такое устройство должно относиться несомнѣнно къ заботѣ тѣхъ, кто будетъ отправлять или получать грузъ, т. е. къ заботѣ отправителей свеклы и заводовъ. При этомъ, само собой разумѣется, что желѣзная дорога не должна препятствовать отдачѣ во временное пользованіе отправителямъ свободныхъ площадей, по ст. ст. 45 и 47 Общаго устава, подъ устройство складовъ, но дѣйствія ея въ этомъ случаѣ должны быть таковы, чтобы она въ отношеніи отвода складочныхъ помѣщеній блюла интересы отправителей всѣхъ безъ исключенія грузовъ, а не одной только свеклы, а потому возлагать на нее принятіе какихъ-либо особыхъ мѣропріятій, жертвъ и заботъ собственно по храненію свекловицы, было бы несправедливо въ отношеніи прочихъ грузовъ и, что не менѣе важно, подобныя мѣропріятія не вызываются особой необходимостью, ибо отправители и сами, понятно съ помощью нѣкоторыхъ дополнительныхъ расходовъ, могутъ озаботиться пріисканіемъ и наймомъ соответствующихъ складочныхъ помѣщеній.

Затѣмъ, кромѣ изложеннаго, необходимо отмѣтить и то обстоятельство, что при возложеніи на желѣзную дорогу обязательства по отводу мѣстъ для храненія свекловицы, дорога могла бы очутиться въ крайне неудобномъ, а иногда и въ безвыходномъ положеніи, а именно въ тѣхъ случаяхъ, когда, не имѣя свободныхъ площадей (ст. 45 устава) она должна была бы ходатайствовать о пріобрѣтеніи таковыхъ (путемъ отчужденія), не имѣя въ то же время точныхъ, вполне опредѣленныхъ и не подлежащихъ сомнѣнію давнихъ о предстоящихъ требованіяхъ на складочныя помѣщенія и на какой именно срокъ таковыя потребуются.

Что же касается мѣропріятія, указаннаго въ пунктѣ 3-мъ, а именно, объ установленіи правилъ отправленія свекловицы по разверсткѣ вагоновъ, то, какъ объяснено выше, въ таковыхъ правилахъ является настоятельная необходимость, какъ для возможности регулировки движенія по Юго-западнымъ дорогамъ всѣхъ вообще массовыхъ грузовъ и успѣшности вывоза самой свеклы, такъ равно и для того, чтобы отвести этому грузу подобающее мѣсто т. е. уничтожить то привилегированное положеніе, въ которомъ свекловица находится нынѣ, благодаря отнесенію ея къ числу грузовъ 1-ой категоріи, каковое обстоятельство, по разъясненію спе-

ціалістовъ, не вызывается дѣйствительною необходимостью. При этомъ, однако, для полного обезпеченія интересовъ отправителей другихъ грузовъ, необходимо установить правило, согласно которому подъ перевозку свеклы предоставлялся бы извѣстный процентъ наличнаго на дорогѣ подвижнаго состава, причемъ опредѣленіе этого процента должно быть предоставлено Управленію дороги, какъ имѣющему постоянно въ своемъ распоряженіи всѣ свѣдѣнія о состояніи перевозокъ вообще: о наличіи грузовъ на станціяхъ; объ условіяхъ и успѣшности нагрузки и выгрузки; о требованіяхъ для заводовъ свекловицы и проч. Согласно предположеніямъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, дабы усиленное и правильное передвиженіе всѣхъ другихъ грузовъ, независимо свеклы, было обезпечено, потребуется предоставлять подъ свеклу не свыше $\frac{1}{2}$ или $\frac{3}{5}$ всего наличнаго подвижнаго состава. При такомъ ограниченіи улучшатся, прежде всего, условія перевозки самой свеклы, такъ какъ тогда перевозка распределится на болѣе продолжительный періодъ, а это обстоятельство принудитъ отправителей и заводы принять болѣе рациональныя мѣры по устройству складовъ для продолжительнаго храненія свеклы; соответственныя же рамки по нагрузкѣ и отправленію свеклы приведутъ къ тому, что и всѣ другіе грузы получатъ свободный и своевременный выходъ и, такимъ образомъ, будутъ поставлены въ то положеніе, которое должно быть отведено имъ по духу закона и правилъ о постепенности отправки грузовъ.

Обращаясь поэтому къ разсмотрѣнію представленнаго начальникомъ Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ проекта правилъ перевозки свекловицы и находя его въ общемъ вполне отвѣчающимъ своему назначенію, Управленіе желѣзныхъ дорогъ признаетъ нужнымъ сдѣлать относительно этого проекта нѣкоторыя разъясненія и ввести въ него нижеслѣдующія поправки:

Въ § 1-мъ необходимо оговорить, что устанавливаемыя правила распространяются только на свекловицу, отправляемую на сахарные заводы, такъ какъ свекла, отправляемая въ видѣ огороднаго овоща, для употребленія въ пищу, подлежитъ перевозкѣ на общемъ основаніи.

Въ § 3-мъ слѣдуетъ указать, какія именно свѣдѣнія должны быть помѣщаемы отправителями въ заявленіяхъ, подаваемыхъ На-

чальнику станціи отправления свеклы, такъ какъ простая ссылка на приложенный въ правиламъ образецъ бланка является недостаточною.

По § 5-му. Заключающееся въ этомъ параграфѣ требованіе— объ обязательности для отправителей адресовать свекловицу по накладнымъ лишь на имя того завода, которому она была первоначально заявлена, необходимо для возможности учета количества отправокъ по заводамъ и контроля за правильностью дѣйствій со стороны грузохозьевъ. Такое требованіе не можетъ быть сколько нибудь стѣснительнымъ для отправителей свеклы, на томъ основаніи, что вся доставляемая на желѣзнодорожныя станціи свекловица является уже законтракованной, и отправители, раиѣ доставленія ея на станцію, знаютъ, кому именно она предназначена. Надобности же въ данномъ случаѣ въ позднѣйшихъ переадресовкахъ не можетъ встрѣчаться. Между тѣмъ для желѣзной дороги исполненіе сего требованія представляетъ существенную важность. При этомъ надлежитъ имѣть въ виду, что такое требованіе устанавливается не впервые и предусмтрѣно правилами отправления въ порядкѣ разверстки вагоновъ минеральнаго топлива, соли, руды и флюсовъ.

То же самое слѣдуетъ замѣтить по поводу требованія пересылки отправителями дубликатовъ накладныхъ вмѣстѣ съ накладными, порядкомъ, установленнымъ циркуляромъ Департамента желѣзныхъ дорогъ отъ 21 іюня 1896 г. за № 10619, такъ какъ безъ своевременнаго полученія дубликатовъ накладныхъ станціями назначенія исправный ходъ дѣла перевозки свекловицы по настоящимъ правиламъ былъ бы затрудненъ. А правила, коими предлагается отправителямъ пользоваться въ отношеніи пересылки дубликатовъ на свекловицу, установлены именно ради удобства грузохозьевъ, какъ дающія имъ возможность доставлять дубликаты по назначенію наиболее вѣрнымъ способомъ, устраняющимъ совершенно задержку выдачи грузовъ изъ-за неполученія адресатами дубликатовъ накладныхъ.

Въ § 6-мъ необходимо сдѣлать измѣненія въ редакціонномъ отношеніи, такъ какъ изложенное въ этомъ параграфѣ, при существующей редакціи, являющейся недостаточно ясною, можетъ вызывать на практикѣ нежелательныя недоразумѣнія.

По § 13-му. Хотя Общимъ уставомъ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ и не предусмотрено право желѣзныхъ дорогъ требовать отъ грузополучателей предварительныхъ взносовъ денегъ за грузы, ранѣе ихъ доставки, въ видѣ открытія адресатами текущихъ для себя у дороги счетовъ, для избѣжанія задержекъ при выдачѣ грузовъ, тѣмъ не менѣе противъ принятія такого порядка, устанавливаемаго § 13 настоящихъ правилъ, Управленіе желѣзныхъ дорогъ находитъ возможнымъ не возражать въ виду того, что онъ является результатомъ соглашенія дороги съ непосредственно заинтересованными въ данномъ случаѣ лицами и скорѣе въ ихъ интересахъ, чѣмъ въ интересахъ дороги.

Изъ § 14, опредѣляющаго порядокъ производства дорогою разверстки вагоновъ, должно быть исключено условіе о томъ, что разверстка дѣлается независимо отъ заявленнаго количества перевозокъ еще и на основаніи данныхъ о нагрузочной способности станціи отправленія и приѣмной способности станціи и заводовъ назначенія, такъ какъ, въ силу примѣчанія 2 къ ст. 51 Общ. уст., грузы, въ отступленіе порядка очередей, могутъ быть отправляемы по разверсткѣ вагоновъ между отправителями, сообразно количеству заявленныхъ каждымъ изъ нихъ къ отправкѣ грузовъ.

Такимъ образомъ, если дорогѣ, при производствѣ разверстки, приходится считаться съ извѣстными факторами, могущими вліять на успѣшность самой перевозки, то такое обстоятельство должно быть учтено дорогою ранѣе и во всякомъ случаѣ не подлежить указанію въ правилахъ.

По §§ 16 и 17. Первый изъ сихъ параграфовъ, предусматривающій ежегодный созывъ начальникомъ дороги особой комиссіи для опредѣленія суточной погрузочной и выгрузной способности станцій и заводовъ, размѣровъ перевозки свекловицы и т. д., подлежитъ исключенію изъ правилъ, такъ какъ созывъ подобныхъ комиссій зависитъ всецѣло отъ усмотрѣнія начальника дороги и предусматривать такое обстоятельство въ правилахъ нѣтъ основаній.

Равнымъ образомъ подлежитъ исключенію и § 17, коимъ предполагалось установить на веденіе Юго-западными дорогами этого дѣла особаго сбора съ товарохозяевъ, въ размѣрѣ 10 коп. съ вагона, такъ какъ подобный сборъ могъ бы быть установленъ только законодательнымъ путемъ.

Затѣмъ, если Управление Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ находитъ, что, отправка свеклы по разверсткѣ вагоновъ между отправителями не можетъ быть осуществлена наличными рабочими силами дороги, то во всякомъ случаѣ вопросъ этотъ долженъ быть разрѣшенъ путемъ испрошенія дорогою соотвѣтственнаго на сей предметъ кредита, а не установленіемъ особаго съ грузохозяевъ сбора.

По изложеннымъ соображеніямъ, Управление желѣзныхъ дорогъ полагало бы установить на перевозку свекловицы со станцій Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ, во внутреннемъ сообщеніи, слѣдующія—

Правила отправки и перевозки свекловицы со станцій Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ въ порядкѣ разверстки вагоновъ между отправителями.

§ 1. Свекловица, перевозимая со станцій Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ повагонно въ навалку, на сахарные заводы, исключается изъ числа очередныхъ грузовъ 1-й категоріи и отправляется внѣ общей для всѣхъ другихъ грузовъ очереди на основаніи настоящихъ правилъ.

§ 2. Кампанія по перевозкѣ свекловицы раздѣляется на отдѣльные нагрузочные періоды, 14 дневной продолжительности каждый, о которыхъ на всю предстоящую кампанію Управление дорогъ ежегодно, не позже 10 августа, извѣщаетъ путемъ вывѣски объявленій на станціяхъ участковъ, отправляющихъ и получающихъ свекловицу.

Начало перваго періода каждой кампаніи считается съ 1 сентября.

§ 3. Лица, желающія отправлять свекловицу, должны подать о томъ начальнику станціи отправления заявленіе по прилагаемой формѣ. Заявленія подаются отдѣльно для каждаго завода назначенія, для каждаго нагрузочнаго періода и не позже, какъ за 14 дней до наступленія таковаго, съ указаніемъ въ заявленіи:

- а) количества вагоновъ, потребныхъ подъ нагрузку на каждый день даннаго періода;
- б) названія станціи назначенія и
- в) названія завода получателя.

Бланки заявленій выдаются Управленіемъ дорогъ, по мѣрѣ требованія отправителями, на станціяхъ погрузки бесплатно.

§ 4. Заявленія, поданныя позже установленнаго срока или не заключающія въ себѣ точныхъ данныхъ (по всѣмъ графамъ установленнаго дорожною бланка), не принимаются къ исполненію и возвращаются лицамъ, подавшимъ ихъ.

Примѣчаніе. Отступленіе отъ сроковъ подачи заявленій могутъ быть допускаемы въ особо уважительныхъ случаяхъ, по особому каждому разъ соглашенію подлежащихъ сахарныхъ заводовъ съ Управленіемъ дорогъ.

§ 5. Свекловица должна быть заявляема къ отправкѣ на имя опредѣленныхъ сахарныхъ заводовъ, каковыя затѣмъ и должны значиться въ накладныхъ и дубликатахъ получателями свеклы.

Дубликаты накладныхъ обязательно пересылаются вмѣстѣ съ накладными, установленнымъ на то порядкомъ.

§ 6. Отправители, неимѣющіе арендованныхъ у дороги участковъ земли, могутъ ввозить свекловицу на станціи также не иначе, какъ послѣ предварительнаго заявленія о предстоящей отправкѣ (§ 3). Складываніе такой свекловицы производится по указанію станціи на площадяхъ 3-й категоріи (ст. 45 Общ. уст.), при чемъ охрана ея остается на обязанности грузовладѣльца.

§ 7. Для складыванія и храненія свекловицы, ожидающей погрузки, или выгруженной и ожидающей вывоза изъ предѣловъ станціи, отводятся въ аренду отправителямъ и сахарнымъ заводамъ, свободные участки земли въ полосѣ отчужденія по указанію Управленія дорогъ и по соглашенію съ нимъ подлежащихъ лицъ. При этомъ лица, желающія арендовать участки на станціяхъ отправленія свекловицы, обязаны, по требованію Управленія дорогъ, предъявить удостовѣреніе подлежащаго сахарнаго завода о предстоящей отправкѣ свекловицы даннымъ лицомъ для сего завода, съ указаніемъ въ удостовѣреніи размѣровъ поставки.

§ 8. Управленіе дорогъ, не позже какъ за двое сутокъ до наступленія нагрузочнаго періода, вывѣшиваетъ на станціи нагрузки нарядъ съ указаніемъ, въ какіе дни предстоящаго нагрузочнаго періода и сколько вагоновъ будетъ подано подъ нагрузку свекловицы каждому изъ отправителей. Количество вагоновъ, подлежащихъ

подачѣ подѣ нагрузку, опредѣляется разверткой, дѣлаемой порядкомъ, указаннымъ въ § 14. Родъ подвижнаго состава, подаваемого подѣ нагрузку, опредѣляется Управленіемъ дорогъ, но съ условіемъ, чтобы каждый вагонъ допускалъ возможность нагрузки до полной его подъемной силы.

§ 9. Для нагрузки вагоновъ со свекловицей на станціяхъ отправленія полагается шесть дневныхъ часовъ. Выгрузка свекловицы производится въ теченіе полныхъ сутокъ. Для выгрузки вагоновъ со свекловицей на станціяхъ и заводахъ назначенія полагается: для дневного времени четыре часа, а для ночного шесть часовъ. Дневное время считается отъ 8 часовъ утра до 6 часовъ вечера, а ночное съ 6 часовъ вечера до 8 ч. утра.

Теченіе сроковъ начинается съ момента подачи вагоновъ подѣ нагрузку или выгрузку.

§ 10. Нарушеніе указанныхъ въ § 9 сроковъ влечетъ за собою слѣдующія послѣдствія:

1) По отношенію къ нагрузкѣ вагоновъ:

а) Если въ теченіе шести-часоваго срока къ нагрузкѣ вагона не будетъ приступлено, то желѣзная дорога въ правѣ распорядиться вагономъ по своему усмотрѣнію и вмѣстѣ съ тѣмъ дорогою съ отправителя взыскивается штрафъ въ размѣрѣ 2 р. 40 коп. за каждый вагонъ, т. е. 40 коп. въ часъ; при чемъ ночное время отъ 6 часовъ вечера до 8 часовъ утра при исчисленіи штрафа исключается.

б) Если въ теченіе указанного въ § 9 шести-часоваго срока начатая нагрузка не будетъ окончена, то, по соглашенію желѣзной дороги съ отправителемъ, вагонъ или отправляется по назначенію, съ указаніемъ въ графѣ 6 накладной дѣйствительнаго вѣса груза, или задерживается для догрузки, но не свыше четырехъ часовъ, непосредственно слѣдующихъ за истекшимъ срокомъ (хотя бы сверхсрочные часы пришлись и послѣ 6 час. вечера), съ начисленіемъ штрафа по 40 коп. за каждый сверхсрочный часъ простоя вагона подѣ нагрузкой.

и в) При нежеланіи отправителя воспользоваться правами, предоставляемыми вышеприведеннымъ пунктомъ б, грузъ изъ вагона долженъ быть выгруженъ средствами отправителя, а при отказѣ послѣдняго — средствами станцій, со взысканіемъ въ обоихъ слу-

чаяхъ штрафа за простой согласно пункта *a*, а въ послѣднемъ случаѣ, кромѣ того, и платы за выгрузку по дѣйствительной ея стоимости.

2) По отношенію къ выгрузкѣ вагоновъ:

а) Если въ теченіе указанныхъ въ § 9 сроковъ вагонъ не будетъ освобожденъ отъ груза, то дорогою взыскивается штрафъ въ размѣрѣ 40 коп. за каждый часъ сверхсрочной задержки вагона, при чемъ:

б) По истеченіи 24 часовъ съ момента подачи вагона подъ выгрузку дорога въ правѣ выгрузить грузъ на станціонную территорию и, кромѣ штрафа за задержку вагона, взыскать плату за выгрузку, по нормамъ дополнительныхъ сборовъ, и за храненіе на общемъ основаніи.

§ 11. Переотправка свекловицы со станціи назначенія (по окончаніи перевозки) или съ одной изъ промежуточныхъ станцій (во время перевозки) на другую станцію назначенія разсматривается какъ новая отправка и совершается съ точнымъ соблюденіемъ настоящихъ правилъ.

§ 12. Указанный въ § 10 штрафъ за ненагрузку вагоновъ не взыскивается въ томъ случаѣ, если отправитель за 48 часовъ до наступленія дня нагрузки подастъ на станцію отправленія заявленіе объ отказѣ отъ погрузки назначенныхъ ему на извѣстный день по наряду вагоновъ.

§ 13. Для обезпеченія своевременнаго поступленія всѣхъ причитающихся дорогѣ платежей по перевозкамъ свекловицы и для избѣженія задержки вагоновъ до выгрузки денежными расчетами на станціяхъ назначенія, Управленію дорогъ предоставляется требовать отъ подлежащихъ сахарныхъ заводовъ или отправителей взноса опредѣленныхъ въ зависимости отъ размѣра перевозки денежныхъ суммъ въ кассы дороги, на текущіе счета.

Суммы эти пополняются по мѣрѣ израсходованія ихъ.

§ 14. Разверстка между отправителями вагоновъ, подлежащихъ ежедневной подачѣ подъ нагрузку свекловицы, дѣлается Управленіемъ дорогъ для каждаго нагрузочнаго періода на основаніи заявленій, поступающихъ отъ отправителей согласно § 3 настоящихъ правилъ.

§ 15. Управленію дорогъ предоставляется безъ всякой отвѣт-

ственности передъ грузовладельцами сокращать или прекращать объявленную нарядомъ подачу вагоновъ подъ нагрузку свекловицы во всѣхъ непредвидѣнныхъ случаяхъ нарушенія правильности движенія или загроможденія вагонами со свекловицей выгрузочныхъ станцій, а равно и по другимъ причинамъ, дающимъ право на сокращеніе нагрузки и сложеніе отвѣтственности, согласно дѣйствующимъ на желѣзныхъ дорогахъ правиламъ и законоположеніямъ.

О прекращеніи или сокращеніи подачи вагоновъ подъ нагрузку свекловицей вывѣшиваются объявленія на станціяхъ погрузки съ указаніемъ причинъ.

§ 16. Настоящія правила распространяются на всѣ вѣтви частнаго пользованія и по отношенію къ перевозкѣ свекловицы примѣняются въ полномъ объемѣ въ измѣненіе существующихъ договоровъ съ владельцами этихъ вѣтвей.

§ 17. Во всемъ остальномъ, непредусмотрѣнномъ настоящими правилами, перевозка свекловицы подчиняется общимъ дѣйствующимъ правиламъ и законоположеніямъ.

Въ дополненіе къ вышеизложенному, Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ доложенъ Совѣту отзывъ Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, отъ 29 іюля сего года за № 8.168, о томъ, что противъ установленія проектированныхъ нормъ дополнительнаго сбора за простой вагоновъ подъ нагрузкой или выгрузкой свекловицы на Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогахъ возраженій со стороны Министерства Финансовъ не встрѣчается.

При разсмотрѣннн настоящаго дѣла Совѣтъ не могъ не обратить вниманія на постоянное значительное возрастаніе перевозки свекловицы по Юго-западнымъ желѣзнымъ дорогамъ, послѣдствіемъ чего является сокращеніе перевозки остальныхъ грузовъ и главнымъ образомъ хлѣба, залежи коего въ 1901 г. достигли весьма значительныхъ размѣровъ.

При такомъ положенн дѣла представляется необходимымъ и своевременнымъ принять мѣры къ упорядоченію перевозки свекловицы и тѣмъ по возможности устранить указанныя залежи грузовъ.

Одною изъ мѣръ для достиженія этой цѣли могло бы быть введеніе проектируемыхъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ правилъ. При этомъ, однако, слѣдуетъ имѣть въ виду, чтобы правила эти, предъявляя къ отправителямъ и получателямъ свекловицы

болѣ строгія, нежели существовали до сего времени, требованія, въ то же время обеспечивали сахарные заводы въ своевременномъ полученіи всего количества предъявляемой къ перевозкѣ свекловицы.

Исходя изъ этихъ соображеній, а также имѣя въ виду, что правила эти устанавливаются въ цѣляхъ урегулированія перевозки грузовъ, необходимо, чтобы правила эти отвѣчали слѣдующимъ основнымъ условіямъ:

1) чтобы все предъявляемое количество свекловицы было вывезено въ періодъ сахарной кампаніи;

2) чтобы подъ перевозку свекловицы назначалось такое число вагоновъ, которое обеспечивало бы безостановочное производство сахарныхъ заводовъ;

3) чтобы въ видахъ возможно быстрого оборота вагоновъ назначались для нагрузки и выгрузки вагоновъ сокращенные сроки;

4) чтобы при опредѣленіи нормы подачи вагоновъ подъ свекловицу принимались бы въ соображеніе данныя о предстоящемъ движеніи всякаго рода грузовъ по Юго-западнымъ желѣзнымъ дорогамъ, требованія отправителей и получателей (заводовъ), пропускная способность дороги, приспособленность станцій къ нагрузкѣ и выгрузкѣ и другія условія, могущія оказать вліяніе на срочность перевозки.

Согласно съ сими основными положеніями, Совѣтомъ были подвергнуты переработкѣ представленныя Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ правила, при чемъ, въ видахъ согласованія съ дѣйствующими узаконеніями, были исключены изъ нихъ обязательства о томъ, что перевозка свекловицы производится лишь по именнымъ накладнымъ, а также, что правила эти распространяются и на всѣ вѣтви частнаго пользованія въ измѣненіе существующихъ договоровъ съ владѣльцами этихъ вѣтвей.

Согласно сему и признавъ излишнимъ включеніе въ правила §§ 7, 11 и 15 проекта, представляющихъ лишь повтореніе дѣйствующихъ на желѣзныхъ дорогахъ правилъ, Совѣтъ *положилъ* утвердить нижеслѣдующія —

Правила перевозки сахарной свекловицы со станцій Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ порядкѣ разверстки вагоновъ между отправителями.

§ 1. Сахарная свекловица, отправляемая, въ періодъ сахарной кампаніи, со станцій Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ повагонно, въ навалку, исключается изъ числа очередныхъ грузовъ и перевозится на основаніи настоящихъ правилъ.

§ 2. Кампанія по перевозкѣ свекловицы начинается около 1 сентября и раздѣляется на отдѣльные нагрузочные періоды, 14-ти дневной продолжительности каждый; росписание сихъ періодовъ на всю предстоящую кампанію составляется Управленіемъ дороги и не позже 10-го августа вывѣшивается на станціяхъ участковъ, отправляющихъ и получающихъ свекловицу.

§ 3. Заводы-получатели сахарной свекловицы не поздыѣ какъ за 14 дней до начала указанныхъ въ предыдущемъ параграфѣ періодовъ сахарной кампаніи сообщаютъ Управленію дороги слѣдующія данныя:

а) общее количество сахарной свекловицы, предлагаемое къ полученію заводами по желѣзной дорогѣ во всю кампанію и на предстоящій періодъ перевозки;

б) минимальное суточное количество свекловицы, которое необходимо получать по желѣзной дорогѣ заводу, для обезпеченія безостановочнаго производства въ теченіе предстоящаго періода, и

в) максимальную суточную приѣмоспособность завода по выгрузкѣ свекловицы въ теченіе предстоящаго періода.

§ 4. Лица, желающія отправлять свекловицу, должны подать о томъ начальнику станціи отправленія заявленіе по установленной Управленіемъ дороги формѣ. Заявленія подаются отдѣльно для каждаго завода назначенія и для каждаго нагрузочнаго періода не позже, какъ за 14 дней до наступленія послѣдняго, съ указаніемъ въ заявленіи:

а) количества вагоновъ, потребныхъ подъ нагрузку на каждый день даннаго періода:

б) станціи назначенія и

в) завода-получателя.

Примѣчаніе. Бланки заявленій выдаются отправителямъ на станціяхъ погрузки бесплатно.

§ 5. Заявленія, поступившія на станціяхъ позже установленнаго срока или не заключающія въ себѣ данныхъ по всѣмъ графамъ установленнаго дорогою бланка, не принимаются къ исполненію и возвращаются лицамъ, подавшимъ ихъ, не позже слѣдующаго по полученіи заявленія дня.

§ 6. Управление дороги имѣетъ право производить, черезъ своихъ агентовъ, повѣрку правильности данныхъ, помѣщаемыхъ отправителями и сахарными заводами въ заявленіяхъ и свѣдѣніяхъ, подаваемыхъ ими станціямъ и Управленію дороги на основаніи §§ 3 и 4 сихъ правилъ.

§ 7. Норма общей суточной подачи вагоновъ подъ нагрузку свекловицы опредѣляется Управленіемъ дороги по соображенію съ одной стороны со свѣдѣніями, доставленными отправителями и заводами о перевозкѣ свекловицы въ предстоящую кампанію, а съ другой—съ данными о предполагаемомъ движеніи всякаго рода грузовъ по Юго-западнымъ желѣзнымъ дорогамъ, съ тѣмъ, однако, чтобы таковая норма обезпечивала безостановочное производство заводовъ. Опредѣленное количество вагоновъ подъ нагрузку свекловицы по отдѣльнымъ участкамъ дороги и станціямъ производится по соображенію съ условіями нагрузки и выгрузки въ зависимости отъ большей или меньшей приспособленности станцій отправленія и назначенія для этихъ операцій, съ количествомъ заявленнаго груза по отдѣльнымъ станціямъ, съ требованіями заводовъ и проч.

Во всякомъ случаѣ подаваемое подъ нагрузку сахарной свекловицы количество вагоновъ должно быть таково, чтобы былъ обезпеченъ вывозъ всей предъявленной къ перевозкѣ свекловицы во всю предстоящую кампанію.

§ 8. Если опредѣленное, согласнопредыдущемупараграфу, нормальное количество вагоновъ, которое можетъ быть предоставлено для суточной нагрузки свекловицы, не менѣе требуемаго отправителями, то Управление удовлетворяетъ всѣ заявленія отправителей сполна, въ противномъ же случаѣ производитъ между отправителями на каждый 14 дневный періодъ разверстку дѣйствительно предназначаемаго на періодъ нагрузки свеклы числа вагоновъ, пропорціонально заявленному каждымъ изъ отправителей количеству грузовъ и не позже какъ за двое сутокъ до наступленія нагрузочнаго періода вывѣшиваетъ на станціи нагрузки нарядъ съ ука-

заніємъ, въ какіе дни предстоящаго нагрузочнаго періода и сколько вагоновъ будетъ подано подъ нагрузку свекловицы каждому изъ отправителей.

§ 9. Отправителю предоставляется отказаться отъ погрузки назначенныхъ ему на извѣстный день по наряду вагоновъ, но для этого онъ долженъ не позднѣе какъ за 48 часовъ до наступленія дня нагрузки подать на станцію отправленія соотвѣтствующее заявленіе.

§ 10. Если бы, вслѣдствіе отказа отправителей отъ погрузки свекловицы, или вслѣдствіе ослабленія движенія прочихъ грузовъ или же иныхъ причинъ, образовался на дорогѣ излишекъ вагоновъ, который можетъ быть предоставленъ подъ перевозку свекловицы, то излишекъ этотъ поступаетъ въ дополнительную разверстку между изъясвившимися на то желаніе изъ числа отправителей, требованія коихъ не были ранѣе удовлетворены полностью; наряды на дополнительную погрузку (§ 8) вывѣшиваются наканунѣ дня, назначеннаго для дополнительной погрузки.

§ 11. Отправители сахарной свекловицы, подавшіе заявленія, предусмотрѣнные § 4-мъ сихъ правилъ, могутъ ввозить на станцію сахарную свекловицу безъ предъявленія накладныхъ. Складываніе таковой свекловицы производится по указанію станціи на площадяхъ 3-й категоріи (ст. 45 Общаго уст.).

§ 12. Родъ подвижнаго состава, подаваемого подъ нагрузку, опредѣляется Управленіемъ дороги, но съ условіемъ, чтобы каждый вагонъ допускалъ возможность нагрузки до полной его подъемной силы.

§ 13. Всѣ отправки одного и того же отправителя, какъ по именнымъ накладнымъ, такъ и на предъявителя дубликата, зачитываются въ общее число вагоновъ, предоставляемыхъ этому отправителю подъ нагрузку (§§ 8 и 10).

§ 14. Для нагрузки свекловицы на станціяхъ отправленія полагается шесть дневныхъ часовъ. Выгрузка на станціяхъ и заводахъ назначенія производится въ теченіе полныхъ сутокъ; при этомъ для нея полагается: дневного времени — четыре часа, а ночного — шесть часовъ. Теченіе указанныхъ сроковъ начинается съ момента подачи вагона подъ нагрузку или выгрузку.

Примѣчаніе. Дневное время считается отъ 8 часовъ утра до 6 часовъ вечера, а ночное съ 6 часовъ вечера до 8 ч. утра.

§ 15. Во избѣжаніе задержки грузовъ и вагоновъ на станціяхъ назначенія долѣе указанныхъ въ предыдущемъ параграфѣ сроковъ, дубликаты накладныхъ могутъ быть пересылаемы, вмѣстѣ съ накладными, установленнымъ для сего порядкомъ. Въ тѣхъ же видахъ заводамъ, получающимъ сахарную свекловицу, а равно и отправителямъ ея могутъ быть открываемы текущіе счета, по правиламъ, дѣйствующимъ на Юго-западныхъ дорогахъ.

§ 16. Несоблюденіе указанныхъ въ § 14 сроковъ влечетъ за собою слѣдующія послѣдствія:

1. По отношенію къ нагрузкѣ вагоновъ:

а) Если въ теченіе шести-часового дневного срока къ нагрузкѣ вагона не будетъ приступлено, то желѣзная дорога въ правѣ распорядиться вагономъ по своему усмотрѣнію и вмѣстѣ съ тѣмъ дорогою съ отправителя взыскивается штрафъ въ размѣрѣ въ 2 руб. 40 коп. съ вагона.

б) Если въ теченіе означеннаго 6-ти часового срока начатая нагрузка не будетъ окончена, то, по желанію отправителя, заявленному до истеченія указаннаго 6 часового срока, вагонъ или отправляется по назначенію съ указаніемъ въ накладной дѣйствительнаго вѣса груза, или можетъ быть задержанъ для догрузки, но не свыше четырехъ часовъ, непосредственно слѣдующихъ за истекшимъ срокомъ (хотя бы сверхсрочные часы пришлись и послѣ 6 час. вечера), съ начисленіемъ штрафа по 40 коп. за каждый сверхсрочный часъ простоя вагона подъ нагрузкой.

в) При нежеланіи отправителя воспользоваться правами, предоставляемыми вышеприведеннымъ пунктомъ б, грузъ изъ вагона долженъ быть выгруженъ средствами отправителя, а при отказѣ его — средствами станцій, со взысканіемъ въ обоихъ случаяхъ штрафа за простой согласно пункта а, а въ послѣднемъ случаѣ, кромѣ того, и платы за выгрузку по нормамъ дополнительныхъ сборовъ.

2. По отношенію къ выгрузкѣ вагоновъ:

а) Если въ теченіе указанныхъ въ § 14 сроковъ на выгрузку вагонъ не будетъ освобожденъ отъ груза, то дорогою взыскивается

штрафъ въ размѣрѣ 40 к. за каждый часъ сверхсрочной задержки вагона.

б) По истеченіи 24 часовъ съ момента подачи вагона подъ выгрузку, дорога въ правѣ выгрузить грузъ на станціонную территорию и, кромѣ штрафа за задержку вагона, взыскать плату за выгрузку, по нормамъ дополнительныхъ сборовъ, и за храненіе на общемъ основаніи.

§ 17. Во всемъ остальномъ, не предусмотрѣнномъ настоящими правилами, перевозка свекловицы подчиняется общимъ дѣйствующимъ правиламъ и законоположеніямъ.

Подлинный за надлежащимъ подписаніемъ.

20 декабря 1902 года.

№ 16/623.

Слушанъ докладъ Управленія желѣзныхъ дорогъ 13 іюня 1902 г., № 2448, объ измѣненіи правилъ перевозки грузовъ въ навалку и въ ссыпную.

Правленіемъ общества Юго-восточныхъ желѣзныхъ дорогъ былъ внесенъ на разсмотрѣніе 85 Общаго конвенціоннаго съѣзда вопросъ объ исключеніи изъ списка грузовъ, перевозимыхъ въ навалку, тѣхъ грузовъ, для которыхъ допущена перевозка насыпью, причемъ на Съѣздѣ выяснилось, что въ списокъ грузовъ, перевозимыхъ въ навалку, включены нижеслѣдующіе грузы, заключающіеся также и въ списокъ грузовъ, перевозимыхъ въ ссыпную, а именно: „выжимки сѣмянные“ (изъ гр. 21 общей номенклатуры товаровъ), а равно „картофель и лукъ“ (изъ гр. 106).

Такъ какъ, согласно § 2 правилъ перевозки грузовъ въ ссыпную, грузы, перевозимые насыпью, не считаются навалочными и такъ какъ условія перевозки навалочныхъ и ссыпныхъ грузовъ различны между собою, то поэтому оставленіе однихъ и тѣхъ же грузовъ въ обоихъ спискахъ является практически неудобнымъ;

такъ, напр., при перевозкѣ вагона картофеля насыпью, за взвѣшивание груза надлежитъ взимать 1 руб. 88 коп., между тѣмъ какъ, при перевозкѣ того же количества картофеля въ навалку, за взвѣшивание должно быть взимаемо всего 75 коп., хотя фактически и въ томъ, и въ другомъ случаѣ перевозка картофеля будетъ производиться не иначе, какъ со щитами или въ чехлахъ, т. е. насыпью.

Въ виду сего Общій съѣздъ, обсудивъ этотъ вопросъ, положилъ ходатайствовать объ исключеніи изъ списка грузовъ, перевозимыхъ въ навалку, наименованій: „выжимки сѣмянные“ (гр. 21) и „картофель и лукъ“ (гр. 77).

Управление желѣзныхъ дорогъ находитъ, что хотя по существу дѣла перевозка грузовъ въ навалку ничѣмъ не отличается отъ перевозки ихъ въ сыпную, но съ формальной стороны эти оба вида перевозокъ поставлены въ различныя условія. Такъ, кромѣ указанной выше разницы въ размѣрѣ платы за взвѣшивание навалочнаго и сыпнаго груза, многіе грузы, перевозимые въ навалку, освобождены отъ сбора въ $\frac{1}{5}$ коп. съ пуда, тогда какъ сыпные грузы подлежатъ этому сбору. Для навалочныхъ отправокъ, необходимыя при перевозкѣ доски, подкладки и прочія приспособленія, должны быть отъ отправителя, между тѣмъ, какъ при перевозкѣ грузовъ въ сыпную соотвѣтственныя приспособленія, т. е. дверныя загражденія и чехлы, должны давать дороги. Наконецъ, правила о нагрузкѣ и выгрузкѣ, а равно правила подачи вагоновъ на вѣтви при обоихъ видахъ перевозки также не одинаковы. Такимъ образомъ, необходимость исключенія вышеуказанныхъ трехъ наименованій изъ какого-либо изъ двухъ списковъ представляется очевидною и вопросъ заключается лишь въ томъ, изъ какого именно списка слѣдуетъ ихъ исключить.

По мнѣнію Общаго съѣзда, перевозка въ сыпную выжимокъ сѣмянныхъ, картофеля и лука предоставляетъ грузохозяевамъ больше удобствъ, чѣмъ перевозка ихъ въ навалку, и кромѣ того картофель и лукъ были включены въ списокъ сыпныхъ грузовъ на основаніи особаго обсужденія, имѣвшаго мѣсто при установленіи правилъ о сыпной перевозкѣ, тогда какъ въ списокъ навалочныхъ грузовъ они вошли въ составъ всѣхъ предметовъ гр. 77 номенклатуры товаровъ— „овощи огородныя и полевыя“. Поэтому

Съѣздъ призналъ правильнымъ изъять всѣ указанные предметы изъ списка грузовъ, перевозимыхъ въ навалку.

Изъ представленныхъ Сызрано-виземскою, Самаро-златоустовскою, Московско-курскою, Московско-брестскою, Юго-западными, Полѣскими, Либаво-роменскою, Риги-орловскою, Рязанско-уральскою, Московско-кіево-воронежскою и Юго-восточными желѣзными дорогами данныхъ Управленіе усматриваетъ, что выжимки сѣмянные перевозятся обыкновенно въ прессованныхъ плиткахъ, иногда со счетомъ мѣсть, а большею частью въ навалку, безъ какихъ бы то ни было дверныхъ загражденій; и только совершенно измельченные выжимки или же выжимки въ мелкихъ кускахъ слѣдуютъ въ сыпную съ дверными загражденіями, предоставляемыми желѣзными дорогами, но подобныя перевозки бываютъ вообще весьма рѣдки. Въ виду сего Управленіе желѣзныхъ дорогъ полагаетъ необходимымъ руководствоваться при разрѣшеніи вопроса относительно сѣмянныхъ выжимокъ указаніями практики, а именно: въ списокѣ грузовъ, перевозимыхъ въ навалку, поставить выжимки сѣмянные, отправляемые въ прессованномъ видѣ (въ плиткахъ и т. п.), а въ списокѣ грузовъ въ сыпную включить только выжимки сѣмянные въ измельченномъ видѣ и въ кускахъ.

Что же касается картофеля и лука, то, имѣя въ виду, что таковыя грузы по роду своему могутъ перевозиться не иначе, какъ съ дверными загражденіями, Управленіе не встрѣчаетъ препятствій къ принятію въ отношеніи сихъ грузовъ постановленія Общаго съѣзда объ изъятіи картофеля и лука изъ числа навалочныхъ грузовъ, тѣмъ болѣе, что въ правилахъ о перевозкѣ грузовъ въ сыпную заключается уже постановленіе, въ силу котораго грузы, включенные въ списокъ сыпныхъ, не должны считаться навалочными; но товарохозяева игнорируютъ это постановленіе по отношенію къ тѣмъ грузамъ изъ числа допущенныхъ къ сыпной перевозкѣ, кои заключаются одновременно также и въ списокѣ навалочныхъ грузовъ, что, конечно, неправильно.

Въ зависимости отъ изложеннаго, во избѣжаніе дальѣйшихъ на сей предметъ недоразумѣній, Управленіе полагаетъ сдѣлать въ списокѣ грузовъ, перевозимыхъ въ навалку, а равно въ § 2 правилъ перевозки по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ въ сыпную, слѣдующія измѣненія:

По пункту 5-му списка навалочныхъ грузовъ.

Дѣйствующая редація:

„Выжимки дубильныя, свекловичныя и сѣмяныя, а также галеты конскія (вся гр. 21)“.

Новая редація:

„Выжимки дубильныя и свекловичныя, выжимки сѣмяныя *въ прессованномъ видѣ (въ плиткахъ, кабанахъ и т. п.)*, а также галеты конскія (изъ гр. 21)“.

По пун. 27 списка.

„Овощи огородныя и полевые во всякомъ видѣ (кромѣ отнесенныхъ къ бакалейнымъ товарамъ), грибы и зелень (вся гр. 77)“.

„Овощи огородныя и полевые во всякомъ видѣ (кромѣ *картофеля, лука* и отнесенныхъ къ бакалейнымъ товарамъ), грибы и зелень свѣжіе (изъ гр. 77)“.

Въ § 2 Правиль перевозки грузовъ въ сыпную:

„всякія сѣмяныя выжимки“.

„всякія сѣмяныя выжимки *въ измельченномъ видѣ или въ кускахъ*“.

При разсмотрѣніи настоящаго дѣла, представитель Министерства Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ, дѣйствительный статскій совѣтникъ Бехтѣевъ, указывая на то, что обязательное установленіе перевозки въ сыпную картофеля и лука вызоветъ взиманіе дополнительнаго сбора въ $\frac{1}{5}$ коп. съ пуда, каковое обстоятельство, въ виду малоцѣнности сихъ грузовъ (составляющей иногда 4 коп. за пудъ), можетъ очень сильно отразиться на интересахъ сельскихъ хозяевъ,—признавалъ желательнымъ, наравнѣ съ перевозкой этихъ грузовъ въ сыпную, предоставить грузохозяевамъ право перевозить таковые и въ навалку.

Хотя дѣйствительно навалочные грузы освобождены отъ сбора въ $\frac{1}{5}$ коп., но зато для таковыхъ отправокъ необходимыя при перевозкѣ доски, подкладки и прочія приспособленія должны быть

отъ отправителей, тогда какъ при перевозкѣ въ сыпную необходима приспособленія должна давать желѣзная дорога. Затѣмъ сборъ въ $\frac{1}{5}$ коп. имѣетъ спеціальное назначеніе на покрытіе издержекъ по устройству приспособленій для храненія грузовъ, почему на станціяхъ подлежатъ обязательному отводу мѣста для храненія грузовъ, обложенныхъ симъ сборомъ.

Въ виду сего, казалось бы, что перевозка въ сыпную такихъ, подвергающихся порчѣ грузовъ, какъ картофель, должна бы была представлять для грузохозаевъ больше удобствъ. Однако, принимая во вниманіе, что бываютъ случаи перевозки картофеля и лука на близкія разстоянія, всего между 2 или 3 станціями, причемъ грузъ этотъ не будетъ задерживаться на станціяхъ, Совѣтъ признавалъ бы возможнымъ допустить перевозку картофеля и лука также и въ навалку съ тѣмъ, чтобы о желаніи отправителя примѣнить этотъ способъ перевозки было бы имъ сдѣлано соотвѣтственное заявленіе, подлежащее занесенію въ накладную.

Соглашаясь засимъ въ остальномъ съ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, Совѣтъ *положилъ*:

I. Пункты 5 и 27 списка грузовъ, перевозимыхъ въ навалку, изложить слѣдующимъ образомъ:

Пунктъ 5-й списка навалочныхъ грузовъ: „выжимки дубильныя и свекловичныя, выжимки сѣмяныя въ прессованномъ видѣ (въ плиткахъ, кабанахъ и т. п.), а также галеты конскія (изъ группы 21)“.

Пунктъ 27-й того же списка: „овощи огородныя и полевыя во всякомъ видѣ, кромѣ отнесенныхъ къ бакалейнымъ товарамъ и кромѣ картофеля и лука, если о перевозкѣ послѣднихъ въ навалку не сдѣлано особаго грузоотправителемъ занесеннаго въ накладную заявленія, а также грибы и зелень свѣжіе (изъ группы 77)“.

II. Въ § 2 правилъ перевозки по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ въ сыпную къ словамъ „всякія сѣмяныя выжимки“—добавить: „въ измельченномъ видѣ или въ кускахъ“.

Подлинный за надлежащимъ подписаніемъ.

20 декабря 1902 года.

№ 17/624.

Слушанъ докладъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 7 сентября 1902 г. № 41289, объ ограниченіи грузовыхъ операцій на станціи Рига II Риги-орловской желѣзной дороги.

Въ Рижскомъ узлѣ въ настоящее время имѣются слѣдующія станціи: а) Рига I пассажирская и товарная Риги-орловской желѣзной дороги; б) Рига Александровскія ворота—общаго пользованія Риги-орловской и Балтійской желѣзныхъ дорогъ по пассажирскому и товарному движенію; в) Рига II пассажирская и товарная станція бывшихъ Риги-больдерааской и Риги-туккумской желѣзныхъ дорогъ, присоединенныхъ къ Риги-орловской дорогѣ; г) Рига III, расположенная на лѣвомъ берегу Двины, товарная станція б. Митавской дороги, присоединенной къ Риги-орловской дорогѣ, и д) кромѣ того два тарифныхъ пункта Рига-Элеваторъ и Рига-Таможня въ концѣ вѣтви, окружающей гор. Ригу.

Сверхъ сего, согласно утвержденному плану переустройства Рижскаго узла, на вѣтви, ведущей отъ станціи Рига I къ элеватору, строятся станціи: а) Рига-выгонъ-центральная товарная станція, и б) Рига-берегъ товарная станція, обслуживающая береговую полосу, причемъ въ районѣ послѣдней станціи будутъ находиться три тарифныхъ грузовыхъ пункта: Рига-Элеваторъ, Рига-Таможня и Рига-Андреевскій полуостровъ.

Станціи Рига-выгонъ и Рига-берегъ предполагаются къ открытію осенью текущаго года, причемъ на станцію Рига-выгонъ будутъ перенесены всѣ товарныя операціи со станціи Рига I, которая вслѣдствіе сего обращается въ станцію, открытую исключительно для пассажирскаго движенія.

До присоединенія Риги-больдерааской и Риги-туккумской дорогъ къ Риги-орловской дорогѣ, Рига II дѣйствовала въ качествѣ

товарной станціи лишь въ сообщеніи со станціями этихъ дорогъ, какъ станція специально мѣстнаго значенія, при чемъ, хотя эта станція и помѣщалась въ сборникахъ разстояній въ прямыхъ сообщенияхъ, но адресованіе на нее и съ нея грузовъ было невыгодно для отправителей въ виду зачета при передачѣ значительныхъ разстояній по соединительнымъ вѣтвямъ.

По присоединеніи Риги-больдерааской и Риги-тукумской желѣзныхъ дорогъ къ Риги-орловской дорогѣ, Рига II была включена въ таблицу разстояній Риги-орловской дороги, помѣщенную въ сборникахъ разстояній въ прямыхъ сообщенияхъ, но включеніе этой станціи въ таблицу Риги-орловской дороги, до постройки Тукумъ-виндавскаго участка, не отразилось значительнымъ повышеніемъ дѣятельности ст. Рига II по грузовому движенію, такъ какъ всѣ грузы, идущіе на востокъ и сѣверъ и обратно, отправлялись и получались на ст. Рига I; станція же Рига II по прежнему служила для отправленія и полученія грузовъ Риги-больдерааскаго и Риги-тукумскаго участковъ.

Открытіе для движенія Тукумъ-виндавскаго участка Московско-виндаво-рыбинской дороги, послѣдовавшее 19 ноября 1899 г., сразу отразилось значительнымъ движеніемъ прибытія грузовъ на станцію Рига II, расположенную въ болѣе близкомъ разстояніи къ центральнымъ частямъ города Риги, какъ это видно изъ ниже слѣдующей таблицы объ отправленіи и прибытіи грузовъ на эту станцію за время съ 1897 по 1901 годъ включительно:

	Отправлено.	Прибыло.	Итого.
1897 г.	689.772 пуд.	676.547 пуд.	1.366.319
1898 „	854.251 „	680.852 „	1.535.103
1899 „	838.626 „	769.112 „	1.607.738
1900 „	672.697 „	956.624 „	1.629.321
1901 „	598.696 „	1.016.747 „	1.615.443

Изъ этой таблицы усматривается, что общій грузооборотъ ст. Рига II за три послѣдніе года увеличился сравнительно съ 1898 г. на 89.343 пуда, тогда какъ обороты по прибытію грузовъ за тоже время увеличились на 335.895 пуд., при чемъ все это уве-

личеніе цифры прибытія относится на долю Туккумъ-виндавскаго участка.

Съ открытіемъ центральной товарной станціи Рига-выгонъ на элеваторной вѣтви и перенесеніемъ на нее всѣхъ грузовыхъ операцій со станціи Рига I, станція Рига II, въ случаѣ оставленія ея въ прежнемъ положеніи станціи, открытой для всѣхъ грузовыхъ операцій въ мѣстномъ и прямомъ сообщеніяхъ, получить громадное преимущество не только въ отношеніи ея болѣе близкаго расположенія къ городу, но и въ томъ отношеніи, что разстоянія до нея въ сообщеніи со всѣми линиями, подходящими къ Ригѣ, за исключеніемъ Псково-рижской, будутъ меньшія, чѣмъ до станціи Рига-выгонъ. Поэтому съ увѣренностью можно сказать, что отправители, направляющіе свои грузы въ самую Ригу, а равно и отправители изъ Риги будутъ отдавать предпочтеніе именно этой станціи.

Между тѣмъ станція Рига II уже въ настоящее время поставлена въ крайне затруднительное положеніе по обслуживанію современнаго количества грузовъ, такъ какъ, будучи построена исключительно для цѣлей мѣстнаго грузоваго движенія, она совершенно не приспособлена къ той дѣятельности, которая выпала на ея долю съ открытіемъ Туккумъ-виндавскаго участка и, тѣмъ болѣе, которая ожидаетъ ее съ перенесеніемъ грузовыхъ операцій со станціи Рига I на станцію Рига-выгонъ.

Неудовлетворительность станціи Рига II главнымъ образомъ заключается въ слѣдующемъ: на ней имѣется всего одинъ пакгаузъ, около котораго можетъ быть поставлено за одинъ разъ всего 3 вагона; станціонные пути на названной станціи настолько коротки, что приходится прибѣгать къ производству маневровъ лошадьми; свободныхъ площадей для навалочныхъ грузовъ на станціи вовсе не имѣется и такіе грузы могутъ выгружаться лишь непосредственно на подводы.

Развитіе станціи для удовлетворенія возрастающимъ потребностямъ грузового движенія представляется невозможнымъ, такъ какъ территория ея расположена на узкой полосѣ, ограниченной съ одной стороны соединительнымъ путемъ, ведущимъ къ станціи Рига I, а съ другой стороны городомъ, при чемъ какъ станція, такъ и указанный соединительный путь находятся на высокой насыпи.

Въ виду изложеннаго начальниѣмъ Риги-орловской желѣзной дороги, по постановленію Совѣта Управленія сей дороги, возбудилъ вопросъ объ ограниченіи дѣятельности станціи Рига II, одновременно съ открытіемъ станціи Рига-выгонъ и перенесеніемъ на нее всѣхъ грузовыхъ операцій со станціи Рига I, производствомъ слѣдующихъ операцій по грузовому движенію: 1) приѣмомъ и выдачею грузовъ большой скорости въ теченіе всего года въ мѣстномъ сообщеніи и Туккумской и Больдерааской вѣтвей, и 2) приѣмомъ и выдачею изъ числа грузовъ малой скорости лишь домашнихъ вещей и бѣлья въ сообщеніи со всѣми станціями Больдерааской вѣтви и Туккумской вѣтви до станціи Кеммернъ включительно въ теченіе лѣтнихъ періодовъ, съ 15 апрѣля по 15 октября каждаго года, въ видахъ удовлетворенія потребностей главенствующаго на означенныхъ вѣтвяхъ дачнаго движенія.

На основаніи приведенныхъ соображеній и принимая во вниманіе, что съ предстоящимъ открытіемъ станцій Рига-выгонъ и Рига-берегъ, городъ будетъ имѣть на окружающей его вѣтви три товарныхъ станцій: Рига-Александровскія ворота, Рига-выгонъ и Рига-берегъ, и кромѣ того три тарифныхъ погрузныхъ пункта: Рига-Элеваторъ, Рига-Таможня и Рига-Андреевскій полуостровъ, — Управленіе желѣзныхъ дорогъ полагаетъ, что проектируемое Совѣтомъ Управленія Риги-орловской дороги ограниченіе грузовыхъ операцій на станціи Рига II, вызываемое недостаточной приспособленностью станціи для удовлетворенія возрастающаго товарнаго движенія и невозможностью развитія этой станціи, не можетъ нанести существеннаго ущерба мѣстнымъ получателямъ и отправителямъ грузовъ, а потому полагало одновременно съ открытіемъ станціи Рига-выгонъ и Рига-берегъ, съ перенесеніемъ на первую изъ этихъ станцій грузовыхъ операцій станціи Рига I, ограничить обязательныя операціи станціи Рига II производствомъ слѣдующихъ операцій: а) по приѣму и выдачѣ грузовъ большой скорости въ теченіе всего года въ мѣстномъ сообщеніи Туккумской и Больдерааской вѣтвей, и б) по приѣму и выдачѣ изъ числа грузовъ малой скорости домашнихъ вещей и бѣлья въ сообщеніи со всѣми станціями Больдерааской вѣтви и со станціями Туккумскаго участка до Кеммерна включительно въ теченіе лѣтнихъ мѣсяцевъ, съ 15 апрѣля до 15 октября.

Разсмотрѣвъ обстоятельства настоящаго дѣла и не встрѣчая препятствій къ утвержденію заключенія Управленія желѣзныхъ дорогъ, Совѣтъ *положилъ*: одновременно съ открытіемъ станціи Рига-выгонъ съ перенесеніемъ на нее грузовыхъ операцій станціи Рига I, ограничить обязательныя операціи станціи Рига II: а) приѣмомъ и выдачею грузовъ большой скорости въ теченіе всего года въ мѣстномъ сообщеніи Туккумской и Больдерааской вѣтвей и б) приѣмомъ и выдачею изъ числа грузовъ малой скорости домашнихъ вещей и бѣлья въ сообщеніи со всеми станціями Больдерааской вѣтви и со станціями Туккумскаго участка до Кеммерна включительно въ теченіе лѣтнихъ мѣсяцевъ, съ 15 апрѣля по 15 октября.

Подлинный за надлежащимъ подписаніемъ.

20 декабря 1902 года.

№ 18/625.

Слушанъ докладъ Управленія желѣзныхъ дорогъ 18 сентября 1902 г. № 42.975, объ обращеніи полустанціи Ночка Московско-казанской желѣзной дороги въ тарифную станцію.

Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ препроводилъ въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ ходатайство сенатора князя Оболенскаго объ обращеніи въ тарифную станцію разъѣзда Ночка, устроеннаго между станціями Сура (22,60 вер.) и Инза (15,83 вер.) линіи Рузаевка-Сызрань Московско-казанской желѣзной дороги и открытаго для приѣма и высадки пассажировъ безъ багажа въ мѣстномъ сообщеніи и для приѣма и выдачи грузовъ малой скорости какъ въ мѣстномъ, такъ и въ прямомъ сообщеніи, съ расчетомъ платъ за весь перегонъ между ближайшими сосѣдними станціями.

Запрошенное по поводу сего ходатайства правленіе общества

Московско-казанской желѣзной дороги сообщило, что разъѣзд Ночка въ настоящее время по размѣрамъ грузооборота занимаетъ весьма видное мѣсто среди станцій этой дороги.

Такъ, по даннымъ 1900 г. съ этого разъѣзда отправлено и прибыло 1.241,4 т. пуд. грузовъ малой скорости, при чемъ въ отправленіи преобладали лѣсные матеріалы, стекло и издѣлія изъ него, хлѣбъ и т. п., а въ прибытіи хлѣбные грузы, соль, глина и проч.

По расчету правленія преобразование разъѣзда Ночка въ самостоятельную станцію для товарныхъ операцій потребуетъ единовременнаго расхода въ 23.290 руб. и ежегоднаго до 1.500 руб. при установленіи же на немъ обязательныхъ операцій по пассажирскому и багажному сообщенію потребуются еще добавочный расходъ—единовременный около 10.000 р. и ежегодный около 300 руб.

Принимая во вниманіе, что количество пассажировъ прибывшихъ и отправившихся съ разъѣзда Ночка составляло въ 1900 г. 2.794 чел. и въ 1901 г. 3.266 чел., т. е. всего отъ 7 до 9 пассажировъ въ день и что установленіе обязательныхъ операцій по пассажирскому движенію потребовало-бы значительныхъ добавочныхъ расходовъ, которые не могли бы окупиться, правленіе общества ходатайствуетъ объ открытіи разъѣзда Ночка для производства лишь операцій по приему и выдачѣ грузовъ малой скорости съ расчетомъ провозныхъ платъ отъ и до этого пункта по дѣйствительному разстоянію, и о разрѣшеніи попрежнему производить по пассажирскому сообщенію только приемъ и высадку пассажировъ (безъ багажа) въ мѣстномъ сообщеніи, съ расчетомъ платы за весь перегонъ между сосѣдними станціями.

Въ виду приведенныхъ объясненій правленія общества Московско-казанской желѣзной дороги и указанія его на то, что общество въ настоящее время не имѣетъ никакихъ источниковъ для покрытія значительнаго расхода, потребнаго для приспособленія разъѣзда Ночка къ производству пассажирскихъ операцій, Управленіе желѣзныхъ дорогъ полагало бы предоставить названному правленію открыть упомянутый разъѣздъ для производства обязательныхъ операцій по приему и выдачѣ грузовъ малой скорости, съ расчетомъ провозныхъ платъ по дѣйствительному разстоянію отъ и до этого пункта.

Разсмотрѣвъ обстоятельства настоящаго дѣла и принимая во вниманіе, что разъѣздъ Ночка расположенъ въ густо населенной мѣстности и что разстояніе между станціями Сура и Инза превышаетъ 38 вер., Совѣтъ нашель, что обращеніе упомянутаго разъѣзда въ тарифную станцію представлялось бы весьма желательнымъ не только въ отношеніи грузоваго, но также и пассажирскаго движеній. Однако, въ виду значительности расходовъ, вызываемыхъ установленіемъ на этомъ остановочномъ пунктѣ обязательныхъ операцій по пассажирскому сообщенію (достигающихъ до 10 т. одновременно и 300 руб. ежегодно), представлялось бы соотвѣтственнымъ, за отсутствіемъ у общества желѣзной дороги свободныхъ въ настоящее время средствъ, разрѣшить на этомъ остановочномъ пунктѣ пока лишь производство обязательныхъ операцій по грузовому движенію съ тѣмъ, чтобы правленіе общества при ближайшемъ испрошеніи ассигнованій на усиленіе пропускной способности дороги вошло въ обсужденіе вопроса объ открытіи обязательныхъ операцій и по пассажирскому движенію.

Въ виду сего оставляя вопросъ объ обращеніи разъѣзда Ночка въ тарифную станцію по пассажирскому движенію открытымъ и соглашаясь съ заключеніемъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, Совѣтъ *положилъ*: признать разъѣздъ Ночка линіи Рузаевка-Сызрань Московско-казанской желѣзной дороги остановочнымъ пунктомъ, открытымъ для производства обязательныхъ операцій по приему и выдачѣ грузовъ малой скорости въ прямомъ и мѣстномъ сообщеніяхъ.

Подлинный за надлежащимъ подписаніемъ.

20 декабря 1902 года.

№ 19/626.

Слушанъ докладъ Управленія желѣзныхъ дорогъ 21 сентября 1902 г. № 43387, по ходатайству объ обращеніи разъѣзда Алек-

сандрино Новоторжско-вяземскаго участка Николаевской желѣзной дороги въ товаро-пассажирскую полустанцію.

Развѣздъ Александрино расположенъ на 31-ой вер. Новоторжско-вяземскаго участка Николаевской желѣзной дороги (считая отъ Вязьмы) на перегонѣ между станціями Касня (11,76 вер.) и Дугино (13,56 вер.).

На немъ имѣются: развѣздный путь, длиною 205 пог. саж., и пассажирская платформа, но за отсутствіемъ на развѣздѣ телеграфнаго поста и соотвѣтствующаго служебнаго персонала, скрещенія поѣздовъ на немъ не производится.

До сего времени развѣздъ Александрино открывался лишь въ теченіе лѣтнихъ мѣсяцевъ для приѣма и высадки пассажировъ безъ багажа въ сообщеніи съ сосѣдними станціями съ расчетомъ провозныхъ платъ за весь перегонъ между семи станціями, при чемъ билеты пассажирамъ продавались особо назначаемымъ для сего на лѣтнее время служащимъ, являющимся на платформу ко времени прихода пассажирскихъ поѣздовъ.

Въ 1901 г. нѣкоторые владѣльцы имѣній, расположенныхъ въ районѣ развѣзда Александрино, обратились къ Министру Путей Сообщенія съ ходатайствомъ объ открытіи названнаго развѣзда для производства всѣхъ операцій по пассажирскому и грузовому движенію въ качествѣ необязательнаго (не тарифнаго) останочнаго пункта.

По поводу сего ходатайства начальникъ Николаевской желѣзной дороги донесъ, что для открытія развѣзда Александрино для производства необязательныхъ операцій по пассажирскому и грузовому движенію потребуется единовременныхъ расходовъ по оборудованію развѣзда 31.600 р. и постоянныхъ, на наемъ соотвѣтствующаго персонала служащихъ, — 2.639 рублей.

Въ случаѣ открытія развѣзда Александрино для производства необязательныхъ операцій, по мнѣнію начальника дороги, возможно ожидать на немъ до 300.000 пуд. грузовъ, но часть этихъ грузовъ будетъ отвлечена отъ сосѣднихъ станцій Касня и Дугино.

Принимая во вниманіе, во-первыхъ, значительность расходовъ

связанных съ открытіемъ развѣзда Александрино для производства необязательныхъ операцій по пассажирскому и грузовому движенію, и во-вторыхъ, что для расчета на покрытіе этихъ расходовъ привлеченіемъ на дорогу новыхъ грузовъ въ достаточномъ количествѣ не имѣется вполнѣ обоснованныхъ данныхъ, какъ потому, что часть предполагаемыхъ къ поступленію на развѣздѣ грузовъ будетъ отвлечена отъ сосѣднихъ станцій, такъ и потому что при сравнительно небольшомъ разстояніи до гор. Вязьмы (25—30 вер.), который является торговымъ центромъ для данной мѣстности, конкуренція гужевой доставки грузовъ представляется весьма вѣроятною,—Управленіе желѣзныхъ дорогъ полагало бы настоящее ходатайство мѣстныхъ землевладѣльцевъ объ открытіи развѣзда Александрино для производства необязательныхъ операцій по пассажирскому и грузовому движенію отклонить.

Выслушавъ настоящій докладъ и раздѣляя приведенныя въ немъ соображенія Управленія желѣзныхъ дорогъ, Совѣтъ *положилъ*: ходатайство объ открытіи развѣзда Александрино Новоторжско-вяземскаго участка Николаевской желѣзной дороги для производства необязательныхъ операцій по пассажирскому и грузовому движенію отклонить.

Подлинный за надлежащимъ подписаніемъ.

20 декабря 1902 года.

№ 20/627.

Слушанъ докладъ Управленія желѣзныхъ дорогъ 18 сентября 1902 г. № 3457, о дополненіи § 20 Правилъ примѣненія общаго пассажирскаго тарифа русскихъ желѣзныхъ дорогъ, относительно остановокъ въ пути.

На основаніи § 20 Правилъ примѣненія пассажирскаго тарифа, при перерывѣ проѣзда на одной изъ промежуточныхъ

станцій какой-либо дороги, пассажиръ долженъ заявить о семъ начальнику станціи тотчасъ же послѣ оставленія поѣзда и предъявить свой билетъ, на оборотной сторонѣ котораго, въ такомъ случаѣ, налагается штемпелемъ отмѣтка: „остановка станція NN“ (названіе станціи). Затѣмъ, при желаніи возобновить прерванное путешествіе съ той же станціи, на коей сдѣланъ былъ перерывъ, или съ одной изъ нижеслѣдующихъ, расположенныхъ по пути слѣдованія, указанному въ билетѣ, пассажиръ, не менѣе чѣмъ за 10 минутъ до отхода поѣзда, долженъ предъявить билетъ въ кассу станціи для отмѣтки, подъ штемпельнымъ знакомъ объ остановкѣ, мѣсяца и дня отъѣзда пассажира и нумера поѣзда. Безъ наложенія означенныхъ отмѣтокъ билеты, по которымъ проѣздъ былъ прерванъ на промежуточныхъ станціяхъ дороги, считаются на этой дорогѣ недѣйствительными, и пассажиры, предъявившіе такіе билеты, признаются безбилетными. При перерывѣ же проѣзда въ пунктахъ перехода пассажира съ одной желѣзной дороги на другую—заявленія объ остановкѣ и возобновленіи поѣздки не требуется.

Такимъ образомъ, согласно приведенному постановленію, пассажиры, для возможности дальнѣйшаго, въ случаѣ остановокъ, слѣдованія по первоначальнымъ билетамъ, освобождаются отъ наложенія на билетахъ штемпеля объ остановкѣ только при переходѣ изъ одного поѣзда въ другой, на узловыхъ станціяхъ смежныхъ между собою желѣзныхъ дорогъ. Но въ послѣднее время возникъ на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ вопросъ о томъ, является ли необходимымъ требовать отъ пассажира предъявленіе билета въ кассу для наложенія штемпеля объ остановкѣ, въ случаяхъ перехода его въ другой поѣздъ, т. е. въ случаѣ той же остановки, на одной изъ внутреннихъ узловыхъ станцій данной желѣзной дороги, когда такая остановка вызывается условіями росписанія поѣздовъ.

86 общій конвенціонный съѣздъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, на разсмотрѣніе котораго былъ переданъ этотъ вопросъ, нашель, что, прежде всего, въ этомъ дѣлѣ слѣдуетъ устранить изъ обсужденія тѣ случаи, когда пассажиры оказываются вынужденными, пересаживаясь во внутреннемъ узловомъ пунктѣ, слѣдовать далѣе съ первымъ отправляющимся по-

ѣздомъ и когда остановка въ этомъ пунктѣ происходитъ не по ихъ желанію, а вызывается условіями росписанія, такъ какъ само собою разумѣется, что никакого со стороны пассажировъ заявленія въ этомъ случаѣ требоваться не можетъ.

И только въ тѣхъ случаяхъ, когда пассажиръ пропуститъ ближайшій поѣздъ по собственному желанію или по незнанію имъ росписаній, возникаетъ вопросъ, требовать ли отъ него представленія билета для наложенія штемпеля объ остановкѣ, когда дорога, по коей пассажиръ слѣдуетъ далѣе, принадлежитъ тому же собственнику, что и та, по коей онъ прибылъ въ узловую пунктъ. Съ точки зрѣнія интереса дорогъ, по мнѣнію Съѣзда, представляется въ пользу такого требованія то соображеніе, что безъ регистраціи остановокъ можетъ происходить затрудненіе въ размѣщеніи пассажировъ, при скопленіи ихъ въ одному поѣзду. Но для пассажира требованіе заявленія объ остановкѣ несомнѣнно стѣснительно, такъ какъ многіе пассажиры могутъ не знать и дѣйствительно не знаютъ, принадлежитъ ли дорога, по которой имъ надо ѣхать отъ узлового пункта, тому же владѣльцу, какъ и та дорога, по которой они пріѣхали въ этотъ пунктъ, и, слѣдовательно, вправѣ вполне основательно претендовать на признаніе билета ихъ дѣйствительнымъ или недѣйствительнымъ по такому совершенно для нихъ постороннему признаку. Кромѣ того, бываютъ случаи опозданія, т. е. прибытія поѣзда въ узелъ по отходѣ поѣзда, съ коимъ пассажиръ могъ ѣхать далѣе. Въ такихъ случаяхъ перерыва пассажиромъ своего пути, конечно, нѣтъ, а потому и требованіе заявки объ остановкѣ, очевидно, не должно имѣть мѣста, но при этомъ, вслѣдствіе отсутствія указаній, также могутъ возникать недоразумѣнія. По самому же существу дѣла, казалось бы, нѣтъ основаній требовать отъ пассажира заявленія объ остановкѣ на внутренней узловой станціи, когда такого заявленія на другой узловой же станціи, но въ пунктѣ соединенія дорогъ разныхъ наименованій, не требуется.

Въ виду всѣхъ сихъ соображеній, Общій съѣздъ полагалъ возможнымъ распространить дѣйствіе послѣдняго пункта статьи 20 Правилъ и на случай остановокъ на внутреннихъ узловыхъ станціяхъ каждой дороги, съ тѣмъ, однако, что льгота эта не должна, само собою разумѣется, распространяться на случаи

оставленія пассажиромъ поѣзда, когда онъ долженъ былъ слѣдовать далѣе съ этимъ же поѣздомъ, и въ зависимости отъ сего Общій съѣздъ полагалъ разъяснить, что предусмотрѣнное § 20 Правиль примѣненія общаго пассажирскаго тарифа Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ право пассажира не дѣлать заявленія объ остановкѣ и возобновленіи поѣздки при перерывѣ проѣзда въ пунктахъ перехода его съ одной желѣзной дороги на другую распространяется и на случаи остановки его на внутреннемъ узломъ пунктѣ какой-либо дороги, если въ этомъ пунктѣ направление слѣдованія пассажира требуетъ пересадки.

По сему предмету Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, отношеніемъ отъ 1-го іюня 1902 года за № 6098, увѣдомилъ Управленіе желѣзныхъ дорогъ, что принципиально противъ предположеній Съѣзда со стороны Министерства Финансовъ возраженій не встрѣчается, но въ то же время Департаментъ считалъ нужнымъ обратить вниманіе на то обстоятельство, что Съѣздъ пришелъ къ заключенію о желательности разъяснить постановленіе, утвержденное Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ. Между тѣмъ, разрѣшеніе настоящаго вопроса путемъ предположеннаго Съѣздомъ разъясненія, по мнѣнію Департамента, можетъ быть, прежде всего, допущено только какъ временная мѣра, которая должна имѣть силу только впредь до пересмотра вопроса Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ.

Затѣмъ, съ другой стороны, состоявшееся при введеніи общаго пассажирскаго тарифа постановленіе названнаго Совѣта, объ условіяхъ перерыва пассажирами путешествія на промежуточныхъ станціяхъ, въ настоящее время едва ли можно считать соответствующимъ измѣнившимся условіямъ пассажирскаго движенія, такъ какъ послѣ 1894 года введено въ обращеніе значительное число безпересадочныхъ поѣздовъ прямого сообщенія и такъ какъ вслѣдствіе постройки и выкупа частныхъ дорогъ въ казну значительно возросло на отдѣльныхъ дорогахъ число узловыхъ внутреннихъ станцій, каковое обстоятельство для пассажировъ, слѣдующихъ въ предѣлахъ одной и той же дороги, вызываетъ необходимость болѣе частыхъ пересадокъ.

Въ виду изложеннаго, по мнѣнію Департамента, существующее нынѣ правило объ условіяхъ перерыва пассажирами путе-

шествія, быть можетъ, надлежало бы видоизмѣнить, не дѣлая различія между прямымъ и мѣстнымъ сообщеніями, въ томъ именно смыслѣ, что пассажиры, уходящіе съ цѣлью перерыва путешествія съ такого поѣзда, въ которомъ они могли бы слѣдовать далѣе безъ пересадки, должны предъявить билеты въ кассу для наложенія штемпелей объ остановкѣ и о возобновленіи путешествія и что отъ этой обязанности освобождаются пассажиры въ пунктахъ своей пересадки съ одного поѣзда на другой.

Съ своей стороны Управленіе желѣзныхъ дорогъ усматриваетъ, что при установленіи правила о наложеніи на пассажирскіе билеты штемпелей объ остановкѣ и о возобновленіи пути имѣлось въ виду предохранить желѣзныя дороги отъ злоупотребленій по вторичному использованію пассажирскихъ билетовъ на одномъ и томъ же участкѣ пути. Изъятіе изъ этого правила для узловыхъ пунктовъ смежныхъ между собою желѣзныхъ дорогъ было допущено, какъ въ интересахъ самихъ желѣзныхъ дорогъ, которымъ бы приходилось въ этихъ случаяхъ налагать штемпель на билеты всѣхъ безъ исключенія пассажировъ прямого сообщенія, число каковыхъ въ извѣстныхъ поѣздахъ весьма значительно, такъ равно и въ интересахъ пассажировъ, которые покидаютъ поѣздъ на узловой станціи въ большинствѣ случаевъ по необходимости, такъ какъ большинство пассажирскихъ поѣздовъ обращаются только въ мѣстномъ сообщеніи данной дороги и, слѣдовательно, по прибытіи поѣзда къ конечному пункту дороги, пересадка пассажировъ является неизбѣжною. Сверхъ того, и самая вѣроятность вторичнаго использованія даннаго билета на одномъ и томъ жъ участкѣ уже значительно меньше, такъ какъ въ огромномъ большинствѣ случаевъ на билетѣ пассажира, проѣхавшаго уже одну изъ дорогъ своего слѣдованія, непременно будетъ находиться знакъ контрольныхъ щипцовъ, присвоенныхъ данной дорогѣ.

Но за время послѣ введенія въ дѣйствіе общаго пассажирскаго тарифа въ составѣ желѣзныхъ дорогъ произошли значительныя измѣненія, а именно: протяженія отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогъ возросли, причѣмъ въ составъ каждой дороги входятъ новыя, весьма значительныя линіи, перекрещивающіяся съ основными въ различныхъ направленіяхъ. Произошло это вслѣдствіе сліянія небольшихъ частныхъ обществъ въ значительныя, вслѣдствіе по-

стройки новыхъ линій разными обществами и, наконецъ, вслѣдствіе перехода въ казенное управленіе частныхъ линій, приче́мъ для переходившихъ въ казну линій не образовывалось особыхъ управленій, а онѣ передавались въ завѣдываніе какому-либо изъ уже существовавшихъ ранѣе. Для примѣра можно указать на Московско-виндаво-рыбинскую желѣзную дорогу, состоящую изъ совершенно независимыхъ участковъ, а именно: а) Рыбинскъ-Бологое, съ вѣтвями на Кашинъ и Красный Холмъ; б) Бологое-Псковъ; в) Новгородскаго узкоколейнаго; г) Дно-Новосокольники; д) Москва-Крейцбургъ; е) Туккумъ-Виндава и ж) Царскосельской линіи. Другія линіи, какъ Юго-западные или Юго-восточныя, имѣютъ цѣлую сѣть внутреннихъ узловъ. При такомъ положеніи дѣла пассажиру, ѣдущему даже въ предѣлахъ одной только желѣзной дороги, безъ всякаго перерыва пути, т. е. безъ продолжительной остановки для личныхъ цѣлей, не имѣющихъ отношенія къ скорѣйшему достиженію станціи назначенія, приходится иногда пересаживаться изъ поѣзда въ поѣздъ по нѣскольکو разъ.

Между тѣмъ, по буквальному смыслу § 20 Правилъ примѣненія пассажирскаго тарифа, въ такихъ случаяхъ, отъ пассажира, всякій разъ надо было бы требовать предьявленія билета для наложенія штемпеля объ остановкѣ и о возобновленіи пути, что, конечно, крайне стѣсняло бы и самого пассажира и желѣзную дорогу.

Поэтому заключеніе Общаго сѣзда, — находившаго, что, когда пассажиръ, пересаживаясь во внутреннемъ узломъ пунктѣ, слѣдуетъ далѣе съ первымъ отправляющимся поѣздомъ и остановка его въ этомъ пунктѣ происходитъ не по его желанію, а вызывается условіями росписанія, то во всѣхъ такихъ случаяхъ никакого заявленія со стороны пассажира не требуется, — Управленіе желѣзныхъ дорогъ признаетъ совершенно правильнымъ и отвѣчающимъ вполнѣ той основной идеѣ, которая имѣлась въ виду при установленіи правила объ остановкахъ, къ числу каковыхъ вынужденныя по условіямъ движенія остановки пассажировъ не предполагалось вовсе относить.

Остается, слѣдовательно, рассмотреть только вопросъ объ остановкахъ пассажировъ во внутреннихъ узловыхъ пунктахъ по

собственной надобности, т. е. о добровольныхъ, въ отношеніи которыхъ могутъ имѣть мѣсто собственно два случая, а именно: когда пассажиръ, вынужденный къ остановкѣ во внутреннемъ узлѣ по условіямъ росписанія, отправляется далѣе не съ первымъ же отходящимъ соотвѣтственнымъ поѣздомъ, а съ какимъ-либо другимъ, и когда пассажиръ, по прибытіи на внутреннюю узловую станцію, оставляетъ почему либо данный поѣздъ, съ цѣлью слѣдованія затѣмъ далѣе съ другимъ поѣздомъ, хотя къ оставленію поѣзда не представлялось, по условіямъ росписанія, никакой надобности.

Что касается перваго случая, то хотя пропускъ пассажиромъ ближайшаго во внутреннемъ узлѣ поѣзда и является въ дѣйствительности добровольною остановкою пассажира, подлежащею, на точномъ основаніи правилъ, оформленію путемъ наложенія на билетъ штемпеля остановки, тѣмъ не менѣе, принимая во вниманіе, во 1-хъ, что пропуски поѣздовъ въ узловыхъ пунктахъ могутъ быть, какъ находилъ это и Общій съѣздъ, не только умышленныя, но и совершенно случайныя, благодаря незнанію пассажиромъ росписанія поѣздовъ; во 2-хъ, что разбирательство въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ — пропустилъ ли пассажиръ во внутреннемъ узлѣ ближайшій поѣздъ случайно или умышленно — не можетъ быть не сопряжено для станціонныхъ агентовъ съ значительными затрудненіями и будетъ вызывать, конечно, каждый разъ неизбежныя споры и препирательства пассажировъ съ агентами, такъ какъ пассажиры имѣютъ полную возможность ссылаться всегда на случайности, и наконецъ, въ 3-хъ, что наложеніе на билетахъ штемпелей объ остановкѣ на внутреннихъ узловыхъ станціяхъ является для желѣзныхъ дорогъ не менѣе стѣснительнымъ, чѣмъ и на узловыхъ станціяхъ смежныхъ желѣзныхъ дорогъ, — Управление желѣзныхъ дорогъ находитъ необходимымъ соблюдать въ настоящемъ случаѣ такой же порядокъ, какъ и при вынужденныхъ, по условіямъ движенія, остановкахъ пассажировъ, не пропустившихъ ближайшаго поѣзда, т. е. наложенія на билетъ штемпеля „остановка“ — не требовать.

Совершенно иначе представляется дѣло во второмъ случаѣ, т. е. когда пассажиръ оставляетъ поѣздъ во внутреннемъ узловомъ пунктѣ, не будучи вовсе вынужденнымъ къ этому условіями

рописанія поѣздовъ, такъ какъ такое оставленіе поѣзда, внѣ всякаго сомнѣнія, является уже совершенно добровольною остановкою, вызываемою личными соображеніями пассажира, причѣмъ освобождать его въ этомъ случаѣ отъ обязанности предъявленія билета для наложенія штемпеля, нѣтъ никакихъ рѣшительно основаній и, въ дѣйствительности, совершенно нежелательно потому, что тогда пассажиръ, ѣдущій, напримѣръ, по Николаевской желѣзной дорогѣ, получилъ бы возможность останавливаться на льготныхъ условіяхъ во всѣхъ попутныхъ узлахъ, какъ то: въ Тосно, Чудовѣ, Боровичахъ, Вологое и Новоторжской; между тѣмъ столь широкая льгота, не вызываемая дѣйствительною необходимостью, облегчала бы только возможность злоупотребленій по вторичному использованию билетовъ. Въ виду сего въ настоящемъ случаѣ постановленіе § 20 о необходимости наложенія штемпеля „остановка“ должно подлежать обязательному примѣненію.

Иллюстрируя изложенное примѣромъ получимъ, что для пассажира, слѣдующаго изъ Варшавы въ Петербургъ со съвознымъ поѣздомъ и оставившаго почему либо этотъ поѣздъ на станціи Вильно, будетъ являться обязательнымъ, для сохраненія дѣйствительности своего билета, предъявить таковой начальнику станціи на предметъ наложенія штемпеля. Пассажиръ же, ѣдущій изъ Варшавы въ Ковно, куда съвозного поѣзда не имѣется, и поэтому вынужденный по необходимости остановиться въ Вильно для дальшаго слѣдованія отсюда уже съ другимъ поѣздомъ, освобождается отъ обязанности удостовѣрять свою остановку штемпелемъ, безразлично поѣдетъ ли изъ Вильно съ ближайшимъ или съ какимъ либо послѣдующимъ поѣздомъ, но, конечно, только въ предѣлахъ дѣйствительности срока билета.

Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ Министерства Финансовъ, какъ объяснено это въ изложеніи дѣла, пошелъ въ указанномъ направленіи еще далѣе, а именно онъ полагалъ бы въ настоящее время возможнымъ не дѣлать уже въ отношеніи перерыва пассажиромъ пути никакого различія между внутреннимъ и прямымъ сообщеніями, но только въ томъ случаѣ, когда пассажиры оставляютъ поѣзда, съ коими они могли бы слѣдовать безъ пересадки, т. е. въ отношеніи прямыхъ безпересадочныхъ поѣздовъ, и въ этихъ случаяхъ требовать предъявленія билета въ

кассу всякій разъ, когда пассажиръ оставляетъ свой поѣздъ, хотя бы и въ пунктѣ перехода съ одной дороги на другую.

Съ своей стороны, Управление желѣзныхъ дорогъ, раздѣляя принципиально такое мнѣніе Департамента, находитъ, однако, что примѣненіе его на практикѣ оказалось бы крайне затруднительнымъ. Безпересадочныхъ поѣздовъ, слѣдующихъ въ полномъ своемъ составѣ отъ станціи отправленія до станціи назначенія, крайне мало. Большая часть ихъ имѣютъ въ своемъ составѣ лишь вагоны, слѣдующіе въ безпересадочномъ сообщеніи, къ которымъ, по мѣрѣ надобности, прицѣпляются вагоны, слѣдующіе въ другихъ безпересадочныхъ сообщеніяхъ, или даже въ мѣстномъ сообщеніи той или другой дороги. Такъ, напримѣръ, поѣздъ прямого сообщенія Петербургъ-Кіевъ-Одесса отправляется изъ Петербурга въ составѣ двухъ группъ вагоновъ, одна изъ которыхъ слѣдуетъ до Кіева, другая до Одессы. Въ Казатинѣ эти группы раздѣляются; къ каждой изъ нихъ присоединяются по нѣсколько вагоновъ мѣстнаго сообщенія, и въ такомъ видѣ поѣздъ достигаетъ до мѣста назначенія. Точно формулировать, въ какихъ именно случаяхъ пассажиръ, слѣдующій въ такомъ поѣздѣ, долженъ предъявлять билетъ для наложенія штемпеля и въ какихъ случаяхъ не долженъ, было бы довольно затруднительно между тѣмъ правило должно быть выражено въ сжатой и всѣмъ понятной формѣ. Иначе неизбежно будутъ возникать крайне нежелательныя пререканія и недоразумѣнія между пассажирами и желѣзнодорожной администраціей. Еще затруднительнѣе было бы рѣшить вопросъ, въ какихъ случаяхъ пассажиръ долженъ предъявлять билетъ для наложенія штемпеля о перерывѣ пути и въ какомъ не долженъ, если въ данномъ безпересадочномъ сообщеніи слѣдуетъ только нѣсколько вагоновъ, а это послѣднее обстоятельство имѣетъ мѣсто въ громадномъ большинствѣ безпересадочныхъ сообщеній (Петербургъ-Рыбинскъ, Одесса-Баку и т. п.). При этомъ необходимо имѣть въ виду, что вопросъ о перерывѣ поѣздки съ безпересадочными поѣздами для желѣзныхъ дорогъ вообще не имѣетъ остраго значенія, такъ какъ въ такихъ поѣздахъ всѣ мѣста номерованы, и пассажиръ, во всякомъ случаѣ, сверхъ билета, долженъ имѣть еще плацкарту на данное мѣсто до данной станціи назначенія.

По изложеннымъ соображеніямъ Управленіе желѣзныхъ дорогъ полагало: дополнить § 20 Правиль примѣненія общаго пассажирскаго тарифа нижеслѣдующимъ примѣчаніемъ:

„Заявленій объ остановкѣ и возобновленіи поѣздки не требуется также при перерывѣ поѣздки на внутреннемъ узловомъ пунктѣ какой либо дороги, если въ этомъ пунктѣ направленіе слѣдованія пассажира требуетъ пересадки“.

Разсмотрѣвъ обстоятельства настоящаго дѣла и соглашаясь съ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, что, въ видахъ облегченія пассажировъ, предьявленія билетовъ при остановкахъ въ пути слѣдовало бы не требовать не только въ пунктахъ перехода съ одной желѣзной дороги на другую, но также и на внутреннихъ узловыхъ пунктахъ каждой желѣзной дороги, — Совѣтъ однако нашелъ, что включеніе въ правила понятія „узловый пунктъ“ можетъ быть для пассажировъ не вполне понятнымъ.

Въ виду сего и во избѣжаніе нежелательныхъ пререканій и недоразумѣній между пассажирами и желѣзнодорожной администраціей, надлежало бы, исключивъ ссылку на узловой пунктъ указать въ правилахъ, что заявленія объ остановкѣ и возобновленіи поѣздки не требуется также и въ пунктахъ, въ коихъ производится пересадка пассажировъ въ другой поѣздъ.

Согласно сему Совѣтъ *положилъ*: изложить конецъ § 20 правилъ примѣненія общаго пассажирскаго тарифа въ слѣдующемъ видѣ:

„При перерывѣ проѣзда въ пунктахъ перехода пассажира съ одной желѣзной дороги на другую, а также въ пунктахъ, въ коихъ производится пересадка пассажировъ изъ одного поѣзда въ другой, заявленія объ остановкѣ и возобновленіи поѣздки не требуется“.

Подлинный за надлежащимъ подписаніемъ.

20 декабря 1902 года.

№ 21/628.

Слушанъ докладъ Управленія желѣзныхъ дорогъ 31 октября 1902 г. № 49.577, о признаніи станціи Валкъ II Перновъ-ревельскаго подъѣзднаго пути обязательною станціею по пассажирскому и грузовому движенію.

Устроенный обществомъ Лифляндскихъ подъѣздныхъ путей Валкъ - Маріенбургъ - штокмансгофскій узкоколейный подъѣздной путь, согласно постановленію Комитета Управленія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ отъ 6-го іюня 1900 года за № 518, примѣнулъ къ Перновъ-ревельскому узкоколейному подъѣзднему пути I общества подъѣздныхъ путей въ разстояніи 3,17 версты отъ станціи Валкъ этого послѣдняго подъѣзднаго пути.

Въ означенномъ пунктѣ соединенія подъѣздныхъ путей обществомъ Лифляндскихъ подъѣздныхъ путей устроена, при участіи I общества подъѣздныхъ путей, товаро - пассажирская станція Валкъ II, каковая станція по проекту соглашенія между названными обществами будетъ станціею общаго пользованія для обоихъ подъѣздныхъ путей.

Вслѣдствіе этого, по распоряженію Министра Путей Сообщенія, въ таблицу тарифныхъ постанціонныхъ разстояній Перновъ-ревельскаго подъѣзднаго пути включена станція Валкъ II въ качествѣ самостоятельной тарифной станціи по пассажирскому и грузовому движенію сего подъѣзднаго пути, причемъ открытіе сей станціи, какъ равно и примѣненіе утвержденной для нея таблицы тарифныхъ разстояній, приурочено ко дню открытія правильнаго движенія на Валкъ - Маріенбургъ - штокмансгофскомъ подъѣздномъ пути.

Въ виду сего Управленіе желѣзныхъ дорогъ полагало признать станцію Валкъ II Валкъ - Маріенбургъ - штокмансгофскаго подъѣзднаго пути, общаго пользованія съ Перновъ-ревельскимъ

подъезднымъ путемъ, обязательною тарифною станціею, также и Перновъ - ревелскаго подъезднаго пути, открытою для производства всѣхъ самостоятельныхъ операцій по пассажирскому и грузовому движенію въ мѣстномъ и прямомъ сообщеніяхъ, со дня открытія Валкъ - Маріенбургъ - штокмансгофскаго подъезднаго пути для правильнаго движенія по перевозкамъ пассажировъ и грузовъ.

Разсмотрѣвъ настоящее дѣло и соглашаясь съ заключеніемъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, Совѣтъ *положилъ*: заключеніе это утвердить.

Подлинный за надлежащимъ подписаніемъ.

20 декабря 1902 года.

№ 22/629.

Слушанъ докладъ Управленія желѣзныхъ дорогъ 18 октября 1902 г. № 47.528, объ исключеніи полустанціи Кочетовки Рязанско-уральской желѣзной дороги изъ числа тарифныхъ пунктовъ по пассажирскому движенію.

Велѣдствіе ходатайства правленія общества Рязанско-уральской желѣзной дороги, Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, журналомъ отъ 10 ноября 1900 года за № 31/562, разрѣшилъ признать полустанцію Кочетовку сей дороги останочнымъ пунктомъ, открытымъ для производства всѣхъ обязательныхъ операцій по пассажирскому движенію въ мѣстномъ и прямомъ сообщеніяхъ, о чемъ и было опубликовано въ № 13 соб. уз. и распор. прав. за 1901 годъ.

Въ виду того, что правленіе общества Рязанско-уральской дороги не объявило своевременно въ Сборникѣ тарифовъ объ открытіи полустанціи Кочетовки для обязательныхъ пассажирскихъ операцій, Управленіе желѣзныхъ дорогъ 17 апрѣля 1901 г. предложило правленію озаботиться неотлагательнымъ приведеніемъ въ исполненіе упомянутаго постановленія и представить на утвержд-

деніе таблицу тарифныхъ постанціонныхъ разстояній названной полустанціи, но правленіе до сего времени не исполнило этого распоряженія и потому полустанція Кочетовка, въ отношеніи пассажирскаго движенія, дѣйствуетъ по-прежнему въ качествѣ необязательнаго пункта, разчитывающаго провозныя платы за весь перегонъ между сосѣдними станціями Козловъ I и Хоботово, причѣмъ жалобъ со стороны пассажировъ въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ не поступало.

Вслѣдствіе неоднократныхъ подтвержденій Управленія желѣзныхъ дорогъ о скорѣйшемъ открытіи полустанціи Кочетовки въ качествѣ обязательнаго тарифнаго пункта по пассажирскому движенію въ мѣстномъ и прямомъ сообщеніяхъ, правленіе общества Рязанско-уральской желѣзной дороги, въ результатѣ, вошло съ представленіемъ объ отмѣнѣ вышеизложеннаго постановленія относительно открытія названной полустанціи для производства обязательныхъ пассажирскихъ операцій, причѣмъ объяснило, что, возбуждая въ 1899 г. ходатайство о признаніи полустанціи Кочетовки обязательнымъ остановочнымъ пунктомъ по пассажирскому движенію въ мѣстномъ и прямомъ сообщеніяхъ, правленіе имѣло въ виду, путемъ удешевленія проѣзда хлѣботорговцевъ въ Кочетовку, повліять на болѣе равномѣрное распредѣленіе хлѣбныхъ грузовъ между Козловскимъ и Кочетовскимъ элеваторами, ибо въ то время первый элеваторъ совершенно заполнялся, а дѣятельность втораго, сравнительно съ его объемомъ, являлась весьма слабою. Въ настоящее же время обстоятельства измѣнились и Кочетовскій элеваторъ совершенно заполненъ; въ Козловскомъ же элеваторѣ замѣчается отсутствіе хлѣбныхъ грузовъ.

Кромѣ того, при возбужденіи вышеупомянутаго ходатайства, правленіе не предполагало еще устройства въ Кочетовеѣ главной сортировочной станціи сѣти дорогъ общества и надобность въ таковомъ устройствѣ явилась лишь впоследствии. Нынѣ, при законченномъ устройствѣ въ Кочетовеѣ обширной сортировочной станціи, расходъ по оборудованію полустанціи Кочетовки для всѣхъ обязательныхъ операцій по пассажирскому движенію въ мѣстномъ и прямомъ сообщеніяхъ, вмѣсто прежняго незначительнаго расхода, возросъ бы до 47.000 р., что объясняется слѣдующимъ.

До конца 1900 года полустанція Кочетовка представляла собою остановочный пунктъ весьма малаго развитія, всѣ операціи котораго почти ограничивались обслуживаніемъ одного элеватора, около котораго было нѣсколько путей съ правой стороны главныхъ путей (по направленію къ Рязани); съ лѣвой же стороны, около самыхъ главныхъ путей стояло небольшое пассажирское зданіе, въ которомъ помѣщалась и техническая контора. При такомъ устройствѣ полустанціи представлялось возможнымъ почти безъ всякихъ затратъ открыть ее въ качествѣ обязательнаго пассажирскаго пункта въ мѣстномъ и прямомъ сообщеніяхъ.

Въ настоящее время, съ обращеніемъ полустанціи Кочетовки въ главную сортировочную станцію, съ обѣихъ сторонъ главныхъ путей уложены парки для четнаго и нечетнаго направленій, при чемъ бывшее пассажирское зданіе (оно же и техническая контора) перенесено въ сторону на 50 сажень, и, согласно утвержденнаго Инженернымъ Совѣтомъ проекта сортировочной станціи, никакихъ приспособленій для пассажировъ въ этомъ зданіи не предполагалось. Пассажирская же платформа получила при этомъ островное положеніе среди массы путей, что представляетъ опасность для пассажировъ въ отношеніи пользованія названною платформою.

Въ виду этого для устройства въ Кочетовкѣ обязательной пассажирской станціи потребовалось бы до 33.120 руб. единовременнаго расхода.

Если же продолжить пѣшеходный мостъ до технической конторы, что, по мнѣнію правленія, было бы необходимымъ, то расходы достигнуть 47.000 руб.

Между тѣмъ, по представленнымъ правленіемъ свѣдѣніямъ оказывается, что за время съ 1 января 1901 г. по 1 августа 1902 г. количество пассажировъ на полустанціи Кочетовкѣ по прибытію и отправленію составило всего 138 человекъ или въ среднемъ 7 человекъ въ мѣсяць.

Въ виду столь ничтожнаго количества пассажировъ и принимая во вниманіе большія затраты, требующіяся для полнаго оборудованія полустанціи Кочетовки для производства обязательныхъ операций по пассажирскому движенію, правленіе общества вошло съ настоящимъ ходатайствомъ объ исключеніи названной

полустанціи изъ числа обязательныхъ пунктовъ, дѣйствующихъ въ мѣстномъ и прямомъ сообщеніи.

Вслѣдствіе изложеннаго, Управление желѣзныхъ дорогъ, находя, что при современномъ своемъ положеніи полустанція Кочетовка не можетъ быть оставлена въ качествѣ пассажирскаго пункта безъ значительныхъ работъ по ея переустройству въ цѣляхъ обезпеченія полной безопасности для пассажировъ, и что работы эти не оправдываются размѣрами существующаго на полустанціи пассажирскаго движенія, полагало бы согласиться на удовлетвореніе ходатайства правленія объ исключеніи названной полустанціи изъ числа обязательныхъ остановочныхъ пунктовъ по пассажирскому движенію въ мѣстномъ и прямомъ сообщеніи.

Къ сему Управление желѣзныхъ дорогъ присовокупляетъ, что въ виду необезпеченности на полустанціи Кочетовеѣ безопасности посадки и высадки пассажировъ, Министромъ путей сообщенія, впредь до постановленія Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ по настоящему дѣлу, сдѣлано распоряженіе о закрытіи названной полустанціи для производства какихъ бы то ни было пассажирскихъ операцій.

Разсмотрѣвъ обстоятельства настоящаго дѣла, Совѣтъ не могъ не обратить вниманія, что постановленіе объ открытіи полустанціи Кочетовка для производства всѣхъ операцій по пассажирскому движенію въ мѣстномъ и прямомъ сообщеніяхъ оставалось болѣе двухъ лѣтъ не приведеннымъ правленіемъ общества желѣзной дороги въ исполненіе.

Съ устройствомъ же за это время въ Кочетовеѣ обширной сортировочной станціи пользованіе существовавшей пассажирскою платформою не представляется уже безопаснымъ, при чемъ вызываемый установленіемъ обязательныхъ операцій по пассажирскому движенію расходъ, вмѣсто прежняго незначительнаго, возросъ въ виду необходимости производства дорого стоящихъ сооружений до 47.000 руб.

Между тѣмъ, въ виду значительнаго развитія дѣятельности элеватора въ Кочетовкѣ и соотвѣтственно съ симъ увеличенія грузовыхъ операцій на означенной станціи, едва ли можетъ быть сомнѣніе въ желательности допущенія на ней хотя бы необязательныхъ операцій по пассажирскому движенію. Соглашаясь съ

Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ что при настоящемъ расположеніи станціи разрѣшеніе указанныхъ операцій представляется опаснымъ, Совѣтъ, со своей стороны, находить, что устройство пассажирской платформы могло бы быть допущено не на самой станціи, а вблизи ея на перегонѣ Кочетовка-Хоботово и что по этому вопросу надлежало бы поручить правленію общества представить свои соображенія.

По симъ соображеніямъ Совѣтъ *положилъ*:

- 1) исключить полустанцію Кочетовка Рязанско-уральской желѣзной дороги изъ числа обязательныхъ остановочныхъ пунктовъ по пассажирскому движенію въ прямомъ и мѣстномъ сообщеніяхъ и
- 2) предложить правленію общества Рязанско-уральской желѣзной дороги представить свои соображенія относительно устройства на перегонѣ Кочетовка-Хоботово близъ полустанціи Кочетовка платформы для приѣма и высадки пассажировъ безъ багажа въ мѣстномъ сообщеніи.

Подлинный за надлежащимъ подписаніемъ.

20 декабря 1902 г.

№ 23/630.

Слушанъ докладъ Управленія желѣзныхъ дорогъ 13-го ноября 1902 г., № 51727, объ открытіи ст. Усолъе Сибирской желѣзной дороги для производства обязательныхъ операцій по пассажирскому и грузовому движенію.

Съ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія, Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ былъ представленъ, въ январѣ 1899 года, на усмотрѣніе Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ докладъ по вопросу объ устройствѣ станціи Усолъе на 1655-ой верстѣ б. Средне-Сибирской желѣзной дороги (нынѣ 2984 вер. Сибирской дороги) и объ открытіи сей станціи для производства обязательныхъ операцій по пассажирскому и грузовому движенію.

Разсмотрѣвъ настоящее дѣло и соглашаясь съ соображеніями Управленія желѣзныхъ дорогъ о необходимости устройства и открытія для общаго пользованія станціи Усолъе, Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, по журналу 14 января 1900 г. № 5/536, призналъ однако же возможнымъ издать о семъ свое постановленіе лишь по дѣйствительномъ устройствѣ означенной станціи.

Нынѣ Начальникъ Сибирской желѣзной дороги донесъ, что работы по устройству станціи Усолъе окончены и что станція эта можетъ быть теперъ же открыта для общественнаго пользованія.

Руководствуясь сужденіемъ Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, изложеннымъ въ вышеупомянутомъ журналѣ, Управленіе желѣзныхъ дорогъ, докладывая Совѣту объ окончаніи работъ по устройству станціи Усолъе, вмѣстѣ съ тѣмъ ходатайствуетъ объ изданіи постановленія о признаніи станціи Усолъе Сибирской желѣзной дороги остановочнымъ пунктомъ, открытымъ для общаго пользованія для производства всѣхъ обязательныхъ операцій по пассажирскому и грузовому движенію въ мѣстномъ и прямомъ сообщеніяхъ.

Разсмотрѣвъ настоящее дѣло и признавая ходатайство Управленія желѣзныхъ дорогъ подлежащимъ удовлетворенію, Совѣтъ *положилъ*: признать станцію Усолъе Сибирской желѣзной дороги остановочнымъ пунктомъ, открытымъ для общаго пользованія для производства всѣхъ обязательныхъ операцій по пассажирскому и грузовому движенію въ мѣстномъ и прямомъ сообщеніяхъ.

Подлинный за надлежащимъ подписаніемъ.

16 и 29 ноября 1902 года.

№ 24/631.

Слушанъ докладъ Управленія желѣзныхъ дорогъ 1 мая 1902 г. № 1904, объ установленіи правилъ перевозки по желѣзнымъ дорогамъ бензиновъ наливомъ.

По дѣйствующимъ на желѣзныхъ дорогахъ правиламъ перевозки веществъ легковоспламеняющихся и самовозгорающихся (сбор. узак. и расп. правит. 1890 г. № 29) названныя вещества раздѣляются на двѣ категоріи: на вещества, требующія соблюденія при перевозкѣ особенной осторожности и на вещества, требующія меньшей осторожности. Къ первой категоріи отнесены, между прочимъ, бензинъ, газولينъ, шандоринъ и другіе продукты перегонки нефти, если сіи вещества отдѣляютъ пары, вспыхивающіе при температурѣ ниже 28° Ц. по прибору Абея-Пенскаго, при давленіи въ 760 мил., а ко второй—сырая нефть, керосинъ, олеофинъ, и другіе жидкіе продукты перегонки нефти, равно какъ и всѣ жидкіе продукты перегонки торфа, бураго угля и каменнаго угля, если они не отдѣляютъ паровъ, подобныхъ веществамъ первой категоріи.

Выше указанные предметы первой категоріи не допускаются къ перевозкѣ наливомъ, а могутъ быть перевозимы исключительно въ вагонахъ съ открытыми люками или на платформахъ; вещества же второй категоріи разрѣшены къ перевозкѣ наливомъ въ вагонахъ-цистернахъ.

Затѣмъ бензинъ и другіе огнеопасные продукты перегонки нефти до сего года были воспрещены къ перевозкѣ наливомъ также и въ силу § 6 Высочайше утвержденнаго 11 іюня 1891 г. мнѣнія Государственнаго Совѣта о правилахъ испытанія, перевозки, храненія и продажи минеральныхъ маселъ и продуктовъ перегонки ихъ.

На основаніи же опубликованнаго въ № 24 собр. узак. и расп. правит. за 1896 г. дополнительнаго соглашенія къ международной конвенціи о перевозкѣ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ наливная перевозка бензина и лигроина въ прямомъ сообщеніи русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ заграничными разрѣшена при условіи погрузки этихъ продуктовъ въ спеціально устроенные для этой цѣли наливные вагоны и считается дѣйствительною пока только для ввозного сообщенія.

Такое положеніе дѣла дало поводъ представителю Владикавказской дороги на LVI Общемъ конвенціонномъ съѣздѣ ходатайствовать о допущеніи перевозки бензина наливомъ также въ сообщеніи между русскими дорогами, причѣмъ Съѣздъ призналъ,

съ своей стороны, возможнымъ удовлетворить означенное ходатайство. Но такъ какъ при этомъ требовалось установленіе и звѣстныхъ правилъ согласованныхъ съ правилами, установленными для международныхъ сообщеній, то Департаментъ желѣзныхъ дорогъ внесъ вопросъ на LVIII Съѣздъ, которымъ было постановлено поручить выработку необходимыхъ въ настоящемъ случаѣ правилъ IX Технической Комиссiи. Эта послѣдняя, исполнивъ возложенное на нее порученіе, представила составленныя ею приведенныя ниже сего правила LX Общему конвенціонному съѣзду, принявшему таковыя безъ измѣненія.

Правила о вагонахъ-цистернахъ для перевозки въ нихъ бензина.

Предохранительныя приспособленія у вагоновъ-цистернъ.

1) При постройкѣ новыхъ вагоновъ-цистернъ съ желѣзными котлами, деревянныя части, за исключеніемъ брусевъ, на которыхъ расположенъ котель, не допускаются.

2) Новые вагоны-цистерны должны быть нетормазные.

3) Колесо-рукоятка выпускного клапана должно быть доступно только послѣ открытія крышки колпака. Наливное отверстие должно быть снабжено плотно закрывающейся крышкой и снабжено приспособленіемъ для навѣшиванія пломбъ на высотѣ не выше 5 фут. надъ уровнемъ рельсовъ. Также и выпускныя трубы должны быть снабжены особыми затворами.

Части несвязанныя неразрывно съ вагономъ-цистерною.

4) Снабженіе вагоновъ-цистернъ частями несвязанными съ ними неразрывно (рукавами и проч.), служащими для нагрузки и выгрузки содержимаго вагоновъ-цистернъ, допускается только въ томъ случаѣ, если такія приспособленія, безъ записи въ накладную, уложены въ ящикѣ, прочно и неразрывно прикрѣпленномъ къ вагону-цистернѣ. Ящикъ этотъ запирается на замокъ владѣльцемъ груза и долженъ имѣть скобы для наложенія пломбы.

Перевозка вышеупомянутыхъ частей, уложенныхъ вышеозначеннымъ способомъ, производится бесплатно, но желѣзная дорога не отвѣчаетъ за ихъ утерю или порчу.

Приписка вагоновъ-цистернъ, принадлежащихъ частнымъ лицамъ.

5) Вагоны-цистерны, принадлежащія частнымъ лицамъ, допускаются къ движенію по желѣзнымъ дорогамъ только въ томъ случаѣ, если таковыя приписаны къ парку какой-нибудь желѣзной дороги и снабжены соотвѣтствующими надписями.

6) Вагоны-цистерны, принадлежащія частнымъ лицамъ или арендованные таковыми, должны быть обозначены фирмою владельца или арендатора, съ указаніемъ дороги, къ которой вагонъ приписанъ.

Правила для избѣжанія взрыва или пожара.

О наливѣ и нагрузкѣ вагоновъ-цистернъ.

7) Наливъ бензина въ вагоны-цистерны и выгрузка изъ таковыхъ должны происходить на путяхъ болѣе уединенныхъ, но во всякомъ случаѣ на разстояніи не менѣе 60 саженъ отъ построекъ. Наливъ и выгрузка могутъ производиться днемъ или ночью; въ послѣднемъ случаѣ лишь при электрическомъ освѣщеніи и специальныхъ электрическихъ ручныхъ фонаряхъ или лампахъ Деви.

8) При оттаиваніи замерзшихъ выпускныхъ трубъ какъ у нагруженныхъ, такъ и у порожнихъ вагоновъ-цистернъ, служащихъ для перевозки бензина, не слѣдуетъ ни въ какомъ случаѣ примѣнять огонь или горящій уголь. Для этой цѣли слѣдуетъ употреблять или кипятокъ, или паръ, или нагрѣтое сукно, или нагрѣтый песокъ.

9) Вагоны-цистерны, сдаваемые въ отправку на желѣзную дорогу, должны быть наполнены жидкостью до основанія колпака.

Предосторожности при влѣзаніи въ порожніе вагоны-цистерны.

10) Для болѣе скорого удаленія паровъ изъ опорожненнаго котла слѣдуетъ открыть крышку колпака и клапана, а если этого недостаточно, то промыть котель водою. Влѣзаніе въ по-

15) Если при осмотрѣ вагоновъ-цистернъ изъ-подъ бензина необходимо примѣнить ручные фонари, то слѣдуетъ дѣлать это съ величайшею осторожностью. Осмотръ какъ наливного, такъ и выпускныхъ отверстій, относительно плотности затвора, допускается днемъ или ночью, въ послѣднемъ случаѣ со специальными лампами.

Надежность затвора.

16) Впускныя и выпускныя отверстія должны быть закрыты вполне плотно и запломбированы, какъ у нагруженныхъ, такъ и у порожнихъ вагоновъ-цистернъ. Должна быть исключена всякая возможность открытія ихъ посторонними лицами или во время хода поѣзда. За вышеупомянутыми обстоятельствами обязанъ наблюдать отправитель или получатель, производящіе наливъ или выгрузку своими средствами, такъ чтобы желѣзная дорога получала всегда вагоны-цистерны въ вполне исправномъ состояніи.

Однако б. Департаментъ желѣзныхъ дорогъ, имѣя въ виду, что представителемъ товарищества нефтяного производства бр. Нобель на упомянутомъ съѣздѣ было сдѣлано заявленіе о небезопасности перевозки бензина въ вагонахъ-цистернахъ, не утвердилъ постановленія съѣзда и находя необходимымъ подвергнуть вопросъ о возможности допущенія перевозки бензина наливомъ еще болѣе тщательному выясненію, вошелъ въ сношеніе на сей предметъ съ Горнымъ Департаментомъ, который сообщилъ, что Горный Ученый Комитетъ хотя и призналъ съ своей стороны разрѣшеніе назначенной перевозки вообще желательнымъ, но тѣмъ не мѣнѣе высказаться въ этомъ смыслѣ вполне утвердительно въ настоящее время не находилъ возможнымъ, такъ какъ вопросъ о мѣрахъ предосторожности, кои надлежало бы принимать при перевозкѣ бензина наливомъ и при охраненіи его на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, требуетъ еще дальнѣйшей разработки. По мнѣнію Комитета, предварительно окончательнаго обсуждения правилъ перевозки бензина по желѣзнымъ дорогамъ въ вагонахъ-цистернахъ, правила эти слѣдовало бы передать на заключеніе Бакинскаго техническаго комитета и находящейся въ Грозномъ Лабораторіи Владикавказской дороги, какъ учрежденій, въ настоящемъ случаѣ особо компетентныхъ,

Вмѣстѣ съ тѣмъ Комитетъ препроводилъ въ б. Департаментъ желѣзныхъ дорогъ отзывъ техника Комитета колл. сов. Иванова, разсматривавшаго этотъ вопросъ по порученію Ученаго Комитета, слѣдующаго содержанія:

„Разрѣшеніе перевозки бензина паливомъ, вообще говоря, представляется желательнымъ, такъ какъ этимъ путемъ можетъ быть достигнуто расширеніе сбыта многихъ такихъ легкихъ погоновъ нефти, которые въ настоящее время, вслѣдствіе затрудненій, связанныхъ съ отправкой ихъ въ деревянные или металлические бочкахъ, не рѣдко остаются въ большомъ количествѣ на рукахъ у заводчиковъ и отчасти безцѣльно пропадаютъ или употребляются въ видѣ топлива, хотя и могли бы получить болѣе цѣнное примѣненіе. Что же касается проектированныхъ конвенціоннымъ Съѣздомъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ правилъ перевозки бензина въ вагонахъ-цистернахъ, то судить вполне опредѣленно объ ихъ цѣлесообразности, по мнѣнію колл. сов. Иванова, является затруднительнымъ, такъ какъ не всѣ стороны вопроса объ опасностяхъ, сопряженныхъ съ перевозкою бензина, наливомъ, представляются достаточно выясненными.

„Опасность, вызываемая неосторожнымъ обращеніемъ съ огнемъ вблизи грузовъ бензина, обусловливается не только низкой температурой его вспышки, но также и значительной упругостью его паровъ, такъ какъ подъ влияніемъ послѣдней причины слабій въ началѣ пожаръ быстро распространяется отъ взрыва затрачиваемыхъ пламенемъ вмѣстилищъ бензина. Было бы поэтому желательно провѣрить, въ какой мѣрѣ обыкновенные вагоно-цистерны могутъ быть признаны прочными на тотъ случай, когда они будутъ наполнены бензиномъ и въ то же время подвергнутся нагрѣванію случайно пролитаго и загорѣвшагося около вагона бензина; между тѣмъ сдѣлать эту провѣрку (теоретически конечно) затруднительно, такъ какъ точныхъ данныхъ относительно упругости паровъ бензина въ литературѣ не имѣется.

„Кромѣ того, въ тѣхъ случаяхъ, когда будутъ перевозиться сырые (неочищенные) легкіе нефтяные погоны, можно опасаться довольно быстро разлѣданія стѣнокъ вагоновъ, а потому слѣдуетъ выяснить, не потребуется ли покрывать внутреннюю сторону назначенныхъ для перевозки помянутыхъ продуктовъ вагоновъ

слоемъ такого вещества, которое бы противилось разбѣдающему дѣйствию сырыхъ погоновъ.

„Весьма важно также, чтобы одновременно съ правилами перевозки бензина были выработаны также правила охраненія его на станціяхъ, потому что хранимый на станціяхъ въ соотвѣтственныхъ резервуарахъ или другихъ вмѣстилищахъ бензинъ очевидно будетъ угрожать не меньшею опасностью, чѣмъ находящійся въ вагонахъ.

„Затѣмъ, обращаясь къ частностямъ проектированныхъ правилъ, колл. сов. Ивановъ высказалъ: 1) что нагрузка и выгрузка бензина должна была бы быть допускаема только засвѣтло; 2) что выгрузка бензина, если таковая производится разливомъ въ бочки и тому подобную посуду, должна производиться одновременно только изъ одного вагона; 3) что при разливѣ въ бочки и всякую мелкую посуду, должны быть употребляемы автоматическіе краны, препятствующіе проливанію бензина; 4) что при осмотрѣ плотности и затворовъ наливного и выпускного отверстій вагоновъ можно допустить, если представится необходимость, примѣненіе не только непремѣнно электрическихъ лампъ, какъ предлагаетъ Съѣздъ, но и хорошо устроенныхъ рудничныхъ предохранительныхъ лампъ (Мюзера, Марсо, Эванса, Фюма); 5) что подсыпать постоянно песокъ въ мѣстахъ выгрузки, какъ рекомендуетъ Съѣздъ, едва ли основательно, ибо присутствіе слишкомъ толстаго слоя песку можетъ вызвать нѣкоторую опасность въ пожарномъ отношеніи, вслѣдствіе затрудненнаго испаренія бензина изъ глуболежащихъ слоевъ и 6) что вагоны слѣдовало бы, ради увеличенія теплоотражательной способности, красить лишь въ бѣлый цвѣтъ“.

„Слѣдуя указанію Горнаго Департамента, б. Департаментъ желѣзныхъ дорогъ обратился за дальнѣйшими по настоящему дѣлу данными въ правленіе общ. Владикавказской желѣзной дороги и въ Бакинскій техническій комитетъ, изъ коихъ первое представило Департаменту слѣдующій отзывъ Завѣдующаго Грозненскою Лабораторіею К. В. Харичкова, по вопросу о перевозкѣ бензина наливомъ въ вагонахъ-цистернахъ:

„Возможность и примѣнимость наливной перевозки бензина на желѣзныхъ дорогахъ едва ли подлежитъ сомнѣнію: современная техника находитъ способы безопаснаго оперированія бензиномъ

при столь сравнительно сложныхъ операціяхъ бензино-ректификаціонныхъ заводовъ, какъ перекачка по трубамъ, перегонка, сортировка, химическая очистка, наконецъ отопленіе отброснымъ бензиномъ въ форсункахъ. Перевозка же бензина даже самаго огнеопаснаго, въ хорошо приспособленныхъ вагонахъ-цистернахъ и снабженныхъ всѣми антипожарными приспособленіями, есть одна изъ самыхъ простыхъ операцій и нераспространеніе на бензиновые дистилаты этого усовершенствованія техники слѣдуетъ признать однимъ изъ прискорбныхъ недоразумѣній, тормозящихъ развитіе бензинового и связанныхъ съ нимъ производствъ и убыточныхъ для нефтяной промышленности. Исключеніе бензина изъ числа продуктовъ, вывозимыхъ наливомъ, оправдывается требованиями безопасности въ пожарномъ отношеніи, но приводитъ къ совершенно противоположнымъ результатамъ. Благодаря затруднительности вывоза, бензинъ, въ особенности тяжелый (лигроинъ), скопляется въ мѣстахъ производства и этимъ угрожаетъ опасностью мѣстностямъ, гдѣ сосредоточены нефтеперегонные заводы. Можно съ увѣренностью сказать, что большая часть пожаровъ на Бакинскихъ нефтеперегонныхъ заводахъ вызвана именно воспламененіемъ газоліна. Въ интересахъ безопасности слѣдуетъ озаботиться облегченіемъ перевозки бензина сухимъ путемъ и моремъ въ мѣстности, гдѣ этотъ продуктъ нашель бы полезное примѣненіе. Только наливная система транспортировки можетъ разрѣшить вопросъ объ освобожденіи нефтеобрабатывающихъ центровъ отъ скопленія избытковъ легко кипящихъ нефтяныхъ погоновъ (бензина и лигроина), какъ допускающая массовую перевозку этихъ жидкостей.

„Въ настоящее время, по даннымъ нефтяной статистики, изъ Баку вывозится не все то количество бензина, которое могло бы вывозиться, судя на основаніи $\%$ выхода этого продукта изъ Бакинской нефти. Нагляднѣе всего это можно видѣть изъ ниже слѣдующей таблицы, заимствованной изъ ежемѣсячныхъ свѣдѣній, издаваемыхъ совѣтомъ Съѣзда нефтепромышленниковъ въ Баку, насколько вывозъ бензина мало согласуется съ количествомъ добываемой нефти:

Года.	Вывозъ бензина изъ Бак. района.	Добыча сырой нефти на Бак. промыслахъ.
1892	126.009 пуд.	286.513.843 пуд.
1893	252.493 „	324.763.197 „
1894	311.566 „	297.551.021 „
1895	300.902 „	377.426.620 „
1896	219.469 „	386.264.782 „
1897	265.867 „	422.460.751 „

„Таблица эта показываетъ, что съ 1894 года вывозъ бензина уменьшился на 92.097 пуд., въ то время, какъ добыча нефти увеличилась на 88.713.761 пудъ и что даже въ самый благоприятный годъ (1894) добыча бензина была въ 10 разъ ниже возможной (считая минимальный выходъ бензина изъ нефти въ 1%), т. е., иначе говоря, лишь ничтожная часть легкихъ (бензиновыхъ) дистиллатовъ нефти утилизируется, большая же часть теряется совершенно непроизводительно. Такой упадокъ бензинового производства можно объяснить только стѣснительностью и дороговизною транспортировки его въ тарѣ, и нельзя поэтому не присоединиться къ выводамъ отзыва горнаго инженера Иванова, что наливная система перевозки расширила бы сбытъ бензина и поддержала производство этого полезнаго нефтяного продукта. Ненормальное положеніе бензинового дѣла должно быть особенно чувствительно для Грознаго, гдѣ % выходъ бензина изъ нефти значительнѣе и кромѣ того много промежуточнаго продукта (лигроина), который при дешевой (наливной) перевозкѣ получилъ бы по меньшей мѣрѣ примѣненіе какъ топливо. Лигроинъ предложенъ также въ послѣднее время какъ растворительное при пропитываніи желѣзнодорожныхъ шпалъ, и возможность этого примѣненія всецѣло связана съ облегченіемъ и удешевленіемъ перевозки его“.

„Нѣкоторые изъ вопросовъ, относящихся къ предосторожностямъ при наливной перевозкѣ бензина, рассмотрѣны въ запискѣ горнаго инженера Иванова. Существеннымъ является выяснить, подлежитъ ли бензинъ перевозкѣ въ специальныхъ вагонахъ или же въ наливныхъ цистернахъ общаго типа. Состоящая при Общемъ Сѣздѣ Техническая Комиссія признаетъ необходимымъ вагонамъ

перевозящимъ бензинъ придавать отличную отъ прочихъ наливныхъ вагоновъ внѣшность, окрашивая ихъ по всей длинѣ поперечными чередующимися полосами бѣлаго и краснаго цвѣта. Мнѣніе это оспаривается горнымъ инженеромъ Ивановымъ, предлагающимъ, ради увеличенія теплоотражательной способности, красить въ бѣлый цвѣтъ“.

Это послѣднее требованіе; по мнѣнію г. Харичкова, можно совмѣстить съ необходимостью придать бензиноналивнымъ цистернамъ отличительную внѣшность, если вмѣсто красныхъ чередующихся полосъ помѣщать надписи, или изображенія, аналогичныя принятымъ для тарныхъ вагоновъ, перевозящихъ взрывчатые вещества.

„Въ числѣ физическихъ свойствъ, опредѣляющихъ огнеопасность бензина, указываютъ на высокую упругость его паровъ. Къ сожалѣнію до сихъ поръ не имѣется даже приблизительныхъ измѣреній упругости бензинового пара, каковыя данныя однако крайне необходимы для вывода размѣровъ толщины стѣнокъ котла, имѣя въ виду, что при перевозкѣ самаго легкаго бензина въ лѣтнее время, вслѣдствіе нагрѣванія прямыми лучами солнца, давленіе пара внутри котла можетъ быть значительно. По мнѣнію г. Харичкова, достаточно вполне опредѣлить максимальную упругость, т. е. ту, которую имѣлъ бы самый легкій бензинъ (или правильнѣе самый низко кипящій) изъ допускаемыхъ къ наливной перевозкѣ бензиновъ при наивысшей лѣтней температурѣ считая таковую 50° R.— $62,5^{\circ}$ C. (въ Баку). Что же касается до высшихъ температуръ, то Грозненская лабораторія признаетъ вполне достаточнымъ ограничиться температурой въ 100° C., такъ какъ возможно вагоны-цистерны, перевозящія бензинъ, снабдить приспособленіями, устраняющими возможность повышенія температуры выше 100° —если подвергнутся нагрѣванію отъ случайно пролитаго и загорѣвшагося около вагона бензина (обстоятельство указываемое въ запискѣ горнаго инженера Иванова). Для этого необходимо лишь вагоны эти снабдить водяными трубами, идущими отъ тендера или другого водяного вмѣстилища въ поѣздѣ. Въ случаѣ пожара около цистерны (отъ проливагося бензина) возможно путемъ обливанія водою, не допустить температуру повышаться свыше 100° “.

„Въ связи съ этимъ обстоятельствомъ находится вопросъ о наилучшемъ изолированіи бензинового вагона отъ остального состава, въ случаѣ пожара. Представляется весьма желательнымъ вагоны эти снабдить автоматическимъ приспособленіемъ для отцѣпки, т. е. такими, которые дозволяли бы отцѣпку на разстояніи, съ цѣлью быстрого выведенія ихъ изъ состава поѣзда. Вопросъ этотъ можетъ быть рѣшенъ лишь при содѣйствіи специалистовъ службы Тракціи“.

„Что касается до опасности распространенія пожара въ случаѣ взрыва вагона-цистерны, то этотъ взрывъ можетъ имѣть мѣсто лишь тогда, когда внутрь вагона попадетъ воздухъ, могущій образовать съ бензиновыми парами взрывчатую смѣсь. Противъ такого явленія слѣдуетъ принять мѣры, состоящія въ обязательствѣ наполнять цистерны до верха, чтобы остающееся свободнымъ пространство занято было парами углеводородовъ, не содержащими примѣси воздуха. Высокій, сравнительно съ другими жидкостями, коэффициентъ расширенія бензина также долженъ быть принятъ въ соображеніе для расчета этого пространства. При соблюденіи послѣдней предосторожности несчастные случаи загоранія бензина обходятся безъ взрыва и картина пожара получается иная: горѣніе сосредоточивается въ мѣстахъ выхода паровъ бензина, трещинахъ и щеляхъ и давленіемъ пара пламя съ силою выбивается наружу. Это самый удобный моментъ для тушенія пожара, легко достигаемаго прикладываніемъ войлока, смоченнаго водой, засыпкой пескомъ и пр. Въ случаѣ, если моментъ этотъ пропущенъ, можетъ наступить взрывъ со всеми разрушительными послѣдствіями въ то время, какъ выгоритъ большая часть содержимаго и внутрь резервуара попадетъ воздухъ. Такое явленіе наблюдается при пожарѣ бензиновыхъ баковъ, а также мелкихъ вмѣстилищъ (жестянокъ, горѣлокъ и пр.)“.

„Принимая во вниманіе, что предлагаемыя правила безопасной перевозки бензина должны включать не только рядъ предупредительныхъ мѣръ противъ загоранія бензина, но и способы тушенія, возникшаго по неосторожности пожара, нельзя не высказаться о необходимости снабженія поѣзда, заключающаго цистерны, принадлежностями для тушенія пожаровъ, на примѣръ: войлоками (которые для поддержанія ихъ во влажномъ состояніи

полезно смочить растворомъ хлористаго магнія, или хлористаго кальція), шестами, лопатами, патронами съ огнетушительными составами и проч.“.

„Указываемая въ запискѣ колл. сов. Иванова опасность отъ развѣданія стѣнокъ вагоновъ-цистернъ при перевозкѣ сырого бензина также должна быть принята во вниманіе. Таковой бензинъ содержитъ кислоты, могущія дѣйствовать развѣдающимъ образомъ. Явленіе это замѣчено на многихъ нефтеперегонныхъ заводахъ въ Баку, гдѣ газолиновыя трубы подвергнуты наибольшему развѣданію, а потому, гдѣ возможно, ихъ замѣняютъ чугунными трубами. Для предохраненія матеріала цистерны отъ столь неблагоприятнаго дѣйствія сырыхъ дистиллатовъ, самое вѣрное, но и въ то же время самое дорогое средство—обкладка свинцомъ. Возможно также прибѣгнуть къ обмазкѣ внутри какимъ-либо бензиноупорнымъ составомъ, напримѣръ, смѣсью глицерина съ клеємъ“.

„Во всѣхъ остальныхъ пунктахъ Грозненская лабораторія Владикавказской желѣзной дороги вполне согласна съ выводами г. Иванова, съ тѣмъ лишь измѣненіемъ, что полагаетъ возможнымъ допустить нѣкоторые послабленія въ предосторожностяхъ при операціи съ бензиномъ. Такъ, напр., г. Харичковъ рекомендуетъ редактировать I-ую часть правилъ слѣдующимъ образомъ: „нагрузка и выгрузка бензина должна быть допускаема за свѣтло, или же при электрическомъ освѣщеніи, но въ послѣднемъ случаѣ не иначе, какъ съ надлежащаго разрѣшенія для удостовѣренія достаточности освѣщенія, необходимой для правильной работы по выгрузкѣ бензина“.

„Что касается выгрузки бензина, то, по мнѣнію лабораторіи, предосторожности при выгрузкѣ бензина разливомъ въ бочки должны варьировать въ зависимости отъ времени года. Зимой, при низкой температурѣ, выходъ бензина больше, а потеря отъ испаренія меньше и оперировать съ нимъ безопаснѣе. Тогда же отправка бензина усиливается. Допущеніе же налива только изъ одного вагона можетъ повлечь за собою задержку въ выгрузкѣ прибывшаго на станцію бензина и застаиваніе его, что едва ли желательно. Грозненская лабораторія предложила бы въ зимнее время позволить выгрузку и нѣсколькихъ бензиновыхъ цистернъ, при обязательномъ соблюденіи извѣстнаго разстоянія между ними. Не-

обходимо также при этомъ включить въ условіе, чтобы мѣста выгрузки снабжены были водопроводными кранами и достаточнымъ запасомъ противопожарныхъ приспособленій. Что же касается до освѣщенія, то лабораторія полагаетъ, что можно примѣнять и электрическія и безопасныя лампы, но при пользованіи электрическимъ свѣтомъ необходимо имѣть въ запасѣ нѣсколько безопасныхъ лампъ, которыя, кромѣ своего прямого назначенія, могутъ служить въ качествѣ указательныхъ (т. е. указывающихъ присутствіе горячихъ паровъ въ воздухѣ). Близкое сосѣдство бензиновыхъ вагоновъ съ огнемъ вообще нежелательно, поэтому способы маневрированія ими на станціяхъ требуютъ особой разработки, при участіи свѣдущихъ лицъ службы движенія. Весьма существеннымъ является выработать правильную классификацію бензина въ цѣляхъ установки предѣльной нормы, допускающей наличную перевозку. Классификація эта не можетъ быть основана только на одномъ физическомъ свойствѣ, удѣльномъ вѣсѣ, потому что бензины разнаго происхожденія могутъ проявлять при одномъ и томъ же удѣльномъ вѣсѣ, неодинаковыя остальныя свойства (упругость пара), въ зависимости отъ характера составляющихъ ихъ углеводородовъ. Такъ какъ пользованіе научной классификаціей, основанной на температурахъ кипѣнія, на практикѣ затруднительно, то представляется весьма удобнымъ при установленіи предѣльной нормы принимать въ соображеніе различіе происхожденія бензина (т. е. изъ какой нефти добытъ). Бакинскій бензинъ (изъ Балаханской нефти) имѣетъ при большемъ удѣльномъ вѣсѣ низкую температуру кипѣнія, поэтому можно было бы низшій предѣлъ удѣльнаго вѣса установить для Бакинскаго бензина 0,695, для Грозненскаго—0,680, а высшій—для Бакинскаго—0,710, для Грозненскаго—0,780“.

Въ заключеніе Харичковъ присовокупилъ, что перевозка бензина наливомъ въ цистернахъ, при обдуманной организаціи ея и съ принятіемъ всѣхъ предписываемыхъ техникой предосторожностей, сдѣлается такой же обычной на желѣзныхъ дорогахъ операціей, какъ и наливная перевозка керосина, устранившая своею новизной въ первые періоды возникновенія.

Съ своей стороны правленіе общества Владикавказской дороги, въ дополненіе къ вышеприведенному отзыву Харичкова, считало

необходимымъ присовокупить, что оно, вполне признавая заслуги г. Харичкова, какъ химика, полагаетъ, однако, что перечисленные имъ вкратцѣ предосторожности внушены мыслью, что цистернѣ съ бензиномъ и во время нахождения ея въ поѣздѣ и на станціи постоянно грозитъ опасность отъ какого-то огня или искры, совершенно упуская изъ виду то обстоятельство, что цистерны съ такимъ легковоспламеняющимся товаромъ, какъ бензинъ, по правиламъ движенія, должны занимать извѣстное, вполне безопасное мѣсто въ поѣздѣ и на станціяхъ. Причемъ, по мнѣнію правленія общества Владикавказской дороги, все это предвидѣно въ правилахъ, выработанныхъ засѣдавшими въ IX технической комиссіи специалистами службъ тяги и движенія и приложенныхъ къ протоколу IX технической комиссіи подъ названіемъ „Правила о вагонахъ-цистернахъ“.

Что касается затѣмъ Бакинскаго технического комитета, то послѣдній, на запросъ б. Департамента желѣзныхъ дорогъ, представилъ протоколъ засѣданія комитета, въ коемъ былъ подвергнутъ обсужденію вопросъ о наливной перевозкѣ бензина въ вагонахъ-цистернахъ, а также копію доклада техника комитета, горнаго инженера Квитка, въ каковомъ докладѣ значителен, между прочимъ, слѣдующее:

„Вопросъ о наливной перевозкѣ бензиновъ—вопросъ сложный. Сложность этого вопроса вытекаетъ изъ того, что въ составъ его входятъ не только вагоны-цистерны, но и резервуары для храненія этого товара на мѣстѣ производства и на мѣстѣ слива.

„При наливной перевозкѣ бензина затрудненіе должно выразиться не столько въ процентѣ перевозки, сколько въ резервуарахъ. Эти резервуары съ одной стороны должны быть настолько велики, чтобы не стѣснять движенія вагоновъ, а съ другой стороны, товаръ настолько деликатный, что резервуары для него всегда должны быть герметически закрытыми.

„При такихъ условіяхъ вопросъ объ упругости паровъ бензиновъ является настолько важнымъ, что безъ него нельзя дѣлать какого-либо постановленія о наливной перевозкѣ такого товара, какъ бензинъ. Но для опредѣленія упругости паровъ бензиновъ представляется необходимымъ предварительно условиться на счетъ классификаціи бензиновъ вообще и такъ какъ суще-

ственное свойство бензиновъ, вліяющее на цѣнность этого товара, заключается въ температурѣ кипѣнія углеводородовъ его составляющихъ, то всякая классификація этихъ товаровъ будетъ основываться на температурѣ кипѣнія его составныхъ частей. Удѣльный же вѣсъ бензиновъ при такомъ условіи не играетъ роли. Отъ бензиновъ требуется, чтобы они легко выпарялись, высыхали, не оставляя слѣдовъ.

„За границею классификація этихъ товаровъ установлена давно и русская промышленность пользуется терминами этой классификаціи, хотя имѣетъ нѣсколько иное значеніе.

„Наиболѣе полная и довольно точная классификація бензиновъ установлена химическою фабрикою въ Эйзентюбелѣ въ 1872 г.; по этой классификаціи легкіе углеводороды изъ Пенсильванской нефти раздѣляются:

Названіе товаровъ.	Удѣльный вѣсъ.	Точка кипѣнія.
№ 1. Петролейный эфиръ, кероселенъ, риголенъ, шервудголь и нашъ нефтяной эфиръ, какъ растворяющее средство для каучука, смоль и для анестезіи	0,65—0,66	40—70° Ц. въ средн. 65° Ц.
№ 2. Газолинъ для извлеченія масла изъ сѣмянъ, отмывки шерсти отъ жира и карбюрація газа	0,66—0,69	70—90° Ц. средн. Т. К. 80° Ц.
№ 3. Бензинъ для вывода пятенъ	0,69—0,79	80—100° Ц. средн. Т. К. 95° Ц.
№ 4. Лигроинъ для сожиганія въ такъ называемыхъ лигроиновыхъ лампахъ и для приготовленія патентованнаго свѣтильнаго газа	0,71—0,73	80—120° Ц.
Масло для чистки частей машинъ и т. д., какъ примѣсь къ скипидару	0,72—0,75	120—170° Ц.

„Всѣ эти продукты выдѣлываются изъ русской нефти, но всѣ они имѣютъ большій удѣльный вѣсъ, чѣмъ соответствующіе продукты, полученные изъ американской нефти.

„Большинство нашихъ продуктовъ только приближаются къ какому-нибудь изъ продуктовъ, означенныхъ въ вышеприведенной классификаціи. Но и американскіе товары названныхъ типовъ не совершенны.

„Такимъ образомъ, современная классификація товаровъ даетъ лишь тотъ матеріалъ, по которому можно опредѣлить упругость паровъ бензиновъ при разныхъ температурахъ.

„Всѣ бензины составляютъ смѣсь различныхъ углеводородовъ, поэтому нѣтъ необходимости доискиваться свойствъ каждаго углеводорода, входящаго въ составъ какого-либо бензина, такъ какъ въ настоящее время въ наукѣ установлено, что отношеніе упругости паровъ смѣси къ суммѣ упругостей отдѣльныхъ соединений, составляющихъ смѣсь, есть величина постоянная при равныхъ температурахъ (законъ Вольты-Дантона)“.

На этомъ основаніи каждый типичный бензинъ инженеръ Квитка рассматриваетъ какъ вещество однородное, обладающее среднею температурою кипѣнія, хотя температура кипѣнія смѣси на самомъ дѣлѣ нѣсколько ниже средне-арифметической изъ температуръ кипѣнія отдѣльныхъ углеводородовъ, составляющихъ смѣсь; такъ напримѣръ: петролейный эфиръ онъ считаетъ какъ бы чистый углеводородъ, кипящій при температурѣ 65° Ц., а бензинъ считаетъ за жидкость, кипящую при 95° Ц. и т. д.

Руководствуясь этими соображеніями и таблицей упругостей воды при разныхъ температурахъ, г. Квитка дѣлаетъ попытку опредѣленія упругости паровъ типическихъ бензиновъ и этимъ путемъ получаетъ нижеслѣдующія упругости паровъ разныхъ бензиновъ при температурахъ 100,50, при температурѣ кипѣнія и при 15° Ц.

1. Петролейный эфиръ.

Средняя температура кипѣнія 65° Ц.

		м. м. въ атмосфер.	
При температурѣ	100° Ц.	2,374	3,12
” ”	65°	760	1,0
” ”	50°	659	0,870
” ”	15°	101	—

2. Газолинъ.

Средняя температура кипѣнія 80° Ц.

При температурѣ	100° Ц.	1491,3	1,962
” ”	80°	760	1,0
” ”	50°	251,6	0,333
” ”	15°	45,5	—

3. Бензинъ.

Температура кипѣнія 95° Ц.

При температурѣ	100° Ц.	918	1,21
” ”	95°	760	1,00
” ”	50°	125	0,16
” ”	15°	17	—

4. Лигроинъ.

Температура кипѣнія 100° Ц.

При температурѣ	100°	760	1
” ”	50°	102	0,13
” ”	15°	12,7	—

5. Масла для чистки частей машинъ.

Температура кипѣнія 145° Ц.

Такъ какъ давленіе этого масла при 100° Ц. ниже 1 атм., то поэтому данныя объ упрукости его паровъ и не приводятся.

Руководствуясь вышеприведенными данными объ упрукости паровъ бензиновъ по мнѣнію Квитки, можно придти къ выводу, что перевозка ихъ наливомъ хотя и не грозитъ разрыву вагоновъ отъ большого давленія, но зато съ увѣренностью можно сказать, что вагоны-цистерны, употребляемые нынѣ для перевозки наливомъ керосина совершенно негодны для таковой же перевозки бензиновъ, въ виду возможности течи груза, причемъ большая течь будетъ какъ въ швахъ, такъ особенно черезъ вентиль у разгрузочныхъ трубъ.

Что касается до развѣданія стѣнокъ котловъ кислотами, растворенными въ бензинѣ, то ссылку Грозненской лабораторіи на при-

мѣры изъ Бакинской практики инженеръ Квитка считаетъ не-правильною, такъ какъ, хотя трубы, проводящія пары бензиновъ и керосиновъ въ сборное помѣщеніе, и разбѣдаются кислотами въ теченіе 2 лѣтъ, но это происходитъ при паровой гонкѣ, при томъ условіи, что по этимъ трубамъ течетъ смѣсь дистиллата и воды и въ данномъ случаѣ быстрому разбѣданію трубъ способствуетъ вода. При гонкѣ же нефти безъ пара подобнаго разбѣданія трубъ нѣтъ или оно настолько мало, что его не стоитъ принимать въ расчетъ.

Въ организаціи перевозки бензиновъ наливомъ самую дорогую часть дѣла составляютъ резервуары для храненія бензиновъ. Тутъ потребуются соблюсти такія условія, при которыхъ бензинъ не представилъ бы опасности въ пожарномъ отношеніи и затѣмъ, чтобы бензинъ не потерялъ своихъ цѣнныхъ качествъ, т. е. чтобы онъ не возгорался во время храненія.

Въ заключеніе инженеръ Квитка ставитъ Бакинскому техническому комитету слѣдующіе вопросы: „какіе вагоны-цистерны гарантируютъ цѣлость товара и что должно дѣлать, чтобы перевозка его не представляла опасности въ пути; годны ли нынѣшніе вагоны-цистерны для перевозки наливомъ бензина и если негодны, то можно ли ихъ передѣлать; какія общія мѣры предосторожности слѣдуетъ соблюдать при нагрузкѣ и выгрузкѣ бензиновъ; общія условія храненія товаровъ до слива въ мелкую посуду“.

При обсужденіи сихъ вопросовъ въ Комитетѣ одинъ изъ представителей нефтепромышленниковъ, членъ комитета Хагелинъ, управляющій Бакинскимъ отдѣленіемъ товарищества бр. Нобель, заявилъ комитету, что фирма бр. Нобель,—до изданія закона о температурѣ вспышки освѣтительныхъ маселъ въ 1889 году, по которому легкія погонны нефти, имѣющія температуру вспышки ниже 28° Ц., какъ то: бензинъ, газолинъ, лигроинъ, были исключены изъ числа продуктовъ, могущихъ быть перевозимыми наливомъ въ вагонахъ-цистернахъ, перевозила эти продукты наливнымъ способомъ въ вагонахъ-цистернахъ и на судахъ, спеціально для сего приспособленныхъ. Опытъ показалъ, что при соблюденіи мѣръ предосторожности какихъ-либо несчастій при перевозкѣ бензина не происходило. Для перевозки бензина наливомъ по морю

товарищество бр. Нобель имѣло особую парусную шхуну, которая заключала въ себѣ желѣзный резервуаръ подъ палубой, въ которую и наливался бензинъ; шхуна эта буксировалась паровымъ судномъ до Царицына, откуда уже продуктъ этотъ слѣдовалъ по желѣзнымъ дорогамъ въ вагонахъ-цистернахъ на мѣста своего сбыта. По мнѣнію названнаго представителя товарищества бр. Нобель, наливная перевозка бензина можетъ быть допущена и теперь, но съ тѣмъ, чтобы для сего были устроены спеціальныя вагоны-цистерны, герметически закрывающіеся и суда, двигающіяся на буксирѣ, для того, чтобы въ случаѣ какого-либо несчастія на суднѣ, оно могло быть отцѣплено отъ парового судна. Съ мнѣніемъ этимъ согласились и прочіе члены Бакинскаго Комитета, которые, послѣ всесторонняго обсужденія вопроса, пришли къ заключенію, что наливная перевозка бензиновъ въ вагонахъ-цистернахъ можетъ быть допущена при соблюденіи слѣдующихъ условій:

„1) Вагоны-цистерны должны быть спеціально для сего приспособленными; они должны имѣть герметическіе затворы и предохранительный клапанъ, а при спускѣ спеціально устроенные клапаны и затворы, предупреждающіе течь бензина, и быть выкрашенными въ бѣлый цвѣтъ, для предупрежденія вагоновъ отъ нагрѣванія лучами солнца.

„2) Вагоны съ бензиномъ должны слѣдовать въ хвостѣ поѣзда и имѣть приспособленія для скорой отцѣпки при какомъ-либо несчастіи.

„3) Вагоны для бензина должны быть подаваемы для налива изъ резервуаровъ только днемъ и въ назначенное время, не одновременно съ керосиновыми вагонами.

„4) Деревяныя части вагоновъ должны быть замѣнены желѣзными, чтобъ въ случаѣ течи дерево не могло пропитываться бензиномъ.

„5) Наливка вагоновъ-цистернъ бензиномъ изъ резервуаровъ должна производиться не посредствомъ насосовъ, а самотекомъ, такъ какъ при окончательномъ наполненіи вагона, насосъ не можетъ быть сразу остановленъ, вслѣдствіе чего бензинъ отъ напора насоса можетъ разлиться, чего не должно допускать для предупрежденія воспламененія его отъ неосторожнаго обращенія съ огнемъ, тогда какъ при самотекѣ нагрузка вагоновъ ведется правильно и спокойно.

„6) Нынѣ существующіе на Закавказской желѣзной дорогѣ наливные вагоны-цистерны для керосина признаются безусловно негодными для перевозки бензина, вслѣдствіе того, что содержатся въ неисправномъ видѣ и не имѣютъ необходимыхъ приспособленій.

„7) Вагоны-цистерны для перевозки бензина не должны быть внутри обложены слоемъ свинца и не эмалированы, какъ это предлагаетъ лабораторія Владикавказской желѣзной дороги, такъ какъ развѣданіе желѣза отъ бензина такъ ничтожно, что этимъ можно пренебрегать и потому еще, что свинецъ легче растворяется въ бензиновыхъ кислотахъ, чѣмъ желѣзо.

„8) Каждый вагонъ-цистерна, назначенный для перевозки бензина, долженъ быть испытанъ предварительно бензиномъ и затѣмъ уже пущенъ въ дѣло. Вообще, бензиновые вагоны должны быть сдѣланы особенно тщательно, какъ сварные, такъ и склепанные.

„9) Резервуары для храненія бензиновъ по устройству и расположенію должны удовлетворять установленнымъ закономъ правиламъ для храненія легковоспламеняющихся продуктовъ“.

Наконецъ, независимо приведенныхъ данныхъ, къ Министру Путей Сообщенія поступилъ отзывъ Министра Финансовъ отъ 13 октября 1901-го года за № 30297 съ увѣдомленіемъ, что въ виду возникшихъ на Владикавказской дорогѣ для нефтяной промышленности затрудненій по случаю воспрещенія дорогою перевозки наливомъ сырой нефти съ температурою вспышки ниже 28°, — было образовано особое, при Министерствѣ Финансовъ, подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра, тайн. сов. Ковалевскаго, Совѣщаніе изъ представителей подлежащихъ вѣдомствъ нефтяной промышленности, для выработки предположеній о согласованіи различныхъ дѣйствующихъ узаконеній и распоряженій правительства относительно перевозки нефтяныхъ продуктовъ, а также для выработки новыхъ по сему предмету правилъ, примѣнительно къ нуждамъ промышленности.

Означенное Совѣщаніе, признавъ, съ своей стороны, перевозку и храненіе сырой нефти на тѣхъ же условіяхъ, на коихъ перевозится и хранится керосинъ, а равнымъ образомъ и наливную перевозку бензина, вполне допустимыми, выработало одновременно соотвѣтственные на этотъ счетъ правила, но такъ какъ для воз-

можного утвержденія сихъ правилъ, согласно статьѣ 7 закона 11 іюня 1891 года, встрѣчалась необходимость сдѣлать, предварительно въ этомъ законѣ нѣкоторыя измѣненія, то поэтому Министръ Финансовъ вошелъ съ надлежащимъ представленіемъ въ Государственный Совѣтъ, вслѣдствіе чего воспослѣдовало Высочайше утвержденное 10 декабря 1901 г. мнѣніе Государственного Совѣта объ отмѣнѣ ст. 6 закона 1901 года. Засимъ, такъ какъ, на основаніи § 7 Высочайше утвержденнаго 11 іюня 1901 г. мнѣнія Государственного Совѣта, правила перевозки по желѣзнымъ дорогамъ освѣтительныхъ маселъ, нефти и продуктовъ ея перегонки подлежатъ изданію Министромъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министрами Финансовъ и Внутреннихъ Дѣлъ, то поэтому предположенія Конвенціоннаго Съѣзда о допущеніи перевозки бензина наливомъ въ цистернахъ было сообщено на заключеніе названныхъ Министровъ.

Въ отзывѣ по сему дѣлу Министръ Внутреннихъ Дѣлъ увѣдомилъ, что онъ, въ виду изложенныхъ въ протоколѣ Бакинскаго техническаго комитета соображеній, не встрѣчаетъ возраженій къ допущенію перевозки бензина наливомъ, при соблюденіи выработанныхъ названнымъ Комитетомъ правилъ, съ тѣмъ, чтобы наливка вагоновъ-цистернъ и разгрузка ихъ производилась на самыхъ удаленныхъ отъ построекъ путяхъ станцій приѣма и выгрузки бензина, чтобы близъ этихъ мѣстъ разведеніе огня не допускалось и чтобы мѣста эти были снабжены противопожарными средствами.

Министръ же Финансовъ сообщилъ, что онъ, съ своей стороны, не встрѣчаетъ препятствій къ допущенію перевозки бензина на основаніи правилъ, выработанныхъ Бакинскимъ техническимъ комитетомъ, при чемъ пояснилъ, что Министерству Финансовъ не входило въ разсмотрѣніе настоящаго вопроса съ технической точки зрѣнія возможности перевозки бензина наливомъ по желѣзнымъ дорогамъ, такъ какъ оцѣнка этой стороны дѣла лежитъ внѣ круга обязанностей названнаго Министерства.

Изъ собранныхъ по настоящему дѣлу данныхъ усматривается прежде всего, что главною причиною совершеннаго почти отсутствія вывоза нашего бензина за границу является воспрещеніе перевозки его въ цистернахъ и что, съ отмѣною сего воспреще-

ніа, вывозъ можетъ достигнуть тотчасъ же значительныхъ размѣровъ; при этомъ наливная перевозка, давъ возможность утилизировать свободно остатки легкихъ погоновъ нефти, разовьетъ тѣмъ самымъ производство этихъ продуктовъ и вообще расширить ихъ сбытъ.

Далѣе, недопущеніе перевозки бензина наливомъ имѣетъ послѣдствіемъ скопленіе этого продукта въ значительныхъ размѣрахъ на мѣстахъ производства, угрожая постоянно опасностью въ пожарномъ отношеніи нефтепромышленнымъ заводамъ и складамъ и наконецъ, при одновременномъ существованіи для русскихъ желѣзныхъ дорогъ — съ одной стороны — воспрещенія отправлять бензинъ наливомъ и съ другой стороны — разрѣшенія перевозить его въ цистернахъ въ международномъ сообщеніи изъ заграницы, получается на практикѣ ничѣмъ неоправдываемая аномалія.

Все вышеизложенное приводитъ, по мнѣнію Управленія желѣзныхъ дорогъ, къ несомнѣнному заключенію, что наливная перевозка бензина въ цистернахъ является несомнѣнно во всѣхъ отношеніяхъ вполне желательной.

Что касается затѣмъ вопроса о самой возможности этой перевозки, то по единогласному заключенію спрошенныхъ специалистовъ, къ допущенію перевозки бензина наливомъ, въ общемъ, не встрѣчается никакихъ препятствій, но при непремѣнномъ только условіи — чтобы она была совершаема въ специально приспособленныхъ для сего цистернахъ, такъ какъ обыкновенныя цистерны, въ коихъ перевозится керосинъ и нефтяные остатки, являются для перевозки бензина непригодными. При этомъ управляющій Бакинскимъ отдѣленіемъ товарищества бр. Нобель, Хагелинъ, присовокупилъ, что до изданія закона 1891 года, фирма Нобель практиковала уже подобныя перевозки и находила ихъ безопасными, при соблюденіи лишь нѣкоторыхъ мѣръ предосторожности.

Такимъ образомъ для рѣшенія вопроса съ этой именно стороны необходимо лишь опредѣлить — какимъ именно требованіямъ должны въ дѣйствительности удовлетворять спеціальныя вагоны-цистерны для безопасной перевозки въ нихъ бензина и затѣмъ какія при этомъ должны быть установлены спеціальныя условія перевозокъ.

Относительно специальных вагоновъ, признаваемыхъ годными для перевозки бензина, Управление желѣзныхъ дорогъ располагаетъ слѣдующими данными:

I. Согласно проекту IX технической комиссiи.

а) При постройкѣ новыхъ вагоновъ-цистернъ съ желѣзными котлами, деревянныя части, за исключеніемъ брусевъ, на которыхъ расположенъ котель, не допускаются.

б) Вагоны не должны быть тормазные.

в) Колесо-рукоятка выпускного клапана должно быть доступно только послѣ открытія крышки колпака. Наливное отверстие должно быть снабжено плотно закрывающейся крышкой и снабжено приспособленіемъ для навѣшиванія пломбъ на высотѣ не выше 5 футовъ надъ уровнемъ рельсовъ. Также и выпускныя трубы должны быть снабжены особыми затворами.

II. На основанiи правилъ, установленныхъ для руководства австрійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

а) Вагоны-цистерны должны быть снабжены по бокамъ спускными трубами и кранами и выпускнымъ предохранительнымъ клапаномъ, помѣщеннымъ внутри цистерны для выпуска паровъ и устраняющимъ опасность взрыва или воспламененія.

б) Въ вагонахъ-цистернахъ съ желѣзными котлами, деревянныя части, исключая брусевъ на которыхъ расположенъ котель, не допускаются. Также не слѣдуетъ употреблять красную мѣдь для наружныхъ частей за исключеніемъ спускныхъ крановъ упомянутыхъ ниже.

в) Новые вагоны должны быть тормазные съ желѣзными тормазными колодками.

г) Въ новыхъ вагонахъ-цистернахъ котлы должны быть прикрѣплены къ подушкамъ болтами, а не заклепками для облегченія съемки котла.

д) Колесо-рукоятка выпускного клапана должно быть доступно только послѣ открытія крышки колпака, а затворный механизмъ крышки не долженъ допускать возможности открытія таковой посторонними лицами. Также и выпускныя краны должны быть снабжены особыми затворами.

е) Для возможности перегрузки, при выпускныхъ кранахъ неодинаковаго діаметра приставки къ кранамъ должны быть обточены конусообразно, волнообразно, для надѣванія рукавовъ діаметромъ, внутри отъ 50 до 70 миллиметровъ.

ж) Рекомендуются изготовлять краны и наверхныя гайки къ нимъ изъ красной или желтой мѣди во избѣжаніе — ржавчины. При этомъ отдѣльныя составныя части выпускныхъ крановъ должны быть устроены такимъ образомъ, чтобы удаленіе какой-либо изъ этихъ частей оставило ясныя слѣды.

Одно изъ отверстій для наложенія пломбъ должно находиться на части вагона, неразрывно связанной съ котломъ.

III. По заключенію техника при Комитетъ Горнаго департамента колл. асс. Иванова.

Вагоны-цистерны, предназначаемые для перевозки бензина, ради увеличенія теплоотражательной способности необходимо красить лишь въ бѣлый цвѣтъ.

IV. По заключенію завѣдывающаю Грозненскою лабораторією Владикавказской дороги К. В. Харичкова.

а) Для предохраненія стѣнокъ котловъ отъ разъяданія бензиномъ таковыя должны быть обкладываемы свинцомъ или замазкой сего возможно прибѣгнуть къ обмазкѣ котловъ внутри какимъ-либо бензиноупорнымъ составомъ, на примѣръ, смѣсью глицерина съ клеемъ.

б) При опредѣленіи размѣра толщины стѣнокъ котловъ, въ коихъ будетъ перевозиться бензинъ, за отсутствіемъ даже приближенныхъ измѣреній упругости бензиновыхъ паровъ, обладающихъ, какъ извѣстно, весьма высокою упругостью, необходимо опредѣлить максимальную упругость, т. е. ту, которую имѣлъ бы самый легкій бензинъ (или правильнѣе самый низкокипящій) изъ допускаемыхъ къ наливной перевозкѣ бензиновъ при наивысшей лѣтней температурѣ, считая таковую 50° Р. $62,5^{\circ}$ С. (въ Баку).

Что же касается высшихъ температуръ, то по мнѣнію Грозненской лабораторіи, вполне достаточно ограничиться температурою въ 100° С, такъ какъ возможно снабдить цистерны, перево-

заяція бензинъ приспособленіями, устраниющими повышеніе температуры далѣе 100°.

V. Согласно доклада Бакинскому техническому комитету техника комитета горнаго инженера Квитки.

а) Перевозка бензина наливомъ въ керосиновыхъ цистернахъ хотя и не грозитъ разрыву ихъ отъ большаго давленія, но зато вообще эти цистерны совершенно негодны для подобной перевозки въ виду возможности течи, при чемъ большая течь будетъ какъ по швамъ, такъ въ особенности черезъ вентиль у разгрузочныхъ трубъ.

б) Значительнаго развѣданія трубъ парами бензиновъ въ Баку не замѣчается и если такое развѣданіе имѣетъ въ дѣйствительности мѣсто, то въ ничтожныхъ размѣрахъ, причемъ оно происходитъ главнымъ образомъ отъ паровой гонки. Поэтому въ обладываніи внутреннихъ стѣнъ котловъ какими-либо составами не встрѣтится надобности.

VI. На основаніи заключенія Бакинскаго технического комитета.

а) Вагоны-цистерны должны быть специально для сего приспособленными. Они должны имѣть герметическіе затворы и предохранительный клапанъ, а при спускѣ специально устроенные клапаны и затворы, предупреждающіе течь бензина и должны быть выкрашены въ бѣлый цвѣтъ для предохраненія вагоновъ отъ нагрѣванія лучами солнца.

б) Деревянные части вагоновъ должны быть замѣнены желѣзными, чтобы въ случаѣ течи дерево не могло бы пропитываться бензиномъ.

в) Каждый вагонъ-цистерна, предназначенный для перевозки бензина, долженъ быть испытанъ предварительно бензиномъ. Вообще бензиновые вагоны должны быть сдѣланы особенно тщательно какъ сварные, такъ и склепаные.

Принимая во вниманіе, что главная цѣль подлежащихъ утвержденію въ данномъ случаѣ Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ правилъ, должна заключаться собственно только въ установленіи условий, при соблюденіи коихъ перевозка бензина наливомъ въ

вагонахъ-цистернахъ признается возможною, а никакъ ни въ опредѣленіи всѣхъ техническихъ условий самихъ цистернъ и типа ихъ, каковыя вопросы подлежатъ разрѣшенію со стороны техническихъ органовъ Министерства Путей сообщенія, — Управление желѣзныхъ дорогъ признаетъ необходимымъ преподать на сей предметъ, въ проектируемыхъ правилахъ, только важнѣйшія общія указанія, подобно тому какъ это было сдѣлано по отношенію къ Владикавказской дорогѣ, которая болѣе года практикуетъ уже наливную перевозку бензина, руководствуясь при этомъ одними общими указаніями, данными ей со стороны Управленія желѣзныхъ дорогъ и оказывающимися вполне достаточными для безопасной перевозки бензина.

Переходя затѣмъ къ вопросу объ установленіи необходимыхъ въ настоящемъ случаѣ условий перевозокъ бензина въ цистернахъ и имѣя въ виду, что нынѣ независимо проекта правилъ, выработаннаго на этотъ счетъ IX технической комиссіею и одобреннаго Общимъ Съѣздомъ, имѣются еще, во-1-хъ, правила, дѣйствующія въ отношеніи перевозки бензина на австрійскихъ желѣзныхъ дорогахъ; во-2-хъ, правила, проектированныя особою комиссіею подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра Финансовъ В. И. Ковалевскаго; въ-3-хъ, заключеніе Бакинскаго Техническаго Комитета и наконецъ, заключеніе по нѣкоторымъ вопросамъ, данныя техниками Ивановымъ, Харичковымъ и Квиткою, Управление желѣзныхъ дорогъ признало наиболее цѣлесообразнымъ, принявъ за основаніе проектъ IX технической комиссіи, разработать его окончательно съ принятіемъ во вниманіе указаннаго матеріала. Согласно сему, рассмотрѣвъ означенный проектъ въ деталяхъ, Управление желѣзныхъ дорогъ пришло къ нижеслѣдующимъ на этотъ счетъ заключеніямъ:

1) Техническая комиссія озаглавила составленный ею проектъ правилъ — „Правила о вагонахъ-цистернахъ“, что является невѣрнымъ, такъ какъ этими правилами устанавливаются главнымъ образомъ условия наливной перевозки бензина, а поэтому и самыя правила должны быть озаглавлены слѣдующимъ образомъ: Правила перевозки бензина наливомъ въ вагонахъ-цистернахъ.

2) Пункты 1, 2, и 3 первой части проекта, озаглавлены „Предохранительныя приспособленія у вагоновъ-цистернъ“ заклю-

чаючіє въ себѣ лишь нѣсколько постановленій второстепеннаго значенія о конструкціи наливныхъ вагоновъ, не исчерпывая далеко всего вопроса, являются въ дѣйствительности въ подобномъ видѣ въ проектируемыхъ правилахъ совершенно излишними и поэтому подлежатъ исключенію, а взамѣнъ ихъ въ начальномъ параграфѣ проекта правилъ должно быть оговорено, что перевозка бензина наливомъ можетъ быть произведена только въ вагонахъ-цистернахъ, которыхъ типъ утверждень Министерствомъ Путей Сообщенія и затѣмъ, какъ объяснено это выше, относительно специальности цистернъ должны быть даны лишь общія, руководящія указанія. Примѣнительно къ изложенному Управленіе желѣзныхъ дорогъ признаетъ необходимымъ изложить § 1-й правилъ въ слѣдующей редакціи:

„§ 1. Перевозка бензина наливомъ допускается только въ вагонахъ-цистернахъ, построенныхъ по типу и техническимъ условіямъ, утвержденнымъ Министерствомъ Путей Сообщенія, причемъ такія цистерны должны быть снабжены на наливныхъ отверстіяхъ особою герметическою крышкою и предохранительнымъ клапаномъ, а равно имѣть для спуска бензина специально устроенный выпускной кранъ и трубы съ затворами, предупреждающими течь.

„Затѣмъ наливныя цистерны должны быть нетормазныя, не должны имѣть какихъ бы то ни было деревянныхъ частей и подлежатъ всегда окрашиванію бѣлою краскою, съ надписью на нихъ „бензинъ“.

„3) Пунктъ 4 правилъ технической комиссіи „части, не связаннаго непрерывно съ вагономъ-цистерной“, взятый комиссією полностью изъ правилъ, дѣйствующихъ на австрійскихъ желѣзныхъ дорогахъ, устанавливая лишь самый порядокъ перевозки отдѣльныхъ частей, необходимыхъ для нагрузки и выгрузки бензина, оставляетъ совершенно открытымъ основной вопросъ о томъ — кому именно должны принадлежать эти части или приспособленія, т. е. всегда ли грузоотправителю или же владѣльцу цистерны“.

По поводу сего Управленіе желѣзныхъ дорогъ находитъ, что хотя на основаніи правилъ о нагрузкѣ и выгрузкѣ грузовъ, всякія вообще приспособленія, необходимыя для нагрузки и выгрузки, должны быть доставляемы всегда грузохозяевами, но такое постановленіе не можетъ относиться къ бензину, для перевозки

когого нужны, въ видахъ безопасности, спеціальныя цистерны и такъ какъ въ отношеніи бензина соблюденіе безопасности требуется не только при самой перевозкѣ, но одинаково, также при производствѣ нагрузки и выгрузки, то поэтому казалось бы является вполне естественнымъ, чтобы лицо, дающее подъ перевозку бензина спеціальныя вагоны-цистерны, давало также и необходимыя для безопасной нагрузки и выгрузки приспособленія, каковыя въ дѣйствительности надлежитъ считать одной изъ спеціальныхъ принадлежностей цистерны. Такимъ образомъ при перевозкѣ бензина въ цистернахъ частныхъ лицъ доставленіе означенныхъ приспособленій должно относиться къ обязанностямъ владѣльцевъ цистернъ; а при перевозкѣ въ цистернахъ дороги, приспособленія къ цистернамъ должны быть даваемы дорогою.

Затѣмъ соотвѣтственное по сему предмету постановленіе представляется болѣе цѣлесообразнымъ помѣстить въ той части правилъ, гдѣ говорится о нагрузкѣ и выгрузкѣ, куда таковой вопросъ непосредственно и относится.

4) Пункты 5 и 6 проекта, предусматривающіе приписку вагоновъ-цистернъ, принадлежащихъ частнымъ лицамъ, къ парку какой-либо желѣзной дороги, Управление желѣзныхъ дорогъ признаетъ необходимымъ исключить изъ правилъ вовсе на томъ основаніи, что наливная перевозка бензина въ спеціальныхъ цистернахъ, за исключеніемъ лишь нѣсколькихъ спеціальныхъ постановленій, вызываемыхъ особыми свойствами даннаго груза, должна быть производима во всемъ остальномъ на основаніи общихъ правилъ о перевозкѣ нефтяныхъ грузовъ въ вагонахъ-цистернахъ, установленныхъ Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ въ 1899 году, а въ этихъ правилахъ заключается уже не только постановленіе, обязывающее каждаго владѣльца наливныхъ-цистернъ, для возможности допущенія ихъ къ движенію по желѣзнымъ дорогамъ, приписать таковыя къ парку одной изъ дорогъ, но и дальнѣйшія на этотъ счетъ постановленія, не включенныя въ правила IX технической комиссіи.

Для избѣжанія же всякихъ на этотъ счетъ недоразумѣній, въ проектируемыхъ нынѣ правилахъ слѣдуетъ оговорить, что общія правила о перевозкѣ нефтяныхъ грузовъ, насколько тако-

вья не измѣняются настоящими правилами, подлежатъ примѣненію также и къ наливной перевозкѣ бензина.

5) Въ пунктахъ 7 и 8 проекта правилъ „О наливкѣ и на-
грузкѣ вагоновъ-цистернъ“, а затѣмъ въ пунктахъ 13, 14 и 15,
относительно выливки и мѣръ предосторожности на станціяхъ,
всѣ каковыя пункты позаимствованы техническойю при общемъ
сѣздѣ комиссіею изъ австрійскихъ правилъ, нѣтъ вовсе указанія
относительно того, на чьей собственно обязанности должно лежать
производство нагрузки и выгрузки бензина. Затѣмъ въ концѣ
пункта 7-го сказано, что наливъ и выливка бензина могутъ быть
производимы какъ днемъ, такъ и ночью, но въ послѣднемъ слу-
чаѣ лишь при электрическомъ освѣщеніи или при спеціальныхъ
ручныхъ фонаряхъ или лампахъ.

Признавая также и съ своей стороны излишнимъ оговаривать
такое обстоятельство въ настоящихъ правилахъ, такъ какъ по
общимъ правиламъ о перевозкѣ нефтяныхъ грузовъ по русскимъ
желѣзнымъ дорогамъ въ цистернахъ нагрузка и выгрузка всякихъ
вообще нефтяныхъ грузовъ, слѣдующихъ наливомъ, относится
всегда къ обязанности грузохозьевъ и лишь по соглашенію по-
слѣднихъ съ желѣзною дорогою можетъ быть произведена сред-
ствами дороги отправления или назначенія (§ 8 правилъ), Управ-
леніе желѣзныхъ дорогъ не видитъ никакихъ рѣшительно осно-
ваній къ предоставленію грузохозьявамъ разрѣшенія, какъ проек-
тировала комиссія, ночной нагрузки или выгрузки бензина, разъ
только она должна быть производима въ предѣлахъ станцій, какъ
въ виду сопряженной съ этимъ для дорогъ опасности, такъ рав-
но и въ виду того, что ночныя операціи на станціяхъ желѣз-
ныхъ дорогъ вообще не допускаются и, если имѣютъ иногда мѣсто,
то только какъ вызываемое какими либо особыми обстоятель-
ствами, весьма рѣдкое исключеніе, примѣнять каковое къ бен-
зиннымъ перевозкамъ не можетъ встрѣтиться въ дѣйствительно-
сти никакой надобности. Кромѣ того, принятіе такого постанов-
ленія технической комиссіи Общаго Сѣзда шло бы въ разрѣзъ
съ заключеніемъ Бакинскою технической комиссіи, высказавшейся
(пунктъ 3 заключенія), что вагоны для налива бензина должны
быть подаваемы только днемъ, а равно съ заключеніями техни-
ковъ Харичкова и Иванова.

Взаимнъ же сего Управление находить необходимымъ включить въ правила пунктъ 5 заключенія Бакинской технической комиссіи относительно того, что наливка вагоновъ-цистернъ бензиномъ изъ резервуаровъ должна производиться не посредствомъ насосовъ, а самотекомъ и указать, что отвѣтственность за несоблюденіе всѣхъ мѣръ предосторожности при нагрузкѣ и выгрузкѣ бензина средствами отправителей и получателей падаетъ на нихъ.

Что касается затѣмъ вопроса, возбужденнаго инженеромъ Квитко, относительно того, что при установленіи правилъ перевозки бензина наливомъ, необходимо имѣть въ виду также и вопросъ о резервуарахъ на мѣстахъ налива и вылива бензина, то Управление желѣзныхъ дорогъ считаетъ включеніе въ проектируемые правила какихъ-либо постановленій по сему предмету, совершенно излишнимъ, по той причинѣ, что этотъ вопросъ разрѣшается вполне закономъ 1891 года „объ испытаніи, перевозкѣ, храненіи и продажѣ минеральныхъ маселъ, нефти и продуктовъ ея перегонки“.

6) Согласно пункта 9 правилъ IX технической комиссіи вагоны-цистерны, сдаваемые въ отправку на желѣзную дорогу должны быть наполнены жидкостью до основанія колпака, между тѣмъ какъ по общимъ правиламъ о перевозкѣ нефтяныхъ грузовъ по жел. дорогамъ и по правиламъ перевозки сихъ грузовъ изъ Баку по Закавказской дорогѣ, цистерны должны быть наполняемы настолько, чтобы грузомъ былъ занятъ весь цилиндръ и часть колпака, до черты на немъ, а если не будетъ перегрузка то и выше черты, но съ тѣмъ, чтобы между верхнимъ уровнемъ налива и потолкомъ колпака оставалось не менѣе двухъ дюймовъ свободного пространства.

Въ правилахъ же австрійскихъ желѣзныхъ дорогъ имѣется на этотъ счетъ слѣдующее постановленіе:

„в) Правила для избѣжанія взрыва и пожара“.

„з) Вагоны-цистерны, сдаваемые въ отправку на желѣзную дорогу, должны быть наполнены жидкостью настолько, чтобы не могли имѣть мѣста, ни односторонняя нагрузка, ни вредныя напряженія отъ возможнаго, вслѣдствіе измѣненія въ температурѣ, увеличенія въ объемѣ жидкости“.

Хотя это послѣднее постановленіе и не даетъ въ дѣйстви-
тельности вполнѣ опредѣленнаго указанія, но такъ какъ по вну-
треннему своему смыслу оно гораздо ближе отвѣчаетъ постановле-
ніямъ на сей предметъ, заключающимся въ общихъ и въ Бакин-
скихъ правилахъ, при установленіи каковыхъ правилъ степень
заполнимости цистернъ нефтяными грузами была опредѣлена въ
видахъ наибольшаго устраненія опасности при перевозкахъ и такъ
какъ, съ другой стороны, технической комиссіею не приведено
никакихъ доказательствъ въ подтвержденіе того, что съ наливомъ
бензина только до основанія колпака размѣръ опасности будетъ
еще меньше, то поэтому Управление желѣзныхъ дорогъ признаетъ
болѣе правильнымъ принять на сей предметъ указаніе общихъ
правилъ (§ 8), имѣя къ тому же въ виду еще и заключеніе на
этотъ счетъ завѣдывающаго Грозненскою лабораторіею, техника
Харичкова, находящаго, что цистерна должна быть заполняема
бензиномъ по возможности до самаго верху.

7) Противъ постановленій §§ 10, 11 и 12 проекта правилъ
дающихъ указанія о необходимыхъ предосторожностяхъ при пере-
движеніи наливныхъ цистернъ и объ обращеніи съ бензиновыми
цистернами послѣ опорожненія ихъ, нивакихъ возраженій со сто-
роны Управленія желѣзныхъ дорогъ не встрѣчается и, наконецъ,

8) Принимая во вниманіе, что особая комиссія изъ спеціа-
листовъ, подъ предсѣдательствомъ товарища Министра финансовъ,
тайн. сов. Ковалевскаго, признавала возможнымъ допустить къ
наливной перевозкѣ въ цистернахъ, наравнѣ съ бензиномъ, такъ
же и другіе легковоспламеняющіеся продукты перегонки нефти,
перечисленные въ § 3 проекта правилъ этой комиссіи, какъ то:
шандоринъ, газолинъ, лигроинъ, нефтяной эфиръ, неолинъ, гидро-
карбюръ и бѣлую сураханскую нефть, — Управление жел. дорогъ
не находитъ препятствій къ тому, чтобы тѣ правила, которыя
будутъ изданы для перевозки бензина, были распространены такъ
же и на всѣ перечисленные продукты перегонки нефти, тѣмъ
болѣе, что нѣкоторые изъ нихъ, какъ напр. лигроинъ, составляю-
щій среднее между керосиномъ и бензиномъ, являются менѣе
опасными, чѣмъ бензинъ, и всѣ они составляютъ въ дѣйстви-
тельности лишь различныя разновидности бензина.

На основаніи всѣхъ приведенныхъ данныхъ и соображеній, Управление желѣзныхъ дорогъ полагало бы:

I. Установить на перевозку бензина и другихъ подобныхъ грузовъ, подъ общимъ наименованіемъ бензиновъ, нижеслѣдующія—

Правила перевозки бензиновъ *) наливомъ въ вагонахъ-цистернахъ.

§ 1. Перевозка бензиновъ наливомъ допускается только въ вагонахъ-цистернахъ, построенныхъ по типу и техническимъ условіямъ, утвержденнымъ Министерствомъ Путей Сообщенія, причемъ такія цистерны должны быть снабжены на наливныхъ отверстіяхъ особою герметическою крышкою и предохранительнымъ клапаномъ для выпуска паровъ, а равно имѣть:

а) для спуска бензиновъ специально устроенный выпускной кранъ;

б) грузы съ затворами, предупреждающими течь

и в) какъ въ наливномъ, такъ равно на выливныхъ отверстіяхъ приспособленія для наложенія пломбъ.

Затѣмъ наливные вагоны должны быть нетормазные, не должны имѣть вовсе деревянныхъ частей и подлежать окрашиванію всегда въ бѣлый цвѣтъ, съ надписью на нихъ „бензинъ“.

§ 2. Желѣзныя дороги обязаны принимать къ перевозкѣ бензины наливомъ въ томъ только случаѣ, когда имѣютъ необходимыя для сего цистерны, предназначенныя для общественнаго пользованія (о чемъ должно быть объявлено въ сборникѣ тарифовъ) или когда отправитель представитъ дорогѣ отправленія собственную или арендованную цистерну, допущенную къ обращенію въ прямомъ сообщеніи.

§ 3. Каждая цистерна, предназначаемая для наливной перевозки бензиновъ, ранѣе чѣмъ таковая будетъ признана годною для того, чтобы могла быть пущенною въ постоянное обращеніе, должна быть испытана бензиномъ.

§ 4. Наливъ бензиновъ въ вагоны-цистерны и выливка ихъ изъ цистернъ должны быть производимы всегда на особо назначенныхъ для сего мѣстахъ станціонной территоріи, удаленныхъ

*) Подъ общимъ названіемъ „Бензины“ слѣдуетъ считать: бензинъ, лигроинъ, нефтяной (петрольный) эфиръ, шандоринъ, газолинъ, неолинъ и гидрокарбюръ, а также бѣлую сураханскую нефть.

по возможности отъ жилыхъ домовъ и разныхъ товарныхъ помѣщеній и складовъ.

При этомъ какъ наливъ, такъ и выливку бензиновъ слѣдуетъ производить только днемъ, при дневномъ освѣщеніи, стараясь не допускать пролитія жидкости и вообще съ соблюденіемъ всѣхъ необходимыхъ мѣръ предосторожности, для избѣжанія воспламененія, къ числу каковыхъ мѣръ относится также и безусловное воспрещеніе куренія табаку при совершеніи означенныхъ манипуляцій и всякое употребленіе огня.

Послѣ нагрузки или выгрузки бензиновъ впускныя и выпускныя отверстія должны быть закрыты вполне плотно и запломбированы, такимъ образомъ, чтобы исключалась всякая возможность открытія ихъ посторонними лицами.

§ 5. Наливъ вагоновъ-цистернъ бензинами изъ резервуаровъ должно производить не посредствомъ насосовъ, а самотекомъ, во избѣжаніе неизбежнаго, въ большинствѣ случаевъ, при первомъ способѣ нагрузки, разлива жидкости, а тѣмъ самымъ и возможности воспламененія ея.

Въ мѣстахъ постояннаго налива или вылива бензиновъ, гдѣ почва можетъ быть пропитана нагружаемымъ или выгружаемымъ бензиномъ, слѣдуетъ имѣть постоянно запасъ песку для тушенія могущаго приключиться пожара.

§ 6. При оттаиваніи замерзшихъ выпускныхъ трубъ, какъ у нагруженныхъ, такъ и порожнихъ бензинныхъ цистернъ не слѣдуетъ ни въ какомъ случаѣ употреблять огонь или горячіе уголья, а для этого нужно употреблять кипятокъ или паръ, либо нагрѣтое сукно или, наконецъ, горячій песокъ.

§ 7. Вагоны-цистерны, нагруженные бензинами средствами отправителей, должны быть ранѣ отправленія ихъ подвергаемы со стороны подлежащихъ станціонныхъ агентовъ тщательному осмотру, при чемъ станція отправленія обязана удостовѣряться въ полной исправности самихъ цистернъ, въ правильности произведенной нагрузки и въ особенности въ надлежащемъ закрытіи наливныхъ и выливныхъ затворовъ; въ случаѣ замѣченныхъ неисправностей принимать мѣры для ихъ устраненія.

§ 8. Снабженіе наливныхъ бензиновыхъ цистернъ частями, не связанными съ цистерною неразрывно и служащими для на-

ливки или выливки бензина (рукава или трубы) относится къ обязанности владѣльцевъ цистернъ. Части эти, при слѣдованіи бензина въ цистернахъ частныхъ лицъ, будучи посылаемы вмѣстѣ съ грузомъ на станцію назначенія для производства выливки, должны быть вписываемы въ накладную, по которой совершается перевозка самаго груза и такимъ же порядкомъ подлежатъ обратному возврату при опорожненной цистернѣ.

§ 9. Для болѣе скорого удаленія паровъ изъ опорожненнаго котла слѣдуетъ открыть крышку колпака и клапана, а если этого недостаточно, то промыть котель водою. Влѣзаніе въ порожнія бензинныя цистерны людей можетъ быть допущено только по прошествіи 12 часовъ послѣ открытія крышки колпака и клапановъ и по удостовѣреніи въ полномъ отсутствіи паровъ, но и въ этомъ случаѣ обязательно безъ огня.

§ 10. Передвиженіе цистернъ, нагруженныхъ бензинами для производства маневровъ, слѣдуетъ производить съ возможною осторожностью, избѣгая сильныхъ толчковъ и вообще въ отношеніи означенныхъ цистернъ должно принимать соотвѣтственныя мѣры предосторожности, такъ, напримѣръ:

а) Не допускается ни въ какомъ случаѣ разводить огонь вблизи бензиновыхъ цистернъ не только груженыхъ, но и порожнихъ. При этомъ цистерны съ бензиномъ необходимо устанавливать на станціяхъ возможно дальше отъ выгребныхъ ямъ и гидравлическихъ крановъ, около которыхъ производится выгрузка изъ топокъ паровозовъ раскаленныхъ шлаковъ.

б) Груженые и порожніе бензиновые вагоны-цистерны надлежитъ ставить въ поѣзда не ближе 10-го вагона отъ головы поѣзда.

в) Если при осмотрѣ бензиновыхъ цистернъ необходимо примѣнять ручные фонари, то слѣдуетъ дѣлать это крайне осторожно. Ночной же осмотръ наливныхъ и выливныхъ затворовъ можетъ быть производимъ только со спеціальными лампами и т. п.

§ 11. Во всемъ остальномъ, непредусмотрѣнномъ настоящими правилами подлежатъ примѣненію къ перевозимымъ наливомъ, по всей русской рельсовой сѣти, за исключеніемъ Закавказской желѣзной дороги, бензинамъ, постановленія параграфовъ отъ 2-го до 24-го включительно общихъ установленныхъ Совѣтомъ по

желѣзнодорожнымъ дѣламъ въ 1899 году Правиль перевозки по желѣзнымъ дорогамъ нефтяныхъ грузовъ въ вагонахъ-цистернахъ (№ 66 собр. узак. и расп. Прав. за 1900 годъ) и къ бензинамъ, перевозимымъ по Закавказской желѣзной дорогѣ, постановленія параграфовъ отъ 2-го до 17-го включительно, установленныхъ Совѣтомъ въ томъ же 1899 году Правиль отправки нефтяныхъ грузовъ изъ Баку (№ 66 собр. узак. и расп. Прав. за 1900 г.).

II. Примѣнять устанавливаемыя правила на перевозку бензиновъ въ вагонахъ-цистернахъ не только при перевозкѣ бензиновъ во внутреннемъ и прямомъ сообщеніи русскихъ желѣзныхъ дорогъ между собою, но также и въ прямомъ сообщеніи русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ заграничными желѣзными дорогами, къ чему, съ формальной стороны, никакихъ препятствій не встрѣчается, такъ какъ дополнительными постановленіями къ Бернской международной конвенціи наливная перевозка бензиновъ допущена, при чемъ возможность такой перевозки обусловлена однимъ только условіемъ, чтобы бензиновые вагоны-цистерны были плотно закрыты и вообще непроницаемы.

III. Исключить изъ правилъ о перевозкѣ легковоспламеняющихся и опасныхъ веществъ пунктъ *a* § 7-го, коимъ наливная перевозка бензиновъ была совершенно воспрещена и считать постановленія сего параграфа относящимися лишь къ перевозкѣ бензиновъ въ тарѣ.

Затѣмъ, изъ этихъ же правилъ исключить вовсе § 18, въ коемъ говорится о перевозкѣ нефти сырой, керосина, мазута и различныхъ нефтяныхъ смазочныхъ маселъ, такъ какъ таковой параграфъ не даетъ, въ дѣйствительности, никакихъ существенныхъ указаній и въ настоящее время является вообще устарѣлымъ, и, наконецъ,

IV. Принимая во вниманіе, что въ дѣйствующихъ общихъ правилахъ на перевозку нефтяныхъ грузовъ въ вагонахъ-цистернахъ по дорогамъ сѣти и отдѣльно по Закавказской желѣзной дорогѣ, не указано вовсе, на какіе именно грузы эти правила распространяются, при чемъ отсутствіе такого указанія порождено уже на практикѣ недоразумѣнія, каковыя, съ отмѣною статьи 6 закона 7-го іюня 1891 г. несомнѣнно увеличатся, между тѣмъ въ настоящее время имѣется уже подробно разработанная, ко-

миссією тайнаго совѣтника Ковалевскаго, номенклатура различныхъ нефтяныхъ грузовъ, подраздѣленныхъ на три категоріи, въ зависимости отъ степени воспламеняемости ихъ, дающая возможность опредѣлить въ точности тѣ видовыя наименованія, по отношенію къ коимъ упоминаемыя правила должны считать дѣйствительными—дополнить § 1-й Общихъ правилъ о перевозкѣ нефтяныхъ грузовъ въ цистернахъ и § 1-й о перевозкѣ нефтяныхъ грузовъ по Закавказской желѣзной дорогѣ, примѣчаніемъ слѣдующаго содержанія:

Примѣчаніе. Къ нефтянымъ грузамъ, подлежащимъ дѣйстви- стію настоящихъ правилъ, относятся: а) освѣтительныя масла, какъ: керосинъ (петроль, фотогенъ, фотонафтиль), пиронафть, астролинъ и очищенные и неочищенные дистиллаты; смѣсь керосина неочищеннаго съ нефтяными остатками (забракованный керосинъ); соляровыя масла и дистиллаты соляровыхъ маселъ; нефтяныя смазочныя масла и дистиллаты нефтяныхъ смазочныхъ маселъ, олеонафть, олеонидъ, олеофинъ, вазелиновое масло и вазелиновая масса; нефтяные остатки (мазуть) нефтяная смола и нефтяные щелочные отбросы, и б) нефть сырая всякая (свѣжая и озерная, петролеумъ), кромѣ бѣлой сураханской нефти, масло гарное (нефть черная) и нефтяная грязь.

Съ развитіемъ нефтепромышленности въ Баку и въ Грозномъ въ особенности въ послѣднемъ, дающемъ значительно больше легкихъ веществъ, выяснилась необходимость облегчить сбытъ бензиновъ и другихъ легкихъ дистиллатовъ нефти.

Въ настоящее время сбытъ этихъ продуктовъ весьма незначителенъ и составляетъ менѣе 10% возможной ихъ добычи, что въ значительной ихъ степени тормазитъ переработку нефти на керосинъ; ибо при полученіи керосина въ размѣрѣ 20% всего добываемаго въ Грозномъ количества нефти, легкихъ дистиллатовъ (бензиновъ) нефти получается въ среднемъ до 10%. Полученіе такого громаднаго количества имѣющихъ трудный сбытъ продуктовъ представляется, конечно, весьма не выгоднымъ, что и отражается на развитіи обрабатывающей промышленности. Съ другой стороны, скопленіе на заводахъ большаго количества такихъ

огнеопасныхъ продуктовъ угрожаетъ безопасности самихъ заводовъ, ибо большая часть пожаровъ на нефтеперегонныхъ заводахъ имѣла причиной воспламененіе газоліна или лигроіна.

До послѣдняго времени бензины допускались къ вывозу не иначе, какъ въ тарѣ (въ деревянныхъ бочкахъ или желѣзныхъ бидонахъ), что крайне невыгодно для отправителей, ибо стоимость посуды при небольшой вмѣстимости ложится накладнымъ расходомъ и затѣмъ приходится оплачивать провозъ не только продуктовъ, но также и тары. Независимо отъ сего тарная перевозка не допускаетъ отправки бензина съ мѣста производства въ большомъ количествѣ. При такомъ положеніи дѣла, несмотря на то что въ Россіи возможно полученіе разнаго рода бензиновъ въ весьма большомъ количествѣ *) и что вывозъ этихъ продуктовъ за границу, гдѣ таковыя имѣютъ болѣе широкое примѣненіе, является наиболѣе желательною мѣрою, сбытъ оказывается весьма затруднительнымъ, въ особенности въ виду конкуренціи бензина Суматры.

Одной изъ мѣръ къ увеличенію сбыта бензиновъ является между прочимъ облегченіе условій вывоза, чему могло бы способствовать допущеніе перевозки таковыхъ наливомъ.

Однако въ виду легковоспламеняемости погоновъ нефти казалось бы необходимымъ выяснить, при какихъ условіяхъ можетъ быть безопасно допущена перевозка таковыхъ продуктовъ наливомъ. Главная опасность состоитъ въ томъ, что продукты эти подвергаются большому улетучиванію, причѣмъ вспышка паровъ, отличающихся большою упругостью, можетъ произойти при весьма низкой температурѣ. Поэтому весьма важно, чтобы вмѣстилища для перевозки бензиновъ были настолько прочны, чтобы устраняли возможность течи жидкости и испаренія паровъ и выдерживали давленіе послѣднихъ на стѣнки.

Изъ произведенныхъ изслѣдованій видно, что давленіе бензиновыхъ паровъ при температурѣ до 50° не превышаетъ однако, $\frac{2}{3}$ атмосферы, существующіе же на дорогахъ вагоны-цистерны

*) Въ Баку при добычѣ 671 мил. пуд. получается отъ 1-го до 2-хъ % бензиновъ или около 10 мил. пуд., однако же размѣщаемыхъ на многочисленныхъ заводахъ; въ Грозномъ же при добычѣ 40 мил. пуд. нефти получается около 10% бензиновъ или около 4 мил. пуд., скопляющихся довольно сосредоточенно.

для перевозки нефтяныхъ продуктовъ приспособлены и испытываются на давленіе въ $1\frac{1}{2}$ атмосферы. Съ другой стороны, при производимой въ настоящее время перевозкѣ этихъ продуктовъ въ деревянныхъ бочкахъ, оказывается, что, вслѣдствіе просачиванія бензина и испаренія его, потеря отъ усушки и утечки бываетъ особенно значительна. Въ виду этого казалось бы, что при перевозкѣ бензиновъ въ прочныхъ и приспособленныхъ цистернахъ и съ принятіемъ соотвѣтственныхъ мѣръ осторожности при нагрузкѣ и выгрузкѣ, безопасность въ пожарномъ отношеніи представляется болѣе гарантированной, нежели при перевозкѣ въ деревянной тарѣ.

Соображенія эти подтверждаются и произведеннымъ въ текущемъ году нефтепромышленнымъ обществомъ „Русскій Стандартъ“ опытомъ перевозки 700 т. п. бензина наливомъ изъ Грознаго въ Новороссійскъ въ вагонахъ-цистернахъ и изъ Новороссійска въ Бордо на пароходахъ, въ теченіе каковой перевозки не произошло не только какихъ-либо несчастныхъ случаевъ, но даже $\frac{0}{\circ}$ утечки не превышалъ наблюдаемаго при перевозкѣ керосина и вообще не произошло какихъ либо недоразумѣній.

Изъ объясненія коммерческаго представителя названнаго общества П. П. Гуржи видно, что перевозка по Владикавказской желѣзной дорогѣ производилась въ обыкновенныхъ вагонахъ-цистернахъ, причѣмъ утрата груза въ пути не превышала $1\frac{1}{2}\frac{0}{\circ}$, что достигалось прокладкою войлока по краямъ колпака, плотнымъ его закрытіемъ и удовлетворительностью спускныхъ затворовъ. Отдавая справедливость хорошему состоянію подвижнаго состава вагоновъ-цистернъ Владикавказской желѣзной дороги и огромной опытности служебнаго персонала названной дороги, П. П. Гуржи находитъ, что и на другихъ дорогахъ, не имѣющихъ еще опыта въ этомъ отношеніи, перевозка бензина могла бы производиться также въ обыкновенныхъ вагонахъ-цистернахъ, испытанныхъ на давленіе водою, въ устраненіе утечки въ швахъ вагоновъ-цистернъ, и снабженныхъ предохранительными отъ взрыва трубами завода Зальцкотена или другими соотвѣтствующими приборами, напр., сѣтками Деви.

Такимъ образомъ сама по себѣ перевозка бензиновъ въ вагонахъ-цистернахъ должна быть признана вполне допустимой. Но

при этомъ необходимо принять во вниманіе, что съ допущеніемъ наливной перевозки надо ожидать, какъ выше упомянуто, значительнаго развитія этого рода перевозокъ, а по сему и скопленія на жел. дорогахъ такихъ на самомъ дѣлѣ огнеопасныхъ грузовъ. Поэтому должно быть, при допущеніи наливной перевозки, обращено особенное вниманіе на мѣры предосторожности при нагрузкѣ, выгрузкѣ и тѣмъ болѣе при разливѣ на станціяхъ назначенія. По нынѣ дѣйствующимъ правиламъ объ испытаніи, перевозкѣ храненіи и продажѣ минеральныхъ маселъ нефти и продуктовъ ея перегонки (Высочайше утвержденное 11 іюля 1891 г. мнѣніе Государственнаго Совѣта) храненіе огнеопасныхъ продуктовъ въ большихъ резервуарахъ и цистернахъ не допускается; при установленіи же правилъ перевозки этихъ продуктовъ въ вагонахъ-цистернахъ устройство подобныхъ хранилищъ представляется крайне необходимымъ, въ цѣляхъ какъ быстраго опоражниванія нагруженныхъ вагоновъ-цистернъ, такъ и въ отношеніи безопасности, ибо храненіе громаднаго количества легковоспламеняющагося продукта въ прочныхъ металлическихъ резервуарахъ представляетъ болѣе гарантіи въ пожарномъ отношеніи, нежели храненіе такого же количества въ небольшихъ сосудахъ, наполненіе коихъ непосредственно изъ вагоновъ-цистернъ вызоветъ несомнѣнно болѣе значительное пролитіе жидкости и образованіе бензиновыхъ паровъ. Что же касается самаго налива и вылива бензиновыхъ цистернъ, то эти операціи должны бы производиться съ особою осторожностью въ мѣстахъ, удаленныхъ отъ жилыхъ построекъ и складовъ, и притомъ при дневномъ или въ крайности электрическомъ освѣщеніи. Такъ какъ наиболѣе опаснымъ при разгрузкѣ и нагрузкѣ цистернъ является разлитіе жидкости, то быть можетъ при этихъ операціяхъ могли бы быть примѣняемы автоматическіе краны или иные для указанной цѣли приспособленія.

Независимо отъ изложенныхъ соображеній нельзя не принять во вниманіе, что перевозки нѣкоторыхъ дистиллатовъ нефти (бензинъ, лигроинъ и масло для чистки) уже допущены въ международной перевозкѣ, согласно дополнительнымъ постановленіямъ Бернской конвенціи, а потому установленіе правилъ перевозки бензиновъ наливомъ, въ цѣляхъ болѣе широкаго сбыта сихъ продуктовъ, должно быть признано отвѣчающимъ потребностямъ времени.

Къ такому заключенію пришла и бывшая при Министерствѣ Финансовъ подъ предсѣдательствомъ тайнаго совѣтника Ковалевскаго комиссія, образованная для установленія условий перевозки освѣтительныхъ минеральныхъ маслъ, нефти и продуктовъ ея перегонки по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ.

Выработанный означенной комиссіею проектъ правилъ переданъ былъ для дальнѣйшаго направленія въ установленномъ порядкѣ въ Министерство Путей Сообщенія и послужилъ основаніемъ для представленныхъ въ настоящее время правилъ о перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ бензиновъ наливомъ, а также подлежащихъ еще разсмотрѣнію Совѣта правилъ о перевозкѣ тѣхъ же продуктовъ въ тарѣ.

Не встрѣчая по изложеннымъ соображеніямъ препятствій къ допущенію перевозки наливомъ бензиновъ и друг. дистиллатовъ нефти, Совѣтъ находилъ, однако, что при допущеніи означенной мѣры надлежало бы вмѣстѣ съ симъ возбудить вопросъ о пересмотрѣ дѣйствующихъ правилъ о храненіи сихъ продуктовъ.

Обращаясь къ разсмотрѣнію проектированныхъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ правилъ и признавая ихъ въ общемъ заслуживающими одобренія, Совѣтъ, однако, нашелъ необходимымъ остановиться на нѣкоторыхъ отдѣльныхъ постановленіяхъ оныхъ нѣсколько подробнѣе.

Обсуждая прежде всего вопросъ, какіе продукты подлежатъ перевозкѣ по проектируемымъ правиламъ, Совѣтъ нашелъ, что, какъ указано въ выноскѣ къ заглавію проекта, подъ понятіе бензины подходятъ и другіе легковоспламеняющіеся продукты перегонки нефти, перечисленные въ § 3 проекта правилъ, выработанныхъ комиссіею подъ предсѣдательствомъ тайнаго совѣтника Ковалевскаго, какъ-то: шандоринъ, газолинъ, лигроинъ, нефтяной эфиръ, неолинъ, гидрокарбюръ и бѣлая сураханская нефть. Однако этотъ перечень и сама комиссія т. с. Ковалевскаго не признавала исчерпывающимъ всѣ виды погоновъ нефти, ибо въ томъ же § 3, послѣ перечисленія, имѣется добавленіе „и другіе, кромѣ поименованныхъ выше, добываемые изъ нефти и легковоспламеняющіеся продукты“. Но помимо сего казалось бы, что не представлялось бы основанія изъ проектируемыхъ условий перевозки

выдѣлять другія минеральныя, но не нефтяныя масла, представляющіяся одинаково огнеопасными.

Въ виду сего, а также принимая во вниманіе, что проектируемыя правила издаются въ развитіе Высочайше утвержденныхъ 11 іюня 1891 г. „правиль объ испытаніи, перевозкѣ, храненіи и продажѣ минеральныхъ маслъ, нефти и продуктовъ ея перетонки“, слѣдовало бы, сообразно, установленной сими правилами спецификаціи, послѣ вышеприведеннаго перечня продуктовъ, подходящихъ подъ названіе бензина, добавить „и всѣхъ вообще минеральныхъ маслъ, дающихъ вспышку паровъ при температурѣ ниже 28° Ц (22,4° Р) по аппарату Абея-Пенскаго, при давленіи воздуха въ 760 мм.“ Затѣмъ это опредѣленіе продуктовъ подлежащихъ перевозкѣ по проектируемымъ правиламъ, какъ представляющееся весьма важнымъ, надлежало бы включить въ самыя правила или особымъ параграфомъ или въ видѣ примѣчанія къ § I.

Переходя засимъ къ разсмотрѣнію отдѣльныхъ параграфовъ проекта правилъ, Совѣтъ остановился на слѣдующихъ соображеніяхъ:

Въ § I заключаются лишь нѣкоторыя постановленія о конструкціи наливныхъ вагоновъ, какъ напр., о снабженіи ихъ предохранительными клапанами, выпускнымъ краномъ, трубами съ затворами; далѣе указывается, что вагоны эти должны быть не тормазные и не должны имѣть вовсе деревянныхъ частей. Между тѣмъ изъ бывшихъ въ Совѣтѣ сужденій выяснилось, что устройство тѣхъ или другихъ приспособленій является спорнымъ. Напр. относительно предохранительнаго клапана было высказано (В. Н. Печковскій), что по произведеннымъ опытамъ перевозки наливомъ бензиновъ и въ виду непревышенія давленія паровъ бензина на стѣнки цистерны $\frac{2}{3}$ атмосферы, устройство таковыхъ клапановъ не вызывается необходимостью и вагоны должны быть лишь герметически закрыты. Съ другой стороны, представитель товарищества Нобель, находя, что при предохранительномъ клапанѣ пары бензина, будучи ограничены небольшими пространствами для выхода изъ цистерны, въ случаѣ воспламененія легко могутъ быть потушены, полагалъ съ своей стороны, полезнымъ устройство подобныхъ клапановъ. Засимъ по Австрійскимъ пра-

виламъ, вагоны-цистерны обязательно должны быть тормазные, равно и по техническимъ условіямъ Закавказской желѣзной дороги на ней допускаются вообще къ обращенію исключительно тормазные вагоны, затѣмъ и перевозка обществомъ „Русскій Стандартъ“ бензина была произведена по Владикавказской желѣзной дорогѣ также частью въ тормазныхъ вагонахъ. Сохраненіе же деревянныхъ брусевъ въ вагонахъ-цистернахъ, по мнѣнію В. Н. Печковскаго, не можетъ быть признано опаснымъ въ пожарномъ отношеніи, а между тѣмъ брусья эти служатъ для уменьшенія сотрясенія, что весьма важно при перевозкѣ такого груза, какъ бензинъ.

Принимая во вниманіе, что главная цѣль подлежащихъ утвержденію Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ правилъ должна заключаться собственно въ установленіи условій, при соблюденіи коихъ перевозка бензиновъ наливомъ признается возможною, а никакъ не въ опредѣленіи всѣхъ техническихъ условій самихъ цистернъ и типа ихъ, подлежащихъ быть можетъ установленію въ зависимости отъ упругости паровъ разнаго рода бензиновъ, и что техническіе вопросы, касающіеся сооруженія таковыхъ цистернъ, подлежатъ разрѣшенію техническихъ органовъ Министерства Путей Сообщенія, Совѣтъ призналъ соотвѣтственнымъ, не устанавливая техническихъ подробностей названныхъ вагоновъ, оговорить лишь въ правилахъ, что вагоны-цистерны должны быть построены или приспособлены для перевозки бензиновъ наливомъ сообразно типамъ и техническимъ условіямъ, утвержденнымъ Министерствомъ Путей Сообщенія, причемъ какъ наливныя, такъ и выливныя отверстія цистернъ должны быть снабжены такими приспособленіями, которыя устраняли бы возможность течи бензиновъ и взрыва газовъ, и вагоны эти подлежатъ окраскѣ въ свѣтлый цвѣтъ съ надписью на нихъ „огнеопасный“.

Постановленіе относительно испытанія вагоновъ-цистернъ бензиномъ, казалось бы не слѣдовало включать въ настоящія правила, ибо предварительно выпуска въ обращеніе таковыхъ вагоновъ-цистернъ на желѣзныя дороги, вагоны эти подвергаются испытанію на заводахъ и мастерскихъ, причемъ имѣются правила о порядкѣ испытанія, и каждый вагонъ-цистерна, выпус-

каемый въ обращеніе, снабжается соотвѣтствующимъ удостовѣреніемъ. Посему § 3, какъ не относящійся до условій перевозки, надлежитъ исключить изъ настоящихъ правилъ.

Указаніе § 4 относительно мѣстъ для производства наливъ въ цистерны и разлива изъ нихъ бензина сдѣлано въ общихъ выраженіяхъ. Между тѣмъ операціи эти, въ виду большой испаряемости бензиновъ и размѣщенія паровъ таковыхъ въ нижнихъ слояхъ атмосферы, представляя весьма большую опасность въ отношеніи взрыва, должны быть производимы крайне осторожно и вдали не только отъ жилыхъ построекъ и товарныхъ складовъ, но также и хранилищъ нефти.

Въ настоящее время, на основаніи Высочайше утвержденныхъ 19 іюня 1898 г. временныхъ дополнительныхъ правилъ для складовъ освѣтительныхъ минеральныхъ маселъ, нефти и продуктовою перегонки и для устройства таковыхъ складовъ, большіе склады означенныхъ продуктовоу могутъ быть устраиваемы на окраинахъ городовъ и селеній не ближе 15 саж. отъ жилыхъ построекъ. Примѣнительно къ сему и въ предѣлахъ станціонной территоріи, казалось, слѣдовало бы допустить наливку и разливку цистернъ не ближе означеннаго разстоянія отъ построекъ и хранилищъ нефти, причемъ во всякомъ случаѣ мѣста для производства означенныхъ операцій должны быть указаны мѣстнымъ Управленіемъ желѣзной дороги.

Затѣмъ, такъ какъ перевозка бензина наливомъ въ зимнее время представляется наиболѣе безопасной, а между тѣмъ въ это время года наиболѣе короткіе дни, то казалось бы возможно допустить съ разрѣшенія Управленія желѣзной дороги производство этихъ операцій и при электрическомъ освѣщеніи. Въ этомъ же параграфѣ для большей ясности слѣдовало бы оговорить, что послѣ нагрузки и выгрузки бензиновъ впускныя и выпускныя отверстія запломбировываются пломбами желѣзной дороги.

Относительно способа налива цистернъ (§ 5) самотекомъ, а не посредствомъ насосовъ, Совѣтъ нашель, что такъ какъ иногда приходится накачивать бензинъ въ цистерны по трубамъ изъ расположенныхъ на довольно далекомъ разстояніи резервуаровъ, казалось бы не слѣдовало дѣлать указаннаго ограниченія и предоставить способъ наполненія цистернъ усмотрѣнію отправителей,

или самотекомъ, или посредствомъ насосовъ, оговоривъ лишь въ правилахъ, что должны быть приняты всѣ мѣры предосторожности противъ пролитія жидкости. Но такъ какъ при соблюденіи даже крайней осторожности можетъ произойти нѣкоторое разлитіе жидкости, то необходимо имѣть соотвѣтствующія средства для тушенія могущаго произойти пожара, почему, помимо запаса песка, должны быть на готовѣ войлокъ, лопаты и т. п.

Что касается проектируемаго правилами ограниченія (п. 6 § 10), чтобы вагоны-цистерны ставились въ поѣзда не ближе 10-го вагона отъ головы поѣзда, то, имѣя въ виду, что при нефтяномъ отопленіи искръ отъ паровозовъ не получается, Совѣтъ полагалъ оговорить, что это ограниченіе примѣняется лишь при дровяномъ и угольномъ отопленіи паровозовъ.

Наконецъ, Совѣтъ обратилъ вниманіе, что проектируемыя правила не предусматриваютъ вовсе, какъ поступать въ случаяхъ порчи или течи цистернъ въ пути, а также не касаются сроковъ разгрузки прибывшихъ на станцію назначенія цистернъ съ бензинами. Въ виду того, что въ отношеніи этихъ грузовъ, какъ огнеопасныхъ, слѣдуетъ принимать особыя мѣры предосторожности, а также избѣгать значительнаго скопленія ихъ, то едва ли общія дѣйствующія въ этихъ случаяхъ правила перевозки нефтяныхъ грузовъ наливомъ, могутъ быть признаны примѣнимыми къ перевозкѣ бензиновъ. При течи, или иной порчѣ въ пути вагона-цистерны, необходимо немедленно принять мѣры къ устраненію неисправности цистернъ, при невозможности же сего вагонъ-цистерна долженъ быть, въ предотвращеніе опасности, устраненъ изъ поѣзда. Проектированныя въ этомъ отношеніи комиссіею т. с. Ковалевскаго мѣры (§ 12 проекта), казалось бы, слѣдуетъ признать цѣлесообразными и въ этомъ смыслѣ надлежало бы дополнить проектируемыя правила, оговоривъ лишь въ устраненіе убытковъ грузоотправителей, что при невозможности перелить бензинъ изъ испорченной цистерны въ другую, удовлетворяющую условіямъ перевозки бензиновъ, грузъ этотъ продается немедленно съ торговъ и лишь при неуспѣшности таковыхъ уничтожается. Равнымъ образомъ и проектированныя комиссіею т. с. Ковалевскаго болѣе сокращенные сроки для опорожненія прибывшихъ на станцію назначенія вагоновъ-цистернъ съ бензинами казалось

бы предпочтительнѣе принять вмѣсто общихъ дѣйствующихъ для разгрузки нефтяныхъ грузовъ перевозимыхъ наливомъ, ибо этимъ достигается сокращеніе срока въ самыхъ продолжительныхъ случаяхъ разгрузки цистернъ на 7 дней, что, не оказывая особаго стѣсненія для грузополучателей, избавить однако станцію желѣзной дороги отъ скопленія и продолжительнаго храненія на ея путяхъ столь огнеопаснаго груза, какъ бензины.

Соглашаясь засимъ, въ остальномъ, съ заключеніемъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, Совѣтъ, однако нашель, что п. а § 7 и § 18 правилъ о перевозкѣ легковоспламеняющихся и опасныхъ веществъ подлежатъ не исключенію изъ означенныхъ правилъ, а должны быть измѣнены въ соотвѣтствіи съ проектируемыми правилами о перевозкѣ бензиновъ наливомъ.

Согласно сему и сдѣлавъ въ проектируемыхъ правилахъ нѣкоторыя редакціонныя измѣненія, Совѣтъ *положилъ*:

I. Установить слѣдующія—

Правила перевозки бензиновъ наливомъ въ вагонахъ-цистернахъ.

§ I Перевозка бензиновъ наливомъ допускается только въ вагонахъ-цистернахъ, построенныхъ или приспособленныхъ для перевозки бензиновъ по типамъ и техническимъ условіямъ, утвержденнымъ Министерствомъ Путей Сообщенія. При этомъ, какъ наливныя, такъ и выливныя отверстія такихъ вагоновъ-цистернъ должны быть снабжены приспособленіями, устраняющими возможность течи и взрыва бензиновыхъ паровъ.

Вагоны-цистерны подлежатъ окраскѣ въ свѣтлый цвѣтъ, съ надписью на нихъ „огнеопасный“.

Примѣчаніе. Подъ общимъ названіемъ „Бензины“ слѣдуетъ считать: бензинъ, лигроинъ, нефтяной (петрольный) эфиръ, шандоринъ, газолинъ, неолинъ и гидрокарбюръ, а также бѣлую сураханскую нефть и всѣ вообще минеральныя масла, дающія вспышку паровъ при температурѣ ниже 28° Ц (22,4° Р) по аппарату Абея-Пенскаго при давленіи воздуха въ 760 мм.

§ 2. Желѣзныя дороги обязаны принимать къ перевозкѣ бензины наливомъ въ томъ только случаѣ, когда имѣютъ необходимыя для сего вагоны-цистерны, предназначенныя для общественнаго пользованія (о чемъ должно быть объявлено въ Сборникѣ

Тарифовъ) или когда отправитель представитъ дорогѣ отправленія собственный или арендованный вагонъ-цистерну, допущенный къ обращенію въ прямомъ сообщеніи и отвѣчающій условіямъ перевозки бензина.

§ 3. Наливъ бензиновъ въ вагоны-цистерны и выливка ихъ изъ цистернъ должны быть производимы исключительно на особо назначенныхъ для сего Управленіемъ желѣзной дороги мѣстахъ станціонной территоріи, удаленныхъ не ближе 15 саж. отъ жилыхъ домовъ и разныхъ товарныхъ помѣщеній и складовъ, а равно хранилищъ нефти.

Въ мѣстахъ постояннаго налива или вылива бензиновъ, гдѣ почва можетъ быть пропитана при нагрузкѣ или выгрузкѣ бензиновъ, слѣдуетъ имѣть постоянно достаточный запасъ [песка, войлока, лопать и т. п. приспособленій для тушенія] могущаго произойти пожара.

§ 4. Наливъ въ вагоны-цистерны бензиновъ и выливка изъ таковыхъ можетъ производиться или самотекомъ или посредствомъ насосовъ. Операциі эти слѣдуетъ производить только при дневномъ освѣщеніи, не допуская пролитія жидкости и вообще съ соблюденіемъ всѣхъ необходимыхъ мѣръ предосторожности, устраняющихъ возможность воспламененія бензина, къ числу каковыхъ мѣръ относятся также и безусловное воспрещеніе куренія табака и всякое употребленіе огня. Въ исключительныхъ случаяхъ, съ разрѣшенія Управленія желѣзной дороги, допускается наливъ и выливка бензиновъ при электрическомъ освѣщеніи.

Послѣ нагрузки или выгрузки бензиновъ, впускныя и выпускныя отверстія должны быть закрыты вполне плотно такимъ образомъ, чтобы исключалась всякая возможность открытія ихъ посторонними лицами, причѣмъ на затворы означенныхъ отверстій должны быть наложены пломбы желѣзной дороги.

§ 5. При оттаиваніи замерзшихъ выпускныхъ трубъ, какъ у нагруженныхъ, такъ и порожнихъ бензинныхъ цистернъ не слѣдуетъ ни въ какомъ случаѣ примѣнять огонь или горячіе уголья, а для этого нужно употреблять кипятокъ или паръ, либо нагрѣтое сукно или, наконецъ, горячій песокъ.

§ 6. Вагоны-цистерны, нагруженные бензинами средствами отправителей, должны быть раиѣ отправленія ихъ подвергаемы

со стороны подлежащихъ станціонныхъ агентовъ тщательному осмотру, причемъ станція отправленія обязана удостовѣряться въ полной исправности самихъ цистернъ, въ правильности произведенной нагрузки и въ особенности въ надлежащемъ закрытіи наливныхъ и выливныхъ затворовъ; въ случаѣ замѣченныхъ неисправностей — принимать мѣры для ихъ устраненія.

§ 7. Снабженіе наливныхъ бензиновыхъ цистернъ частями, не связанными съ цистерною неразрывно и служащими для наливки и выливки бензина (рукава или трубы), относится къ обязанности владѣльцевъ цистернъ. Части эти, при слѣдованіи бензина въ цистернахъ частныхъ лицъ, будучи посылаемы вмѣстѣ съ грузомъ на станцію назначенія для производства выливки, должны быть вписываемы въ накладную, по которой совершается перевозка самага груза и такимъ же порядкомъ подлежатъ обратному возврату при опорожненной цистернѣ.

§ 8. Влѣзаніе въ порожнія бензиновыя цистерны людей можетъ быть допущено только по удостовѣреніи въ полномъ отсутствіи бензиновыхъ паровъ, но и въ этомъ случаѣ обязательно безъ огня. Для болѣе скорого удаленія паровъ изъ опорожненнаго котла слѣдуетъ открыть крышку колпака и затворы, а если этого недостаточно, то промыть котель водою. Во всякомъ случаѣ влѣзаніе въ цистерны допускается не ранѣе 12 часовъ послѣ открытія крышки колпака и наливнаго и выливнаго затворовъ.

§ 9. Передвиженіе цистернъ, нагруженныхъ бензинами для производства маневровъ, слѣдуетъ производить съ возможною осторожностью, избѣгая сильныхъ толчковъ и вообще въ отношеніи означенныхъ цистернъ должно принимать соотвѣтственныя мѣры предосторожности, такъ на примѣръ:

а) Не допускать ни въ какомъ случаѣ разводить огонь вблизи огнеопасныхъ цистернъ не только груженыхъ, но и порожнихъ. При этомъ цистерны съ бензиномъ необходимо устанавливать на станціяхъ возможно дальше отъ выгребныхъ ямъ и гидравлическихъ крановъ, около которыхъ производится выгрузка шлаковъ изъ паровозныхъ топковъ.

б) Груженые и порожніе огнеопасные вагоны-цистерны надлежитъ ставить въ поѣзда не ближе 10-го вагона отъ головы поѣзда, когда отопленіе паровозовъ производится дровами или углемъ.

в) Если при осмотрѣ ходовыхъ частей огнеопасныхъ цистернъ необходимо примѣнять ручные фонари, то слѣдуетъ дѣлать это съ крайнею осторожностью. Осмотръ какъ крышки колпака, такъ и наливнаго и выливнаго затворовъ допускается только при дневномъ освѣщеніи или въ крайности при электрическомъ освѣщеніи или съ примѣненіемъ лампъ Деви и иныхъ, снабженныхъ предохранительной сѣткою.

§ 10. При обнаруженіи въ пути течи или иного поврежденія вагоновъ-цистернъ принимаются мѣры въ устраненіи таковыхъ. Если, однако, вагонъ-цистерна не можетъ быть исправленъ, то таковой немедленно устраняется изъ поѣзда, для помѣщенія въ такія условія, въ которыхъ легковоспламеняющійся грузъ не могъ бы представлять опасности, а содержимое перекачивается въ другую цистерну. При невозможности принятія этой мѣры, грузъ немедленно продается съ аукціона, а при неуспѣшности торговъ, уничтожается подъ наблюденіемъ жандармской полиціи, при содѣйствіи желѣзнодорожныхъ служащихъ. О происшедшемъ составляется надлежащій протоколъ.

§ 11. При обнаруженіи излишка вѣса груза противъ показаннаго въ накладной въ такомъ размѣрѣ, при которомъ дальнѣйшее слѣдованіе вагона-цистерны не допускается, о семъ составляется актъ, а излишекъ перекачивается въ другую цистерну съ соблюденіемъ всѣхъ необходимыхъ мѣръ предосторожности и досылается, если дорога имѣетъ къ тому возможность, на станцію назначенія груза общеустановленнымъ порядкомъ; въ случаѣ же невозможности произвести отгрузку излишка, таковой излишекъ уничтожается подъ наблюденіемъ жандармской полиціи при содѣйствіи желѣзнодорожныхъ служащихъ.

О произведенной отгрузкѣ или объ уничтоженіи излишняго груза составляется, при участіи мѣстной желѣзнодорожной полиціи и независимо отъ вышеуказаннаго акта, особый протоколъ. Ответственность за перегрузъ и обязанность возмѣстить произведенные перегружающею дорогою расходы опредѣляются на основаніи ст. 60 Общаго устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ и изданныхъ въ развитіе сей статьи правилъ.

§ 12. Прибывшіе въ вагонахъ-цистернахъ бензины должны быть приняты и вывезены со станціи назначенія въ теченіе 24

часовъ. Если грузъ, по винѣ получателя, не будетъ принятъ и вывезенъ въ этотъ срокъ, то станція назначенія сообщаетъ о томъ по телеграфу, отправителю, который можетъ потребовать черезъ станцію отправленія возврата груза на сію послѣднюю, уплативъ ей телеграфные расходы и всѣ причитающіеся сборы по обратной перевозкѣ груза. Если въ теченіе 48 часовъ со времени отправленія телеграммы на станціи назначенія не будетъ получено увѣдомленіе станціи отправленія о такомъ требованіи и грузъ не будетъ вывезенъ, то таковой продается съ аукціона, а въ случаѣ неуспѣшности торговъ, уничтожается порядкомъ, указаннымъ въ предыдущемъ параграфѣ.

§ 13. Во всемъ остальномъ, непредусмотрѣнномъ настоящими правилами, подлежатъ примѣненію къ бензинамъ, перевозимымъ наливомъ, по всей русской рельсовой сѣти, за исключеніемъ Закавказской желѣзной дороги, постановленія §§ 2 — 24 включительно общихъ, установленныхъ Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ въ 1899 году „Правиль перевозки по желѣзнымъ дорогамъ нефтяныхъ грузовъ въ вагонахъ-цистернахъ“ (№ 66 собр. узак. и расп. Правительства за 1900 годъ) и къ бензинамъ, перевозимымъ по Закавказской желѣзной дорогѣ, постановленія §§ отъ 2 до 17 включительно установленныхъ Совѣтомъ въ томъ же 1899 году „Правиль отправки нефтяныхъ грузовъ изъ Баку“.

II. Изложенныя правила примѣнять при перевозкѣ бензиновъ какъ во внутреннемъ и прямомъ сообщеніяхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ между собою, такъ и въ прямомъ сообщеніи русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ иностранными желѣзными дорогами, насколько настоящія правила не противорѣчатъ дополнительнымъ постановленіямъ Бернской конвенціи.

III. Дополнить § 1 правилъ перевозки по желѣзнымъ дорогамъ нефтяныхъ грузовъ въ вагонахъ-цистернахъ и § I правилъ отправки нефтяныхъ грузовъ изъ Баку примѣчаніемъ слѣдующаго содержанія:

Примѣчаніе. Къ нефтянымъ грузамъ, подлежащимъ дѣйствию настоящихъ правилъ, относятся: а) освѣтительныя масла, какъ керосинъ, (петроль, фотогентъ, фотонафтиль), пиронафть, астролинъ и дистиллаты освѣтительныхъ маселъ; смѣсь керосина неочищеннаго съ нефтяными остатками (забракованный керосинъ);

187

соляровыя масла и дистиллаты соляровыхъ маселъ; нефтяныя смазочныя масла и дистиллаты нефтяныхъ смазочныхъ маселъ, олеонафтъ, олеонидъ, олеофинъ, вазелиновое масло и вазелиновая масса; нефтяные остатки (мазутъ), нефтяная смола и нефтяные щелочные отбросы и б) нефть сырая всякая (свѣжая и озерная), кромѣ бѣлой сураханской нефти, масло гарное (нефть черная) и нефтяная грязь.

IV. §§ 7 и 18 правилъ о перевозкѣ легковоспламеняющихся и опасныхъ веществъ изложить слѣдующимъ образомъ:

§ 7. Бензинъ, газолинъ, шандоринъ и другіе продукты перегонки нефти, если сіи вещества отдѣляютъ пары, вспыхивающіе при температурѣ ниже 28° Ц. (22,4° Р.) по прибору Абеля-Пенскаго, при давленіи въ 760 мм., а также бѣлая сураханская нефть перевозятся съ соблюденіемъ слѣдующихъ условий:

а) означенныя вещества перевозятся или наливомъ въ особыхъ вагонахъ-цистернахъ или въ тарѣ. Въ послѣднемъ случаѣ перевозка производится исключительно въ вагонахъ съ открытыми люками или на платформахъ. Если бы соблюденіе таможенныхъ формальностей потребовало употребленія вагоновъ съ заломбированными люками, или брезентами, то перевозка не можетъ быть произведена.

§ 18.

а) означенныя вещества допускаются къ перевозкѣ въ наливныхъ вагонахъ, въ прочныхъ бочкахъ, въ непроницаемыхъ и прочныхъ металлическихъ сосудахъ или въ стеклянныхъ сосудахъ.

б)

в) поименованныя вещества при отправкѣ въ тарѣ перевозятся исключительно въ вагонахъ съ открытыми люками, или на платформахъ. Если соблюденіе таможенныхъ формальностей потребовало бы употребленія вагоновъ съ заломбированными люками, или брезентами, то перевозка не можетъ быть произведена.

V. Предложить Управленію желѣзныхъ дорогъ возбудить вопросъ о пересмотрѣ дѣйствующихъ правилъ храненія бензиновъ и другихъ легковоспламеняющихся продуктовъ перегонки нефти.

Подлинный за надлежащимъ подписаніемъ.