

Т Р У Д Ы
СУДОХОДНАГО СЪЪЗДА
ВЪ
НИЖНЕМЪ НОВГОРОДЪ.

12 августа—17 декабря 1890 года.

НИЖНІЙ НОВГОРОДЪ.
Типографія нижегородскаго губернскаго правленія.
1 8 9 1.

Печатано по распоряженію предсѣдателя суд. съѣзда нижегородскаго губернатора Н. М. Барапова.

СО Д Е Р Ж А Н І Е.

Предисловіе	Стр. У.
Объявленіе председателя судоходнаго съѣзда Н. М. Баранова	VII.

П Р О Т О К О Л Ы

общихъ собраній судоходнаго съѣзда въ Нижнемъ Новгородѣ.

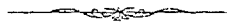
1. Протоколъ общаго собранія 12 августа 1890 года	1.
2. — — — 18 августа 1890 года	4.
3. — — — 30 сентября 1890 года	7.
4. — — — 16 декабря 1890 года	9.
5. — — — 17 декабря 1890 года	12.

П Р И Л О Ж Е Н І Я

къ протоколамъ общихъ собраній судоходнаго съѣзда въ Нижнемъ Новгородѣ.

I.	Протоколы засѣданій перваго отдѣленія судоходнаго съѣзда.	
	Засѣданіе 6 ноября 1890 года	15.
	Засѣданіе 8 ноября 1890 года	16.
	Засѣданіе 14 декабря 1890 года	17.
	Замѣчанія по поводу обстановки р. Волги	18.
	По поводу нуждъ судопромышленниковъ на р. Камѣ	20.
	По поводу нуждъ судопромышленниковъ на р. Унжѣ	21.
	Дополнительный списокъ постановки предостерегательныхъ знаковъ на р. Волгѣ	22.
	Списокъ мелямъ и препятствіямъ на р. Волгѣ въ нижегор. и сарат. отдѣленіяхъ	24.
	Списокъ мелямъ и препятствіямъ на р. Волгѣ между Рыбинскомъ и Нижнимъ	34.
	Списокъ мелямъ и препятствіямъ на р. Волгѣ между Нижнимъ и Казанью	35.
	Списокъ мелямъ и препятствіямъ на р. Волгѣ между Казанью и Астраханью	—
	Списокъ мелямъ между Рыбинскомъ и Астраханью, требующихъ освѣщенія	38.
	Списокъ мелямъ и препятствіямъ, на которыхъ производилось освѣщеніе	42.
	Списокъ мелямъ и препятствіямъ по Камѣ до Перми, на которыхъ необходимо освѣщеніе	46.
	Списокъ мелямъ съ устья Камы до Перми, гдѣ необходимы весенніе предостерегат. знаки	47.
	Списокъ мелямъ и препятствіямъ на р. Вишерѣ, на которыхъ производилось освѣщеніе	49.
	Списокъ мелямъ и препятствіямъ на р. Сурѣ, на которыхъ производилось освѣщеніе	50.
	Списокъ мелямъ между Алатыремъ и Василемъ, гдѣ необходимы предостерегательные знаки	51.
	Списокъ мелямъ и препятствіямъ на р. Сурѣ, гдѣ необходимо освѣщеніе	52.
	Замѣчанія по поводу препятствій на р. Сурѣ	53.
	Списокъ мелямъ и препятствіямъ на р. Бѣлой, на которыхъ производилось освѣщеніе	—
	Списокъ мелямъ и препятствіямъ на р. Бѣлой, на которыхъ необходимо освѣщеніе	55.
	Списокъ мелямъ и препятствіямъ на р. Вяткѣ, на которыхъ производилась обстановка	—
	Списокъ мелямъ и препятствіямъ на р. Вяткѣ, на которыхъ необходимо произв. освѣщеніе	57.
	Списокъ мелямъ и препятствіямъ на р. Ветлугѣ, на которыхъ необходимо произв. освѣщеніе	58.
	Списокъ мелямъ на р. Ветлугѣ, гдѣ необходимы предостерегательные знаки	59.
	Списокъ мелямъ и препятствіямъ между Тверью и Мологою, на котор. необход. освѣщеніе	60.
	Списокъ мелямъ и препятствіямъ на р. Окѣ, на которыхъ необходимо освѣщеніе	63.
II.	Протоколъ засѣданій втораго отдѣленія судоходнаго съѣзда съ 16 августа по 28 октября 1890 г.	64.
	Предположенія полковника Чапѣва	66.
	Протоколы засѣданій особой комиссіи по разработкѣ проекта правилъ для плаванія.	
	Протоколъ 27 января 1891 года	68.
	— 28 января — —	69.
	— 30 января — —	71.
	Письмо члена комиссіи А. Д. Дмитріева	73.
	Протоколъ 1 февраля 1891 года	74.
	— 4 февраля — —	75.

	Стр.
Протоколъ 6 февраля 1891 года	78.
— 8 февраля — —	79.
— 11 февраля — —	81.
— 15 февраля — —	82.
— 18 февраля — —	83.
— 20 февраля — —	—
— 25 февраля — —	84.
— 28 февраля — —	85.
— 1 марта — —	86.
Докладъ особой подкомиссiи	—
Проектъ правилъ для плаванiя, составленный вторымъ отдѣленiемъ съѣзда, съ замѣчанiями особой комиссiи	91.
III. Докладъ третьяго отдѣленiя судоходнаго съѣзда	235.
IV. Протоколы засѣданiй четвертаго отдѣленiя судоходнаго съѣзда	236.
Протоколъ 30 октября 1890 года	—
— — — —	237.
— — — —	238.
— 2 ноября — —	—
— 14 декабря — —	242.
— 8 и 16 декабря	251.
Предварительная записка о пенсiонной кассѣ, А. П. Одинцова	252.
V. Протоколы пятаго (техническаго) отдѣленiя судоходнаго съѣзда	257.
Протоколъ 22 августа 1890 года	—
— 31 августа — —	258.
Докладная записка В. Н. Гутовскаго	262.
Протоколъ 7 сентября 1890 года	263.
— — — —	264.
— 14 декабря — —	265.



Въ маѣ мѣсяцѣ 1890 года г. нижегородскимъ губернаторомъ генераль-маіоромъ Н. М. Барановымъ получено было предложение г. министра путей сообщенія А. Я. Гюббенета отъ 17 мая, за № 3671, слѣдующаго содержанія:

„На основаніи Высочайшаго повелѣнія 27 апрѣля 1875 года были созваны въ теченіе 1875—1878 гг. двадцать мѣстныхъ сѣздовъ представителей пароходныхъ предприятий и судового промысла и одинъ центральный сѣздъ—при министерствѣ путей сообщенія.

„При устройствѣ означенныхъ сѣздовъ имѣлось въ виду не столько обсужденіе на нихъ нуждъ судоходства, которыя и ранѣе того были извѣстны и не могли быть удовлетворены лишь по недостатку денежныхъ на оныя средствъ,—сколько выясненіе способовъ участія промышленниковъ въ затратахъ на улучшеніе водныхъ путей.

„Бывшіе сѣзды дѣйствительно выразили готовность къ обложенію судоходства новыми сборами, но постановленія сѣздовъ не могли имѣть обязательнаго значенія, такъ какъ участники оныхъ не имѣли надлежащаго уполномочія всѣхъ судозвѣзъ той или другой системы. По той-же причинѣ и большинство прочихъ ходатайствъ сѣздовъ о частныхъ улучшеніяхъ того или другого пути и о мѣрахъ содѣйствія судоходству являлось выраженіемъ личнаго мнѣнія или пожеланія отдѣльныхъ участниковъ сѣзда.

„Подобный характеръ сѣздовъ былъ причиною, что за послѣднія 11 лѣтъ министерство путей сообщенія не созывало такихъ сѣздовъ, впредь до пересмотра существующихъ о нихъ правилъ 1875 года.

„Въ бытность мою, лѣтомъ прошлаго года, на Волгѣ, мнѣ было заявлено ходатайство нижегородскаго купечества о возобновленіи такихъ сѣздовъ; полагая удовлетворить означенное желаніе, не выжидая полнаго пересмотра помянутыхъ правилъ, какъ требующаго предварительнаго соглашенія съ подлежащими вѣдомствами, я, для приданія этому сѣзду должнаго значенія, счелъ необходимымъ обусловить, что лица, занимающіяся судоходнымъ промысломъ, т. е. владельцы паровыхъ, парусныхъ и другихъ судовъ, а равно и лѣсопромышленники, будутъ допускаемы къ участию въ сѣздѣ съ правомъ голоса лишь въ качествѣ уполномоченныхъ отъ цѣлой группы судоходцевъ или нѣсколькихъ крупнѣйшихъ пароходныхъ фирмъ.

„По всеподданнѣйшему моему докладу, въ 13 день октября 1889 года, воспослѣдовало Высочайшее Его Императорскаго Величества соизволеніе на предоставленіе министру путей сообщенія, впредь до пересмотра, по соглашенію съ подлежащими вѣдомствами, правилъ 1875 года о порядкѣ устройства судоходныхъ сѣздовъ, возобновить таковыя нынѣ, гдѣ окажется полезнымъ. на прежнихъ основаніяхъ, съ измѣненіемъ лишь, въ видѣ опыта, состава сѣздовъ, согласно вышеприведенному указанію. Нынѣ выяснилась необходимость созыва лишь четырехъ мѣстныхъ сѣздовъ, въ томъ числѣ и нижегородскаго, который я признавалъ-бы желательнымъ открыть 15 августа текущаго года, къ концу ярмарочнаго періода.

„Имѣя въ виду неоднократно выраженное вашимъ превосходительствомъ сочувствіе къ

пуждамъ волжскаго судоходства, о чемъ я счелъ своимъ долгомъ довести до Высочайшаго свѣдѣнія Его Императорскаго Величества, по поводу принятыхъ вашимъ превосходительствомъ мѣръ къ охраненію судовъ, зимовавшихъ въ Сормовскомъ затонѣ, отъ ледохода, а равно и опытность, какъ въ судоходномъ дѣлѣ, такъ и въ веденіи коммисій, подобныхъ предполагаемому съѣзду, я имѣю честь покорнѣйше просить васъ, милостивый государь, не отказать принять на себя трудъ по председательствованію на названномъ съѣздѣ, и почтить меня о послѣдующемъ увѣдомленіемъ, въ возможно непродолжительномъ времени, для надлежащаго по сему предмету сношенія съ министромъ внутреннихъ дѣлъ“.

Въ происходившихъ затѣмъ, подъ председательствомъ генералъ-маіора Н. М. Баранова, частныхъ совѣщаніяхъ (10 іюля, 2 и 3 августа), въ которыхъ участвовали мѣстные чины вѣдомства путей сообщенія И. В. Коишевскій и Х. С. Родзѣіовскій, во главѣ съ начальникомъ казанскаго округа путей сообщенія И. И. Августовскимъ, — Н. А. Вугровъ, А. М. Губинъ, А. А. Зевеке, Н. И. Колѣнкинъ, М. П. Курбатовъ, В. И. Мензелинцевъ, Н. Л. Рождественскій, Н. И. Харламповичъ, Н. В. Черкасовъ, М. И. Шиповъ и приглашенный Н. М. Барановымъ къ исполненію обязанностей секретаря съѣзда А. С. Гацискій, принята была прилагаемая ниже редакція объявленія объ открытіи судоходнаго съѣзда въ Нижнемъ Новгородѣ, широко распространеннаго затѣмъ по всеѣмъ приволжскимъ городамъ, обсуждены нѣкоторые организаціонныя детали предстоящаго съѣзда и

рѣшено, между прочимъ, по инициативѣ Н. М. Баранова, въ виду желательности выслушать живой голосъ всѣхъ заинтересованныхъ въ судовомъ дѣлѣ сторонъ — предоставить съѣзду широкую возможность высказывать свои мнѣнія, и потому, не предвѣшая подлежащихъ обсужденію съѣзда вопросовъ, не вносить въ него предварительныхъ, какъ это въ большинствѣ случаевъ бываетъ, подготовленныхъ въ извѣстномъ направленіи работъ, кромѣ тѣхъ конечно, которыя имѣютъ характеръ и значеніе необходимыхъ для составленія даннаго сужденія матеріаловъ. Первые общія собранія съѣзда предположено было посвятить ознакомленію членовъ съѣзда съ предстоящими имъ задачами, организаціи отдѣленій (секцій) съѣзда, для подробной разработки вопросовъ, указанныхъ программой, а также и тѣхъ, которые могутъ возникнуть на самомъ съѣздѣ, а затѣмъ къ обсужденію и рѣшенію вопроса о переводѣ округа путей сообщенія изъ Казани въ Нижній Новгородъ.

Засѣданія съѣзда признано было необходимымъ сдѣлать гласными и публичными; мѣстомъ засѣданій первыхъ общихъ собраній (на ярмаркѣ) избранъ былъ, благодаря обязательности ярмарочнаго купечества, гербовый залъ главнаго дома.

Появляющіеся нынѣ „Труды судоходнаго съѣзда въ Нижнемъ Новгородѣ“ изда ны подъ редакцію И. В. Коишевскаго и А. С. Гацискаго; первому принадлежить въ „Трудахъ“ редакція „Проекта правилъ для плаванія“ (стр. 91—234); второму — весь остальной составъ „Трудовъ“ (стр. 1—90 и 235—265).

Отъ предсѣдателя судоходнаго съѣзда въ Нижнемъ Новгородѣ

нижегородскаго губернатора генералъ-маіора

Н. М. Баранова.

Въ началѣ семидесятыхъ годовъ, для удовлетворенія нуждъ судоходства по Волгѣ и ея притокамъ, была признана необходимость съѣздовъ представителей рѣчного промысла; съѣзды эти Высочайшею волею разрѣшены 27 апрѣля 1875 года.

Практика съѣздовъ выяснила существенное неудобство въ ихъ организаціи, заключающееся въ томъ, что рѣшенія съѣздовъ имѣли какъ-бы частный, ни для кого не обязательный характеръ, между прочимъ, потому, что участниками съѣздовъ являлись лица, надлежащимъ образомъ не аккредитованные. Для устраненія этого въ министерствѣ путей сообщенія признано было необходимымъ подвергнуть правила о съѣздахъ 1875 года пересмотру.

Во время пребыванія, лѣтомъ 1889 года, г. министра путей сообщенія, статсъ-секретаря А. Я. Гюббенета на Волгѣ, его высокопревосходительству было заявлено нижегородскимъ купечествомъ о настоятельности съѣздовъ въ Нижнемъ Новгородѣ. Полагая удовлетворить такое желаніе, не выжидая полного пересмотра правилъ о съѣздахъ, г. министръ призналъ необходимымъ обусловить созваніе нижегородскаго съѣзда, съ тѣмъ, чтобы лица, занимающіяся судоходнымъ промысломъ, владѣльцы паровыхъ, парусныхъ и другихъ судовъ, а также и лѣсопромышленники участвовали въ занятіяхъ съѣзда съ правомъ голоса лишь въ качествѣ уполномоченныхъ отъ группы судовладельцевъ или нѣсколькихъ крупнѣйшихъ пароходныхъ фирмъ.

По всеподданнѣйшему докладу статсъ-секретаря Гюббенета, въ 13 день октябр

1889 года, воспослѣдовало на это Высочайшее Его Императорскаго Величества соизволеніе.

Въ качествѣ предсѣдателя судоходнаго съѣзда, имѣю честь покорнѣйше просить всѣхъ заинтересованныхъ въ дѣлѣ судоходства волжскаго района принять участіе въ трудахъ съѣзда.

Выработанная въ министерствѣ путей сообщенія программа вопросовъ, подлежащихъ обсужденію съѣзда, заключается въ слѣдующихъ 6-ти пунктахъ:

1) Составленіе перечня мѣстъ на рѣкахъ казанскаго округа путей сообщенія, требующихъ, по мнѣнію съѣзда, дополнительной обстановки или освѣщенія въ ночное время; сообщеніе участниками съѣзда случаевъ задержекъ въ судоходствѣ, въ слѣдствіе недостаточности обстановки рѣкъ; разсмотрѣніе причинъ бывшихъ на упомянутыхъ рѣкахъ несчастій съ судами или плотами.

2) Обсужденіе нѣкоторыхъ параграфовъ временныхъ правилъ для плаванія по внутреннимъ водянымъ путямъ, признаваемыхъ съѣздомъ стѣснительными; разсмотрѣніе предположенія полковника Чалѣева объ измѣненіи §§ 41, 44 и 47 упомянутыхъ правилъ. Составленіе замѣнительныхъ проектовъ разсмотрѣнныхъ на съѣздѣ параграфовъ.

3) О земской судоходной депутаціи на р. Сурѣ.

4) Значеніе для волжскаго судоходства перенесенія окружнаго правленія путей сообщенія изъ г. Казани въ г. Нижній Новгородъ.

6) Обсужденіе основаній производства выборовъ участниковъ судоходныхъ съѣздовъ,

уполномоченныхъ лицамъ, занимающимся всякаго рода судовымъ промысломъ, а именно: установленіе выборнаго ценза, какъ для избирателей, такъ и для уполномоченныхъ, форма довѣренности, права и обязанности выборныхъ въ отношеніи избирателей и ихъ отвѣтственность передъ послѣдними.

6) Пріемъ устныхъ и письменныхъ заявленій отъ участниковъ съѣзда; обсужденіе тѣхъ изъ поданныхъ на съѣздѣ заявленій, которыя будутъ къ тому допущены председателемъ и признаны экстренными самими участниками съѣзда.

Открытіе съѣзда послѣдуетъ въ теченіе ярмарки нынѣшняго года, 12 августа, въ 2 часа дня, въ большомъ залѣ главнаго дома.

Лица, желающія принять участіе въ съѣздѣ, благоволятъ увѣдомить меня о томъ до

10 августа, съ точнымъ обозначеніемъ своихъ адресовъ. Кромѣ представителей судаходства и лѣсопромышленности, г. министромъ путей сообщенія, по моему ходатайству, разрѣшено участіе въ съѣздѣ, съ правомъ совѣщательнаго голоса, лицамъ, вообще знакомымъ съ судовымъ дѣломъ, хотя бы и не имѣющимъ судебного ценза.

Работы съѣзда, не ограниченныя опредѣленнымъ срокомъ, могутъ быть окончены и послѣ ярмарки, но разрѣшеніе одного изъ пунктовъ программы, а именно: перенесеніе окружнаго правленія путей сообщенія изъ Казани въ Нижній Новгородъ, должно быть обсуждено въ теченіе нынѣшней ярмарки, при участіи всего ярмарочнаго купечества, той его части по крайней мѣрѣ, которая всего ближе заинтересована этимъ вопросомъ.



ПРОТОКОЛЫ

ОБЩИХЪ СОБРАНИЙ СУДОХОДНАГО СЪѢЗДА ВЪ НИЖНЕМЪ НОВГОРОДѢ

I.

Протоколь общаго собранія 12 августа 1890 года.

Подъ предсѣдательствомъ нижегородскаго губернатора Н. М. Баранова, присутствовали члены съѣзда: И. И. Августовскій, М. Т. Атлашкинъ, Н. Е. Башкировъ, Н. А. Бугровъ, А. П. Власевъ, А. М. Губинъ, И. М. Грибковъ, А. Д. Дмитриевъ, М. П. Зарубинъ-Игнатьичевъ, А. П. Земляновъ, А. А. Зевеке, М. Я. Кожебаткинъ, М. Ф. Кульчицкій, М. П. Курбатовъ, М. Ф. Каменскій, А. Ф. Котцовъ, И. В. Коишевскій, А. И. Лебедевъ, М. Н. Журавлевъ, Н. Е. Магула, В. И. Мензелинцевъ, П. В. Неклюдовъ, П. А. Орѣховъ, Х. С. Родзѣиовскій, А. Л. Рожественскій, В. С. Сорокинъ, В. Ф. Сумароковъ, Н. И. Фаринскій, К. С. Цитовичъ, Ф. Н. Шиповъ, Р. Х. Шнакенбургъ, Я. С. Чернонебовъ, Н. В. Черкасовъ, И. Л. Яковицкій, В. К. Янковскій, П. Д. Яргомыскій и секретарь съѣзда А. С. Гацискій.

Къ 2 часамъ пополудни, въ гербовый залъ армарочнаго главнаго дома, къ собравшимся членамъ съѣзда вошелъ предсѣдатель съѣзда генералъ-майоръ Н. М. Барановъ и обратился къ собранію съ слѣдующей рѣчью:

„Милостивые государи! Открывая первое общее собраніе судоходнаго съѣзда, считаю нужнымъ доложить вамъ не о великомъ значеніи нашихъ водныхъ путей, нашего роднаго волжскаго бассейна—вамъ это значеніе извѣстно, не мнѣ его вамъ объяснять—но лишь о томъ общемъ характерѣ предстоящихъ намъ работъ, который, по моему мнѣнію, можетъ обезпечить, до нѣкоторой степени, успѣхъ ихъ.

„Разрѣшая судоходный съѣздъ, правительство еще разъ подтвердило необходимость постановки на первую очередь нужлъ судоходства. Назначая меня предсѣдателемъ съѣзда и уполномочивъ меня приглашать къ участию въ немъ всѣхъ непосредственно интересующихся дѣломъ и знающихъ его лицъ, хотя-бы даже не обладающихъ судоходнымъ цензомъ, г. министръ путей сообщенія предоставилъ мнѣ полную возможность придать занятіямъ съѣзда широкое, живое, некан-

целярское значеніе. Для насъ обязательны лишь нѣкоторыя, преподаванныя мнѣ статсъ-секретаремъ Гюбенетомъ, правила; нашему обсужденію предложено лишь нѣсколько общихъ вопросовъ заранѣе составленной программы; но правила эти не многочисленны, не сложны и ужъ никакъ ни для кого не обременительны, а программа насъ не только ничѣмъ не стѣсняетъ, но, наоборотъ, давалъ намъ ясныя указанія на то, чего отъ насъ желаетъ правительство, допускаетъ насъ къ свободному пополненію ея постановкой новыхъ вопросовъ, имѣющихъ связь съ судоходствомъ, которые могутъ возникнуть на съѣздѣ, естественно изъ нея истекая.

„Вотъ, милостивые государи, почему, зная, что правительство желаетъ выслушать мнѣнія по судоходному дѣлу лицъ, живо и близко имъ заинтересованныхъ, и я призналъ за лучшее не подготавливать, какъ это практиковалось на подобныхъ съѣздахъ въ 70 годахъ, разрѣшеніе дѣла на съѣздѣ, не ставить въ немъ вопросовъ съ прозрачно готовыми въ нихъ самихъ отвѣтами, а лишь зарегистрировать все живое, что выскажется на съѣздѣ, объединить это живое, и живымъ предлагать видъ манію правительства.

„Для достиженія этой цѣли покорнѣе прошу васъ, милостивые государи, приступить къ образованію изъ своей среды особыхъ группъ, избравъ для того председателей и секретарей; по окончаніи работъ въ группахъ, я, пользуясь дорогимъ для меня сотрудничествомъ А. С. Гацискаго, доложу ихъ съѣзду. Мы рассмотримъ ихъ въ нашихъ общихъ собраніяхъ, — въ этомъ и будетъ заключаться объединеніе сказанныхъ работъ, которыя я буду имѣть честь представить, при содѣйствіи уважаемаго начальника округа путей сообщенія его превосходительства И. И. Августовскаго, на усмотрѣніе г. министра путей сообщенія.

„Такъ какъ занятія названныхъ группъ, по серьезности работы ихъ, не могутъ быть окончены въ непродолжительномъ времени, пользуясь присутствіемъ здѣсь, на ярмаркѣ, представителей разнообразнѣйшихъ отраслей судоваго дѣла и связанныхъ съ нимъ видовъ народнаго труда, я прежде всего желалъ-бы выслушать ваше мнѣніе по вопросу, хотя характера административнаго, но тѣмъ не менѣе имѣющему общее существенное значеніе: о переводѣ правленія округа путей сообщенія изъ г. Казани въ г. Нижній Новгородъ. По этому вопросу я совѣщался съ председателемъ ярмарочнаго комитета и пришелъ къ тому заключенію, что для выслушанія по нему мнѣнія собравшихся со всѣхъ концовъ Россіи на ярмарку представителей торгово-промышленнаго сословія, существуетъ два способа: во-первыхъ, приглашеніе на съѣздъ делегатовъ отъ собранія ярмарочныхъ уполномоченныхъ, или, во-вторыхъ, обсужденіе дѣла въ собраніи уполномоченныхъ и внесеніе заключенія собранія въ съѣздъ. Избраніе того или другого пути будетъ зависеть отъ самого собранія уполномоченныхъ“.

По прочтеніи секретаремъ съѣзда утвержденной министерствомъ путей сообщенія программы занятій съѣзда г. председателемъ Н. М. Барановымъ предложено приступить къ образованію отдѣленій (секцій) съѣзда.

Въ составъ перваго отдѣленія, по вопросу о перечнѣ мѣстъ на рѣкахъ казанскаго округа путей сообщенія, требующихъ, по мнѣнію съѣзда, дополнительной обстановки или освѣщенія въ ночное время; сообщеніе участникамъ съѣзда случаевъ задержекъ въ судостроеніи, въ слѣдствіе недостаточности обстановки рѣкъ; рассмотрѣніе причинъ бывшихъ на упомянутыхъ рѣкахъ несчастій съ судами или плотами, — вошли члены съѣзда: А.

А. Зевеке (председатель), А. П. Власьевъ, М. П. Зарубинъ, М. П. Курбатовъ и П. Д. Яргомскій.

Второго отдѣленія (обсужденіе нѣкоторыхъ параграфовъ временныхъ правилъ для плаванія по внутреннимъ воднымъ путямъ, признаваемыхъ съѣздомъ стѣснительными, рассмотрѣніе предложенія полковника Чалѣева объ измѣненіи §§ 45 и 47 упомянутыхъ правилъ, составленіе замѣнительныхъ прожектовъ, рассмотрѣнныхъ на съѣздѣ параграфовъ): В. И. Мензелинцевъ (председатель), А. Д. Дмитріевъ, Н. И. Колѣжниковъ и М. Ф. Кульчицкій.

Третьяго отдѣленія (о земской судоходной депутации на р. Суръ): М. И. Шиповъ (председатель), А. А. Демидовъ, М. Я. Кожебакинъ, К. Н. Поповъ и Я. С. Чернобобовъ.

Четвертаго отдѣленія (основаніи производства выборовъ участниковъ судоходныхъ съѣздовъ, уполномоченныхъ лицами, занимающимися всякаго рода судовымъ промысломъ, а именно: установленіе выборнаго ценза, какъ для избирателей, такъ и для уполномоченныхъ, форма довѣренности, прана и обязанности выборныхъ въ отношеніи избирателей и ихъ отвѣтственность передъ послѣдними): М. Ф. Кульчицкій (председатель), М. Ф. Каменскій, В. И. Мензелинцевъ и М. И. Шиповъ.

По четвертому вопросу программы съѣзда (значеніе для волжскаго судоходства перенесенія окружнаго правленія путей сообщенія изъ Казани въ Нижній Новгородъ) г. председатель съѣзда Н. М. Барановъ полагалъ особаго отдѣленія не образовывать; мнѣніе свое его превосходительство мотивировалъ тѣмъ соображеніемъ, что это единственный вопросъ изъ подлежащихъ обсужденію съѣзда, который имѣетъ уже свою довольно обширную литературу: онъ долго и внимательно обсуждался мѣстными (казанскими и нижегородскими) и столичными органами печати, по нему велась оживленная переписка между административными и общественными учреждениями и лицами. Казань рѣшила послать на съѣздъ своихъ представителей въ лицѣ гласныхъ городской думы и членовъ биржеваго комитета; къ сожалѣнію, на съѣздѣ ихъ пока невидано; во всякомъ случаѣ вопросъ этотъ долженъ быть разрѣшенъ съѣздомъ по выслушаніи имъ заключенія собранія ярмарочныхъ уполномоченныхъ, и нѣтъ никакихъ поводовъ опасаться, чтобы на рѣшеніе его имѣли вліяніе какіе-либо узкіе интересы того

или другого города, связанные съ повыше-
ніемъ или пониженіемъ арендной платы за
квартиры: рѣшеніе это несомнѣнно будетъ
подчинено одному мотиву — нуждамъ волжска-
го судоходства, интересамъ волжскаго су-
дового промысла.

Н. В. Черкасовъ полагалъ, что не оши-
бается, если выражаетъ мнѣніе всѣхъ судо-
выхъ дѣятелей о необходимости перепесенія
окружного правленія путей сообщенія въ
Нижній Новгородъ, такъ какъ именно Ниж-
ній Новгородъ, это средоточіе волжскаго су-
дового дѣла, всего болѣе нуждается въ не-
посредственномъ воздѣйствіи правленія окру-
га путей сообщенія.

К. С. Цитовичъ, какъ представитель окска-
го судоходства, обращаетъ вниманіе съѣзда
на необходимость, въ случаѣ перевода
окружнаго правленія изъ Казани въ Нижній
Новгородъ, причисленія окскаго бассейна,
принадлежащаго теперь къ московскому окру-
гу, — къ нижегородскому, съ которымъ онъ
имѣетъ ближайшую, непосредственную связь;
во всякомъ случаѣ съѣздъ, при занятіяхъ
своихъ, долженъ имѣть въ виду, рядомъ съ
нуждами волжскаго судоходства, и нужды
судоходства по Огѣ.

Предсѣдатель съѣзда Н. М. Барановъ, впол-
нѣ присоединяясь къ мнѣнію о тѣсной связи
судоходства по Волгѣ и Огѣ, обращаетъ вниманіе
собранія на то, что въ данную минуту
собранію, не отклоняясь въ пренія по
существу, предстоитъ возвратиться къ рѣ-
шенію вопроса о томъ, нужно-ли образовы-
вать особое отдѣленіе относительно перевода
правленія округа въ Нижній Новгородъ.

Вслѣдъ за единогласнымъ рѣшеніемъ съѣзда
о томъ, что не настоятъ надобности обра-
зовывать особое отдѣленіе по названному
вопросу, также какъ и по шестому вопросу
программы, такъ какъ всѣ имѣющія возник-
нуть на самомъ съѣздѣ заявленія и предло-
женія, могутъ быть направляемы въ подле-
жащее отдѣленіе, предсѣдателемъ съѣзда Н.
М. Барановымъ предложено образованіе пя-
таго технического отдѣленія съѣзда, для раз-
смотрѣнія въ немъ чисто техническихъ проэк-
товъ и предложеній.

Членами пятаго, технического отдѣленія
избраны: Н. В. Черкасовъ въ (предсѣдатель), М.
Ф. Каменскій, Н. И. Колѣнкинъ, Н. Ф.
Пашининъ и А. Л. Рожественскій.

Для окончательнаго сформированія отдѣ-
леній съѣзда предсѣдатель съѣзда Н. М. Ба-
рановъ обратился съ просьбою къ члену съѣзда
начальнику казанскаго округа путей сооб-
щенія И. И. Августовскому о назначеніи
въ отдѣленія подвѣдомственныхъ ему чиновъ
округа; такимъ путемъ назначены въ составъ
перваго отдѣленія: Р. Х. Шнакенбургъ;
второго и четвертаго: И. В. Коншевскій;
третьяго: А. А. Вѣнскій и пятаго: Х. С.
Родзѣіовскій. Помимо того, по предложенію
члена съѣзда А. А. Зевеке, рѣшено представи-
вить отдѣленіямъ право приглашать къ уча-
стію въ ихъ занятіяхъ командировъ парохо-
довъ, лоцмановъ и вообще лицъ, практически
знакомыхъ съ судовымъ дѣломъ.

Въ виду ожидаемаго 19 августа прибытія
на ярмарку г. министра финансовъ И. А.
Вышнеградскаго, предсѣдатель съѣзда Н.
М. Барановъ выразилъ желаніе знать мнѣніе
собранія о томъ, слѣдуетъ-ли разрѣшить дѣло
о переводѣ округа путей сообщенія изъ Ка-
зани въ Нижній Новгородъ до или послѣ
посѣщенія Нижняго Новгорода его высоко-
превосходительствомъ. По единогласномъ рѣ-
шеніи собранія о желательности разрѣшенія
дѣла до прибытія на ярмарку г. министра
финансовъ, г. предсѣдателемъ предложено
назначить слѣдующее общее собраніе съѣзда
на 18 августа, для того, чтобы рѣшеніе его
могло быть представлено вниманію дѣйстви-
тельнаго тайнаго совѣтника И. А. Вышне-
градскаго, а съ другой стороны, чтобы успѣ-
ло высказаться о переводѣ округа собраніе
ярмарочныхъ уполномоченныхъ и чтобы пред-
ставители г. Казани, если они желаютъ при-
нять участіе въ рѣшеніи вопроса, имѣли воз-
можность заблаговременно узнать о днѣ его
обсужденія и прибыть къ этому дню въ Ниж-
ній Новгородъ.

Въ три часа пополудни засѣданіе общаго
собранія предсѣдателемъ съѣзда Н. М. Ба-
рановымъ объявлено было закрытымъ.

II.

Протоколъ общаго собранія 18 августа 1890 года.

Подъ предсѣдательствомъ нижегородскаго губернатора Н. М. Баранова, присутствовали члены съезда: И. И. Августовскій, Н. Е. Башкировъ, Н. А. Бугровъ, А. П. Власьевъ, С. П. Глезмеръ, А. М. Губицъ, А. Д. Дмитриевъ, М. Н. Журавлевъ, М. П. Зарубинъ-Игнатъевичевъ, А. А. Зевеке, М. Ф. Каменскій, М. Я. Кожебаткинъ, И. В. Коишевскій, Н. И. Колѣкинъ, А. Ф. Котцовъ, М. Ф. Кульчицкій, М. П. Курбатовъ, А. М. Линденъ, М. Е. Магула, В. И. Мензелинцевъ, М. Ф. Мецъ, А. Е. Наумовъ, П. В. Неклюдовъ, П. А. Орѣховъ, Н. Ф. Папининъ, Х. С. Родзѣиовскій, Г. А. Ратьковъ-Рожновъ, А. Л. Рожественскій, С. Л. Салазкинъ, Н. В. Черкасовъ, П. О. Шайкинъ, М. И. Шиповъ, Ф. Н. Шиповъ, Р. Х. Шнакенбургъ, И. Л. Яковицкій, В. К. Янковскій и секретарь съезда А. С. Гацискій.

По объявленіи, въ 2 часа пополудни, предсѣдателемъ съезда Н. М. Барановымъ засѣданія общаго собранія открытымъ, читается секретаремъ съезда и утверждается съѣздомъ протоколъ перваго общаго собранія, 12 августа.

Предъявляются собранію и принимаются имъ къ свѣдѣнію: 1) телеграмма министра путей сообщенія статсъ-секретаря Гюббенета, полученная 13 августа предсѣдателемъ съезда Н. М. Барановымъ, въ отвѣтъ на телеграмму его превосходительства объ открытіи имъ засѣданій съезда 12 августа; 2) телеграмма казанскаго городского головы Дьяченко, въ дополненіе къ отношенію его отъ 10 августа, за № 7052, о причинахъ неприбытія на съѣздъ представителей казанской городской думы, объявляющихъ отказъ свой тѣмъ, что присутствіе ихъ на съѣздѣ не можетъ имѣть, въ количественномъ отношеніи, рѣшающаго значенія; 3) телеграмма заступающаго мѣсто предсѣдателя казанскаго биржеваго комитета Свѣчникова о сдѣланномъ имъ вновь предложеніи делегатамъ биржеваго общества присутствовать на съѣздѣ—объ телеграммы, гг. Дьяченко и Свѣчникова, вызваны были сообщеніемъ имъ, предсѣдателемъ съезда Н. М. Барановымъ, по телеграфу, рѣшенія общаго собранія 12 августа о назначеніи на обсужденіе съезда вопроса о переводѣ правленія округа путей сообщенія изъ Казани въ Нижній Новгородъ на 18 августа и 4) отношеніе предсѣдателя биржеваго комитета Осипова отъ 15 августа, за № 394, объ избраніи представителями ярмарочнаго купечества на съѣздѣ: Н. Е. Башкирова, Н. А. Бугрова, М. Ф. Каменскаго, А. Е. Наумова, С. Л. Салазкина и П. О. Шайкина.

Читается докладная записка нижегородскаго биржеваго комитета, о нуждахъ волжскаго судоходнаго дѣла, изготовленная комитетомъ для представленія г. министру финансовъ дѣйствительному тайному совѣтнику Вышнеградскому.

Предсѣдатель съезда Н. М. Барановъ, обращая вниманіе съезда на мотивы представленія съѣзду докладной записки нижегородскаго биржеваго общества, заключающіеся въ томъ, что съѣзду не могутъ быть чужды тѣ потребности судоходнаго дѣла, на которыя указывается въ запискѣ, полагаетъ однако, что со стороны съезда было-бы вполне достаточно, не входя въ обсужденіе деталей записки, высказаться, такъ или иначе, лишь объ общемъ содержаніи записки.

Единогласно высказывается полное сочувствіе съезда нуждамъ волжскаго судоходства.

Читается записка г. Шулятикова по вопросу о переводѣ правленія округа путей сообщенія изъ Казани въ Нижній Новгородъ и заявленіе 39 пароходовладѣльцевъ по тому-же вопросу.

Предсѣдатель съезда Н. М. Барановъ, находя, что прочитанные документы, поддерживая мысль о необходимости перевода казанскаго округа путей сообщенія въ Нижній Новгородъ, указываютъ и на условія дальнѣйшаго развитія дѣла путемъ учрежденія при правленіи округа особаго представительства заинтересованныхъ въ судоходствѣ лицъ, предлагаетъ эту, вторую часть вопроса, передать на предварительное обсужденіе подлежащаго отдѣленія, съ чѣмъ собраніе и соглашается.

Открывая затѣмъ пренія по главному вопросу настоящаго общаго собранія—о проектируемомъ переводѣ правленія округа путей

сообщения изъ Казани въ Нижній Новгородъ, предсѣдатель сѣзда Н. М. Барановъ приглашаетъ собраніе высказаться по нему, при чемъ предварительно прочитываются И. И. Августовскимъ пять телеграммъ казанскаго городского и биржеваго обществъ, ходатайствовавшихъ передъ правительствомъ объ оставленіи правленія округа въ Казани.

Н. В. Черкасовъ находитъ, что проектъ учрежденія особаго представительства при правленіи округа можетъ интересоватъ сѣздъ лишь въ томъ случаѣ, если правленіе будетъ существовать въ Нижнемъ Новгородѣ.

Н. И. Колѣнкинъ, напротивъ, полагаетъ, что такое представительство желательнѣе не только по отношенію къ Нижнему Новгороду или Казани, но и вообще относительно окружныхъ правленій путей сообщенія, гдѣ-бы они ни существовали.

Предсѣдатель сѣзда Н. М. Барановъ, подтверждая мнѣніе Н. И. Колѣнкина и обращая вниманіе собранія на то, что вопросъ объ учрежденіи представительства интересъ судоходства при окружномъ правленіи непосредственно подлѣжитъ обсужденію сѣзда, а слѣдовательно—предварительной разработкѣ его въ подлежащемъ отдѣленіи сѣзда, высказываетъ желаніе ознакомиться, по общему вопросу, о необходимости перемѣщенія округа, съ мнѣніемъ представителей ярмарочнаго купечества, избранныхъ собраніемъ ярмарочныхъ уполномоченныхъ 15 августа.

С. Л. Салазкинъ находитъ доводы казанской городской думы и казанскаго биржеваго комитета, за оставленіе правленія округа путей сообщенія, заключающіеся въ указаніи на чисто мѣстные интересы городовъ Казани и Нижняго Новгорода, неубѣдительными, такъ какъ интересы города Казани нельзя отождествлять съ нуждами судоходства, а Нижній Новгородъ о переводѣ правленія округа и не ходатайствуетъ: ходатайствуетъ о томъ ярмарочное, т. е. всероссийское торгово-промышленное сословіе, которое можно разсматривать какъ представительство не одной какой либо мѣстности, а цѣлаго громаднаго района страны, заинтересованнаго въ нуждахъ волжскаго судоходства; слѣдовательно, высказывался за переводъ округа въ Нижній Новгородъ, ярмарочное всероссийское торгово-промышленное сословіе преслѣдуетъ не узкія, мѣстныя цѣли, а имѣетъ въ виду интересы государственныя; доказательствомъ, наконецъ, необходимости мѣстопробыванія окружнаго

правленія въ Нижнемъ Новгородѣ, служитъ то, что большую часть навигаціоннаго времени г. начальникъ округа проводитъ не въ Казани, а именно въ Нижнемъ Новгородѣ.

Н. А. Бугровъ вполне присоединяется къ мнѣнію С. Л. Салазкина.

Н. Е. Башкировъ, поддерживаемый М. Ф. Каменскимъ, объясняетъ громко высказываемое уже давнишнее желаніе видѣть правленіе округа въ Нижнемъ Новгородѣ не намѣреніемъ нанести ударъ Казани, но естественнымъ ходомъ и развитіемъ экономической жизни Поволжья: прошло то время, когда интересы судоходства тяготѣли къ Казани; настало другое, когда центральнымъ пунктомъ волжскаго судоходства сдѣлался Нижній Новгородъ; Казань расположена въ 7 верстахъ отъ Волги, въ Казани нѣтъ скопленія волжскаго каравана, Казань, наконецъ, заинтересована мѣстопробываніемъ въ ней правленія округа, какъ и сами представители казанцевъ высказываютъ, нуждами домовладѣльческими; волжскій водный путь непосредственно соприкасается съ ярмаркою, здѣсь мы видимъ такой волжскій караванъ, который необходимо требуетъ и присутствія всѣхъ главныхъ силъ вѣдомства путей сообщенія, и не только въ исключительнѣе мелководные года, но и во всякія эпохи.

П. О. Шайкинъ, не соглашаясь съ высказанными доводами, указываетъ на то, что если правительство, учреждая окружное правленіе, избрало мѣстопробываніемъ его Казань, оно, несомнѣнно, имѣло на то свои основанія: не даромъ-же оно оставилось именно на Казани, а не на Нижнемъ Новгородѣ или Симбирскѣ; и, дѣйствительно, нужно отдать первенство Казани, привлекающей къ себѣ грузы и такого воднаго бассейна, какъ камскій; съ увеличивающимся годъ отъ году мелководьемъ Казань пріобрѣтаетъ значеніе перегрузочнаго пункта, служитъ мѣстомъ склада товаровъ; начальникъ округа, живя въ Казани, находится въ центрѣ своихъ наблюденій и одинаково близокъ, какъ волжскому, такъ и камскому судоходству; таково по крайней мѣрѣ, личное его, П. О. Шайкина, мнѣніе.

В. И. Мензелинцевъ, энергически поддерживаемый всѣми членами сѣзда, положительно отвергаетъ связь волжскаго мелководья съ значеніемъ факта мѣстопробыванія окружнаго правленія въ Казани, а также перегрузочнаго, будто-бы, характера Казани: въ распаукѣ ни Казань, ни округъ не играютъ

никакой роли; распузка начинается не только подъ Казанью, но даже подъ Хвалынскомъ, это чисто личное распоряженіе судовладѣльцевъ, нисколько не зависящее отъ присутствіи окружнаго правленія въ Казани, а тѣмъ болѣе отъ самого правленія.

П. О. Шайкинъ полагаетъ, во всякомъ случаѣ, что если-бы сѣздъ происходилъ въ Казани, то онъ единогласно высказался-бы за Казань.

Предсѣдатель сѣзда Н. М. Барановъ находитъ, что самый вопросъ, указываемый П. О. Шайкинымъ, заключаетъ въ себѣ и отвѣтъ, и къ тому-же въ томъ смыслѣ, что и вопроса быть не можетъ: потому-то сѣздъ и назначенъ въ Нижнемъ Новгородѣ, что его не слѣдовало назначать въ Казани, что правильность очень хорошо понимаетъ: здѣсь, въ Нижнемъ Новгородѣ, оно разсчитывало, и безошибочно, услышать восторонній безпристрастный голосъ; въ Казани оно рисковало получить одно казанское мнѣніе, такъ какъ тамъ, кромѣ казанцевъ, и собрать никого не удалось-бы на сѣздъ. Указывается на Казань, какъ на центръ волжскаго судоходства; желательно-бы знать, въ какомъ смыслѣ понимается этотъ центръ.

П. О. Шайкинъ ссылается на центральное положеніе Казани между верховьемъ и низовьемъ Волги.

Предсѣдатель сѣзда Н. М. Барановъ, не отрицая вѣдшне-географическое, вѣрнѣе топографическое центральное положеніе Казани, думаетъ, что географическое положеніе ея, понимаемое въ истинномъ смыслѣ, въ связи съ эконоическими явлениями, убивается Нижнимъ Новгородомъ, въ которомъ находится мѣстопробываніе центральныхъ управленій пароходныхъ обществъ и частныхъ судовладѣльцевъ, которые не предпочли Нижнему Казани, не смотря на долгое мѣстопробываніе въ ней правленія округа путей сообщенія.

А. Е. Наумовъ, высказываясь за Нижний Новгородъ, напоминаетъ, что и въ собраніи ярмарочныхъ уполномоченныхъ 15 августа не слышалось доводовъ за Казань.

М. Н. Журавлевъ отказывается понимать возможность спора относительно мѣстопробыванія правленія округа путей сообщенія: естественно видѣть это мѣстопробываніе въ центрѣ судоходства; на всей Волгѣ существуетъ только два такихъ центра—Рыбинскъ и Нижний Новгородъ; о Рыбинскѣ въ данномъ случаѣ вѣтъ рѣчи, а потому остается

одинъ Нижний Новгородъ; гдѣ сильнѣе развита извѣстная дѣятельность, жизнь, гдѣ всего больше встрѣчается она пріятствій къ правильному ея развитію, тамъ и должно быть то вѣдомство, которому поручается регулированіе этой дѣятельности; казенная система имѣетъ свои особенности и задачи; не можетъ быть никакого сомнѣнія, что со временемъ Кама, Бѣлал, Вятка, Уфа потребуютъ учрежденія своего округа, правленіе котораго будетъ паходиться въ Перми, въ Уфѣ или въ какомъ либо иномъ пунктѣ, пока мы говоримъ не о Перми и не объ Уфѣ, мы можемъ указывать только на Нижний Новгородъ: гдѣ сильнѣе сосредоточиваются интересы волжскаго бассейна, тамъ должно быть и управленіе этими интересами, слѣдовательно, остается передъ нами одинъ Нижний Новгородъ.

Предсѣдатель сѣзда Н. М. Барановъ, резюмируя пренія и паходы вопросъ достаточно выясненнымъ, предлагаетъ членамъ сѣзда, считающимъ необходимымъ оставленіе правленія округа путей сообщенія въ Казани, подать свой голосъ вставаньемъ; всѣ члены сѣзда остаются на мѣстахъ, за исключеніемъ П. О. Шайкина.

По предьявленіи общему собранію заявленной гг. Цитовича, Гутовскаго, Бабаева и пароходовладѣльца В. И. Мензелинцева относительно сборовъ за зимовку судовъ, для передачи ихъ въ соотвѣтственныя отдѣленія сѣзда, предсѣдатель сѣзда Н. М. Барановъ предлагаетъ дополнить техническое отдѣленіе нѣсколькими специалистами; членами сѣзда называются фамиліи гг. Ф. В. Кемпа, Янковскаго и Гинцбурга, которыхъ и рѣшено просить войти въ составъ технического отдѣленія сѣзда.

Читается и принимается къ свѣдѣнію извѣщеніе предсѣдателя втораго отдѣленія сѣзда В. И. Мензелинцева о томъ, что къ разработкѣ порученныхъ отдѣленію вопросовъ имъ приступлено съ 16 августа.

Н. В. Черкасовъ, очерчивая характеръ работъ предьидущихъ судоходныхъ сѣздовъ, въ которыхъ онъ принималъ участіе, указываетъ на то, что онъ, вмѣстѣ съ Н. Е. Вашировымъ, былъ избранъ депутатомъ отъ судовладѣльцевъ, для огражденія ихъ интересовъ на волжскихъ перекатахъ, исполнялъ эти обязанности три года, а затѣмъ въ настоящее время недоумѣваетъ, имѣетъ-ли онъ право сохранять за собой это уполномочіе или долженъ считать его прекратившимся.

Предсѣдатель съѣзда Н. М. Барановъ предлагаетъ Н. В. Черкасову свою готовность выяснитъ возбужденное имъ недоумѣніе въ самомъ непродолжительномъ времени.

И. И. Августовскій, ссылаясь на то, что К. Н. Поповъ, избранный въ составъ третьяго отдѣленія съѣзда, въ отсутствіи, находитъ нужнымъ замѣщеніе его другимъ лицомъ.

М. Я. Кожебаткинъ заявляетъ, что, сколько ему извѣстно, К. Н. Поповъ намѣренъ доставить въ отдѣленіе свое письменное мнѣніе по дѣлу о земской судоходной депутаціи на Сурѣ, и что замѣщеніе его кѣмъ либо другимъ пока затруднительно, такъ какъ въ составѣ членовъ съѣзда не находится лицъ,

заинтересованныхъ сурекимъ судоходствомъ и достаточно знакомыхъ съ нимъ.

Предсѣдатель съѣзда Н. М. Барановъ предлагаетъ обсудитъ вопросъ о замѣщеніи К. Н. Попова въ свое время, когда встрѣтятся въ этомъ надобность, съ кѣмъ собраніе и соглашается.

Въ три съ половиною часа по полудни засѣданіе съѣзда объявляется предсѣдателемъ Н. М. Барановымъ закрытымъ, при чемъ его превосходительство заявляетъ, что, если поступятъ къ нему работы отдѣленій съѣзда или вообще скопится достаточно матеріала для обсужденія его съѣздомъ, слѣдующее собраніе можетъ быть созвано на 26 августа.

III.

Протоколъ общаго собранія 30 сентября 1890 года.

Подъ предсѣдательствомъ нижегородскаго губернатора Н. М. Баранова, присутствовали члены съѣзда: И. И. Августовскій, А. А. Вѣпскій, И. М. Грибковъ, А. М. Губинъ, П. А. Демидовъ, А. Д. Дмитриевъ, М. Н. Журавлевъ, М. П. Зарубинъ, М. Ф. Каменскій, И. В. Коишевскій, М. Ф. Кульчицкій, М. П. Курбатовъ, В. В. Малигинъ, В. И. Мензелинцевъ, П. В. Неклюдовъ, Х. С. Родзѣиовскій, П. А. Ресинъ, В. Ф. Сумароковъ, Н. И. Фаринскій, Н. В. Черкасовъ, Р. Х. Шнакенбургъ, В. К. Янковскій, И. Л. Яковицкій и секретарь съѣзда А. С. Гацискій.

По объявленіи предсѣдателемъ съѣзда Н. М. Барановымъ, въ 2½ часа по полудни, засѣданія общаго собранія открытымъ, читается секретаремъ съѣзда и утверждается съѣздомъ протоколъ втораго общаго собранія 18 августа.

Докладываются собранію и принимаются имъ къ свѣдѣнію слѣдующіе документы: 1) письмо предсѣдателя васьиловской уѣздной земской управы А. А. Демидова отъ 20 августа, за № 1178; 2) письмо предсѣдателя 1-го отдѣленія съѣзда А. А. Зевеке отъ 17 сентября; 3) письмо предсѣдателя 2-го отдѣленія съѣзда В. И. Мензелинцева отъ 19 сентября и 4) письмо И. А. Износкова отъ 20 августа.

Докладываются затѣмъ заявленія и предложенія: 1) П. М. Куперина, съ проектами углубленія волжскихъ перекатовъ и упорядоченія судовыхъ и гильдейскихъ сборовъ; 2) П. И. Евреина—о приспособленіи волжскихъ судовъ къ землечерпательнымъ работамъ; 3) П. И. Печуркина—объ углубленіи мелей; 4) В. К. Янковскаго—съ приложеніемъ замѣтки подъ заглавіемъ „Къ вопросу

объ углубленіи Волги“ и 5) А. И. Одинцова—объ учрежденіи судовой пенсіонно-вспомогательной кассы; всѣ названныя заявленія и предложенія передаются на предварительное обсужденіе подлежащихъ отдѣленій съѣзда.

Докладываются три протокола засѣданій технического отдѣленія съѣзда отъ 22 и 31 августа и 7 сентября.

М. Н. Журавлевъ, по поводу соображеній технического отдѣленія, высказанныхъ имъ въ протоколѣ засѣданія 31 августа, относительно обезпеченія отъ случаевъ взрывовъ котловъ, желаетъ знать, почему игнорируются техническимъ отдѣленіемъ паротушители.

Н. В. Черкасовъ объясняетъ возникшее у М. Н. Журавлева недоумѣніе тѣмъ, что техническое отдѣленіе съѣзда считало себя обязаннымъ высказываться только по тѣмъ вопросамъ, которые были переданы съѣздомъ на его обсужденіе.

В. И. Мензелинцевъ сообщаетъ, къ свѣдѣнію общаго собранія, что вопросъ о безопасности судовъ отъ пожаровъ разрабаты-

вается и въ предѣдательствѣ имѣ отдѣленіи; кромѣ того, относительно испытаній паровыхъ котловъ, составлены и утверждены въ самое послѣднее время, особыя правила министерствомъ финансовъ.

Н. В. Черкасовъ заявляетъ, что техническое отдѣленіе работало, не имѣя еще въ виду правилъ, утвержденныхъ министерствомъ финансовъ; во всякомъ случаѣ практикуемая до сихъ поръ система испытаній котловъ двойнымъ давленіемъ скорѣе вредна, чѣмъ полезна, такъ какъ взрывы котловъ нерѣдко бывають слѣдствіемъ такой усиленной пробы ихъ.

Предсѣдатель сѣзда Н. М. Барановъ находитъ, что вопросъ о способахъ испытанія котловъ—вопросъ колецобразный: во всемъ мірѣ замѣчается сомнѣніе въ безвредности существующихъ способовъ такихъ испытаній, и всюду-же сознается, что нѣтъ до сихъ поръ другихъ, болѣе дѣйствительныхъ средствъ отстранить всѣми сознаваемое зло; указывается техническимъ отдѣленіемъ на предварительное клейменіе желѣза на заводахъ; но желѣзо можетъ быть выработано безукоризненно, а взрывъ котла все-же можетъ случиться, въ слѣдствіе, напр., плохой шивки котельныхъ составныхъ частей.

М. Н. Журавлевъ рѣшительно утверждаетъ, что не знаетъ примѣровъ, чтобы несчастія происходили отъ лопнувшей бочки котла.

Н. В. Черкасовъ думаетъ противное и, возвращаясь къ вопросу о пробѣ котловъ, заявляетъ, что по словамъ механика Ф. В. Кемпа, случаи взрывовъ котловъ участились именно съ тѣхъ поръ, какъ усиленно стала практиковаться официальная проба ихъ двойнымъ гидравлическимъ давленіемъ; таковы были, напр., случаи на нижегородской мельницѣ торговаго дома Башкировыхъ.

М. Н. Журавлевъ склоненъ объяснить болѣе частые случаи взрывовъ котловъ тѣмъ, что съ одной стороны увеличилась численность паровыхъ судовъ на Волгѣ, а съ другой—лица, обязанныя слѣдить за надежностью котла, имѣ мало, а иногда и вовсе не занимаются, полагаясь на испытанную официально прочность котла.

Постановлено: Съ заключеніями V-го технического отдѣленія сѣзда, изложенными въ протоколахъ его отъ 22 и 31 августа и 1-го сентября, согласиться.

Н. В. Черкасовъ заявляетъ, что въ техническомъ отдѣленіи возбуждались словесныя

заявленія по поводу образовавшагося противъ Сибирской пристани, въ слѣдствіе устройства тюфика, новаго переката, по такъ какъ этотъ вопросъ не былъ създомъ переданъ на обсужденіе отдѣленія, то оно и не сочло себя вправѣ принимать какія-либо рѣшенія.

Предсѣдатель сѣзда Н. М. Барановъ обращаетъ вниманіе Н. В. Черкасова на то, что объ этомъ перекачѣ такъ много говорилось и писалось, что едва-ли кому можетъ придти въ голову, что онъ полезенъ; всѣмъ извѣстно, что перекачъ явился въ слѣдствіе недоконченности гидро-техническихъ работъ, всѣмъ также извѣстно, что перекачъ, какъ всякій перекачъ, не желателенъ, но гдѣ-же практической результатъ отъ обсужденія на сѣздѣ этого вопроса? Сѣздъ созданъ для того, чтобы улучшать существующее а перекачъ, на который указываетъ Н. В. Черкасовъ, явленіе исключительно временное, случайное, и несомнѣнно отстранимое безъ всякаго посторонняго указанія.

Н. В. Черкасовъ тѣмъ не менѣе находитъ нужнымъ возбужденіе со стороны сѣзда передъ правительствомъ ходатайства не только о томъ, чтобы принимались мѣры, способствующія судоходству, но и о томъ, чтобы не предпринимались мѣры, ему вредящія.

И. И. Августовскій во великомъ случаѣ не видитъ никакихъ препятствій къ тому, чтобы вопросъ о перекачѣ противъ Сибирской пристани былъ дебатированъ въ техническомъ отдѣленіи; на оборотъ, такіе дебаты будутъ лишь способствовать образованію правильнаго на него взгляда.

Предсѣдатель сѣзда Н. М. Барановъ, указывая на то, что печатный проектъ волжскихъ гидро-техническихъ сооружений, составленный В. В. Малининымъ, всѣмъ членамъ сѣзда разосланъ и слѣдовательно нѣтъ надобности въ предварительной его разработкѣ въ техническомъ отдѣленіи, обращается къ В. В. Малинину съ просьбою въ общихъ чертахъ резюмировать передъ собраніемъ сущность его проекта.

В. В. Малининъ въ краткой рѣчи очерчиваетъ основаніе своего проекта и способы его выполненія.

Предсѣдатель сѣзда Н. М. Барановъ ссылаясь на заманчивость проекта В. В. Малинина, блистательно разрѣшающаго дилемму всѣмъ извѣстнаго волжскаго техника о томъ, что если Волга течетъ въ тарелкѣ, то нужно устроить такъ, чтобы перелить ее въ стаканъ, предлагаетъ общему собранію, въ виду

во-1, налліативнаго характера до сихъ поръ предлагавшихся мѣръ къ улучшенію фарватера Волги, во-2, продолжительности и дороговизны мѣръ болѣе радикальныхъ и въ-3, относительной дешевизны и быстроты выполненія проекта В. В. Малинина—возбудить немедленно, до окончанія работъ съѣзда, ходатайство передъ министерствомъ путей сообщенія о повѣрѣніи мипистерствомъ всѣхъ приводимыхъ въ проектѣ данныхъ и соображеній.

И. И. Августовскій, паходя, что проектъ г. Малинина заслуживаетъ серьезнаго вниманія, высказываетъ убѣжденіе, что, если-бы даже мѣра, имъ предлагаемая, обошлась вдвое дороже сравнительно съ его исчисленіемъ, то и тогда затраты на осуществленіе ея будутъ производительны, въ случаѣ если-бы проектъ по ближайшемъ разсмотрѣніи оказался удобопримѣнимымъ и если-бы получился даже меньшій питательный слой воды, чѣмъ 8 вершковъ. Во всякомъ случаѣ однако питаніе само по себѣ еще не достаточно, потому что оно не устраняетъ извилищ, обрыва береговъ, происходящаго отъ этаго уширенія и обмеленія русла и т. п., такъ что регуляціонныя работы висколько не исключаются проектомъ г. Малинина, а напротивъ, дополняютъ его. Нельзя при этомъ не припомнить, что съемка, сдѣланная на Волгѣ описною партією, заключаетъ въ себѣ и предѣлы ве-

сенняго разлива, такъ что въ министерствѣ путей сообщенія имѣются данныя для разсмотрѣнія проекта г. Малинина, и потому вполне возможно представить его въ министерство, не выжидая окончанія занятій судходнаго съѣзда.

Единогласно принимается съѣздомъ предложеніе предсѣдателя съѣзда Н. М. Баранова о немедленномъ возбужденіи ходатайства по проекту В. В. Малинина.

Н. В. Черкасовъ, заявляя, что вопросъ объ урегулированіи теченія Волги имѣлся въ виду и технического отдѣленія, обращаетъ вниманіе съѣзда на то, что въ программу слѣдующей его сессіи необходимо было-бы включить и тарифное дѣло.

Постановлено: съ мнѣніемъ Н. В. Черкасова согласиться.

Закрывая въ 4½ часа пополудни засѣданіе общаго собранія, предсѣдатель съѣзда Н. М. Барановъ выражаетъ надежду, что окончаніе работъ въ отдѣленіяхъ съѣзда будетъ приворовлено такъ, чтобы съѣздъ могъ завершить свои занятія въ половинѣ ноября мѣсяца; но для того, чтобы подача заявленій и предложеній не затянула дѣла, онъ считаетъ небезполезнымъ публиковать въ газетахъ, что такая подача ограничивается 10-мъ октября. Слѣдующее общее собраніе будетъ создано по накопленіи достаточнаго для обсужденія въ немъ матеріала.

IV.

Протоколъ общаго собранія 16 декабря 1890 года.

Подъ предсѣдательствомъ нижегородскаго губернатора Н. М. Баранова, присутствовали члены съѣзда: И. И. Августовскій, М. Е. Башкировъ, А. И. Безсоновъ, Н. А. Бугровъ, А. И. Булановъ, К. Н. Вагинъ, С. С. Гинзбургъ, А. Г. Гражданиновъ, А. М. Губинъ, М. А. Дегтиревъ, А. Д. Дмитріевъ, М. П. Зарубинъ, М. Ф. Каменскій, М. Я. Кожебаткинъ, И. В. Кошневскій, В. А. Кругликовъ, Г. П. Кудлай, М. Ф. Кульчицкій, М. П. Курбатовъ, П. В. Неклюдовъ, С. П. Неуструевъ, А. И. Одинцовъ, И. К. Разумовъ, П. А. Ресинъ, Х. С. Родзѣіовскій, А. Л. Рожественскій, К. А. Тагуновъ, Я. С. Чернонебовъ, Н. В. Черкасовъ, Я. И. Шавинъ, М. И. Шишовъ, Р. Х. Шнакенбургъ, В. Ф. Шулешовъ, Ю. Н. Фоминъ, Н. Л. Яковичскій, В. К. Янковскій, П. Д. Яромскій и секретарь съѣзда А. С. Гацискій.

По объявленіи предсѣдателемъ съѣзда Н. М. Барановымъ, въ 2½ часа пополудни, засѣданія общаго собранія открытымъ, читается секретаремъ съѣзда и утверждается съѣздомъ протоколъ третьяго общаго собранія 30 сентября.

Предсѣдатель съѣзда Н. М. Барановъ предлагаетъ, въ виду обширныхъ трудовъ отдѣленій съѣзда, читать одни протоколы ихъ

засѣданій, а изъ всѣхъ представленныхъ отдѣленіями матеріаловъ—лишь тѣ, которые служатъ такими дополненіями и объясненіями къ протоколамъ, безъ которыхъ протоколы не могутъ быть обсуждаемы.

Съ предложеніемъ г. предсѣдателя собранія соглашается.

Читаются протоколы засѣданій 1-го отдѣленія съѣзда 6 и 8 ноября и 14 декабря.

Предсѣдатель сѣзда Н. М. Барановъ полагаетъ, что такъ какъ сѣзду остается лишь согласиться съ выработаннымъ 1-мъ отдѣленіемъ, при помощи такихъ знатоковъ дѣла, какъ господа командиры пароходовъ, матеріаломъ по обстановкѣ и освѣщенію рѣки, то разногласіи въ этомъ, конечно, быть не можетъ, потому что желательны обстановка и освѣщеніе всѣхъ извѣстныхъ мелей и мѣстъ, препятствующихъ судоходству.

Н. В. Черкасовъ находитъ не лишнимъ ознакомить сѣздъ со всѣми списками мелей и перекатовъ, составленными 1-мъ отдѣленіемъ, съ цѣлью убѣдиться, вѣтъ-ли пропусковъ въ этихъ спискахъ.

И. Д. Яргомыскій поддерживаетъ мнѣніе Н. В. Черкасова въ тѣхъ видахъ, что списки касаются интересовъ преимущественно пассажирскихъ, а не буксирныхъ пароходовъ.

Предсѣдатель Н. М. Барановъ предлагаетъ напечатать выработанный 1-мъ отдѣленіемъ матеріалъ.

Н. В. Черкасовъ вполне съ этимъ соглашается, прибавляя, что окончательно дѣло можетъ быть разрѣшено на слѣдующемъ очередномъ сѣздѣ, устройство котораго желательно было-бы снова въ Нижнемъ Новгородѣ.

Постановлено: протоколы I-го отдѣленія сѣзда, со всѣми къ нимъ приложениями, напечатать и разослать всѣмъ членамъ сѣзда и заинтересованнымъ въ судоходствѣ лицамъ, съ тѣмъ, чтобы могущія послѣдовать съ ихъ стороны замѣчанія они представили, прямо отъ себя, въ министерство путей сообщенія, а передъ послѣднимъ ходатайствовать объ обстановкѣ и освѣщеніи на рѣкахъ, къ навигаціи 1891 года, хотя-бы части тѣхъ мѣстъ, которыя указаны въ работахъ I-го отдѣленія сѣзда.

Читается докладъ III-го отдѣленія сѣзда о земской судоходной депутаціи на р. Сурѣ.

И. И. Августовскій полагаетъ возможнымъ согласиться съ докладомъ III-го отдѣленія во всѣхъ его частяхъ, за исключеніемъ предположеній о выборѣ депутаціи изъ состава одного мѣстнаго земства, такъ какъ можетъ случиться, при такомъ порядкѣ, что въ составъ депутаціи не войдетъ никто изъ сурскихъ судопромышленниковъ.

М. Я. Кожебаткинъ утверждаетъ, что земству близко знакомы интересы и нужды сурскаго судоходства и потому нѣтъ основаній опасаться, чтобы оно на нихъ не обращало вниманія.

Н. В. Черкасовъ полагаетъ, что все-таки

было-бы желательно, чтобы депутація состояла преимущественно изъ судопромышленниковъ.

И. В. Кошпеевскій, знакомя членовъ сѣзда съ организаціей существующей около 50 лѣтъ судоходной депутаціи на р. Цнѣ, съ центральною мѣстопребываніемъ ея въ г. Моршанскѣ, обращаетъ вниманіе собранія на бесполезность разработки правилъ для сурской депутаціи, когда есть уже выработанныя закононыя и практикой совершенно удовлетворительныя правила цнинской депутаціи.

Предсѣдатель сѣзда Н. М. Барановъ находитъ возможнымъ разрѣшить возникшее разногласіе или двойнымъ избраніемъ въ составъ депутаціи членовъ изъ среды земства и судовыхъ представителей, или составленіемъ положенія о сурской судоходной депутаціи, примѣнительно къ существующему положенію о депутаціи на р. Цнѣ.

И. И. Августовскій считаетъ, во всякомъ случаѣ, необходимымъ обратить при этомъ вниманіе сѣзда на неудобства контроля всѣмъ дѣйствіи депутатовъ, утверждаемыхъ министерствомъ путей сообщенія, на что въ докладѣ III-го отдѣленія сѣзда не сдѣлано никакихъ указаній, потому что, при работахъ отдѣленія, оно руководствовалось экземпляромъ проекта устава алатырско-сурской судоходной депутаціи, редація котораго не вполне соответствуетъ, особенно по отношенію къ § 12, тексту проекта, изложенному въ представленіи г. симбирскаго губернатора отъ 1 марта 1889 г., за № 106.

Постановлено: докладъ III-го отдѣленія сѣзда принять, за исключеніемъ предположеній проекта относительно порядка избранія депутаціи, и въ случаѣ признанія правительствомъ необходимости учрежденія сурской депутаціи, ходатайствовать объ организаціи ея, по образцу существующей на р. Цнѣ.

Читаются протоколы IV-го отдѣленія сѣзда, относительно установленія выборнаго судоходнаго цевза и проч., отъ 30 октября, за № 1, 2 и 3 и отъ 2 ноября, за № 4.

Постановлено: со всѣми изложенными въ названныхъ протоколахъ соображеніями и предположеніями IV-го отдѣленія сѣзда согласиться.

Предсѣдателемъ того-же IV-го отдѣленія М. Ф. Кульчицкимъ словесно докладывается содержаніе протокола отдѣленія отъ 14 декабря, за № 5.

А. М. Губинъ обращаетъ вниманіе собранія на то, что изложенныя въ протоколѣ отъ

14 декабря соображенія не соотвѣтствуютъ прямому и точному смыслу Высочайшаго повелѣнія 1835 года.

Предсѣдатель сѣзда Н. М. Барановъ проситъ собраніе не дебатировать вопросъ о пошлинномъ съ судовъ сборѣ въ Нижнемъ Новгородѣ, въ настоящемъ засѣданіи, потому что, если открывшаяся серія судоходныхъ сѣздовъ случайно началась въ Нижнемъ Новгородѣ, то нижегородскому-же городскому управленію и слѣдуетъ предоставить возможность всесторонне высказаться по предмету, близко касающемуся его интересовъ; такъ какъ вопросъ довольно сложенъ и долженъ быть обставленъ цифровыми соображеніями, то всего желательнѣе было-бы получить отъ нижегородскаго городского головы А. М. Губина, къ слѣдующему засѣданію сѣзда, письменное изложеніе его мнѣнія.

Постановлено: съ предложеніемъ г. предсѣдателя сѣзда Н. М. Баранова согласиться.

Читается протоколъ IV-го отдѣленія сѣзда отъ 16 декабря, за № 6, по вопросу объ учрежденіи пенсіонной кассы для волжскихъ служащихъ.

Предсѣдатель сѣзда Н. М. Барановъ, увѣренный въ единодушномъ одобреніи сѣздомъ мысли А. И. Одинцова объ учрежденіи пенсіонной кассы, предлагаетъ собранію обсудить тотъ путь, по которому предстоитъ направить къ осуществленію это полезное дѣло: противъ основной мысли проекта, конечно, никто не выскажется, но въ деталяхъ могутъ встрѣтиться разнорѣчія; не слѣдуетъ ли по этому высказаться передъ правительствомъ лишь принципиально, а дальнѣйшую разработку вопроса предоставить большому кругу заинтересованныхъ имъ лицъ.

Ю. Н. Фоминъ видитъ практическое неудобство примѣненія на дѣлѣ проекта о пенсіонной кассѣ въ томъ, что по нему предполагается обязательность участія въ кассѣ; въ какое-же положеніе стануть участники частныхъ, существующихъ при нѣкоторыхъ пароходныхъ обществахъ, кассъ.

Н. В. Черкасовъ полагаетъ, что такого неудобства встрѣтиться не можетъ: общая, такъ сказать, государственная касса будетъ и должна быть обязательною для всѣхъ волжскихъ служащихъ, а затѣмъ отъ доброй воли каждаго изъ нихъ будетъ зависѣть вступленіе въ число членовъ той или другой частной кассы.

А. И. Одинцовъ, поддерживая мнѣніе Н.

В. Черкасова, говоритъ, что было-бы даже желательно, чтобы капиталы частныхъ кассъ были переданы въ общую кассу, конечно, съ пропорціональной разверсткой въ пользу тѣхъ лицъ, взносы которыхъ послужили основаніемъ для образованія такихъ капиталовъ.

Предсѣдатель сѣзда Н. М. Барановъ проситъ собраніе, не входя въ детали, постановить рѣшеніе о желательности учрежденія общей кассы и о дальнѣйшей разработкѣ, посредствомъ особой комиссіи, ко времени созыва слѣдующей сессіи судоходнаго сѣзда, проекта устава кассы.

Постановлено: высказаться передъ правительствомъ о необходимости учрежденія общей для волжскихъ служащихъ пенсіонной кассы на основаніи обязательности участія въ пей, а для окончательной разработки проекта кассы образовать комиссію, въ составъ которой пригласить А. И. Одинцова, М. Ф. Кульчицкаго, М. Ф. Каменскаго, В. И. Мензелинцева, И. В. Коишевскаго и М. И. Шипова, съ правомъ приглашать къ участию въ трудахъ комиссіи свѣдущихъ лицъ.

Читается протоколъ V-го техническаго отдѣленія сѣзда отъ 10 и 14 декабря, за №№ 4 и 5.

Предсѣдатель сѣзда Н. М. Барановъ, по поводу дѣйствія помпъ В. К. Янковскаго, высказываетъ желаніе знать, когда эти помпы могутъ быть представлены г. Янковскимъ для испытанія ихъ.

В. К. Янковскій заявляетъ, что представить помпы для испытанія непосредственно въ министерство путей сообщенія.

И. И. Августовскій, по поводу подвижныхъ плотинъ, замѣчаетъ, что плотины на осельскомъ перекатѣ ставились при высокомъ уровнѣ воды именно въ 1888 году, но и при этомъ не получилось желаемыхъ результатовъ, а напротивъ, обнаружилось, что плотины эти, и по конструкціи своей, не могутъ ставиться въ высокую воду, что, впрочемъ, можетъ быть провѣрено опытами послѣдующихъ годовъ.

Н. В. Черкасовъ заявляетъ, что сущность приписки къ протоколу V-го отдѣленія отъ 10 декабря, сдѣланной Х. С. Родзѣиовскимъ, не противорѣчитъ мнѣнію остальныхъ членовъ отдѣленія; относительно-же участія въ дѣлѣ улучшенія волжскаго судоходства представителей судоходства, о чемъ упоминается въ заключительныхъ строкахъ протокола отъ 10 декабря, слѣдуетъ вполне присоединиться къ соображеніямъ IV-го отдѣле-

нія сѣзда, высказаннымъ въ протоколѣ его отъ 30 октября, за № 1.

Постановлено: со всѣми заключеніями, изложенными въ протоколахъ V-го отдѣленія сѣзда, согласиться.

Объявляя въ 4 часа 30 минутъ, засѣданіе общаго собранія сѣзда закрытымъ, председатель сѣзда Н. М. Барановъ приглашаетъ гг. членовъ сѣзда прибыть въ послѣднее

общее собраніе нижегородской сессіи сѣзда 17 декабря, къ 2^{1/2} часамъ пополудни, для разсмотрѣнія работъ II отдѣленія сѣзда по проекту правилъ для плаванія на рѣкахъ, для окончательнаго постановленія по оставленному въ настоящемъ засѣданіи открытымъ вопросу о сборахъ съ судовъ въ пользу города Нижняго Новгорода и для выслушанія другихъ текущихъ дѣлъ сѣзда.

V.

Протоколъ общаго собранія судоходнаго сѣзда 17 декабря 1890 года.

Подъ председательствомъ нижегородскаго губернатора Н. М. Баранова, присутствовали члены сѣзда: И. И. Августовскій, В. Т. Баранниковъ, А. И. Булановъ, Н. А. Бугровъ, А. М. Губинъ, А. Д. Дмитріевъ, М. П. Зарубинъ, Н. Ф. Іевлевъ, М. Ф. Каменскій, Н. А. Кедровъ, М. Я. Кожебаткинъ, И. В. Коишевскій, М. А. Красильниковъ, В. А. Кругликовъ, Г. П. Кудлай, М. Ф. Кудльчицкій, М. П. Курбатовъ, Д. Д. Лапотниковъ, П. В. Неклюдовъ, С. П. Неуструевъ, А. И. Одинцовъ, А. Ф. Орловъ, И. К. Разумовъ, А. Л. Рожественскій, П. А. Ресинъ, Х. С. Родзѣіовскій, Ю. Н. Фоминъ, Я. И. Шавинъ, М. И. Шиповъ, Р. Х. Шнакенбургъ, Н. В. Черкасовъ, Г. И. Юревичъ, И. Л. Яковицкій, В. К. Янковскій, и секретарь сѣзда А. С. Гацискій.

По объявленіи председателемъ сѣзда Н. М. Барановымъ, въ 2^{1/2} часа пополудни, засѣданія общаго собранія открытымъ, читается секретаремъ сѣзда и утверждается сѣздомъ протоколъ четвертаго общаго собранія 16 декабря.

Председатель сѣзда Н. М. Барановъ, напоминая сѣзду объ оставшемся открытымъ вопросѣ о пошлинномъ съ судовъ сборѣ въ пользу города Нижняго Новгорода, предлагаетъ члену сѣзда нижегородскому городскому головѣ А. М. Губину высказаться по этому поводу.

А. М. Губинъ говоритъ, что ознакомившись съ изложенными въ протоколѣ IV-го отдѣленія сѣзда отъ 14 декабря, за № 4, доводами и цифрами, на основаніи которыхъ построены эти доводы, онъ находитъ, что ни цифры эти, а тѣмъ болѣе вытекающіе изъ нихъ доводы, не представляютъ возможности съ ними согласиться; въ протоколѣ указывается, что судовой сборъ расходуется городомъ на общія городскія нужды, что сбору этому не ведется особый счетъ; на оборотъ, сбору этому отдѣльный счетъ ведется, а расходуется онъ на предметы, указанные Высочайшею волею, установившею этотъ сборъ; и то, и другое видно изъ ежегодныхъ отчетовъ нижегородскаго городского общественнаго управленія; въ противномъ случаѣ на городѣ лежала-бы отвѣтственность за неисполненіе возложенныхъ на него обязательствъ;

указывается затѣмъ въ протоколѣ, что судовой сборъ давно превысилъ тѣ расходы, которые на городъ возложены при установленіи сбора; это также не вѣрно, что ясно даже изъ самаго протокола, въ которомъ говорится, что на ремонтъ Высочайше повелѣнныхъ сооружений требуется будто-бы 5500 р. въ годъ; но спрашивается возможно ли было обойтись такою ремонтною суммою на миллионныя сооруженія, произведенныя въ Нижнемъ Новгородѣ по указанію покойнаго Императора Николая Павловича? Кромѣ того нужно помнить, что самимъ правительствомъ указана еще въ 1846 году ремонтная сумма по этимъ сооружениямъ въ размѣрѣ 15.800 рублей; соображая цѣны на строительные матеріалы и работы 1846 года съ такими-же цѣнами 1890 года, не мудрено дать должное толкованіе указываемой протоколомъ цифры 5500 р. Внесенный на обсужденіе сѣзда 16 декабря протоколъ 14 декабря могъ-бы быть разобранъ детальнѣе, если-бы содержаніе его было ему, А. М. Губину, извѣстно заранее; во всякомъ случаѣ, онъ проситъ дозволенія представить болѣе подробное письменное изложеніе вопроса.

И. В. Коишевскій находитъ, что приведенныя въ протоколѣ цифровыя данныя, какъ заимствованныя изъ свѣдѣній, находящихся въ распоряженіи мѣстной дистанціи путей сообщенія, не подлежатъ оспариванію; главнымъ-же образомъ онъ считаетъ нужнымъ

обратить вниманіе собранія на то, что слова А. М. Губина не относятся къ существу вопроса, затронутого протоколомъ 14 декабря: Высочайшимъ повелѣніемъ 1835 года установленъ судовой сборъ на погашеніе долга города приказамъ общественнаго призрѣнія, а вовсе не на работы, производимыя городомъ подъ названіемъ Высочайше повелѣнныхъ сооруженій; это двѣ вещи разныя, которыя смѣшивать нельзя.

Предсѣдатель съѣзда Н. М. Барановъ полагаетъ, что судоходному съѣзду не встрѣчается надобности входить въ разборъ правильности или неправильности дѣйствій городского управленія; главный вопросъ заключается въ томъ, что городъ заинтересованъ въ возможно болѣе успѣшномъ поступленіи сбора и въ возможно продолжительнѣйшемъ его существованіи, а судоходные представители точно также заинтересованы въ обратномъ; это вопросъ тождественный съ разрѣшеннымъ съѣздомъ наканунѣ вопросомъ о сурской депутаціи, гдѣ на мѣстѣ города стоитъ земство. Судовой сборъ въ пользу города Нижняго Новгорода установленъ не судоходнымъ съѣздомъ и потому послѣднему остается лишь представить правительству необходимый для обсужденія предмета матеріалъ, какъ за, такъ и противъ необходимости существованія этого сбора.

И. В. Коишевскій находитъ при этомъ необходимымъ обратить вниманіе правительства на судовые сборы и другихъ категорій, какъ по мѣстностямъ (сборы эти существуютъ не въ одномъ Нижнемъ Новгородѣ), такъ и по существу ихъ, т. е. на сборы, установленныя до городского положенія 1870 года, послѣ изданія его, и на сборы съ пароходныхъ пристаней.

Предсѣдатель съѣзда Н. М. Барановъ, на основаніи изложенныхъ преній, предлагаетъ разрѣшить нижегородскому городскому головѣ представить, для приложенія къ документамъ съѣзда, письменное изложеніе его взгляда на судовой сборъ въ пользу Нижняго Новгорода, а отъ имени судоходнаго съѣзда обратить вниманіе министерства путей сообщенія на необходимость пересмотра правительствомъ существа и порядка всѣхъ существующихъ на рѣкахъ, въ пользу прибрежныхъ владѣльцевъ, сборовъ.

Постановлено: съ предложеніемъ предсѣдателя съѣзда Н. М. Баранова согласиться.

Предсѣдатель съѣзда Н. М. Барановъ, предъявляя съѣзду работы II отдѣленія съѣзда

и поступившія по 17 декабря замѣчанія на выработанный отдѣленіемъ проектъ плаванія по рр. Волгѣ, Окѣ и Камѣ, говоритъ, что каждое плаваніе, конечно, вызываетъ необходимость существованія правилъ для него, такъ какъ судно плаваетъ не одно: вмѣстѣ съ нимъ есть суда попутныя, встрѣчныя, стоящія на мѣстѣ и т. д.; выработка такихъ правилъ, понятно, тѣмъ труднѣе, чѣмъ сложнѣе самый характеръ плаванія. Казалось-бы труднѣйшее плаваніе слѣдовало-бы отнести къ океаническому; онъ, Н. М. Барановъ, не считаетъ себя плохимъ морскимъ офицеромъ, но онъ не рѣшается сказать, что всегда нашелся-бы въ сложныхъ обстоятельствахъ волжскаго плаванія. Чѣмъ больше судовъ на рѣкѣ, тѣмъ болѣе правила для плаванія ихъ требуютъ разработку; достаточно долго проживъ на Волгѣ, онъ, Н. М. Барановъ, дошелъ до яснаго пониманія, что нужны опредѣленные правила для плаванія по ней, но въ чемъ именно эта опредѣленность должна заключаться, онъ не беретъ на себя смѣлости высказать. Выработанный II отдѣленіемъ съѣзда проектъ правилъ, безъ сомнѣнія, содержитъ въ себѣ результаты практическихъ познаній; но отдавая должную дань уваженія его составителямъ, нельзя не видѣть, что въ немъ существуетъ большой пробѣлъ относительно грузового движенія по рѣкамъ; съ другой стороны и то, что въ немъ повидимому подробно предусмотрено, возбуждаетъ тѣмъ не менѣе нѣкоторые недоразумѣнія; стоитъ, напримеръ, указать на ту массу разнорѣчиваго толкованія, которая можетъ возникнуть при опредѣленіи понятія о рѣчномъ туманѣ; тутъ у каждого свое мѣрило; при совершенно одинакихъ условіяхъ одинъ командиръ считаетъ возможнымъ идти, другой—необходимымъ стоять; кромѣ того, нужно помнить, что рѣдко бываетъ сплошной туманъ на рѣкѣ, болѣею частью онъ по ней носится облаками, то густѣя, то рѣдѣя; хотя повидимому трусливый командиръ становится во время тумана на якорь, а повидимому храбрый—идетъ впередъ, и къ слову сказать—часто тонетъ, но еще вопросъ: въ какомъ случаѣ требуется больше храбрости? Если тамъ, гдѣ больше опасности, то несомнѣнно долженъ быть признанъ болѣе храбрымъ тотъ, кто стоитъ на якорѣ, такъ какъ такая стоянка, при которой постоянная напряженность и готовность къ дѣйствію руля, пара, ослабляется, сопряжена съ болѣею опасностью въ виду могущихъ налетать на стоящее судно другихъ судовъ,

сравнительно съ медленно подвигающимся впередъ судномъ, всегда болѣе свободномъ въ выборѣ того или другого быстрого, смотря по обстоятельствамъ, рѣшенія. Вотъ почему было-бы желательно, чтобы проектъ правилъ, выработанныхъ II отдѣленіемъ съѣзда, былъ обсужденъ до мельчайшихъ подробностей возможно большей массой представителей волжскаго судоходства и именно тогда, когда они не поглощены навигаціонной работой, т. е. зимой, а окончательное обсужденіе ихъ могло-бы быть отложено до слѣдующаго судоходнаго съѣзда. Старыя, существующія правила несомнѣнно требуютъ поправокъ, но они хороши уже тѣмъ, что къ нимъ все привыкли; невыгода новыхъ заключается въ томъ, что домая старыя привычки, они могутъ и сами быть несовершенными: казалось-бы, что внесенныя на разсмотрѣніе съѣзда поправки, относительно, напримѣръ, встрѣчи пароходовъ, рациональнѣе, но едва-ли кто, съ другой стороны, рѣшится отвергнуть тѣ практическія указанія, которыя по этому предмету находятся въ замѣчаніяхъ г. Жандра.

И. В. Коишевскій, вполне присоединяясь къ мнѣнію предсѣдателя съѣзда Н. М. Баранова, полагаетъ лишь необходимымъ представленіе проекта правилъ слѣдующему судоходному съѣзду не въ сыромъ, а въ обработанномъ видѣ, какъ продуктъ всѣхъ имѣющихъ поступить на проектъ II отдѣленія съѣзда замѣчаній.

Предсѣдатель съѣзда Н. М. Барановъ, въ свою очередь, раздѣляя поправку къ своему предложенію, слѣдующую И. В. Коишевскимъ, высказываетъ желаніе, чтобы слѣдующій съѣздъ созванъ былъ также въ Нижнемъ Новгородѣ, такъ какъ именно здѣсь, въ центральномъ волжскомъ узлѣ, можетъ принять въ немъ участіе наибольшее число представителей волжскаго судоходства.

Н. В. Черкасовъ также настаиваетъ на необходимости съѣзда въ Нижнемъ Новгородѣ и притомъ именно зимою, не ранѣ января мѣсяца, а дальнѣйшую подробную разработку проекта правилъ для плаванія полагаетъ целесообразнѣе поручить особой комиссіи, со включеніемъ въ нее всего состава II отдѣленія.

Постановлено: подробнѣйшую разработку проекта правилъ для плаванія по рр. Волгѣ, Окѣ и Камѣ съ ихъ притоками, за исключеніемъ р. Шексы, поручить особой комиссіи, и результаты трудовъ ея ввести на окончательное обсужденіе слѣдующаго судоходна-

го съѣзда, о созваніи котораго въ Нижнемъ Новгородѣ, въ январѣ 1892 года, ходатайствовать передъ г. министромъ путей сообщенія; въ комиссію пригласить, кромѣ состава II отдѣленія съѣзда, т. е. В. И. Мензелинцевъ, А. Д. Дмитриева, Н. И. Колѣнкина, И. В. Коишевскаго, М. Ф. Кульчицкаго, еще слѣдующихъ лицъ: В. Т. Баранникова, А. П. Буланова, Я. Ф. Владыкина, М. П. Зарубина, Н. Ф. Гевлева, В. А. Кругликова, С. П. Неуструева, А. И. Одинцова, А. Ф. Орлова, Ю. Н. Фомина и Н. В. Черкасова.

Докладываются: 1) отношеніе нижегородской конторы пароходства „Кавказъ и Меркурій“ отъ 9 декабря, за № 143, о климатическомъ перекатѣ; 2) дополненіе къ проекту г. Мальнина и 3) отношеніе предсѣдателя нижегородскаго кружка любителей физики и астрономіи П. А. Демидова отъ 1 октября, за № 60, съ приложеніемъ брошюры г. Мальнина „О предсказаніи высоты уровня воды въ Волгѣ“.

Постановлено: принять къ свѣдѣнію и представить въ министерство путей сообщенія, вмѣстѣ съ остальными матеріалами судоходнаго съѣзда.

Предсѣдатель съѣзда Н. М. Барановъ, предлагая съѣзду привести благодарность всѣмъ отдѣленіямъ съѣзда, представившимъ работы свои на обсужденіе съѣзда, такъ какъ успѣхъ его слѣдуетъ приписать именно этимъ работамъ, читаетъ составленный имъ проектъ телеграммы на имя г. министра путей сообщенія объ окончаніи занятій судоходнаго съѣзда; такую-же благодарность предлагаетъ Н. М. Барановъ принести и секретарю съѣзда А. С. Гадискому.

Поднимаются съ своихъ мѣстъ, члены съѣзда выражаютъ свою искреннюю благодарность предсѣдателю съѣзда Н. М. Баранову, за горячее отношеніе его превосходительства къ нуждамъ судоходства и за энергическое руководство его работами съѣзда, и присоединяясь къ предложенію его, благодарятъ всѣхъ лицъ, принимавшихъ участіе въ трудахъ отдѣленія съѣзда, а также и секретаря съѣзда, прося при этомъ Н. М. Баранова прочитанній имъ текстъ телеграммы, на имя г. министра путей сообщенія, отправить по назначенію.

Въ 4 часа пополудни сессія судоходнаго съѣзда въ Нижнемъ Новгородѣ объявлена предсѣдателемъ съѣзда Н. М. Барановымъ закрытою.

П Р И Л О Ж Е Н І Я

къ протоколамъ общихъ собраній судоходнаго съѣзда въ Нижнемъ Новгородѣ.

I.

П Р О Т О К О Л Ы

засѣданій перваго отдѣленія судоходнаго съѣзда.

(Къ засѣданію съѣзда 16 декабря 1890 года, стр. 9 и 10).

Засѣданіе 6 ноября 1890 года.

Присутствовали: предсѣдатель А. А. Зевеке и члены: Р. Х. Шнакенбургъ, А. П. Власьевъ и М. П. Зарубинъ.

По открытіи засѣданія приступлено къ выбору секретаря; присутствовавшіе просили принять на себя эту обязанность А. А. Зевеке.

Доложено засѣданію о предположеніи господина предсѣдателя судоходнаго съѣзда его превосходительства Николая Михайловича Баранова назначить на 10 ноября общее собраніе съѣзда и закончить всѣ работы къ новому году, почему его превосходительство выразилъ желаніе возможно скорѣе закончить работы по отдѣленіямъ.

По этому поводу предсѣдателемъ отдѣленія выяснено, что въ виду невозможности получить ранѣе закрытія навигаціи требованныя отъ капитановъ свѣдѣнія, а также пригласить какъ ихъ, такъ и нѣкоторыхъ опытныхъ лоцмановъ, къ участию въ обсужденіи близко знакомыхъ имъ вопросовъ, каковое участіе признается весьма полезнымъ и необходимымъ,—работы по 1-му отдѣленію не могли быть начаты ранѣе и едва-ли могутъ быть кончены въ столь короткій срокъ. Почему постановлено: довести объ этомъ до свѣдѣнія его превосходительства и просить отсрочить назначеніе общаго собранія.

Предсѣдатель 1-го отдѣленія сообщилъ засѣданію объ имѣющихся пока въ его распоряженіи матеріалахъ для работъ, а именно:

1) Перечень мѣстъ Волги между Казанью и Астраханью, требующихъ дополнительной

обстановки знаками во время весенняго пловодья, составленный капитаномъ парохода „Миссисипи“ Рейне; 2) такой-же перечень отъ Нижняго до Астрахани, составленный капитаномъ пар. „Ніагара“ Шеффелемъ и 3) списокъ добавочныхъ весеннихъ и меженихъ знаковъ между Нижнимъ и Астраханью, доставленный капитаномъ пар. „Кн. Татіана“ Гильдебрандтомъ.

Робертъ Христіановичъ Шнакенбургъ представилъ подробную вѣдомость существовавшей въ послѣднюю навигацію на Волгѣ, Сурѣ, Камѣ, Вяткѣ и Бѣлой обстановкѣ перекатовъ и отдѣльныхъ препятствій, съ подробными свѣдѣніями о перекатахъ, количествѣ постовыхъ знаковъ, прислуги и пр., при чемъ выразилъ мнѣніе, что вѣдомость эта должна служить основаніемъ для работъ отдѣленія и можетъ быть измѣнена и дополнена сообразно имѣющимся въ распоряженіи отдѣленія другимъ свѣдѣніямъ.

А. П. Власьевымъ представленъ списокъ мѣстъ на р. Волгѣ, въ которыхъ необходимо произвести обстановку фарватера освѣтительными плавучими знаками (конусами) въ дополненіе къ имѣющимся въ районѣ отъ Твери до г. Мологи и отъ Нижняго до Рыбинска, а также перечень затруднительныхъ для судоходства мѣстъ по р. Волгѣ отъ Твери до Рыбинска.

Постановлено: приобщить къ дѣламъ 1-го

отдѣленія какъ матеріалъ для дальнѣйшихъ работъ.

Прочитано заявленіе управляющаго пароходнаго общества „Ока“ г-на Цитовича о включеніи въ программу сѣзда разсмотрѣнія нуждъ судоходства на р. Окѣ.

По этому поводу г. председателемъ заявлено, что онъ просилъ г. Цитовича доставить нужные для работъ матеріалы, каковыхъ до сихъ поръ не получено, и что по его мнѣнію слѣдуетъ вопросъ этотъ оставить пока открытымъ, до выясненія, будетъ-ли имѣть отдѣленіе въ своемъ распоряженіи достаточный, относительно Оки, матеріалъ и не выйдетъ-ли оно изъ предоставленной ему программой сѣзда компетенціи, такъ какъ Ока не принадлежитъ къ рѣкамъ казанскаго округа.

Постановлено: просить г-на Цитовича доставить скорѣе матеріалъ и принять на себя предварительную разработку его. Включить въ программу работъ отдѣленія обстановку р. Оки, а также районъ Волги отъ Твери до Рыбинска.

Обсуждался порядокъ дальнѣйшихъ занятій, назначеніе дней, приглашеніе къ уча-

стію въ засѣданіяхъ капитановъ и лоцмановъ.

Назначеніе дней и распредѣленіе работъ по-пелену постановлено установить въ слѣдующее засѣданіе, которое назначить въ четвергъ, 8 октября, совмѣстно съ приглашенными капитанами и лоцманами.

Рѣшили пригласить:

Капитановъ: Э. Ю. Гильдебрандта, В. А. Кругликова, Г. Г. Тигерштедта, И. К. Разумова, А. П. Буланова, Е. И. Козлова, М. А. Воронова, И. К. Корнилова, А. И. Фирсова и Л. Я. Парфенова.

Лоцмановъ человекъ пять изъ находящихся въ настоящее время въ Нижнемъ.

А. А. Зевеке просилъ, въ виду необходимости отъѣзда его на нѣкоторое время въ Петербургъ и для избѣжанія замедленія въ работахъ сѣзда, избрать временно на его мѣсто кого-либо изъ гг. членовъ собранія председателемъ и съ будущаго засѣданія освободить его отъ обязанности секретари, избравъ кого-либо изъ капитановъ.

Присутствовавшіе предложили просить М. П. Курбатова принять на себя на время отсутствія А. А. Зевеке обязанности председателя.

Засѣданіе 8 ноября 1890 года.

Присутствовали: председатель А. А. Зевеке, члены: А. П. Власьевъ, Р. Х. Шнакенбургъ, секретарь отдѣленія А. П. Булановъ и приглашенные г. председателемъ А. А. Зевеке къ участию въ работахъ отдѣленія, капитаны пароходовъ: М. А. Вороновъ, Е. И. Козловъ, А. Я. Парфеновъ и А. И. Фирсовъ.

Въ виду наиболѣе успѣшнаго выполненія возложенной на I-е отдѣленіе задачи на засѣданіи постановлено: раздѣлить р. Волгу съ ея главнѣйшими притоками на десять участковъ, а именно: 1) р. Волга отъ г. Твери до г. Рыбинска; 2) р. Волга отъ г. Рыбинска до г. Нижняго Новгорода; 3) Волга отъ г. Нижняго Новгорода до г. Астрахани; 4) р. Ока отъ г. Рязани до устья; 5) р. Кама отъ г. Перми до устья; 6) р. Бѣлая отъ г. Уфы до устья; 7) р. Вятка отъ г. Вятки до устья; 8) р. Сура отъ г. Алатыря до г. Василя-Сурска; 9) р. Унка отъ г. Магарьева до устья и 10) р. Ветлуга отъ г. Ветлуги до устья. Поручено гг. капитанамъ: М. А. Воронову, Е. И. Козлову, А. Я. Парфенову и А. И. Фирсову составить подробный перечень обстановочныхъ знаковъ

фарватера р. Волги въ участкѣ отъ г. Рыбинска до г. Нижняго Новгорода въ весеннее время и въ межень, въ дополненіе къ существующей уже обстановкѣ, а также представить подробныя свѣдѣнія о причинахъ несчастій съ судами и плотами на р. Волгѣ. Руководство этими работами возложить на Е. И. Козлова, предоставивъ ему право приглашать къ участию въ работахъ лицъ, которыя по его мнѣнію могутъ принести существенную пользу для порученнаго ему дѣла.

Объ работы представить на разсмотрѣніе I-го отдѣленія не позднѣе 15-го ноября сего года.

Поручено гг. капитанамъ: А. П. Буланову, Гильдебрандту, Тигерштедту и В. А. Кругликову, составить подобный-же пере-

чень въ участкѣ р. Волги отъ г. Нижняго Новгорода до г. Астрахани. Руководство работами возложить на А. П. Буланова, снабдивъ его тѣми-же полномочіями, какъ и Е. И. Козлова. Работу представить къ 1-му декабря.

Просить М. П. Курбатова, поручить наиболѣе опытному изъ его капитановъ, совместно съ другими капитанами и лодманами, приглашенными по его усмотрѣнію, составить подобный-же списокъ въ участкѣ р. Камы отъ Черми до устья. Срокъ представленія работы назначить къ 1-му декабря сего года.

Обратиться къ управляющему пароходствомъ „Общество Ока“ г. Цитовичу, съ предложеніемъ доставить въ I-е отдѣленіе судоходнаго съѣзда не позднѣе 15-го декабря сего года подробныя свѣдѣнія о необходимой обстановкѣ р. Оки отъ г. Рязани до устья, въ весеннее время и въ межень, въ

дополненіе къ существующей уже обстановкѣ согласно приложенной вѣдомости.

Обратиться съ аналогичной-же просьбой въ контору бр. Якимовыхъ, въ контору Булычева, въ контору Алатырскихъ мельницъ, къ г. Крѣпишу и М. П. Зарубину, при чемъ опредѣлить срокъ представленія этихъ свѣдѣній не позднѣе 15-го декабря сего года.

Довести до свѣдѣнія его превосходительства г. председателя судоходнаго съѣзда Н. М. Баранова, что подготовительныя работы I-го отдѣленія врядъ-ли будутъ окончены раньше конца декабря, въ слѣдствіе чего докладъ I-го отдѣленія вѣроятно будетъ представленъ общему собранію судоходнаго съѣзда не ранѣе половины января 1891 года.

Предложено А. П. Буланову принять на себя исполненіе обязанностей секретаря I-го отдѣленія, на что имъ и выражено свое согласіе.

Засѣданіе 14 декабря 1890 года.

Присутствовали: за председателемъ М. П. Курбатовъ, члены: Р. Х. Шнакенбургъ, М. П. Зарубинъ, П. Д. Яргомскій и секретарь А. П. Булановъ.

На засѣданіи были прочитаны замѣчанія командировъ пароходовъ гг. Буланова, Воронова, Гильдебрандта, Козлова, Кругликова, Неуструева, Парфенова, Разумова, Тигерштедта и Фирсова, приглашенныхъ г. председателемъ отдѣленія А. А. Зевеке къ участию въ работахъ отдѣленія, относительно общихъ условій постановки предостерегательныхъ знаковъ на рѣкахъ казанскаго округа путей сообщенія въ весеннее время и въ межень.

Такъ какъ эти замѣчанія, по мнѣнію всѣхъ членовъ отдѣленія, касаются весьма важныхъ вопросовъ для судоходства и заслуживаютъ по своему значенію особеннаго вниманія, постановлено ходатайствовать передъ общимъ собраніемъ съѣзда о необходимости введенія въ практику обстановки фарватера рѣкъ казанскаго округа путей сообщенія тѣхъ измѣненій, о которыхъ трактуется въ вышеупомянутыхъ замѣчаніяхъ.

Далѣе въ засѣданіи были прочитаны работы, представленныя отдѣленію, относительно необходимости дополнительной обстановки

фарватера рр. Волги, Камы, Бѣлой, Вятки, Суры, Велуги и Оки.

Постановлено: ходатайствовать передъ общимъ собраніемъ съѣзда о томъ, чтобы обстановка фарватера вышеупомянутыхъ рѣкъ въ весеннее время и въ межень была-бы производима на будущее время, согласно съ представленными въ отдѣленіе списками, такъ какъ они составлены лицами, которымъ ближе чѣмъ кому-либо другому извѣстны недостатки существующей обстановки фарватера.

Прочитавъ докладъ командировъ судовъ гг. Воронова, Козлова, Парфенова и Фирсова о причинахъ несчастій съ судами на р. Волгѣ.

Постановлено: представить этотъ докладъ на обсужденіе въ общее собраніе судоходнаго съѣзда.

Составленіе общаго доклада I-го отдѣленія, для представленія общему собранію судоходнаго съѣзда, поручено гг. Р. Х. Шнакенбургу и А. П. Буланову, которые и изъяснили на это свое согласіе.

З А М Ъ Ч А Н І Я

по поводу обстановки рѣки Волги между Рыбинскомъ и Астраханью и выясненіе причинъ несчастныхъ случаевъ съ пароходами.

1.

Принимая во вниманіе, что установленная министерствомъ путей сообщенія система обстановки рѣки Волги, существуя уже много лѣтъ безъ измѣненія, вполне усвоена всеми судоходцами, желательнo было-бы сохраненіе главныхъ сторонъ ея и на будущее время. Такое соображеніе не исключаетъ, разумѣется, возможности нѣкоторыхъ измѣненій, вызванныхъ потребностью и направленныхъ къ улучшенію отдѣльныхъ частей обстановки. Такъ однимъ изъ существенныхъ пунктовъ, въ данномъ случаѣ, является крайняя необходимость усиленія свѣта краснаго фонаря на бакенахъ. Всемъ извѣстно, что на плесѣ Рыбинскъ-Астрахань встрѣчаются красивые бакенные фонари, и число ихъ не малое, которые горятъ чрезвычайно тускло и рассмотреть ихъ, при всемъ вниманіи, возможно только на самомъ близкомъ разстояніи. Не предрѣшая технической стороны окраски фонарныхъ стеколъ, признаемъ настоятельную потребность, чтобы произведенъ былъ рядъ опытовъ для полученія, хотя и не столь интенсивно-краснаго, но зато яркаго огня. Въ этихъ-же видахъ слѣдуетъ усилить и самый источникъ свѣта, поставивъ въ красные фонари лампочки большихъ размѣровъ и лучшаго качества.

Необходимо обратить вниманіе, далѣе, что окраска пестрыхъ бакеновъ вертикальными полосами часто вводитъ въ обманъ и заставляетъ принимать ихъ издали за бѣлые или за красные бакены. Между тѣмъ эти знаки, употребляемые при раздѣленіи фарватера и для обозначенія отдѣльныхъ препятствій, имѣютъ иногда весьма существенное значеніе. Полезно было-бы поэтому для рѣзкаго отличія пестрыхъ бакеновъ отъ обыкновенныхъ, придать имъ большую величину и положить на нихъ болѣе рельефную окраску, — наиримѣръ, проводить широкую красную горизонтальную полосу между двухъ бѣлыхъ. Что касается до фонарей такихъ бакеновъ, то лучше дѣлать ихъ восьмигранными съ чередующимися бѣлыми и красными стеклами.

Затѣмъ нельзя не упомянуть, что, подходя къ перекатамъ, сплошь и рядомъ, не видать черныхъ досокъ, которыя должны изображать

аршины глубины переката. Происходить это отъ той простой причины, что, не смотря на приспособленія, вѣтромъ повертываютъ доски ребрами въ сторону фарватера, а въ такомъ видѣ, разумѣется, онѣ не замѣтны. Намъ кажется, что принятое на рѣкѣ Окѣ обозначеніе аршина двумя крестообразно сложенными досками болѣе рационально, такъ какъ въ этомъ случаѣ къ зрителю всегда будетъ обращенъ двухгранный уголъ, представляющійся на разстояніи площадью.

Главнѣйшимъ-же недостаткомъ въ обстановкѣ рѣки Волги является то обстоятельство, что рейсовые весенние знаки, не имѣя освѣщенія, вовсе не достигаютъ своей цѣли при плаваніи въ ночное время. Между тѣмъ плаваніе весною, когда разливы покрываетъ мѣстами оба берега на цѣлыя версты, тѣмъ болѣе опасно, что оно по времени совпадаетъ съ темными ночами. Неоднократныя несчастія съ пароходами, заходившими далеко отъ русла рѣки въ затопленные яры, вполне подтверждаютъ настоятельность постановки при половодьи маяковъ съ освѣщеніемъ. Для примѣра подобныхъ ошибокъ въ первые весенние рейсы, мы можемъ указать на нѣсколько недавнихъ случаевъ, бывшихъ въ разныхъ мѣстахъ Волги; такъ заходили на затопленные берега слѣдующіе пароходы: „Отважный“ — въ Сокольскомъ, „Магдалена“ — противъ Елнанди, „Охотникъ“ — въ Яблоншой пустынь, „Николай“ — въ Трахачахъ, и многие другіе. Существенная важность этого вопроса заставляетъ насъ заявить, что предлагаемый на разсмотрѣніе съѣзда списокъ весеннихъ знаковъ, не смотря на кажущуюся полноту его, составленъ нами въ самыхъ ограниченныхъ предѣлахъ необходимости. вмѣстѣ съ тѣмъ, въ виду того, что весенняя обстановка является въ нашемъ участкѣ Волги дѣломъ совершенно новымъ, мы обращаемся къ судоходному съѣзду съ покорнѣйшей просьбой ходатайствовать предъ начальникомъ нижегородскаго отдѣленія г. Шнакенбургомъ, чтобы при началѣ слѣдующей навигаціи были выдаваемы на пароходы печатные списки весеннихъ знаковъ, поставленныхъ между Рыбинскомъ и Нижнимъ Новгородомъ.

Что же касается до межлпного времени, то надо сознаться, обстановка 1890 года была настолько полная, что въ добавленіе къ ней возможно было составить лишь небольшой списокъ мѣстъ, гдѣ слѣдуетъ поставить новые предостерегательные знаки.

Въ видахъ наиболѣе безопаснаго плаванія по р. Волгѣ, мы нижеподписавшіеся честь имѣемъ покорнѣйше просить I-е отдѣленіе судоходнаго свѣздаходатайствовать передъ общимъ собраніемъ свѣзда о нижеслѣдующемъ.

1) Чтобы весенніе перевальныя столбы обязательно освѣщались во все время покрытія яровъ водой отъ захода до восхода солнца;

2) Чтобы межлпные перевальныя столбы ставились-бы съ того времени, когда яры только что начнутъ оголяться отъ весенней воды;

3) Чтобы съемка плавучихъ предостерегательныхъ знаковъ производилась лишь съ началомъ самаго ледохода, а береговыхъ—по совершенномъ закрытіи навигаціи;

4) Чтобы плавучіе предостерегательные знаки, ограждающіе отдѣльныя препятствія, какъ-то: огрудки, осередки, побочни и проч., ставились-бы такимъ образомъ, чтобы всякое судно, иди отъ бакена на извѣстномъ, заранѣе опредѣленномъ разстояніи, могло-бы считать себя въ полной безопасности. А. Булановъ, И. Разумовъ, В. Кругликовъ, С. Неуструевъ, Г. Тигершtedтъ, Э. Гильдебрандтъ, Воронъ, Козловъ, Парфеновъ, А. Фирсовъ.

2.

Переходя къ обсужденію причинъ несчастныхъ случаевъ съ пароходами на р. Волгѣ, мы тѣмъ самымъ поднимаемъ такой обширный и многосторонній вопросъ, что не представляется иной возможностью въ его рѣшеніи, какъ только ограничиться въ своемъ отвѣтѣ общими замѣчаніями съ указаніемъ на извѣстные намъ факты.

Мы различаемъ три главныхъ категоріи несчастій съ пароходами: проломы о камни и карчи, столкновеніе пароходовъ и, наконецъ, пожары. Самымъ распространеннымъ изъ несчастій на р. Волгѣ являются проломы о камни. Чрезвычайная каменистость самаго плеса между Рыбинскомъ и Нижнимъ служитъ коренною причиною опасности движенія пароходовъ, а потому представляется необходимымъ, чтобы продолжались работы предпріятыя министерствомъ путей сообщенія для разчистки фарватера. Мы счи-

таемъ такими опасными мѣстами съ одной стороны тѣ, гдѣ работы уже производились, но требуется еще большее расширеніе и углубленіе фарватера, какъ напр., Трахачи, Наволоки, Солдого, Богоявленскій перекалъ, Сергеевскіе огрудки и Ветлы; съ другой стороны можно указать на совершенно другія мѣста, въ которыхъ однако въ мелководные годы встрѣчались камни на самомъ ходу и были случаи проломовъ; таковы слѣдующіе:

1) Выше Голуновской мельницы, что находится подъ Рыбинскомъ, въ горной сторонѣ—(„Дмитрій“ товарищ.).

2) Въ городѣ Ярославлѣ противъ пристани „Товарищества“ и у собора—(„Михаилъ“ Зарубина).

3) Выше устья рѣки Костромки въ луговой сторонѣ—(„Петръ“ товарищества).

4) Ниже устья рѣки Кинешемки.

5) Противъ села Георгіевскаго—(„Легкій“ общ. „Самолетъ“).

6) Отъ села Орѣхова до ухвостья острова Кручи.

7) Въ Ячменкѣ.

8) Противъ балахнинскихъ пристаней.

Изъ числа упомянутыхъ мѣстъ Наволоцкій и Солдогскій перекалы настолько опасны, что всякая попытка въ нахожденіи фарватера въ другомъ мѣстѣ рѣки заслуживаетъ вниманія, а потому мы передаемъ заявленіе одного изъ капитановъ, что въ весьма мелководный 1882 г. произведены были промѣры въ луговой сторонѣ Солдогскаго острова и что даже тогда тамъ не оказалось менѣе 6 четвертей воды. Весьма желательно было-бы произвести тщательное изслѣдованіе этого рукава Волги, чтобы опредѣлить, не возможно-ли освободить его отъ камней и сдѣлать ходъ, чѣмъ избавились-бы отъ чрезвычайно длинныхъ и неудобныхъ Наволоцкаго и Солдогскаго перекаловъ. Такимъ-же образомъ слѣдуетъ сдѣлать промѣры и изслѣдовать ходъ по горной сторонѣ на Нижне-Богоявленскомъ перекалѣ.

Такимъ образомъ мы видимъ главнѣйшую причину проломовъ пароходовъ въ затруднительности каменистыхъ перекаловъ, но не можемъ обойти молчаніемъ второстепенной, случайной причины, которая состоитъ въ томъ, что въ осеннее время, когда особенно важно освѣщеніе предостерегательныхъ знаковъ, встрѣчаются случаи, что вѣтеръ тушитъ бакены и перевальныя фонари. Подобный примѣръ представляетъ самолетскій пароходъ „Проворный“, получившій проломъ

на Сергіевскихъ орудкахъ около негорѣвшаго краснаго бакена. Помимо улучшения фонарей, необходимо подвергнуть постоую прислугу большей отвѣтственности за неисправность и подтвердить ей обязанность выѣзжать въ лодкѣ къ пароходу по первому вызову свистками.

Какъ показываетъ примѣръ самолетаго парохода „Сильфида“, проломившагося на карчу въ Ветлахъ, такіе случаи могутъ быть и на самыхъ перекатахъ. Между тѣмъ внезапное появленіе карчей составляетъ довольно рѣдкое явленіе, а потому за чистотою перекатовъ долженъ быть болѣе бдительный надзоръ со стороны постовой прислуги. Затѣмъ при выемкѣ карчей слѣдуетъ тотчасъ же пилить ихъ и увозить, такъ какъ неожиданною прибылью воды онѣ могутъ быть снова подняты и положены на фарватеръ.

Относительно стольновеній на Волгѣ надо обратить особое вниманіе на довольно нерѣдкое нарушеніе со стороны пароходовъ временныхъ правилъ для плаванія. Такъ напр., буксирные пароходы волятъ за собою такіе широкіе и длинные счалы, что представляютъ непреодолимое затрудненіе при встрѣчѣ съ ними въ узкихъ мѣстахъ. Правильность размашки при встрѣчахъ также часто не исполняется, а нѣкоторые пароходы иногда вовсе не имѣютъ махальнаго фонаря и не

отвѣчаютъ на поданный сигналъ. Случается даже, что не на всѣхъ баржахъ, слѣдующихъ за парходомъ, имѣются мачтовые фонари, что препятствуетъ въ ночное время точному опредѣленію длины вѣза. Кромѣ того при одновременномъ подходѣ къ перекату буксирные пароходы никогда не уступаютъ очереди пассажирскимъ, не смотря на то, что отъ послѣднихъ не можетъ произойти задержки. Всѣ эти и подобные случаи представляютъ нарушеніе правилъ судоуправленія, а потому слѣдуетъ устроить болѣе строгій контроль за точнымъ исполненіемъ со стороны какъ пассажирскихъ, такъ и буксирныхъ пароходовъ временныхъ правилъ для плаванія.

Что же касается пожаровъ на пароходахъ, то причины возникновенія ихъ настолько случайны и непредвидимы, что нѣтъ никакой возможности принять вполне обезпечивающія мѣры безопасности. Какъ на единственныхъ мѣропріятіяхъ, которыя хотя и не могутъ гарантировать отъ несчастій, но послужать до извѣстной степени къ предупрежденію распространенія огня, можно указать на необходимость увеличенія комплекта огнегасительныхъ средствъ на пароходахъ и увеличенія вахты на пароходахъ и буфетной прислуги.—Вороновъ, Козловъ, Парфеновъ и А. Фирсовъ.

По поводу нуждъ судопромышленниковъ на р. Камѣ.

1) Чтобы предупредить могущія быть столкновенія судовъ, по причинѣ узкости и извилистости фарватера въ Частыхъ островахъ, нужно устроить на горѣ (что выше д. Ерзовки) сторожевой постъ, съ котораго можно видѣть идущія сверху и низу суда, поставить маякъ, такъ равно поставить и сигнальныя вѣхи на приверхъ перваго острова и на ухвостьѣ послѣдняго, предупреждая идущія суда о занятомъ фарватерѣ днемъ—краснымъ флагомъ, ночью—фонаремъ такого же цвѣта. Но лучше сдѣлать загражденіе этаго фарватера (вдоль горѣ) и отвести воду въ луговую.

2) Въ Степановскихъ островахъ заградить приверхи острововъ передвижными плотинами, а нѣкоторыя изъ нихъ задѣлать камнемъ.

3) Въ Раздорномъ острову сдѣлать, по

примѣру Частыхъ острововъ, сторожевыя посты и заградить плотинами отъ лугового яра на приверхъ острова, чтобы вода не дѣлилась на три теченія.

4) Въ Костоватомъ перекатѣ закрыть ходъ въ горы, задѣлавъ камнемъ, проложить фарватеръ вдоль лугового острова, поставивъ передвижныя плотины, а равно за островомъ въ воложкѣ, подновить гряду загражденіемъ.

5) На Пещерскомъ перекатѣ поставить передвижныя плотины и сьзуть теченіе воды.

6) На Мазувинскомъ поставить передвижныя плотины и сьзуть теченіе воды.

7) На Дубниковскомъ заградить плотинами приверхи осередковъ.

8) На Сакловскомъ перекатѣ закрыть фарватеръ вдоль праваго яра плотиною и расчистить вдоль луговыхъ дресвъ между бѣлымъ и пестрымъ бакенами (какъ нынѣ ходили).

9) На Чегандинскомъ—закрѣть фарватеръ вдоль праваго горнаго берега и отвести воду плотиною за осередокъ вдоль луговаго яра.

10) На Соболековскомъ перекатѣ заградить приверхъ луговой воложки, такъ равно и горный—передвижными плотинами.

Отъ комитета судопромышленниковъ слѣдуетъ поставить двоихъ депутатовъ, съ правомъ безплатнаго проѣзда на всѣхъ пароходахъ по Камѣ, раздѣлить между ними рѣку на двѣ дистанціи, одному знатъ отъ устья до Сарапула, а другому—отъ Сарапула до Перми; дать имъ право составленія актовъ совмѣстно съ капитаномъ парохода, съ которыми идетъ. Обязанности ихъ: весною слѣдить за правильною остановкою на якоря сплавныхъ бѣлявъ и плотовъ, сплавщики коихъ и лоцмана незнакомы съ закономъ временныхъ правилъ для плаванія по внутрен-

нимъ водянымъ путямъ и въ силу этого становятся на якоря, какъплыли прямо на фарватерѣ; большинство случаевъ въ воложкахъ или при крутыхъ поворотахъ; плывутъ же караваномъ отъ 6 до 10 судовъ или плотовъ; во время ночи имѣютъ сигналы изъ 10—только 2—3 судна или плота. Такимъ образомъ ставятъ командировъ пароходовъ въ безвыходное положеніе (идущихъ внизъ по теченію). Были случаи столкновеній и другіе, что пароходы дѣлали обороты и ждали разсвѣта, чтобы опредѣлиться ходомъ.

Длина плотовъ, вѣтъ закона, отъ 150 до 180 саж. и ширина 16—20 сажень.

Въ межень-же на обязанности депутата—надзоръ за правильною обстановкой бакенами фарватера и освѣщеніе ихъ. Командиръ парохода А. Орловъ.

По поводу нуждъ судопромышленниковъ на р. Унжѣ.

1. Во время весенняго разлива близъ устья Унжи вода заливаешь прибрежные дуга и нѣтъ никакихъ знаковъ, указывающихъ фарватеръ, отчего неоднократно случалось пароходамъ заходить въ дуга, выводъ которыхъ всегда сопряженъ съ большими расходами, поэтому желательнo, чтобы были поставлены береговья вѣхи.

2. Во время мелководія устье Унжи замѣтываетъ пескомъ и вода дѣлится на нѣсколько рукавовъ; необходимо поставить плотину для соединенія воды въ одно русло; нѣтъ-же постоянно входъ въ Унжу изъ Волги затруднителенъ, какъ по мелководію, такъ и постоянно мѣняющейся на устьѣ глубинѣ разныхъ рукавовъ.

3. Подъ дер. Черной отъ устья въ 4 вер. необходима плотина для углубленія песчаного переката.

4. На переволокѣ отъ устья въ 12 верст. нужно на фарватерѣ выбрать камни.

5. Подъ Клоковымъ выбрать камни и по-

ставить плотину для углубленія фарватера

6. Подъ Кондратовымъ выбрать камни и поставить плотину.

7. На Шомохтѣ поставить плотину.

8. На Козловскихъ перекатахъ поставить плотину.

9. Подъ Огарковымъ—плотину.

10. На Зарѣчинскомъ перекатѣ—плотину.

11. На Марковицѣ—плотину.

12. На Саловскомъ—плотину.

13. На Ефинскомъ—плотину.

14. На Нейскомъ—плотину и очистить лѣвый берегъ (по теченію) отъ каршей.

15. На Юросѣ—плотину.

16. Въ Дворянской дугѣ—плотину и очистить отъ камней.

17. На Поломенской—плотину.

18. На Бѣлошейнской—плотину.

Примѣчаніе: замѣчаніе это составлено по свѣдѣніямъ, полученнымъ I отдѣленіемъ съѣзда отъ Ф. И. Крѣпишъ.—Р. Шнакенбургъ. А. Булановъ.

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ СПИСОКЪ

постановки предостерегательныхъ знаковъ на р. Волгѣ въ участкѣ
Нижней—Астрахань.

	бер. зп.		бер. вл.
На горномъ приверхѣ О-ва (или Собачій пролазь)	1	На лѣвомъ яру у прорана, что противъ станицы Ветлянской	1
На луговомъ Кстовскомъ яру у прорана.	1	Въ Воложкѣ Чечеринской, на лѣвомъ яру (при входѣ въ Воложку)	1
На горномъ Осельскомъ яру	1	Въ главной Волгѣ на правомъ Енотаевскомъ яру повыше ухвостья	1
Ниже г. Козмодемьянска на луговомъ яру — горномъ —	1	На ухвостьѣ Чечеринскаго О-ва	1
Ниже Турничьихъ на правомъ горномъ яру у прорана	1	Ниже Капитанскихъ хуторовъ въ полувер.	1
Противъ ватаженскаго затона на лѣвомъ плечѣ	1	На правомъ приверхѣ прорана Косикинской воложки у ватаги	1
На ухвостьѣ О-ва Ураковскаго	1	На приверхѣ О-ва Митинскаго, что ниже Селитринныхъ хуторовъ	1
Въ концѣ Луговаго яра, гдѣ впадаетъ р. Илеги	1	На ухвостьѣ О-ва Петроавловскаго	1
На горномъ приверхѣ О-ва, что противъ с. Васильевскаго	1	На правомъ ухвостьѣ Крымскаго затона	1
Ниже устья р. Камы на Луговомъ яру.	1	На ухвостьѣ О-ва Барановскаго	1
Ниже Новодѣвичья на лѣвомъ приверхѣ О-ва	1	На ухвостьѣ Круглаго О-ва	1
Ниже Климовки верстахъ въ 6-ти на маленькомъ островкѣ и на ухвостьѣ О-ва старой Волги	1		
Въ Усольской воложкѣ на лѣвомъ яру, гдѣ стоятъ рыбаки	1		
Тоже на лѣвомъ яру ниже	1		
На лѣвомъ ухвостьѣ О-ва, что противъ Колцовскаго приверха	1		
На правомъ Раковомъ яру, что противъ г. Сызрани	1		
Поставить вмѣсто береговыхъ знаковъ бакены съ красными огнями (фонарями).			
Ниже Саратова на лѣвомъ Гладкомъ яру	1		
На приверхѣ лѣваго прорана, что противъ приверха О-ва Застѣннаго	1		
На приверхѣ О-ва Гусинаго	1		
На правомъ ухвостьѣ островка, что противъ ухвостья О-ва Гусинаго	1		
На лѣвомъ Бабаевскомъ низкомъ яру	1		
На ухвостьѣ Ступинскаго О-ва	1		
Ниже Чернаго яра въ 7 верст. на лѣвомъ приверхѣ О-ва	1		
На лѣвомъ яру при переходѣ въ горную сторону, что противъ ухвостья Грачевскаго О-ва (Никольск. переваль)	1		
На правомъ берегу ниже ухвостья Грачевскаго О-ва въ одной верстѣ	1		
На правомъ Бобровскомъ яру (при переѣздѣ въ луговую)	1		

Примѣчаніе: Составленіемъ списковъ постановки весеннихъ береговыхъ знаковъ на р. Волгѣ въ участкѣ Нижней—Астрахань, каковыя представлены судоходному съѣзду, въ Нижнемъ Новгородѣ, составители такихъ списковъ въ большинствѣ были командиры пассажирскихъ пароходовъ, мало знакомые съ буксирнымъ дѣломъ, а такъ какъ мнѣ буксирное дѣло болѣе извѣстно, вслѣдствіе чего счелъ необходимымъ представить судоходному съѣзду дополнительный списокъ, потому что ходъ буксирнаго парохода съ баржами противъ теченія въ весеннее половодіе, въ сравненіи съ пароходомъ, идущимъ безъ баржей (легкимъ), имѣетъ большую разницу, и при этомъ еще пассажирскіе пароходы, идущіе по росписанію, проходятъ ночью въ извѣстныхъ только имъ мѣстахъ, буксирные же пароходы этого соблюдать не могутъ, и, по недостаточности предостерегательныхъ знаковъ, аварія у буксирнаго парохода съ судами встрѣчается чаще, чѣмъ у пассажирскаго парохода (идущаго безъ баржей).

Принимая во вниманіе, сколько произошло несчастныхъ случаевъ съ судами на р. Волгѣ и ея притокахъ даже за послѣднее десятилѣтіе, по недостатку предостерегательныхъ знаковъ въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ присутствіе ихъ было необходимо, недостаточность ихъ особенно сильно ощущается въ послѣднее время, въ виду сильнаго развитія пароходства

и увеличившейся срочной перевозки грузовъ и пассажировъ, и движеніе пароходовъ происходитъ безостановочно даже и въ самыя темныя ночи, съ открытія до закрытія навигаціи.

Желательно и полезно было-бы, чтобы и меженніе знаки ставились не по спадѣ воды, когда всѣ пески сдѣлаются видными надъ поверхностью воды, а тогда, когда еще они залиты водою, потому что, при переходѣ буксирнаго парохода между песками и осе-

редками отъ одного берега къ другому, встрѣчается затрудненіе, не только въ ночное время, но даже иногда и днемъ, и при этомъ еще въ это время убыль воды въ р. Волгѣ достигаетъ до $\frac{1}{2}$ арш. въ сутки, вслѣдствіе чего, за неимѣніемъ предостерегательныхъ знаковъ, нерѣдко съ судами случаются аваріи.— Капитанъ Пароходнаго О-ва Дружина С. Неуструевъ. 17 декабря 1890 г. Нижній Новгородъ.

С П И С К И

мелямъ и препятствіямъ, на которыхъ производилась обстановка предо-
стерегательными знаками въ межденное время казанскимъ округомъ ми-
нистерства путей сообщенія въ теченіе навигаціи 1890 года.

Наименованіе рѣки, на ней перекатовъ, отдѣльныхъ препятствій.	Количество постовыхъ знаковъ.				Примѣчаніе.
	Сигнальныхъ вѣхъ.	Переваль- ныхъ вѣхъ.	Створныхъ знаковъ.	Железныхъ баконовъ.	
НИЖЕГОРОДСКОЕ ОТДѢЛЕНІЕ.					
Р. В О Л Г А.					
1-й уменьшенный участокъ.					
Лосевская мель	2	2	—	1	
Назаровская мель	—	—	—	2	
Черноградскій перекать	2	2	—	5	
При дер. Пароговъ	—	1	—	—	
Богоявленскій перекать	2	4	—	4	
Савинская гряда	—	—	—	2	
Вознесенская гряда	—	—	—	2	
При дер. Антифьевъ перев.	—	2	—	2	
	6	11	—	18	
2-й уменьшенный участокъ.					
П е р е в а л ы.					
Ооминскій	—	2	—	—	
Константиновскій	—	2	—	1	
Петропавловскій	—	2	—	—	
Лопатинскій	—	1	—	—	
Гряда Устьянская	—	—	—	1	
Норскій переваль	—	2	—	—	
Змановскій переваль	—	2	—	—	
Коровницкій переваль	—	1	—	—	
Гряда Орловская	—	3	—	1	
Гряда Сопельская и входъ въ Туношенскую воложку	—	1	—	1	
Гряда Туношенская	—	2	—	2	
Мель Прусовская	1	1	—	2	

Переваль и гряда Полянскіе	—	1	—	1
Переваль Введенскій	—	—	1	—
Перекать Городищенскій	2	4	—	8
Переваль Бабаевскій	—	1	—	—
Мель и гряда противъ дер. Рыбницъ	—	—	—	2
Перекать Овслиниковскій и переваль Пони- зовкина	2	3	—	3
Перекать Гузицинскій	2	1	—	3
Перекать Ульковскій	2	—	—	4
Гряда Ульковская	—	—	—	3
	9	27	1	31

3-й уменьшенный участокъ.

Перекать харчевенскій	2	2	—	2
Перекать Сиземскій	2	4	—	4
Камни противъ с. Борщина	—	1	—	1
Перекать Трохачевскій	2	3	—	4
Перекать Попадъинскій	2	4	—	4
Перекать Селищенскій	2	—	—	7
Камни противъ гор. Костромы	—	—	—	1
Гряда противъ Тарской Слободы	—	—	—	2
Перекать Васильевскій	2	2	—	3
Переваль противъ Кобыла камня	—	2	—	—
Переваль противъ села Сухотина	—	1	—	—
Гряда противъ дер. Качалки	—	—	—	1
Гряда противъ деревни Сурминой	—	2	—	3
Огрудки противъ дер. Галманихи	—	—	—	2
Переваль противъ церкви Троицы	—	—	1	—
Гряда противъ дер. Орледа	—	—	—	2
Переваль Густомѣсовскій	2	2	—	2
Перекать Густомѣсовскій	2	2	—	3
Переваль противъ дер. Глиницъ	—	1	—	—
Перекать Верхне-Красносельскій	2	3	—	5
Перекать Нижне-Красносельскій	2	2	—	3
Перекать Сунгуровскій	2	1	—	4
Гряда Винная	2	2	—	3
— Косая	2	2	—	5
— противъ дер. Шевелевки	—	2	—	—
Огрудки противъ села Петра и Павла	—	—	—	2
Переваль противъ села Ветелокъ	—	1	—	—
Переваль противъ дер. Прѣзжевки	—	1	—	—
	26	40	1	63

4-й уменьшенный участокъ.

Наволоцкій перекать	2	—	—	11
Перекать Солдогскій	2	2	—	8
Гряда Воздвиженская	—	—	—	1
— Богословская	—	—	—	1
Перекать Богоявленскій	2	2	—	16
Гряда у вѣтви Ш. Ив. ж. д.	—	—	—	1
— Кинешемская	—	—	—	2
— у фабрики Раззоронова и К ^о	—	—	—	1

Гряда Ивановская	—	—	—	2
Перекать Николо-Мѣры	2	2	—	7
Гряда Студенецкая	—	—	—	1
Перекать Николы-Уось	2	2	—	4
У дер. Мысы указат. вѣха	—	1	—	—
Перекать Сергіевскій	2	1	—	8
Переваль Рѣшемскій	—	2	—	1
Гряда Касимовская	—	—	—	1
Переваль Кошкинскій и Георгіевскіе орудки	—	2	—	3
Перекать Мячевскій	2	2	—	5
У д. Станки указательная вѣха	—	1	—	—
Елатскій перекать	1	4	1	6
Переваль Мальгинскій	—	3	—	2
У гор. Юрьевца отмель отъ р. Унжи	—	—	—	1
Перекать Кривозерскій	2	—	—	4
Переваль Варваринскій	—	2	—	—
Перекать Подсогнѣжнѣй	1	1	—	3
Переваль Орѣховскій	—	2	—	2
У села Орѣхова переваль	—	1	—	1
Гряда у дер. Устья	—	—	—	1
Перекать Верхне-Сокольскій	2	1	—	5
Перекать Сокольскій	2	2	—	5
Перекать Нижне-Сокольскій	2	2	—	3
Переваль Костенскій	—	2	—	—
Перекать Костенскій	2	2	—	5
Переваль Пучежскія горы	—	2	—	—
Перекать Ячменскій	2	11	—	16
Гряда у села Катунюкъ	—	—	—	1
У дер. Валки указат. вѣха	—	1	—	—
Переваль у Почанаго о-ва	—	2	—	2
Гряда у села Васильева	—	—	—	1
Переваль Меркушевскій	—	2	—	—
Переваль Гусенецкій	—	2	—	—
Перекать Ильинскій	2	2	—	3
Переваль выше перелома	—	2	—	—
Перекать Переломскій	2	2	—	3
Переваль у дер. Югъ и Салагузова	—	3	—	2
У Городецкаго перевоза осередокъ	—	—	—	1
Гряда выше Корчегина	—	—	—	1
Перекать Корчегинскій	2	4	—	6
Перекать Ветлянскій	2	1	—	11
	36	73	1	158
5-й уменьшенный участок.				
Коса Балахнинская	2	—	—	3
Переваль Парашкинскій	—	2	—	—
— Коровій	—	1	—	—
— Козинскій	—	1	—	2
— Георгіевскій	—	2	—	—
Перекать Верхне-Ревятскій	2	2	—	2
— Нижне-Ревятскій	2	2	—	3
— Марковскій	2	2	—	2
Переваль Копасовскій	—	2	—	—

Сормовская дамба	—	—	—	5
Переваль Сормовскій	—	2	—	2
Перекать Мышьяковскій	2	2	—	3
Переваль Бурнаковскій	—	2	—	—
Коса Дарьинская	2	2	—	1
На тюфякъ, проложенномъ для Сибирской луговой дамбы	—	—	—	8
На осередкѣ въ Сибирскомъ затонѣ	—	—	—	1
На осередкѣ противъ устья р. Оки	—	—	—	1
Курбатовскіе пески	—	—	—	1
Коса Подновская	—	—	—	2
	12	22	—	36

6-й уменьшенный участокъ.

Переваль Верхне-Телячій	—	2	—	1
— Нижне-Телячій	2	2	—	5
Воложка Нижне-Телячьяго переката	2	—	—	7
Переваль Ржавскій	—	1	—	1
Переваль у Собачьяго прорана	—	2	—	—
Перекать Безводнинскій	2	2	—	4
— Бадницкій	2	2	—	1
— Голошубихинскій	1	2	—	1
Переваль близъ села Татинца	—	2	—	—
Перекать Юркинскій	2	2	—	2
— Керженскій	2	3	—	5
	13	20	—	27

7-й уменьшенный участокъ.

Перекать Макарьевскій	2	2	—	4
Переваль Исадскій	—	—	1	3
Переваль Мазскій	—	1	—	2
Перекать Просѣцкій	2	2	—	8
— Нижне-Просѣцкій	1	1	—	8
— Крестовскій	2	3	—	4
— Осельскій	2	3	—	5
Розсыпь Нижне-Осельская	—	1	—	3
Перекать Кременскій	2	2	—	4
Переваль Кременскій	—	1	—	1
Барминскіе огрудки	—	—	—	2
Ухвостье Барминскаго острова	—	1	—	3
Переваль Фокинскій	—	1	—	2
Перекать Фокинскій	2	2	—	4
Переваль Коноплянскій	—	—	1	—
Приверхъ Васильевскаго острова	—	1	—	2
	13	21	2	55

8-й уменьшенный участокъ.

Переваль Шумскій	—	—	1	—
Перекать Верхне-Сумскій	2	1	—	5
— Юринскій горный	1	1	—	3
Переваль Копанскій	—	1	—	—

Перекасть Троице-Мумарихинскій	2	2	—	4
Переваль Рудкинскій	—	—	1	—
— Козмодемьянскій	—	2	—	—
— Костоватый	—	—	1	—
Перекасть Верхне-Туричій	—	2	—	4
Переваль Орѣховскій	—	—	1	—
— Вагагинскій	—	1	—	—
Перекасть Верхне-Шашкарскій	2	2	—	4
— Нижне-Шашкарскій	1	1	—	4
Переваль Сосунихинскій	—	—	1	—
Перекасть Сосунихинскій	2	2	—	4
— Боровскій	2	1	1	5
— Чебоксарскій	2	2	—	4
Переваль Верхне-Гремячевскій	—	1	—	1
Перекасть Нижне-Гремячевскій	2	2	—	5
— Верхне-Ельниковскій	2	2	—	6
— Нижне-Ельниковскій	1	1	—	4
Переваль Сидѣльниковскій	—	—	1	—
Приверхъ Сидѣльниковскаго острова	—	1	—	—
	19	25	7	53

9-й уменьшенный участокъ.

Нерядовскіе каменные огрудки	—	—	—	2
Перекасть Нижне-Ураковскій	3	3	—	4
Ураковскій побочень	—	—	—	2
Перекасть Кушниковскій	2	2	—	5
Кушниковскіе каменные огрудки	—	—	—	3
Чевуринскій створъ	—	—	1	—
Переваль Уползинскій	—	1	—	—
Переваль Крѣшинскій	—	—	1	—
Перекасть Анишенскій	2	2	—	4
Переваль къ Козловскимъ пристанямъ	—	—	1	—
Переваль Курочкинскій	—	—	1	—
— Улитинскій	2	2	—	—
Перекасть Кабачищенскій	2	2	—	5
Гуляевскій створъ	—	—	1	—
Верхне-Васильевскій перекасть	3	3	—	3
Перекасть Нижне-Васильевскій	1	1	—	3
	15	16	5	31

10-й уменьшенный участокъ.

Переваль Бакалдинскій	—	2	—	—
Ухвостье Молочной воложки	—	1	—	1
Переваль Нижне-Услонскій	—	2	—	1
Переваль Матюшинскій	1	—	—	4
Перекасть Шаланговскій	2	2	—	9
Перекасть Лабышкинскій	1	2	—	7
Переваль Тетьковскій	—	2	—	3
Картошихинскій надъ затонувшими судами	—	—	—	2
Переваль Картошихинскій	—	2	—	1
Перекасть Красновидовскій	2	2	—	4

Перекать Богородскій	}	2	2	—	4
Богородскій горный ходъ		—	1	—	1
Переваль Богородскій		—	—	—	—

8 18 —

САРАТОВСКОЕ ОТДѢЛЕНІЕ.

11-й уменьшенный участокъ

Нижѣ Спасскаго затона	—	1	—	—
На осередкѣ	—	—	—	1
Переваль Тенишевскій	—	2	—	—
Перекать Верхне Кабанскій	—	1	—	—
На карчѣ у приверха Кабанскаго острова	—	—	—	1
Переваль у долгой поляны	—	1	—	1
На карчѣ у середины Кабанскаго острова	—	—	—	1
Перекать у Сергѣевской поливы	—	1	—	3
Перекать у острова Реуна	—	3	—	4
Переваль выше дер. Ундорь	—	1	—	—
У деревни Ундорь	—	1	—	1
5 верстѣ ниже Сибирска	—	1	—	—
Нижѣ Краснаго яра	—	1	—	—
Кременскій переваль	—	1	—	—
Нижѣ села Панскаго	—	2	—	—
Противъ села Крюшъ	—	1	—	—
Выше Шиловки перев.	—	1	—	—
Выше Сенгилеевъ 4 верст.	—	1	—	1
Переваль Сенгилеевскій.	—	1	—	1
Нижѣ Сенгиля 3 верст.	—	1	—	—
Нижѣ Сенгиля 5 верст.	—	1	—	—
Переваль Мордовин. коса	—	1	—	2
Хрящевскій яръ	—	1	—	—
Хрящевскій поворотъ	—	1	—	—
Приверхъ Ветлянскаго острова	—	1	—	—
Противъ Ветлянскаго острова	—	1	—	—
Ухвостѣ Ветлянскаго острова	—	1	—	1
У села Подвалыя	—	1	—	3
Выше Новодѣвичья 2 вер.	—	1	—	—
Перекать Климовскій	2	2	—	5
Приверхъ острова Зумора	—	1	—	—
Выше Никольскаго	—	—	—	2
Нижѣ Никольскаго	—	1	—	—
Въ Жигулевскихъ горахъ	—	1	—	1

2 35 — 30

12-й уменьшенный участокъ.

П е р е в а л ы:

Бахилевскій верхній	—	2	—	—
Бахилевскій нижній	—	1	—	—
Выползовскій	—	2	—	—
Карча на Винновскомъ перевалѣ	—	—	—	1
Переваль Турлинскій	—	1	—	—
Переваль Винновскій	—	1	—	—

— 7 — 1

13-й уменьшенный участокъ.

Переваль ниже села Екатериновки	—	1	—	—
Переваль ниже села Кольцовки	—	1	—	—
Постъ на приверхъ Рязанскихъ песковъ	—	1	—	2
Переваль выше с. Печерскаго	—	1	—	—
Переваль противъ села Печерскаго	—	1	—	—
Коса ниже села Печерскаго	—	1	—	—
Поворотъ на Раковомъ островѣ	—	1	—	—
Противъ Ракова острова	—	1	—	—
Выходъ въ Кашшировскую воложку	—	1	—	—
Входъ изъ Кашшировской воложки	—	—	—	2
Коса противъ с. Спасскаго	—	1	—	—
Переваль на Старицкомъ островѣ	—	1	—	—
Переваль на Вязовомъ яру	—	1	—	—
Переваль выше Чернаго затона	—	1	—	—
Переваль выше Краснаго затона	—	1	—	—
Переваль Федоровскій постъ верхній Ершов- скій	—	1	—	—
Федоровскій переваль постъ нижній Ершов- скій	—	1	—	—
Переваль Духовницкій	—	1	—	—
Перекачь Духовницкій постъ противъ села Духовницкаго	—	1	—	—
Духовницкій перекачный постъ ниже села Духовницкаго	—	1	—	—
	19	19	—	6

14-й уменьшенный участокъ.

Ивановскій переваль на приверхѣ острова Болтуновскаго	—	1	—	—
Ивановскій переваль противъ дер. Яблонки	—	2	—	2
Алексѣевскій переваль	—	2	—	—
Широковскія огрудки	—	—	—	3
Терсинскій перекачь (верхній)	—	—	—	4
Терсинскій переваль (нижній)	—	2	—	—
Рыбнинскій перекачь (верхній)	—	2	—	4
Рыбнинскій перекачь (нижній)	—	1	—	4
Воскресенскій переваль	—	2	—	—
Карамановскій переваль	—	2	—	—
Нижне-Везезниковскій переваль и весенній въ той-же мѣстности постъ	—	2	—	—
Постъ на приверхѣ острова при входѣ въ Каюковскую воложку	—	1	—	—
Чардымскій перекачь	—	—	—	4
Каюковский перекачь	—	—	—	4
Постъ при плотинѣ выше села Покровскаго	—	—	—	1
Старорѣчинскій постъ	1	—	—	4
Саратовскій противъ парходныхъ приста- ней постъ	—	—	—	7
Переваль въ коренной противъ гор. Сара- това Волгѣ	—	1	—	—
	1	18	—	37

15-й уменьшенный участокъ.

Ильинская гряда	1	—	—	3
Ильинскій перекачь	1	1	—	2
Ильинскій переваль	—	1	—	—
Несвѣтаевскій переваль	—	1	—	1
Синенскій перекачь	—	—	—	4
Сосновскій перекачь	—	—	—	3
Мордовскій переваль	—	1	—	1
Ахматскій переваль	—	3	—	—
Бабановскій переваль	—	2	—	—
Золотовскій перекачь	—	—	—	2
Нижне-Бановскій перекачь	—	—	—	2
Лаптевскій перекачь	—	—	—	3
Галкинскій переваль	—	2	—	1
Добринскій перекачь	—	1	—	2
Ураковскій переваль	—	2	—	1
Литовскій верхній перев.	—	2	—	1
Литовскій нижній перев.	—	2	—	1
Козій верхній переваль	—	2	—	—
Козій нижній переваль	—	1	—	2
Водяневскій переваль	—	1	—	—
Быковскій верхній перев.	—	1	—	—
Быковскій нижній перев.	—	1	—	1
Балыклеевскій переваль	—	1	—	1
Александровскій перекачь	—	—	—	2
Водяневскій перекачь	—	—	—	3
Верхне-Песковатскій переваль	—	1	—	—
Песковатскій средній переваль	—	1	—	—
Песковатскій нижній переваль	—	1	—	—
Дубовскій перекачь	—	—	—	3
	2	28	—	38

16-й уменьшенный участокъ.

Ниже села Лучки въ луговомъ яру	—	1	—	—
Противъ села Поповицкаго въ горной сторонѣ	—	1	—	—
На Шишкинскомъ приверхѣ въ горной сторонѣ	—	1	—	—
Ниже села Каменнаго Яра въ Вязовомъ яру въ горной сторонѣ	—	1	—	—
Ниже Ордовой ватаги въ луговой сторонѣ	—	1	—	—
На Герасимовскомъ приверхѣ въ луговой сторонѣ	—	1	—	—
Переваль выше Царицына у денежнаго яра въ луговой сторонѣ	1	1	—	—
Выше гор. Царицына на Атлоговомъ островѣ въ горной сторонѣ	1	1	—	—
Перекачь противъ гор. Царицына въ луговой сторонѣ	1	1	—	2
Переваль ниже гор. Царицына въ луговой сторонѣ	1	1	—	1
Противъ с. Отрады въ горной сторонѣ	1	1	—	—
Ниже с. Отрады въ луговой сторонѣ	1	1	—	—
Противъ колоній Сарепты въ горной сторонѣ	1	1	—	—

Ниже колоніи Сарепты на Спорной въ луговой сторонѣ	1	1	—	—
Выше с. Лучки въ горной сторонѣ	1	1	—	—
Ниже с. Лучки въ луговомъ яру.	1	1	—	—
Противъ с. Поповицкаго въ горной сторонѣ.	1	1	—	—
Противъ села Шишки въ луговой сторонѣ	1	1	—	—
Перекачь противъ села Шишки въ луговой сторонѣ при бакевахъ	1	—	—	2
На Шишкинскомъ приверхѣ въ горной сторонѣ	1	1	—	—
Противъ с. Солодниковъ въ горной сторонѣ.	1	1	—	—
Выше с. Катеннаго яра въ луговой сторонѣ.	1	1	—	1
Ниже с. Катеннаго яра въ луговой сторонѣ.	1	1	—	—
Ниже с. Катеннаго яра въ Сладковскомъ яру въ горной сторонѣ	1	1	—	—
Ниже с. Каменнаго яра на Терешкинымъ въ луговой сторонѣ	1	1	—	—
Ниже с. Каменнаго яра въ Вязовомъ яру въ горной сторонѣ	1	1	—	—
Ниже Орловой ватаги въ луговой сторонѣ	1	1	—	—
Ниже Орловой ватаги въ горномъ яру.	1	1	—	—
Ниже Карсачки въ луговой сторонѣ	1	1	—	—
На приверхѣ Владиміровской воложки въ горной сторонѣ	1	1	—	—
Ниже Владиміровской пристани при бакевахъ	1	—	—	2
Выше с. Владиміровки на ухвостьѣ Бѣшеной.	1	1	—	—
Выше г. Чернаго яра на Савиномъ приверхѣ въ горной сторонѣ	1	1	—	—
Выше г. Чернаго яра на Герасимовскомъ приверхѣ въ луговой сторонѣ	1	1	—	—
Выше г. Чернаго яра на Савиномъ ухвостьѣ въ горной сторонѣ	1	1	—	—
	30	34	—	8

17-й уменьшенный участокъ.

Коса ниже Чернаго яра въ луговой сторонѣ	—	1	—	—
Перевальъ ниже Чернаго яра изъ луговой стороны	—	1	—	—
Перевальъ ниже Черноярскихъ хуторовъ въ горной сторонѣ.	—	1	—	—
Перевальъ ниже с. Соленнаго займища изъ луговой въ горную сторону	—	2	—	—
Перевальъ противъ Грачевскаго ерика изъ луговой въ горную сторону выше села Никольскаго	—	2	—	—
Перевальъ изъ горной въ луговую сторону ниже села Никольскаго	—	2	—	—
Перевальъ въ горной сторонѣ противъ села Пришибинскаго	—	1	—	—
Перевальъ изъ горной въ луговую сторону предъ осередкомъ выше станицы Ветлянки.	—	2	—	—

Переваль изъ луговой въ горную сторону между осередками выше станицы Копановской	—	2	—	—
Переваль изъ горной въ луговую сторону предъ осередкомъ ниже станицы Копановской	—	2	—	1
На приверхъ Енотаевского острова для входа въ воложку сверху	—	1	—	—
На ухвостьѣ противоположнаго острова, при поворотѣ выше Енотаевска	1	—	—	—
Въ срединѣ воложки на роземпи ниже Енотаевска	—	—	—	4
Въ горной сторонѣ на яру для входа снизу въ воложку и направленія на Волгу	—	1	—	—
На Казачьемъ яру для перевала изъ горной въ луговую предъ осередкомъ	—	1	—	—
Переваль на ухвостьѣ присыпнаго острова въ луговой сторонѣ	—	1	—	—
Переваль на Биркочьемъ яру въ луговой сторонѣ	—	1	—	—
Коса выше станицы Сѣроглазинки	—	1	—	1
Переваль выше станицы Запьяна въ горной сторонѣ	—	1	—	—
На островѣ Коловомъ въ луговой сторонѣ	—	1	—	—
Переваль на островѣ Круглинскомъ противу села Петропавловки	—	1	—	—
Переваль противъ станицы Лебяжей въ луговой сторонѣ	—	1	—	—
Переваль ниже станицы Дурновской противъ острова въ луговой сторонѣ	—	1	—	—
На ухвостьѣ долгаго острова для поворота въ Волгу	—	1	—	—
	1	28	—	7
18-й уменьшенный участокъ.				
Ш е р е к а т ы.				
Выше с. Сергѣевского съ обѣихъ сторонъ мели	—	—	—	2
Ниже села Сергѣевского осередокъ къ правой сторонѣ	—	—	—	2
Княжая роземпь	—	—	—	6
Противъ с. Харбая съ обѣихъ сторонъ косы	—	—	—	9
Ниже с. Харбая осередокъ къ лѣвой сторонѣ	—	—	—	2
У Могильнаго бугра съ обѣихъ сторонъ мели	1	—	—	4
Шадинская роземпь	1	—	1	8
Отъ Шадинской до Ракушинской съ обѣихъ сторонъ мели	—	—	—	12
Ракушинская роземпь	—	—	—	12
Ниже Бюрючей косы съ правой стороны коса	—	—	—	3
Зюзинская роземпь	—	—	—	14
	2	—	1	74 *)

*) Дерев. бакены.

Начальникъ нижегородскаго отдѣленія инженеръ Ш на к е н б у р г ъ.

СПИСОКЪ

мелямъ и препятствіямъ между гг. Рыбинскомъ и Нижнимъ Новгородомъ, на которыхъ крайне необходимо произвести обстановку предостерегательными знаками въ меженное время, въ дополненіе къ обстановкѣ въ навигацію 1890 года.

Наименованіе рѣки, на ней перекатовъ, отдѣльныхъ препятствій.	Количество постовыхъ знаковъ.				Примѣчаніе.
	Сигнальныхъ вѣхъ.	Перевалныхъ вѣхъ.	Створныхъ знаковъ.	Железныхъ бакенъ.	
Р. В О Л Г А.					
Нижне Шашковской пристани на осередкѣ	—	—	—	1	Красный бакенъ.
Выше пристаней въ г. Романовѣ на пескѣ	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
Выше Константиновской пристани, противъ устья рѣчки, на грядѣ	—	—	—	1	Красный бакенъ.
На Константиновскомъ перевалѣ у луговаго маяка на грядѣ	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
Выше устья рѣчки Которости на грядѣ	—	—	—	1	Красный бакенъ.
Выше села Веденскаго	—	—	—	2	Красный и бѣлый бакена.
Противъ Трубинки, ниже Красносельскаго переката, на пескѣ	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
Противъ верхней дачи Раззоронова	—	1	—	—	Перенести въ луговую сторону и поставить немного выше.
Нижне Пучежскаго перевала на пескѣ	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
Противъ Катунской пристани	—	—	—	1	Красный бакенъ.
Выше приверха Поганова острова на грядѣ	—	—	—	1	Красный бакенъ.
Выше Василевскаго затона на печинѣ	—	—	—	1	Красный бакенъ.
Нижне Кашинской пристани въ селѣ Салогозовѣ на побочнѣ	—	—	—	1	Красный бакенъ.
Противъ Балахнинскихъ пристаней, въ луговой сторонѣ	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.

Вороновъ, Козловъ, Парфеновъ, А. Фирсовъ.

СПИСОКЪ

мелямъ и препятствіямъ между гг. Нижнимъ Новгородомъ и Казанью, на которыхъ крайне необходимо произвести обстановку предостерегательными знаками въ меженное время, въ дополненіе къ обстановкѣ, производившейся въ навигацію 1890 года.

Наименованіе рѣки, на ней перекатовъ, отдѣльныхъ препятствій.	Количество постовыхъ знаковъ.				Примѣчаніе.
	Сигнальныхъ рѣхъ.	Переваль- ныхъ рѣхъ.	Створныхъ знаковъ.	Железныхъ бакеновъ.	
Р. ВОЛГА.					
У гряды ниже Татинца	—	—	—	1	Красный бакенъ.
На розсыпяхъ ниже ухвостья.					
Молочной воложки	—	—	—	2	Бѣлые бакена.
Пониже Лабышекъ на луговомъ яру	—	1	—	—	—
На Антоновскомъ побочнѣ	—	—	—	1	Красный бакенъ.
На Луковой косѣ	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
На грядѣ ниже Антоновки	—	—	—	1	Красный бакенъ.

А. Булановъ, И Разумовъ, В. Кругликовъ, С. Неуструевъ, Г. Тигерштедтъ, Э. Гильдебрандтъ.

СПИСОКЪ

мелямъ и препятствіямъ между гг. Казанью и Астраханью, на которыхъ крайне необходимо произвести обстановку предостерегательными знаками въ меженное время, въ дополненіе къ обстановкѣ, производившейся въ навигацію 1890 года.

Наименованіе рѣки, на ней перекатовъ, отдѣльныхъ препятствій.	Количество постовыхъ знаковъ.				Примѣчаніе.
	Сигнальныхъ рѣхъ.	Переваль- ныхъ рѣхъ.	Створныхъ знаковъ.	Железныхъ бакеновъ.	
На ухвостьѣ горнаго осередка ниже устья Камы	—	—	—	1	Красный бакенъ.
На луговомъ яру ниже Головинцевской воложки	—	1	—	—	—
На орудкахъ ниже Урюма	—	—	—	2	Красные бакена.
На осередкѣ противъ Часовеннаго острова	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
Въ Отрадонгахъ на орудкахъ	—	—	—	2	Красные бакена.
На ухвостьѣ песка при входѣ въ Ватробу, прогивъ осередка	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
На приверхѣ горнаго острова же Климовки	—	1	—	—	—
Повыше Усольскаго приверха между двумя луговыми побочными	—	—	—	—	—

На Бахиловскомъ перевалѣ	—	—	—	2	Красный и бѣлый бакены.
На луговомъ яру, выше Ширяева, при перевалѣ изъ горной въ луговую	—	1	—	—	
На Лебединскомъ перевалѣ	—	—	—	2	Красный и бѣлый бакены.
Ниже Поджабнаго затона на горномъ яру	—	1	—	—	
Ниже Екатерининскаго приверха на луговомъ побочнѣ	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
Противъ Рязани на огрудкахъ	—	—	—	2	Красные бакены.
У роцки ниже Рязани на луговомъ яру, выше пичины	—	1	—	—	
Ниже Сызранскаго моста на луговомъ подвольѣ	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ, вмѣсто краснаго на горномъ осередкѣ.
На приверхѣ острова Зуморы	—	1	—	—	
На приверхѣ горнаго Лопатинскаго острова	—	1	—	—	
На приверхѣ горнаго острова противъ Кашкуръ	—	1	—	—	
На грядкахъ ниже Семеновскаго монастыря	—	—	—	2	Красные бакены.
На луговомъ яру противъ Панцинской вол.	—	1	—	—	
Повыше горнаго маяка на пичинѣ	—	—	—	1	Красный бакенъ.
На луговомъ яру ниже Аграфеновскаго приверха	—	1	—	—	
На горномъ яру ниже ухвостья Безводнинской воложки	—	1	—	—	
На приверхѣ Оедоровскаго острова	—	1	—	—	
На луговомъ яру ниже Мѣровки	—	1	—	—	
Въ концѣ луговаго яра повыше Широкова	—	1	—	—	
На горномъ яру при выходѣ изъ Кагоковки	—	1	—	—	
На горномъ яру противъ пристаннаго	—	1	—	—	
На горномъ Шахматовскомъ островѣ	—	1	—	—	
На луговомъ Шахматовскомъ яру	—	1	—	—	
Ниже Увѣка на луговомъ яру	—	1	—	—	
Противъ Неснѣтаевки на огрудкахъ	—	—	—	2	Красные бакены.
На огрудкахъ повыше Морозова	—	—	—	3	Красные бакены.
На ухвостѣ Гусинаго острова	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
Немного ниже на луговомъ побочнѣ	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
Противъ привальнаго перевалѣ къ Семибратамъ	—	2	—	—	
Въ луговомъ яру противъ Дубовочки	—	1	—	—	
Пониже Осинаго абища на горныхъ огрудкахъ	—	—	—	2	Красные бакены.
На ухвостѣ Трубинскаго острова	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
У горныхъ огрудковъ выше Лапти	—	—	—	1	Красный бакенъ.
На огрудкахъ ниже горы Дурманъ	—	—	—	1	Красный бакенъ.
На луговой противъ приверха Щербаковскаго острова	—	1	—	—	
На пичинѣ и камняхъ луговаго яра верстахъ въ 2—3 ниже входа въ воложку	—	—	—	2	Бѣлые бакены.
На ухвостѣ Щербаковскаго острова	—	—	—	1	Красный бакенъ.

На луговомъ побочнѣ противъ ухвостья Щербаковского острова	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
Въ луговомъ Бруслакомъ яру, гдѣ стоитъ коммерческая пристань	—	1	—	—	
На ухвостѣ луговаго острова противъ Ураковской горы	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
На приверхѣ Ураковского острова на огрудкахъ	—	—	—	1	Красный бакенъ.
На Липовскомъ перекатѣ	—	—	—	1	Красный бакенъ.
На осередкѣ противъ гриды	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
На гридѣ повыше Сестренокъ	—	—	—	1	Красный бакенъ.
На луговомъ побочнѣ противъ Сестренокъ	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
На луговомъ осередкѣ противъ острова Балыклей	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
Пониже Александровки на ухвостѣ луговаго песка	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
Противъ Балыклеевой въ луговой суводѣ	—	1	—	—	
На луговомъ осередкѣ противъ пролеекъ	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
Повыше Ахтубы въ луговой	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
Пониже Денежкина приверха на луговомъ побочнѣ	—	—	—	2	Бѣлые бакены.
На ухвостѣ Александровскаго О-ва	—	1	—	—	
Повыше Купороснаго на луговомъ побочнѣ	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
На горномъ подвальѣ	—	—	—	1	Красный бакенъ.
На ухвостѣ Зуморы, гдѣ затонувшій пароходъ	—	—	—	1	Красный бакенъ.
На Лучкинскихъ огрудкахъ	—	—	—	2	Красные бакены.
На Поповинскомъ перекатѣ	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
Противъ ухвостья Солоуниковскаго осередка на луговомъ побочнѣ	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
На Чертовскомъ луговомъ яру въ изгибѣ	—	1	—	—	
На Бабаевскомъ перевалѣ, гдѣ была карча	—	—	—	2	Бѣлый и красный бакены.
На ухвостѣ побочня ниже Бабаевской ватаги	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
На луговомъ осередкѣ въ Владиміровской воложкѣ	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
Противъ ухвостья Сѣннаго острова	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
На горной противъ Сабурова сада	—	—	—	1	Красный бакенъ.
Противъ ухвостья Герасимовской воложки на луговомъ побочнѣ	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
На Грачевскомъ ухвостѣ	—	—	—	1	Красный бакенъ.
На Никольскомъ перевалѣ	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
Повыше Хуторовъ на луговомъ пескѣ	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
На приверхѣ горнаго Копаневскаго острова	—	—	—	1	Красный бакенъ.
На луговомъ яру у Тюменки	—	1	—	—	
На ухвостѣ горнаго Замьянскаго острова	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.

А. Булановъ, И. Разумовъ, В. Кругликовъ, С. Неуструевъ, Г. Тигерштедтъ, Э. Гильдебрандтъ.

СПИСОКЪ

мѣсть между г.г. Рыбинскомъ и Астраханью, гдѣ желательнo поставить весенніе предостерегательные знаки съ освѣщеніемъ.

НАИМЕНОВАНИЕ МѢСТЪ.	ЗНАКИ.		Примѣчаніе.
	Деревянные столбы.	Бакенн.	
Р. В О Л Г А.			
Между Рыбинскомъ и Нижнимъ Новгородомъ.			
Противъ села Краснаго, ниже устья рѣки Колакши въ луговой сторонѣ	1	—	
На приверхѣ Богоявленскаго острова	—	1	Бѣлый бакенъ.
Ниже села Савинскаго въ горной сторонѣ	1	—	Гдѣ стоялъ пер. столбъ
Противъ Орловской гряды въ луговой сторонѣ	—	1	Бѣлый бакенъ.
На приверхѣ Тувошенскаго острова	1	—	
На приверхѣ острова, что ниже села Городищъ	—	1	Бѣлый бакенъ.
	Рель	совый	
Ниже Бабаекъ въ горной сторонѣ, имѣющійся	1	—	Освѣтитъ.
На приверхѣ Гузицынскаго острова	1	—	
На ухвостьѣ Гузицынскаго острова	1	—	
Въ луговой сторонѣ на правомъ берегу устья р. Кельцахъ	—	1	Бѣлый бакенъ.
На приверхѣ Сиземскаго острова	1	—	
Въ луговой сторонѣ на колѣнѣ выше Трохачей	—	1	Бѣлый бакенъ.
Въ самыхъ Трохачахъ на колѣнѣ въ горной сторонѣ	1	—	
Въ луговой сторонѣ, ниже Понадьянскаго переката	1	—	
У села Троицы въ горной сторонѣ	1	—	
На ухвостьѣ Густомѣсовскаго острова	1	—	
Въ луговой сторонѣ противъ Яблонной пустыни, на колѣнѣ	1	—	
На приверхѣ Трибинскаго острова	—	1	Бѣлый бакенъ.
На ухвостьѣ Трубинскаго острова	—	1	Бѣлый бакенъ.
На приверхѣ Сунгуровскаго острова	—	1	Красный бакенъ.
Противъ рѣки Елнати въ луговой сторонѣ	1	—	
На приверхѣ Мамшина острова	1	—	
На приверхѣ Кривозерскаго острова	1	—	
Въ горной сторонѣ противъ Подсосвяжнаго переката	1	—	
На приверхѣ острова Кручи	1	—	
На ухвостьѣ острова Кручи	—	1	Бѣлый бакенъ.
Ниже деревни Костенки въ горной сторонѣ на островѣ	1	—	
Въ луговой сторонѣ на колѣнѣ при перевалѣ въ Пучежскія горы	1	—	
Въ Ширмокиѣ на приверхѣ острова на плотинѣ	—	1	Красный бакенъ.
Въ луговой сторонѣ ниже устья р. Ширмокии	1	—	
Посрединѣ Ширмокии, ниже маяка луговой стороны, ниже устья рѣки Ширмокии, выбрать удобное мѣсто на островѣ Ячмеяка	1	—	
Въ Ширмокиѣ-же въ ухвостьѣ о-ва на плотинѣ	—	1	Красный бакенъ.
На приверхѣ Пестовскаго острова	1	—	

Въ луговой сторонѣ на Матренкинскомъ пескѣ	—	1	Бѣлый бакенъ.
Въ луговой сторонѣ выше Ильинскаго переката на колѣнѣ	1	—	
Въ Переломѣ на колѣнѣ въ луговой сторонѣ	1	—	
На ухвостѣ острова Югъ	1	—	
На ухвостѣ Кочергинскаго острова	—	1	Пестрый бакенъ.
Въ луговой сторонѣ противъ Верхне-Ветлянскаго переката на колѣнѣ	1	—	
На Козинскомъ приверхѣ	1	—	
На приверхѣ Ревятскаго острова	1	—	
На ухвостѣ Ревятскаго острова	—	1	Красный бакенъ.
Въ горной сторонѣ противъ рѣки Линды	1	—	
Въ луговой сторонѣ на колѣнѣ противъ Сормова	—	1	Бѣлый бакенъ.
Въ горной сторонѣ на Бураковскомъ яру	—	2	Красные бакены.
Въ луговой сторонѣ ниже Курбатовскаго затона на колѣнѣ	—	1	Бѣлый бакенъ.

Щарфеновъ, Козловъ, Вороновъ и А. Фирсовъ.

Отъ Нижняго Новгорода до Казани.

Въ Кстовскомъ колѣнѣ на луговомъ яру	1	—	
На ухвостѣ нижняго острова противъ Керженки	1	—	
Въ луговомъ яру у роши въ Крестахъ	1	—	
На горномъ Осельскомъ яру	1	—	
На ухвостѣ Барминскаго острова	1	—	Гдѣ стоитъ меженнѣй
Въ Фокинскомъ яру, гдѣ стоитъ меженнѣй	1	—	
На приверхѣ острова ниже Козмодемьянска	1	—	
На горномъ яру, гдѣ стоитъ меженнѣй	1	—	
На ухвостѣ острова ниже Ильинской пустыни	1	—	
На приверхѣ острова противъ Каптарки	1	—	
На Козьемъ приверхѣ	1	—	
На луговомъ яру ниже Сидѣльниковаго пристани	1	—	
Въ горномъ яру противъ Звенигскаго затона, гдѣ въ меженъ стоятъ створы	1	—	
Въ самомъ изгибѣ Горнаго Крѣштинскаго яра	1	—	
Въ изгибѣ луговаго Анишкинскаго яра	1	—	
Напротивъ Анишекъ въ горахъ пониже усадьбы	1	—	
Пониже Кабачицнскаго затона въ луговой, гдѣ стоитъ меженнѣй	1	—	
На ухвостѣ острова противъ Вязовыхъ	1	—	
На луговомъ Васильевскомъ яру ниже меженнаго	1	—	
На ухвостѣ острова Молочной воложки	1	—	
Въ Лабышкахъ на горномъ яру, гдѣ меженнѣй	1	—	
Въ горномъ яру противъ Красновидова	1	—	
На Карташкинскомъ луговомъ яру ниже меженнаго	1	—	

Отъ Казани до Астрахани.

На приверхѣ Коротаевскаго острова	1	—	
На приверхѣ сухого Чертыга	1	—	
На луговомъ Тенишинскомъ яру	1	—	
На островѣ Чертыгъ на горной, противъ Сукѣвки	1	—	
На ухвостѣ острова Чертыгъ	1	—	

На ухвостьѣ Тетюшинскаго острова	1	—	
На приверхѣ Ундеровской воложки	1	—	
На плесѣ луговаго Головкинскаго яра	1	—	
На приверхѣ горнаго острова ниже Симбирска	1	—	
На луговомъ Красномъ яру повыше меженнаго	1	—	
На приверхѣ Кременскаго острова	1	—	
Въ изгибѣ луговаго Городищенскаго яра, ниже меженнаго	1	—	
На горномъ Панскомъ яру ниже межен.	1	—	
На ухвостьѣ Кріушинскаго затона	1	—	
Въ луговомъ яру противъ Кріушинскаго затона	1	—	
На приверхѣ Бехтинской воложки	1	—	
На ухвостьѣ Бехтинской воложки	1	—	
На приверхѣ Ставропольской воложки	1	—	
Въ Ставропольской воложкѣ, въ луговой, противъ рощи	1	—	
Въ Усольской воложкѣ на горной противъ осередка	1	—	
На ухвостьѣ Усольской воложки	1	—	
На приверхѣ Рождественской воложки, гдѣ меженній	1	—	
На горномъ яру ниже ухвостья Рождественской воложки	1	—	
На приверхѣ Кореннаго острова, ниже второй прорвы	1	—	
На Екатерининскомъ островѣ противъ пичины луговаго яра	1	—	
Во второмъ колѣнѣ Екатерининской воложки ниже Владиміровки	1	—	
На горномъ яру ниже ухвостья Кольцовской воложки, выше меженнаго	1	—	
Повыше Брусня у горнаго яра	—	1	Красный бакенъ.
На луговомъ яру у рощи противъ Брусня	1	—	
На горной на Раковомъ О-вѣ повыше пристаней	1	—	
На ухвостьѣ Раковаго острова	1	—	
Въ ухабѣ горнаго яра у села Паншино	1	—	
На ухвостьѣ Ѳедоровскаго острова	—	1	Бѣлый бакенъ.
На Яблоновскомъ горномъ яру	1	—	
На горномъ яру Мѣровской воложки, противъ проливины	1	—	
На приверхѣ Березинскаго острова	1	—	
На ухвостьѣ Березинскаго острова	1	—	
На Елшанскомъ горномъ яру, гдѣ стоялъ меженній	1	—	
На горной, на приверхѣ Каюковской воложки	1	—	
Въ Каюковской воложкѣ въ луговой, ниже пичины и прорана	1	—	
На луговой ниже выхода луговой Каюковской воложки	1	—	
На луговомъ яру противъ Курдюмнаго затона	1	—	
На горномъ яру ниже Пристаннаго, противъ приверха	1	—	
На приверхѣ нижняго Тарханскаго О-ва	—	1	Бѣлый бакенъ.
На луговомъ яру противъ верхняго Шахматовскаго острова	1	—	
На горной въ изгибѣ нижняго Шахматовскаго острова	1	—	
На приверхѣ Несвѣтаевскаго острова	1	—	
На ухвостьѣ Несвѣтаевскаго острова	1	—	
На ухвостьѣ Бабановскаго острова	—	1	Бѣлый бакенъ.
На луговомъ яру повыше Черевовы	1	—	
На ухвостьѣ Гребновской воложки	—	1	Красный бакенъ.
На ухвостьѣ Галкинскаго острова	1	—	
На приверхѣ Ураковскаго острова	1	—	

Ниже Антиповки на горной, на послѣднемъ рывкѣ .	1	—	
На луговомъ яру противъ Быковыхъ хуторовъ .	1	—	
Въ концѣ луговаго яра ниже Быковыхъ хуторовъ .	1	—	
На приверхѣ Балыклевскаго острова	1	—	
На ухвостьѣ Балыклевскаго острова	1	—	
На луговомъ пескѣ, ниже Александровки	—	1	Бѣлый бакенъ.
На луговомъ яру ниже р. Цапли	1	—	
На приверхѣ Песковацкаго острова	1	—	
Въ луговой ниже ухвостья Зуморы, гдѣ стоитъ меженнй	1	—	
На горной ниже ухвостья Солодниковской воложки .	1	—	
На луговомъ Чертовскомъ яру	1	—	
Въ изгибѣ луговаго Капустинскаго яра	1	—	
На горномъ Вязовскомъ яру, гдѣ меженнй	1	—	
Въ Ухабѣ горнаго Вязовскаго яра	1	—	
На луговой у Хуторовъ противъ приверха Ступинской воложки	1	—	
На Ступинскомъ луговомъ яру ниже прорана	1	—	
На приверхѣ Вязовяго острова	1	—	
На второмъ приверхѣ Владиміровской воложки .	1	—	
На нижнемъ плесѣ горнаго острова, ниже прорана.	1	—	
На приверхѣ Сѣннаго острова	1	—	
На луговой повыше Молочныхъ хуторовъ, гдѣ сто- итъ меженнй	1	—	
На горной пониже Солецаго у ватаги	1	—	
На нижнемъ плесѣ луговаго яра, гдѣ меженнй .	1	—	
Въ луговомъ Герасимовскомъ яру. ниже ватаги Бон- даренко	1	—	
Въ луговомъ Герасимовскомъ яру, повыше меженяго	1	—	
Въ горной выше Никольскаго, противъ ватаги	1	—	
На луговомъ Голоднѣвскомъ яру, гдѣ стоитъ меженнй	1	—	
На луговомъ яру пониже хуторовъ	1	—	
Въ горномъ Бобровскомъ яру, повыше приверха осередка	1	—	
Въ луговомъ яру повыше Ветлянки	1	—	
Въ луговомъ яру повыше р. Цацы	1	—	
Въ горномъ яру повыше Копаневскаго, въ оврагѣ .	1	—	
На Кузнецовскомъ приверхѣ	1	—	
На луговомъ яру противъ Копаневскаго	1	—	
На луговомъ яру повыше Екатериновки	1	—	
На горномъ яру выше Епотаевска	1	—	
Въ луговой въ Епотаевской воложкѣ у прорана	1	—	
На ухвостьѣ Чигеринскаго острова	1	—	
Повыше Комовской ватаги, гдѣ меженнй	1	—	
На луговой у Капитанскихъ хуторовъ	1	—	
На ухвостьѣ горнаго Сѣроглазинскаго острова	1	—	
На луговой противъ Тюменки	1	—	
На приверхѣ острова противъ Тулупьевской ватаги .	1	—	
На ухвостьѣ горнаго Замьянскаго острова	1	—	
На Коловскомъ приверхѣ, гдѣ меженнй	1	—	
На серединѣ Крымскаго острова	1	—	
Пониже Бузанскаго приверха, гдѣ меженнй	1	—	
На горномъ яру ниже старой Лебянской	1	—	
На приверхѣ Дурновскаго острова	1	—	

А. Булановъ, И. Разумовъ, В. Кругликовъ, С. Неуструевъ, Э. Гильдебрандтъ и Г. Тигерштедтъ.

СПИСОКЪ

мелямъ и препятствіямъ, на которыхъ производилась обстановка предо-
стерегательными знаками въ межденное время казанскимъ округомъ ми-
нистерства путей сообщенія въ навигацію 1890 г.

Наименованіе рѣки, на ней перекатовъ и отдѣльныхъ препятствій.	Количество постовыхъ знаковъ.				Примѣчаніе.
	Сигналь. вѣхъ.	Перевальн. вѣхъ.	Створныхъ знаковъ.	Бакеновъ железн.	
ПЕРМСКОЕ ОТДѢЛЕНІЕ.					
Р. КАМА.					
1-й уменьшенный участокъ.					
Созоновскій	—	1	—	2	
Толстиковскій	—	1	—	4	
Мошевскій верхній	1	1	—	6	
Мошевскій средній	—	1	—	4	
Малаховскій	—	—	—	8	
Усть-Мошевскій	1	1	—	4	
Боровскій	—	—	—	3	
Филатьевскій	—	—	—	5	
Лысвенскій верхній	—	1	—	2	
Лысвенскій нижній	2	1	—	2	
Новинскій	—	1	—	4	
Мамозинскій	—	—	—	4	
Пискарьскій	—	—	—	4	
Каменскій	2	1	—	2	
Березняковскій	—	—	—	2	
Зырянскій	1	—	—	2	
Усольскій	1	—	—	2	
Коровинскій	—	—	—	3	
Богдановскій	—	—	—	2	
Таманскій верхній	—	1	—	5	
— нижній	2	2	—	4	
Острая грива	—	1	—	2	
Рядисскій	2	1	—	4	
Городищенскій верхній	—	1	—	2	
Городищенскій нижній	—	—	—	2	
Питерскій	2	1	—	5	
Пожвенскій верхній	—	1	—	2	
— нижній	—	1	—	2	
Половинный	2	2	—	2	
Емельянихицскій верхній	1	1	—	2	
— нижній	1	—	—	4	
Карышинскій верхній	1	1	—	2	
— нижній	1	1	—	2	
Спиринскій	1	—	—	4	
Ивненскій верхній	1	1	—	4	

Ипвенский нижний	—	1	—	2
Косвенский	2	—	—	4
Луховский	—	1	—	2
Чермозской верхний	2	1	—	3
Чермозской нижний	2	1	—	6
Котельнический	—	1	—	4
Соромской	2	—	—	5
Дикирский	—	1	—	4
Лодейнинский	—	—	—	4
Кривоножский	—	1	—	2
Обвинский	—	1	—	2
Ленвенский	—	1	—	—
Бёлоусовский	—	1	—	—
Усть-Гаревский верхний	1	1	—	2
Усть-Гаревский нижний	1	1	—	6
Ошванский	—	1	—	1
Ломоватовский	—	—	—	4
Туевской	—	1	—	2
Добрянский	—	—	—	3
Кряжевской	1	1	—	3
Полазнинский верхний	2	—	—	6
Полазнинский нижний	1	—	—	2
Шеметевский	2	—	—	6
Хохловский	2	1	—	5
Демитковский	1	1	—	3
	41	41	—	194

2-й уменьшенный участок.

Першинский	2	2	—	4
Мотовилихинский	—	—	—	4
Усть-Муллинский	—	—	—	2
Ооминский	—	1	—	2
Нижне-Муллинский	2	2	—	6
Дворецкий	—	1	—	2
Гамовский	—	1	—	2
Конец Борский	—	1	—	2
Усть-Сюзвинский	—	—	—	6
Лозинский	—	—	—	2
Паленый	—	1	—	4
Усть-Нытвинский	—	1	—	4
Сосновый Мысь	—	1	—	—
Таборский верхний	—	—	—	4
Таборский нижний	—	1	—	4
Оханский	2	2	—	4
	6	14	—	52

3-й уменьшенный участок.

Усть-Южский	—	1	—	2
Шубная коса	—	—	—	2
Очерский	—	1	—	2
Казанцевский	2	2	—	2
Ашановский	—	1	—	4
Намлявный	2	1	—	6

4-й уменьшенный участок.

Дербешкинскіе осередки	—	—	—	1
В. Телѣговскій	—	1	—	—
Телѣговъ островъ	—	1	—	—
Муновскій	2	1	—	6
В.-Пьяноборскій	2	1	—	3
Н.-Пьяноборскій	2	2	—	2
Красноирскій	2	—	—	4
Выше острова Зеленаго	2	1	—	2
На приверхѣ острова Зеленаго	2	1	—	2
Бетьковскій	—	1	—	2
Елабужскій	—	—	1	—
Соболековскій	2	1	—	5
У острова Хорошаго	2	1	—	2
Святиковскій	—	1	—	—
Верхне-Котловскій	—	—	—	2
Нижне-Котловскій	1	2	—	5
Афанасовскій	2	1	—	2
Березовскій	—	1	—	—
Свиногорскій	—	—	—	1
	19	16	1	39

5-й уменьшенный участок.

П е р е в а л ы .

Нижне-Сокольскій	—	1	—	—
Полянскій	—	2	—	—
Вѣляхчинскій	—	1	—	—
Рагозинскій	—	1	—	—
Омарскій	—	1	3	—
Вандовскій	—	1	—	—
В.-Берсутскій	—	3	—	—
Н.-Берсутскій	—	1	—	—
Красноярскій	—	1	—	—
В.-Зміевскій	—	1	—	—
Зміевскій	—	1	—	—
Шумбутскій	—	1	—	—
	—	16	3	—

6-й уменьшенный участок.

Кубасовскій переваль	—	2	—	—
Остолоповскій	—	1	—	—
Монастырскій	—	4	—	—
Масловскій перекачь	2	3	—	2
Шуранскій переваль	—	3	—	—
Лаишевскій	—	1	—	—
Мысовскій	—	1	—	—
Мансуровскій верхн.	—	1	—	—
Мансуровскій нижн.	—	1	—	—
	2	17	—	2

СПИСОКЪ

мелямъ и препятствіямъ по р. Камѣ, отъ г. Перми до устья, на кото-
рыхъ крайне необходимо произвести обстановку предостерегательными
знаками въ меженное время, въ дополненіе къ обстановкѣ, произ-
водившейся въ навигацію 1890 года.

Наименованіе рѣки, на ней перекаатовъ, отдѣльныхъ препятствій	Количество постовыхъ знаковъ.				Примѣчаніе.
	Сигналы вѣхъ.	Перекали. вѣхъ.	Створныхъ знаковъ.	Бакенъ.	
Выше конецъ бора, на дресвяный осередокъ	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
Въ Вятскомъ острову	—	1	—	3	2 бѣлые и 1 красный.
Выше Березовой гривы, въ горѣ луговой стороны (т. е. лѣвой)	—	1	—	—	
Ниже Таборъ, въ горѣ (прав. стор.)	—	1	—	—	
Выше д. Монастырки въ горѣ при сбѣгѣ изъ луговаго яра	—	1	—	—	
Выше д. Берявники	—	—	—	2	Вѣлый и красный.
Выше Глубокаго лога, ниже раздорнаго, въ луговой	—	1	—	—	
У дер. Бабы, горномъ яру	—	1	—	—	
Выше Грязнаго осередка въ ярѣ на дресвы и отъ острова на косу	—	—	—	2	Бѣлый и красный.
Противу Дакши въ луговой ярѣ	—	1	—	—	
У дер. Саранулки на грядѣ (прав. стор.)	—	1	—	—	
Ниже с. Березовки на правый горный ярѣ	—	—	—	—	
Ниже д. Сухаревои на ухвостьѣ о-ва	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
На перевалѣ у дер. Юньги	—	—	1	—	
Выше Пянаго-Бора, у рѣчки Рудви въ горы	—	1	—	—	
На ухвостьѣ Зеленаго острова	—	—	—	3	1 бѣлый, 2 красныхъ.
Ниже р. Ижовки въ горы	—	1	—	—	
Выше р. Вятки, на Свиногорскій песокъ	—	1	—	—	

Примѣчаніе. Списокъ этотъ составленъ по свѣдѣніямъ, полученнымъ I отдѣленіемъ
сѣзда отъ члена отдѣленія М. П. Курбатова, Р. Шнавенбургъ, А. Булановъ.

СПИСОКЪ

мѣсть отъ устья р. Камы до гор. Перми, гдѣ желательнo поставить ве-
сенніе предостерегательные знаки.

НАИМЕНОВАНИЕ МѢСТЪ.	ЗНАКИ.		Примѣчаніе.
	Деревянные столбы.	Валены.	
При поворотѣ парохода изъ р. Волги въ Каму указать мѣсто поворота маякомъ, поставя на лѣвый луговой яръ.	1	—	Освѣтить.
Указать ухвостье острова правой стороны	1	1	Тоже.
Поставить на приверхъ острова Грязнушки, праваго яра.	1	—	
Отъ Грязнушки до Табаева прав. яра	4	—	Освѣтить два въ за- кругленіи яра.
При входѣ въ Мансуровку, на правый песокъ и ух- востье острова	2	—	Одинъ освѣтить.
По правому яру ниже с. Мансуровки	2	—	
На Ичину острова при поворотѣ отъ Мансуровки	1	—	Освѣтить.
На приверхѣ острова	1	—	Тоже.
Противъ приверха острова на правый яръ -- заворотный	1	—	
На Мысовскій правый островъ	1	—	Освѣтить.
Выше г. Ланшева до Шурана по правому яру	2	—	
Выше Шурана до Сорочьяго острова по правому яру	2	—	1 освѣтить.
На Масловскій правый яръ до Рыбной слободы	2	—	
Тоже и по лѣвому яру	3	—	
Выше Урай-Монастырь по правому яру	2	—	Одинъ освѣтить.
На приверхѣ Шанталинскаго острова	1	—	Тоже.
На Коневскій песокъ	1	—	Тоже.
По Остолоповскому яру	3	—	1 освѣтить.
По Кубасевскому острову	2	—	1 освѣтить.
Выше Кубать, по правому яру	3	—	
Противу Савина городка по правому яру	2	—	1 освѣтить.
Отъ Чистаго поля до Полянъ, по лѣвому яру	10	—	1 у р. Шемши 1 противъ с. Омары 1 на Покровскій пе- сокъ. } Освѣтить.
Отъ Сухаго Береуга до р. Мѣдвѣдки по правому яру.	10	—	
Отъ р. Вятки до с. Котловки по правому яру	2	—	
Противъ р. Вятки на лѣвый яръ, при поворотѣ (на мысъ)	1	—	Освѣтить.
Противъ острова Котловой на лѣвый яръ	1	—	
По Котловскому острову	2	—	1 на ухвостьѣ освѣтить.
Выше Сентяка, мысъ лѣваго яра	1	—	Освѣтить.
Отъ св. Ключа до Танейки по правому яру и въ Во- ложкѣ по заострову	6	—	1 освѣтить на привер- хѣ острова Хорошаго.
По Елабугскому яру, правой стороны:	3	—	2 освѣтить.
Ниже Бетковъ лѣваго яра	1	—	Освѣтить.
Приверхъ острова выше Бетковъ.	1	—	Тоже.
Отъ Бетковъ до Тарловки, правый яръ	4	—	
Отъ Тихихъ горъ до Иксаго устья по правому яру	6	—	

Отъ Ладейки до Пьянаго-Бора, правый яръ	3	—	
На Зелёный островъ	2	—	
На Телъговъ островъ	2	—	1 освѣтить.
Отъ р. Бѣлой до Саклова по лѣвому яру	15	—	1 освѣтить на мысу противу села Мухкары.
Отъ Вятской Мухкары до Сахарной воложки—правый яръ	5	—	
Отъ Сахарной Воложки до Тарасова—правый яръ	10	—	1 на приверхъ Сахарной воложки освѣтить.
На Мазунинскій островъ на приверхъ и ухвостьѣ	2	—	1 освѣтить.
Отъ Мазунинскаго острова до Лупихи—правый яръ	2	—	
На Ершовскій островъ	2	—	
Ниже Саранула, въ воложкѣ по правому яру	2	—	
Отъ Яромаска до Дулисова правый яръ	2	—	
Пещерскій луговой яръ (лѣвый) до Нечкина	3	—	
Ниже Нечкина, горный яръ и песокъ	2	—	
На приверхъ острова Гольяль и на ухвостьѣ правой стороны (весенній ходъ въ среднюю воложку)	2	—	
Въ Паздерахъ, на приверхъ острова	1	—	Освѣтить.
Отъ Паздеръ, по правому яру до Баннаго перевала	4	—	
На Ольховскій островъ	1	—	Освѣтить.
На Сайгацкій горный яръ	2	—	
Выше Усть рѣчки, до Стенанова по правымъ горнымъ островамъ	5	—	
Отъ Пьянчихи, лѣвый луговой яръ, на поворотѣ и ниже Толстника	2	—	
Отъ Толстника до Раздорнаго по правому горному яру	5	—	
На приверхъ Раздорнаго острова	1	—	Освѣтить.
Отъ Ножовской пристани до Крюкова горный правый яръ	6	—	
На ухвостьѣ острова противъ части	1	—	
На мысъ втораго острова	1	—	
На приверхъ его	1	—	Освѣтить.
Весенній ходъ въ луговую, вдоль острововъ	1	—	
Отъ Веретьевки до приверха острова Жуланъ по правому яру	3	—	
На приверхъ острова Жуланъ	1	—	Освѣтить.
Выше Оханска, до Таборскихъ горъ по остров. прав. стороны	4	—	
Отъ Гамовъ до Дворцоваго лѣваго яра	2	—	1 освѣтить.
Выше Мулдовъ горный мысъ праваго яра	1	—	Освѣтить.
Отъ устья Курьи до р. Мулянки, лѣвый яръ	2	—	1 освѣтить.

Примѣчаніе. Списокъ этотъ составленъ по свѣдѣніямъ, полученнымъ I отдѣленіемъ съѣзда отъ члена отдѣленія М. П. Курбатова, Р. Шнакенбургъ, А. Булановъ.

СПИСОКЪ

мелямъ и препятствіямъ, на которыхъ производилась обстановка предо-
стерегательными знаками въ меженное время казанскимъ округомъ мини-
стерства путей сообщенія въ навигацію 1890 года.

Наименованіе рѣки, на ней перекатовъ и отдѣльныхъ препятствій.	Количество постовыхъ знаковъ.				Примѣчаніе.
	Сигнальныхъ рѣвъ.	Переналь- ныхъ рѣвъ.	Створныхъ знаковъ.	Деревянныхъ баковъ.	
ПЕРМСКОЕ ОТДѢЛЕНІЕ.					
Р. ВИШЕРА.					
Егорьевскій	—	—	—	3	
Остицковскій	—	—	—	4	
Байдаровскій	—	—	—	4	
Полоинскій	1	1	—	4	
Ширкиевскій	—	1	—	2	
Редикаевскій	—	—	—	4	
Кулаковскій	—	1	—	2	
Чувашевскій	—	1	—	4	
Сартаковскій	1	—	—	6	
Могилевскій	1	1	—	4	
Березняковскій	2	1	—	4	
Фроловскій	—	—	—	4	
Кондратьевскій верхн.	—	2	—	4	
Кондратьевскій нижн.	—	1	—	4	
Усть Вишерскій	2	1	—	4	
	7	10	—	57	

Начальникъ нижегородскаго отдѣленія, инженеръ Шнакенбургъ.

СПИСОКЪ

мелямъ и препятствіямъ, на которыхъ производилась обстановка предо-
стерегательными знаками въ меженное время казанскимъ округомъ мини-
стерства путей сообщенія въ навигацію 1890 года.

Наименованіе рѣки, на ней перекаатовъ и отдѣльныхъ препятствій.	Количество постовыхъ знаковъ.				Примѣчаніе.
	Сяпильныхъ рѣкъ.	Перевал- ныхъ рѣкъ.	Створныхъ знаковъ.	Деревяныхъ баковъ.	
НИЖЕГОРОДСКОЕ ОТДѢЛЕНІЕ.					
Р. СУРА.					
П е р е к а т ы:					
Верхне-Алатырскій	—	2	—	4	
Нижне-Алатырскій	—	2	—	4	
Верхне-Явлейскій	—	2	—	4	
Нижне-Явлейскій	—	2	—	4	
Верхне-Кладбищенскій	—	2	—	4	
Нижне-Кладбищенскій	—	2	—	4	
Майданскій	—	2	—	4	
Завьяловскій	—	2	—	4	
Верхне-Красноярскій	—	2	—	4	
Нижне-Красноярскій	—	2	—	4	
Порѣцкій	—	2	—	4	
Шативскій	—	2	—	4	
Козловскій	—	2	—	4	
Верхне-Мурзицкій	—	2	—	4	
Мурзицкій	—	2	—	4	
Ратовскій	—	2	—	4	
Языковскій	—	2	—	4	
Бобровскій	—	2	—	4	
Кумашкиевскій	—	2	—	4	
Мѣдяевскій	—	2	—	4	
Вокшандиновскій	—	2	—	4	
Цыплинскій	—	2	—	4	
Ягодинскій	—	2	—	4	
Курмышскій	—	2	—	4	
Бочаговскій	—	2	—	4	
Ургинскій	—	2	—	4	
Верхне-Ядрипскій	—	2	—	4	
Нижне-Ядрипскій	—	2	—	4	
Вильскій	—	2	—	4	
Ивановскій	—	2	—	4	
Верхне-Вѣлавскій	—	2	—	4	
Вѣлавскій	—	2	—	4	
Красноселищенскій	—	2	—	4	
Верхне-Огневскій	—	2	—	4	
Нижне-Огневскій	—	2	—	4	
И т о г о	—	70	—	140	

Начальникъ нижегородскаго отдѣленія, инженеръ Шнакенбургъ.

СПИСОКЪ

мѣстъ между гг. Алатыремъ и Василь Сурскомъ, гдѣ желательно поста-
вить весенніе предостерегательные знаки.

НАИМЕНОВАНИЕ МѢСТЪ.	Коллч. дерев. столбовъ.		Примѣчаніе.
	По правую сторону по теченію.	По лѣвую сторону по теченію.	
Р Ъ К А С У Р А .			
Низе р. Алатырки	1	1	
Въ Явленяхъ выше села	—	1	
Близъ села Кладбищъ	1	2	
Близъ с. села Майдачъ	—	3	
Близъ Княжевскаго перевоза	—	1	
Близъ Краснаго яра	—	1	
Выше Порѣзка	—	1	
Близъ р. Кири	1	1	
Близъ д. Шатина	—	1	
Близъ д. Устиновки	—	1	
Близъ с. Мурзицъ	1	2	
Близъ с. Ратова	3	3	
Близъ с. Балятина	4	4	
Близъ с. Языкова	—	2	
Повыше р. Пьяной	3	3	
Низе р. Пьяной по плесу	3	3	
Въ Чертораѣ—прорвѣ близъ дер. Ягодники	1	1	
Въ Чувашской Молянѣ	1	3	
Близъ с. Деянова Новая Сура	1	1	
Низе дер. Покаевки	1	1	
Выше Курмыша	2	2	
Понизе Курмыша завороты	2	2	
На р. Вылѣ	2	2	
Повыше с. Иванькова	2	2	
На Бѣлавскомъ яру	1	1	
Выше Красноселищенскаго переката на заворотахъ	3	3	
Низе Красноселищенскаго переката на заворотахъ	3	3	
Отъ Нижняго переката Огневскаго до верхняго Огнев- скаго переката на заворотахъ	3	3	

Примѣчаніе. Списокъ этотъ составленъ по свѣдѣніямъ, полученнымъ I-мъ отдѣ-
леніемъ съѣзда отъ конторы Высочайше утвержденнаго товарищества Алатырскихъ
паровыхъ и водяныхъ мельницъ. Р. Шнакенбургъ и А. Булановъ.

СПИСОКЪ

мельямъ и препятствіямъ между гг. Алатыремъ и Василь Сурскомъ, на кото-
рыхъ крайне необходимо произвести обстановку предостерегательными
знаками въ меженное время, въ дополненіе къ обстановкѣ, производив-
шейся въ навигацію 1890 года.

Наименованіе рѣки, на ней перекатовъ и отдѣльныхъ препятствій.	Количество постовыхъ знаковъ.				Примѣчаніе.
	Сигнальныхъ рѣхъ.	Переволь- ныхъ рѣхъ.	Створныхъ знаковъ.	Бакеновъ.	
Р. СУРА.					
Средне-Явлейскій перекать	—	2	—	4	
Верхне-Кладбищенскій перекать	—	2	—	4	
Княжевскій	—	2	—	4	
Астрія	—	2	—	4	
Нижне-Красноярскій	—	—	—	3	Въ дополненіе къ сто- явшимъ 4 бакенамъ.
Верхне-Порѣцкій	—	2	—	4	
Нижне-Шатицскій	—	2	—	4	
Верхне-Ратовскій	—	2	—	2	
Верхне-Балатинскій	—	2	—	4	
Нижне-Балатинскій	—	2	—	4	
Карачаровскій	—	2	—	2	
Озерскій	—	2	—	4	
Мѣдянскій	—	—	—	2	Въ дополненіе къ сто- явшимъ 4 бакенамъ.
Красно-Озерскій перекать	—	2	—	2	
Нижне-Плянскій	—	2	—	4	
Осиновая грива	—	2	—	4	
Ново-Деревенскій	—	2	—	4	
Курмышскій	—	—	—	2	Въ дополненіе къ сто- явшимъ 4 бакенамъ.
Бочаговскій	—	—	—	2	Въ дополненіе къ сто- явшимъ 4 бакенамъ.
Нижне-Ядринскій	—	—	—	2	Тоже.
Верхне-Иваньковскій	—	2	—	4	
Средне-Иваньковскій	—	2	—	4	
Нижне-Иваньковскій	—	2	—	4	

Примѣчаніе. Списокъ этотъ составленъ по свидѣніямъ, полученнымъ I-мъ отдѣ-
леніемъ съѣзда отъ конторы Высочайше утвержденного товарищества Алатырскихъ
паровыхъ и водяныхъ мельницъ. Р. Шнакенбургъ и А. Булановъ.

ЗАМѢЧАНІЯ

по поводу отдѣльныхъ препятствій на р. Сурѣ.

- 1) Продолженіе выемки карчей на протяженіи всей рѣки.
- 2) Продолженіе работъ по сръзкѣ печинъ въ слѣдующихъ мѣстахъ:
 - а) Противъ села Рагова 2 печины.
 - б) Въ Новой Сурѣ, подъ названіемъ „Кріуша“ 2 —
 - г) Въ Новой Сурѣ, подъ названіемъ „Мѣдяна“ 2 —
 - д) Въ Чертороѣ противъ д. Ягодинки 1 —
 - е) Въ Чувашской Молянѣ 1 —

Примѣчаніе: Замѣчанія эти составлены по свидѣніямъ, полученнымъ I-мъ отдѣленіемъ съѣзда отъ конторы ВѢСОЧАЙШЕ утвержденного товарищества Ала-тырскихъ паровыхъ и водяныхъ мельницъ. Р. Шнакенбургъ и А. Булановъ.

СПИСОКЪ

мельямъ и препятствіямъ, на которыхъ производилась обстановка предо-стерегательными знаками въ меженное время казанскимъ округомъ мини-стерства путей сообщенія въ навигацію 1890 года.

Наименованіе рѣки, на ней перекатовъ и отдѣльныхъ препятствій.	Количество постовыхъ знаковъ.				Примѣчаніе.
	Синихъ вѣхъ.	Черезъ- ныхъ вѣхъ.	Створныхъ знаковъ.	Вакновъ желѣзныхъ.	
ПЕРМСКОЕ ОТДѢЛЕНІЕ.					
Р. БѢЛАЯ.					
1-й уменьшенный участокъ					
Держневскій	2	2	—	4	2
Александровскій	2	2	—	4	4
Красноярскій	2	2	—	4	2
Разбойный	2	2	—	4	2
Благовѣщенскій	2	2	—	4	4
Первущинскій	2	2	—	4	2
Дувачейскій песокъ	—	1	—	—	1
Монастырскій	2	2	—	4	2
Соловьевскій	1	1	—	—	—
Соловьевская воложка	2	2	—	4	4
1-й Верхне-Топорнинскій	—	—	—	—	2
2-й Верхне-Топорнинскій	2	2	—	4	2
Нижне-Топорнинскій	2	2	—	4	2
Черемшанскіе пески	—	—	—	—	2
Питяковскій	2	2	—	4	2

Камышинскій	2	2	—	4 4	Жирнымъ шрифтомъ показаны деревянн. ба- кены.
Верхне-Бирскій	2	2	—	4 4	
	27	28	—	5241	
2-й уменьшенный участокъ.					
Средній Бирскій	2	2	—	2	Жирнымъ шрифтомъ показаны деревянн. ба- кены.
Нижній Бирскій	2	1	—	5	
Ниже р. Биря	—	1	—	5	
Карча выше Труштинскаго яра	—	—	—	2	
Труштинскіе осередки	—	—	—	2	
Ляпустинскій яръ карча	—	—	—	2	
Ляпустинскій сбѣгъ	—	—	—	4	
Ельдяговскій	2	2	—	3	
Верхне-Казанцевскій	2	—	—	6	
Казанцевскіе осередки	—	1	—	3	
Нижній Казанцевскій	2	3	—	7	
Кангышскій	2	2	—	5	
Гусиное горло	—	2	—	1	
Елбозинскій	2	—	—	4	
Золотовскій	2	2	—	4	
Красноярскій	—	—	—	3	
Карча у Тубы	—	1	—	1	
Атасякскій	2	2	—	6	
Исмаиловскій	—	1	—	2	
Юсуповскій	2	1	—	5	
Атасевскій	—	1	—	1	
Карча ниже Атасевскаго переката	—	—	—	1	
Атколевскій	—	2	—	1	
Верхне-Груздевскій	2	2	—	4	
Нижній Груздевскій	2	2	—	4	
Маховскій	2	2	—	2	
Карча выше Хабаньяго яра	—	—	—	1	
Казачій	—	1	—	1	
	26	31	—	87	

Начальникъ нижегородскаго отдѣленія инженеръ Шнакенбургъ.

СПИСОКЪ

мелямъ и препятствіямъ по р. Вѣлой, на которыхъ крайне необходимо произвести обстановку предостерегательными знаками въ меженное время, въ дополненіе къ обстановкѣ, производившейся въ навигацію 1890 года.

Наименованіе рѣки, на ней перекатовъ и отдѣльныхъ препятствій.	Количество постовыхъ знаковъ.				Примѣчаніе.
	Сигнальныхъ знаковъ.	Перевальныхъ вѣхъ.	Створныхъ знаковъ.	Деревянныхъ бакеновъ.	
Р. ВѢЛАЯ.					
Противъ деревни Ямской на дересвѣ	—	—	—	1	Имѣющій знакъ перенести въ гору.
Противъ с. Печенкина, на приверхѣ и на нижникѣ	—	—	—	2	
Пониже с. Печенкина противъ Березовки въ розсыпѣхъ	—	—	—	1	
Выше и ниже Дергюлей въ розсыпахъ	—	—	—	2	
Въ Кабаньемъ и Бараньемъ ярахъ	—	—	—	2	
Пониже Камышенки отъ мыса	—	1	—	—	
На спускѣ въ Ельдяцкую гору	—	—	—	1	
Отъ Бири (ниже Вирскаго осередка) къ горѣ	—	1	—	—	
Выше деревни Кандыша на перевалѣ въ гору	—	1	—	—	
Въ Лепустинѣ на перевалѣ къ горѣ	—	1	—	—	
Пониже Елбазинскаго переката въ гору	—	1	—	—	

Примѣчаніе: Списокъ этотъ составленъ по свидѣніямъ, полученнымъ I-мъ отдѣленіемъ съѣзда отъ торговаго дома А. В. Якимова съ сыновьями. Р. Шнакенбургъ и А. Булановъ.

СПИСОКЪ

мелямъ и препятствіямъ, на которыхъ производилась обстановка предостерегательными знаками въ меженное время казанскимъ округомъ министерства путей сообщенія въ навигацію 1890 года.

Наименованіе рѣки, на ней перекатовъ и отдѣльныхъ препятствій.	Количество постовыхъ знаковъ.				Примѣчаніе.
	Сигнальныхъ вѣхъ.	Перевальныхъ вѣхъ.	Створныхъ знаковъ.	Деревянныхъ бакеновъ.	
ПЕРМСКОЕ ОТДѢЛЕНІЕ.					
Р. ВЯТКА.					
П е р е к а т ы .					
Пижемскій	2	1	—	4	
Валовскій	2	1	—	4	
Ишедскій	2	1	—	5	

Сельдюгскій	2	1	—	4
Толстиковскій	2	1	—	5
Сигменскій	2	1	—	5
Ключевскій	2	1	—	5
Мальковскія камен. гряды	—	—	—	2
Петровскій	2	1	—	5
Пестовскій	2	1	—	3
Табековская коса	—	—	—	3
Табековскій	2	1	—	5
Верхне-Крюковскій	2	1	—	4
Нижне-Крюковскій	2	—	—	3
Верхне-Цѣпочкинскій	2	1	—	4
Нижне-Цѣпочкинскій	2	2	—	3
Уржумскій	2	—	—	6
Кокуйскій	2	—	—	4
Козьмодемьянскій	2	2	—	6
Шурминскій	2	1	—	2
Тюмтюмскій	—	1	—	3
Кильмезскій	2	—	—	3
Науровскій	2	—	—	3
Тушкннскій	2	—	—	4
Буженерскій	2	1	—	8
Рожкинскій	2	2	—	2
Дмитріевскій	2	—	—	6
Мелетскій	2	2	—	2
Гоньбинскій	2	1	—	4
Бакурскій	2	1	—	3
Верхне-Малмыжскій	2	—	—	3
Нижне-Малмыжскій	2	2	—	2
Бурецкій осередокъ	—	—	—	2
Мотанскій	2	1	—	2
Израискій	2	2	—	2
Варатскій	2	2	—	2
Мухинскій	2	—	—	4
Усть-Логинскій	2	—	—	4
Лубянскій	2	—	—	4
Верхній Черкасскій	2	—	—	6
Средній Черкасскій	2	2	—	4
Нижній Черкасскій	2	2	—	1
Еловскій	2	2	—	—
Верх. Мамадышскій	2	—	—	3
Мамадышскій	2	2	—	2
Верхне-Отарскій	2	1	—	4
Нижн.-Отарскій	1	1	—	4
Граканскій побочень	—	—	—	4
	99	52	—	206

Начальникъ нижегородскаго отдѣленія, инженеръ Шнакенбургъ.

СПИСОКЪ

мельямъ и препятствіямъ по р. Вяткѣ, на которыхъ крайне необходимо произвести обстановку предостерегательными знаками въ меженное время, въ дополненіе къ обстановкѣ, производившейся въ навигацію 1890 г.

Наименованіе рѣки, на ней перекатовъ, отдѣльныхъ препятствій.	Количество постовыхъ знаковъ.				Примѣчаніе.
	Сигнальн. знаковъ.	Перекаты. вѣхъ.	Створныхъ знаковъ.	Деревянн. батоновъ.	
Р. ВЯТКА.					
П е р е к а т ы .					
Вятскій	2	2	—	2	
Симановскій верхній	1	2	—	4	
Симановскій нижній	2	2	—	2	
Филейскій верхній	2	—	—	4	
Филейскій нижній	2	2	—	2	
Ломиховскій	2	2	—	4	
Загарскій	2	2	—	2	
Мѣдянскій (гряда)	—	—	—	2	
Петровскій	2	2	—	4	
Архіерейская ватага	2	2	—	2	
Чахловскій	2	2	—	2	
Татарскій	2	2	—	4	
Великорѣцкій	2	2	—	4	
Гольцовскій	—	1	—	2	
Храбровскій	2	—	—	2	
Верхне-Подрѣльскій	2	2	—	2	
Нижне-Подрѣльскій	2	2	—	4	
Быстрицкій	2	2	—	6	
Казаковцевскій	2	2	—	2	
Веснинскій	2	2	—	4	
Верхне-Назаровскій	2	2	—	2	
Средне-Назаровскій	2	2	—	4	
Нижне-Назаровскій	2	2	—	4	
Верхне-Орловскій	2	2	—	4	
Средне-Орловскій	2	2	—	4	
Нижне-Орловскій	2	4	—	8	
Омутовскій	2	2	—	2	
Устобенскій	—	2	—	2	
Семеновскій	2	2	—	6	
Еловскій	4	4	—	4	
Березовскій	2	2	—	2	
Устье Прости	2	2	—	4	
Васевскій	2	2	—	2	
Моломскій	2	2	—	8	
Шестаковскій	2	2	—	4	
Верхне-Вотскій	—	2	—	4	
Нижне-Вотскій	2	2	—	4	

Батажнинскій	2	2	—	2
Язельницкій	2	2	—	4
Суводской	2	2	—	4
Пупыревскій	—	—	—	4
Боровской	2	2	—	2
Поганый	2	—	—	—
Верхне-Сорвижскій	2	2	—	2
Средне-Сорвижскій	2	2	—	2
Нижне-Сорвижскій	2	2	—	2
Воронинскій	2	2	—	2
Короновскій	—	2	—	4
Васильковскій	—	2	—	4
Ягодинскій	—	2	—	2
Рѣшетниковскій	—	2	—	2
Петро-Павловскій	2	2	—	2
Лысковскій (гряды)	—	2	—	2
Сосновскій	—	2	—	2
Полянскій	2	2	—	2
Нижне-Мамадыжскій	—	2	—	4

Примѣчаніе: списокъ этотъ составленъ по свѣдѣніямъ, полученнымъ 1 отдѣленіемъ съѣзда отъ главной конторы пароходства и транспортированія кладей Булычева. Р. Шнакенбургъ, А. Булановъ.

СПИСОКЪ

мельямъ и препятствіямъ по рѣкѣ Ветлугѣ, на которыхъ необходимо произвести обстановку предостерегательными знаками въ межсезонное время.

Наименованіе рѣки, на ней перекатовъ и отдѣльныхъ препятствій	Количество постовыхъ знаковъ.				Примѣчаніе.
	Сигналы рѣкъ.	Перекалы рѣкъ.	Стороннихъ знаковъ.	Валетовъ.	
Федоровскій перекалъ	—	2	—	2	Красный и бѣлый 2 красныхъ, 2 бѣлыхъ, Очистить отъ каменныхъ грядъ.
Каменскій перекалъ (противъ дер. Каменки)	—	—	—	4	
Широковскій перекалъ	—	—	—	4	2 бѣлыхъ, 2 красныхъ. 1 красный 1 бѣлый. Отъ Шилинскаго переката до Чудскаго озера очистить отъ подводныхъ карщъ, а также очистить отъ подводныхъ карчей и камней плесо, такъ называемое Большой Криуль или Исправникова Дуга (между Чудскимъ озер. и Лапшанкой).
Шилинскій перекалъ	—	—	—	2	

Лапшанскій перекалъ (противъ перевоза)	—	—	—	4	2 красныхъ, 2 бѣлыхъ.
Карандашевскій перекалъ	—	—	—	6	3 красныхъ, 3 бѣлыхъ.
Лопатинскій перекалъ	—	—	—	2	1 красный, 1 бѣлый.
Дмитревскій перекалъ	—	—	—	2	1 красный, 1 бѣлый.
Благовѣщенскій перекалъ	—	—	—	4	2 красныхъ, 2 бѣ- лыхъ. Между с. Бла- говѣщенскимъ и с. Знаменскимъ очистить въ двухъ ярахъ отъ подводныхъ карчей, а также очистить плесо между Воскресенскимъ и Богородскимъ.
Красноярскій перекалъ	—	—	—	4	2 красныхъ, 2 бѣлыхъ. Очистить плесо Крас- наго яра отъ подвод- ныхъ карчей.
Успенскій перекалъ	—	—	—	4	2 красныхъ, 2 бѣлыхъ.
Юркинскій перекалъ	—	—	—	4	2 красныхъ, 2 бѣлыхъ. Очистить отъ подвод- ныхъ карчей.
Липовскій перекалъ (противъ д. Липовки)	—	—	—	4	2 красныхъ, 2 бѣлыхъ.
Ясланцевскій перекалъ	—	—	—	4	2 красныхъ, 2 бѣ- лыхъ. Между Яман- цевскимъ перекаломъ и д. Сутыри плесо очистить отъ подвод- ныхъ карчей.
На устьѣ р. Ветлуги	—	—	—	2	1 красный, 1 бѣлый. Отъ устья р. Ветлуги до д. Сутыри очистить плесо отъ подводныхъ карчей.

Примѣчаніе. Списокъ этотъ составленъ по свѣдѣніямъ, полученнымъ I отдѣленіемъ съѣзда отъ члена отдѣленія М. П. Зарубина. Р. Шнакенбургъ, А. Булановъ.

СПИСОКЪ

мѣстъ на р. Ветлугѣ, гдѣ желательнo поставить весенніе предостерега-
тельные знаки.

НАИМЕНОВАНИЕ МѢСТЪ.	Коллч. дерев. столбовъ.		Примѣчаніе.
	Деревянныхъ столбовъ.	Каменныхъ	
Пониже дер. Каменки	1	—	
Пониже Лапшанскаго переката, въ такъ называемой Собачьей дырѣ	1	—	
Между г. Варнавинымъ и с. Богородскимъ на лѣвой сторонѣ острова	1	—	

Противъ с. Дмитревскаго на поворотѣ съ лѣвой стороны	1	—	
Поставить вѣху на затопленныхъ ярахъ противъ с. Баки.	1	—	
Выше с. Благовѣщенскаго (противъ усадьбы Поливанова) въ воложкѣ подъ названіемъ „Узинька“, два столба, а также на приверхѣ и ухвостѣ двѣ вѣхи.	4	—	
Противъ с. Воскресенскаго на лѣвой сторонѣ на пескѣ	1	—	
Поставить вѣху противъ с. Богородскаго на лѣвой сторонѣ, на яру	1	—	
Противъ дер. Капорулихи	1	—	
На правой сторонѣ Липовскаго переката.	1	—	
На яру лѣвой стороны Яманцевскаго переката	1	—	
На лѣвой сторонѣ противъ д. „Сутыри“	1	—	
На лѣвой сторонѣ устья р. Ветлуги	1	—	

Примѣчаніе. Списокъ этотъ составленъ по свѣдѣніямъ, полученнымъ I отдѣленіемъ съѣзда отъ члена отдѣленія М. П. Зарубина. Р. Шнакенбургъ, А. Булановъ.

СПИСОКЪ

мелямъ и препятствіямъ между гс. Тверью и Мологою, на которыхъ крайне необходимо произвести обстановку предостерегательными знаками въ меженное время въ дополненіе къ обстановкѣ, производившейся въ навигацію 1890 года.

Наименованіе рѣки, на ней перекаатовъ, отдѣльныхъ препятствій.	Количество постовыхъ знамовъ.				Примѣчаніе.
	Сигналы вѣхъ.	Перекааты вѣхъ.	Стороннихъ знаковъ.	Желѣзн. бакеновъ.	
Р. В О Л Г А.					
Отъ Твери до гор. Корчевы.					
Въ Баранѣ, съ лѣвой стороны, на грядѣ	—	—	—	2	Бѣлыхъ бакена.
Въ Баранѣ, съ правой стороны, на огрудкѣ.	—	—	—	2	Красныхъ бакена.
Ниже с. Городни, съ правой стороны, на грядѣ	—	—	—	2	Красныхъ бакена.
Противъ Юрятинской гряды, на камнѣ	—	—	—	1	Красный бакенъ.
Въ Сухаринѣ, съ лѣвой стороны, на грядѣ	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
Противъ Сухарины на огрудкѣ съ правой стороны	—	—	—	1	Красный бакенъ.
Отъ гор. Корчевы до с. Емры.					
Противъ дер. Иванькиной, съ правой стороны, на камнѣ	—	—	—	1	Красный бакенъ.
Противъ с. Иоанна Предтечи, на грядѣ, съ правой стороны	—	—	—	1	Тоже.
Ниже дер. Иванькиной, на перекаатѣ съ правой стороны	—	—	—	1	Тоже.

Низе дер. Иванькиной, на перекатѣ съ лѣ- вой стороны	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
Отъ с. Книры до гор. Калязина.					
Выше дер. Новое-село, съ правой стороны	—	—	—	1	Красный бакенъ.
Противъ дер. Новое-село на камнѣ	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
Противъ дер. Новое-село на грядѣ	—	—	—	1	Тоже.
Противъ дер. Новое-село на камнѣ ниже гряды, съ лѣвой стороны	—	—	—	1	Тоже.
Выше Голенищенскаго острова, на грядѣ съ правой стороны	—	—	—	2	Красныхъ бакена.
Противъ Голенищенскаго острова, на грядѣ съ правой стороны	—	—	—	1	Красный бакенъ.
Низе Голенищенскаго острова на косѣ, съ правой стороны	—	—	—	1	
Низе Голенищенскаго острова на косѣ съ лѣвой стороны	—	—	—	1	
Низе с. Бѣль-Городка, на грядѣ съ пра- вой стороны	—	—	—	1	Красный бакенъ.
Низе с. Бѣль-Городка, на камнѣ	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
Выше Тараканихи, на проносной плотинѣ, съ лѣвой стороны	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
Противъ Тараканихи на грядѣ съ правой стороны	—	—	—	1	Красный бакенъ.
Противъ Тараканихи, на огрудкѣ	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
Въ Тараканихѣ { съ правой стороны	—	—	—	2	Красныхъ бакена.
{ съ лѣвой стороны	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
Низе Сосновскаго острова, на огрудкѣ, съ лѣвой стороны	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
Противъ Сосновскаго острова, на грядѣ съ правой стороны	—	—	—	1	Красный бакенъ.
Въ Гуслихѣ, съ лѣвой стороны	—	—	—	2	Бѣлыхъ бакена.
Противъ Гуслей на огрудкѣ	—	—	—	2	Красныхъ бакена.
Въ концѣ Медвѣдицкаго острова, ниже съ лѣвой стороны, на грядѣ	—	—	—	2	Два бѣлыхъ бакена.
Тамъ-же съ правой стороны на камняхъ	—	—	—	3	Красныхъ бакена.
Въ 2-хъ верстахъ ниже Медвѣдицы и вы- ше поста въ огрудкахъ, съ правой и лѣ- вой стор.	—	—	—	2	Одинъ красный ба- кенъ и одинъ бѣ- лый бакенъ.
Противъ дер. Толстая Быстреть, съ правой стороны, на грядѣ	—	—	—	1	Красный бакенъ.
Низе дер. Толстая Быстреть съ лѣвой сто- роны, на грядѣ	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
Тамъ-же противъ на косѣ	—	—	—	1	Красный бакенъ.
Выше ручья Церетрясовскаго, на огрудкѣ, съ лѣвой стороны	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
Низе ручья съ правой стороны, на грядѣ Тамъ-же ниже огрудка на камнѣ съ лѣвой стороны	—	—	—	1	Красный бакенъ.
На концѣ Никитской гряды, выше поста съ правой стороны	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
Противъ Никитской гряды съ лѣвой сторо- ны, на огрудкѣ	—	—	—	1	Красный бакенъ.
Противъ Никитской гряды съ лѣвой сторо- ны, на огрудкѣ	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.

Нтже с. Никитскаго, противъ ручья, съ правой стороны, на камяѣ	—	—	—	1	Красный бакенъ.
На Никитской грядѣ, съ лѣвой стороны два бѣлыхъ и противъ съ правой стороны на грядѣ одинъ красный	—	—	—	2	Одинъ бѣлый и одинъ красный.
Выше Сергіевской пристани съ лѣвой стороны и съ правой на грядкѣ	—	—	—	2	Одинъ бѣлый и одинъ красный бакенъ.
Отъ г. Калязина до г. Углича.					
По Овсинниковской грядѣ; съ лѣвой стороны и противъ на косѣ съ правой стороны	—	—	—	3	Два бѣлыхъ и одинъ красный бакена.
Выше с. Княжева, на верхнемъ огрудкѣ	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
Противъ с. Княжева на грядѣ, съ правой стороны	—	—	—	1	Красный бакенъ.
Тамъ-же съ лѣвой стороны, противъ разбитаго камня	—	—	—	2	Бѣлыхъ бакена.
Противъ с. Княжева, на огрудкѣ съ лѣвой стороны и выше огрудка съ правой стороны на грядѣ	—	—	—	2	Одинъ бѣлый и одинъ красный бакенъ.
Отъ г. Углича до г. Мышкина.					
Противъ р. Корожечна, на верхней и нижней грядяхъ, съ правой стороны и ниже рѣчки на грядѣ съ лѣвой стороны	—	—	—	3	Два красныхъ и одинъ бѣлый.
Ниже Козыхъ Рожекъ на огрудкѣ съ правой стороны, ниже огрудка на грядѣ съ лѣвой стороны и противъ гряды съ правой стороны на огрудкѣ	—	—	—	3	Два красныхъ и одинъ бѣлый.
Выше Гулина на огрудкѣ съ правой стороны	—	—	—	1	Красный бакенъ.
Противъ Гулина, на грядѣ, съ лѣвой стороны	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
Тамъ-же на нижней грядѣ съ правой стороны	—	—	—	1	Красный бакенъ.
Въ Плетняхъ, на перекачѣ съ правой и лѣвой сторонъ	—	—	—	2	Одинъ красный и одинъ бѣлый бакенъ.
Тамъ-же на огрудкѣ, съ лѣвой стороны	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
Ниже Плетней на первой грядѣ съ правой стороны	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
Противъ Плетней на огрудкѣ, съ правой стороны	—	—	—	1	Красный бакенъ.
На нижней грядѣ, съ лѣвой стороны и противъ на огрудкѣ съ правой стороны	—	—	—	2	Одинъ бѣлый и одинъ красный бакенъ.
Выше Мышкина, на грядѣ, съ правой стороны	—	—	—	1	Красный бакенъ.
Противъ Мышкина, выше перевоза, на огрудкѣ съ лѣвой стороны	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
Отъ г. Мышкина до г. Мологи.					
Ниже Мышкина, на грядѣ, съ лѣвой стороны	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
Ниже Городка, на грядѣ съ правой стороны	—	—	—	4	Красныхъ бакена.
Противъ дер. Балужева на огрудкѣ	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.

Примѣчаніе: Списокъ этотъ составленъ по свѣдѣніямъ, полученнымъ 1-мъ отдѣленіемъ съѣзда отъ члена отдѣленія А. П. Власьева. Р. Шнакенбургъ и А. Булановъ.

СПИСОКЪ

мелямъ и препятствіямъ по р. Окѣ, на которыхъ крайне необходимо произвести обстановку предостерегательными знаками въ меженное время, въ дополненіе къ обстановкѣ, производившейся въ навигацію 1890 года.

Наименованіе рѣки, на ней перекатовъ и отдѣльныхъ препятствій.	Количество поставныхъ знаковъ.				Примѣчаніе.
	Сигнальныхъ въхъ.	Перевальныхъ въхъ.	Створныхъ знаковъ.	Бакенныхъ желѣзныхъ.	
Р. О К А.					
Бабинская розсыпь	—	—	—	2	Одинъ бѣлый и одинъ красный.
Павловскія горы противъ перевоза	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
Выше Чубаловскихъ орудковъ на грядѣ	—	—	—	1	Красный бакенъ.
Муромскій переваль	—	2	—	—	Красный бакена.
Боровая гряда	—	—	—	1	Бѣлый бакенъ.
На осередкѣ около Боровой гряды	—	—	—	1	Красныхъ бакена.
Тешанская	—	—	—	2	На осередкѣ около Боровой гряды необходимо вынуть каршу.

Примѣчаніе: Списокъ этотъ составленъ по свѣдѣніямъ, полученнымъ I-мъ отдѣленіемъ съѣзда отъ конторы „О-ва Ока“. Р. Шнакенбургъ и А. Булановъ.

II.

ПРОТОКОЛЬ

засѣданій второго отдѣленія нижегородскаго судоходнаго съѣзда
съ 16 августа по 28 октября 1890 года.

(Къ засѣданію съѣзда 17 декабря 1890 года, стр. 13 и 14).

Составъ отдѣленія: предѣдатель В. И. Мензелинцевъ, члены: А. В. Дмитріевъ
Н. И. Колѣнкинъ, М. Ф. Кульчицкій, И. В. Коишевскій и, по приглашенію
предѣдателя, въ работахъ отдѣленія принималъ участіе А. И. Одинцовъ.

По постановленію съѣзда, состоявшемуся 12 августа сего 1890 года, 2-му отдѣленію поручена разработка II вопроса программы, утвержденной г. министромъ путей сообщенія, т. е. обсужденіе нѣкоторыхъ параграфовъ „Временныхъ правилъ для плаванія по внутреннимъ воднымъ путямъ“, признаваемыхъ съѣздомъ стѣснительными, рассмотрѣніе предположенія полковника Чалѣева, объ измѣненіи § 41, 45 и 47 упомянутыхъ правилъ, и составленіе замѣнительныхъ проектовъ, рассмотрѣнныхъ на съѣздѣ параграфовъ.

Приступивъ къ исполненію возложеннаго съѣздомъ порученія, члены 2 отдѣленія не нашли возможнымъ ограничиться рассмотрѣніемъ только нѣкоторыхъ параграфовъ „Временныхъ правилъ для плаванія“, а сочли необходимымъ пересмотрѣть ихъ всѣ, по слѣдующимъ соображеніямъ.

Во 1-хъ) для лицъ, занимающихся судоходствомъ, необходимо, чтобы всѣ правила для плаванія были помѣщены въ одномъ систематическомъ сборникѣ, расположенными такъ, чтобы въ каждомъ данномъ случаѣ легко было отыскать нужное правило, что не достигается изданіемъ дѣйствующихъ правилъ; во 2-хъ) въ послѣднее изданіе этихъ правилъ не вошли дополнительные правила, изданные министромъ путей сообщенія послѣ 1883 года (объ освѣщеніи судовъ, о перевозкѣ нефти, новая редакція § 24 врем. прав. и др.); въ 3-хъ) во временныхъ правилахъ не включены нѣкоторыя изъ тѣхъ правилъ, которыя были изданы до 1883 года (объ употре-

бленіи жидкаго топлива, о перевозкѣ пороха, динамита), и въ 4-хъ) въ нихъ также не вошли изданныя въ послѣднее время министрами внутреннихъ дѣлъ и финансовъ, по соглашенію съ министромъ путей сообщенія, нѣсколько весьма важныхъ для судоходства постановленій, какъ-то: о паровыхъ котлахъ, о перевозкѣ скота, кожи, тряпья и др.

Считая исполнѣе необходимымъ пополнить всѣ вышеозначенныя пробѣлы, члены 2 отдѣленія, приступивъ къ составленію сборника всѣхъ правилъ для плаванія, не могли ограничиться только размѣщеніемъ на соответствующихъ мѣстахъ тѣхъ правилъ, которыя не были помѣщены во „Временныхъ правилахъ для плаванія“, но нашли необходимымъ нѣкоторыя изъ нихъ измѣнить и дополнить неизданными еще правилами для пассажирскихъ пароходовъ, подробными правилами о перевозкѣ разныхъ легковоспламеняющихся и опасныхъ предметовъ и правилами, которыя должны соблюдаться при зимовкѣ судовъ.

Хотя пароходными обществами и пароходовладѣльцами принимаются, по собственному почину, на принадлежащихъ имъ пассажирскихъ пароходахъ, мѣры къ огражденію безопасности пассажировъ и къ доставленію имъ возможно большихъ удобствъ, но бываютъ и нѣкоторыя исключенія, и потому изданіе обязательныхъ постановленій, которыми ограждалась-бы жизнь и безопасность тѣхъ милліоновъ людей, которые ежегодно плаваютъ на пассажирскихъ пароходахъ представляется положительно необходимымъ. Достаточно указать на то, что нижегородское

биржевое общество еще въ 1883 году отнеслось сочувственно къ представленному на разсмотрѣніе его проекту правилъ для пассажирскихъ пароходовъ. Въ настоящее-же время, когда правительство признаетъ необходимымъ изданіе подробныхъ правилъ, ограждающихъ безопасность перевозимаго водою скота и требуетъ, чтобы животные, при перевозкѣ ихъ водою, имѣли достаточно мѣста, для того, чтобы они могли стоять рядами безъ стѣсненія и свободно лежать, отсутствіе всякихъ правилъ, ограждающихъ безопасность перевозимыхъ водою людей и опредѣляющихъ необходимыхъ для нихъ удобства при переѣздѣ на пароходахъ, должно признать явленіемъ ненормальнымъ. Поэтому, при составленіи сборника правилъ для плаванія, признано было необходимымъ включить и правила для пассажирскихъ пароходовъ, которые помѣщены въ особой главѣ (XII); они заключаютъ въ себѣ такія постановленія, которыя на большинствѣ пассажирскихъ пароходовъ давно уже соблюдаются, по собственному почину ихъ владѣльцевъ.

Увеличивающаяся съ каждымъ годомъ перевозка разныхъ легковоспламеняющихся и опасныхъ предметовъ требуетъ также указаній на тѣ правила, которыя должны быть соблюдаемы при перевозкѣ каждаго изъ нихъ; поэтому въ главѣ XIV помѣщены правила, заимствованныя изъ изданныхъ въ 1890 году правилъ для перевозки этихъ предметовъ по желѣзнымъ дорогамъ.

Руководствуясь изложенными соображеніями 2-е отдѣленіе съѣзда составило предлагаемый при семъ проектъ правилъ для плаванія. Въ немъ сгруппированы, въ систематическомъ порядкѣ, всѣ тѣ правила, которыя относятся до плаванія по р. Волгѣ и ея притокамъ, за исключеніемъ р. Шексны, какъ входящей въ составъ Маріинскаго воднаго пути и плаваніе по которой требуетъ соблюденія особыхъ правилъ.

При разсмотрѣніи предложенія полковника Чалѣева о предоставленіи права пароходамъ, идущимъ съ буксиромъ, выбирать всегда курсъ при встрѣчѣ съ легкими пароходами, т. е. не только тогда, когда пароходы эти идутъ по теченію, какъ это постановлено теперь, но и тогда, когда они идутъ противъ теченія, между членами отдѣленія произошло разногласіе. Большинство членовъ признало полезнымъ принять предложеніе г. Чалѣева, и согласно этому составлена редакція §§ 80, 81, 82 и 83. Меньшинство-же

членовъ предлагало оставить прежнее право, по которому избраніе курса принадлежитъ всегда пароходу, идущему по теченію. Основанія мнѣній, какъ большинства, такъ и меньшинства, изложены въ объясненіяхъ къ вышеупомянутымъ параграфамъ *).

Въ главѣ о взысканіяхъ за нарушенія правилъ для плаванія (XXIII) приведены всѣ тѣ ст. Устава о наказаніяхъ, налагаемыхъ мировыми судьями и Уложенія о наказаніяхъ, въ которыхъ опредѣлено взысканіе за эти нарушенія. Съ своей стороны, члены 2-го отдѣленія, полагали-бы ходатайствовать: 1) о соединеніи ст. 77 и 87 Устава о нак., налагаемыхъ мировыми судьями, которыми опредѣляется взысканіе за нарушенія правилъ для плаванія—въ одну статью; 2) о разграниченіи отвѣтственности хозяевъ судовъ, ихъ довѣренныхъ, капитановъ пароходовъ и вообще «судоуправителей, помощниковъ капитановъ, машинистовъ, лодмановъ и вообще судовой команды, а также объ опредѣленіи случаевъ отвѣтственности пассажировъ; 3) о предоставленіи маловажныхъ нарушеній судоходныхъ правилъ непосредственному разбира-телю въ чиновъ судоходной инспекціи и 4) объ опредѣленіи нѣкоторыхъ важныхъ нарушеній правилъ для плаванія, которыя должны подвергаться виновныхъ непремѣнно аресту, безъ замѣны его денежнымъ штрафомъ. Подробныя основанія вышеизложенныхъ ходатайствъ помѣщены въ замѣчаніяхъ и объясненіяхъ къ XXIII главѣ.

Основываясь на разрѣшеніи господина министра путей сообщенія о составленіи замѣнительныхъ проектовъ тѣхъ правилъ, которыя признаются стѣснительными, въ текстѣ представляемаго проекта введены всѣ тѣ измѣненія, которыя признаны полезными, для утвержденія ихъ господиномъ министромъ путей сообщенія. Относительно-же измѣненій правилъ, изданныхъ другими министрами, по соглашенію съ министромъ путей сообщенія, а также въ законахъ, относящихся до отвѣтственности за нарушеніе правилъ для плаванія, — проекты необходимыхъ въ нихъ измѣненій—изложены въ отдѣлѣ «объясненій и замѣчаній», противъ соотвѣтствующихъ параграфовъ.

Представляя свою работу на разсмотрѣніе съѣзда, члены 2-го отдѣленія, въ виду не-

*) Большинство составилось изъ В. И. Мензелинцевъ, Н. И. Колѣякина и М. Ф. Кульчицкаго, а меньшинство изъ Н. В. Коншевскаго и А. Д. Дмитріева.

сомиѣнной важности для судоходства „Правиль для плаванія“, считаютъ необходимымъ ходатайствовать предъ его превосходительствомъ, господиномъ предсѣдателемъ сѣзда, о напечатаніи, какъ настоящаго протокола, такъ и представляемаго проекта правилъ для плаванія съ приложенными къ нему предположеніями г. Чалѣва и чертежемъ рѣмы, для разсылки ихъ членамъ сѣзда.

Предсѣдатель 2-го отдѣленія В. Мензелинцевъ. Члены: Н. Колѣнкинъ, М. Кульчицкій, П. Коишевскій, А. Дмитріевъ. При чемъ заявляю, что не согласенъ съ редакціей §§ 97 и 98 (о плаваніи во время тумана).

ПРЕДПОЛОЖЕНІЯ

полковника Чалѣва объ измѣненіи §§ 41, 45 и 47 Врем. прав. для плаванія по внутреннимъ водянымъ путямъ.

Извлечено изъ дополненія къ отчету полковника Чалѣва по командировкѣ его къ Александровскому чрезъ рѣку Волгу мосту въ 1888 году.

§ 41.

Въ § 41 говорится опредѣленно только о встрѣчѣ судовъ одинаковаго типа, при которой судно, идущее по теченію, выбираетъ курсъ, а судно, идущее противъ теченія, даетъ дорогу. Въ примѣчаніи-же 2-мъ нѣтъ подобной ясности и опредѣленности, а напротивъ того, чувствуется большая неопредѣленность; въ этомъ примѣчаніи говорится, что пароходы, идущіе безъ буксира, должны уступать путь пароходамъ, идущимъ съ буксиромъ и вообще тяжелымъ судамъ, для коихъ измѣнять свой курсъ представляется дѣломъ болѣе затруднительнымъ. Въ слѣдствіе такой редакціи это правило многими судоходцами понимается такъ, что если я иду, положимъ, сверху на легкомъ пароходѣ, то при встрѣчѣ съ буксирнымъ пароходомъ все-же я, какъ идущій по теченію первымъ, избираю свой курсъ и предлагаю встрѣчному уклониться по своему усмотрѣнію. Встрѣчный буксирный пароходъ можетъ почему-либо не согласиться съ моимъ сигналомъ и можетъ показать свое, избранное имъ самимъ, направленіе и только тогда уже я обязанъ уступить ему дорогу и взять направленіе, указанное мнѣ съ буксирнаго парохода, но во всякомъ случаѣ начализаціи —мо е. Кажется такъ-же по-

нимаютъ этотъ параграфъ и капитаны буксирныхъ пароходовъ; отъ этаго обыкновенно и происходитъ поздняя сигнализациа, недомѣнія и въ концѣ концовъ встрѣчи. Дѣло было-бы гораздо проще, если-бы правила прямо говорили-бы, что при встрѣчѣ легкихъ *) и пассажирскихъ пароходовъ съ буксирными—курсъ выбираетъ всегда пароходъ, идущій съ буксиромъ, почему буксирный пароходъ, при встрѣчѣ съ легкимъ, долженъ всегда первымъ подавать свистокъ и дѣлать сигналъ. Не говори уже о другихъ рѣкахъ, но я замѣчалъ что даже на такихъ широкихъ рѣкахъ какъ Волга, Кама, низовья Днѣпра, низовья Сѣверной Двины, отъ момента обнаруженія встрѣчнаго парохода (въ меженнее время) до прихода на его траверсъ при уменьшенномъ ходѣ проходитъ только отъ 2-хъ до 4-хъ минутъ и только на прямыхъ плесахъ Волги этотъ промежутокъ времени доходитъ иногда даже до 20. Взявъ-же въ соображеніе обыкновенно имѣемья въ распоряженіи капитана каждаго встрѣчнаго

*) Подъ словомъ легкой подразумевается, когда судно идетъ само по себѣ такъ, что и буксирнаго типа пароходъ, безъ судовъ на буксирѣ, принимается за легкий, о тяжелыхъ-же судахъ совсѣмъ упоминать въ правилахъ не слѣдуетъ, такъ какъ даже и днемъ тяжелаго парохода отъ нетяжелаго отличить нельзя.

парохода только 4 минуты легко можно согласиться, что этого времени достаточно чтобы успеть только уклониться куда-либо в сторону и никоимъ образомъ не для прерывательства другъ съ другомъ контръ-сигналами и въ то-же время завѣдомо сближаться другъ съ другомъ и тѣмъ увеличивать возможность неминуемой аваріи; не надо забывать, что дѣло происходитъ на рѣкахъ, гдѣ всегда бываютъ мели, карчи, прижимные берега и на которыхъ слѣдовательно, особенно при сильномъ теченіи или вѣтрахъ, судно должно имѣть правезжъ, а слѣдовательно должно имѣть и достаточный для дѣйствія руля ходъ впередъ. слѣдовательно для избѣжанія опасности надо, чтобы сигналъ былъ подаваемъ одинъ разъ; чтобы этотъ сигналъ былъ начальнымъ и окончательнымъ и право дѣлать такой сигналъ надо предоставить тому судну, которому труднѣе управляться, а такъ какъ судну, идущему съ буксиромъ, вверхъ или внизъ по теченію, конечно бываетъ весьма часто управляться труднѣе, чѣмъ судну, идущему на-легкѣ, то во „Временныхъ правилахъ“ отдѣльнымъ параграфомъ и должно быть сказано такъ: § 42. При встрѣчѣ легкаго или пассажирскаго парохода съ пароходомъ, ведущимъ судно или нѣсколько такихъ судовъ на буксирѣ, право выбора курса предоставляется пароходу, идущему съ буксиромъ, хотя бы таковой шелъ и противъ теченія.

§ 45.

Въ § 45 „Временныхъ правилъ“, именно въ послѣдней фразѣ „легкіе суда и однорядные плоты“ и т. д. слова *и однорядные плоты* слѣдовало-бы уничтожить, потому нѣтъ никакихъ основаній даже и на широкой Волгѣ допускать, чтобы одновременно съ другими судами, и дорого стоящими пароходами плавали безъ всякаго правезжа по волѣ судьбы безпомощные бревенчатые острова, хотя и очень слабо связанные, но тѣмъ не менѣе, однако, отъ которыхъ очень жутко достается всѣмъ судамъ, особенно-же тонкостѣннымъ пароходамъ, стоящимъ подлѣ своихъ пристаней въ Нижнемѣ, въ Казани и иныхъ бойкихъ мѣстахъ, около которыхъ эти однорядные плоты ежегодно мнутъ бока, ломаютъ гребныя колеса и даже пробиваютъ корпусъ. Конечно требовать, чтобы каждый однорядный плотъ имѣлъ якорь или даже кошку непосредственно на себѣ, въ виду слабости вязки этихъ плотовъ, невозможно, но требовать,

чтобы каждый, идущій отдѣльно однорядный плотъ имѣлъ лодку съ рысковой кошкой слѣдуетъ. Если-же ихъ идетъ партія, то на 3 плота должна быть своя отдѣльная лодка со своимъ рысковымъ якоремъ или кошкой,

§ 47.

Этотъ параграфъ, основательно запрещающій, въ сильный туманъ, всякое судоходство дѣлаетъ почему-то исключеніе для пассажирскихъ пароходовъ; тогда какъ было-бы справедливѣе разрѣшить плаваніе въ сильный туманъ, скорѣе всякаго рода другимъ судамъ и пароходамъ, по пассажирскимъ-же пароходамъ, какъ обыкновенно болѣе быстрымъ, а главное, какъ имѣющимъ на себѣ наибольшее число людей, запретить безусловно, такъ какъ при могущемъ быть несчастіи, въ томъ и другомъ случаѣ, на грузныхъ судахъ попортится и можетъ быть и совсѣмъ пропадаетъ одинъ лишь грузъ, да корпусъ судна, тогда какъ при несчастіи съ пассажирскимъ судномъ могутъ пострадать и погибнуть, если не сотни, то десятки ни въ чемъ неповинныхъ жизней. Съ введеніемъ новаго правила, заставляющаго пассажирскіе пароходы первыми прекращать, при наступленіи сильнаго тумана, движеніе, незачѣмъ будетъ требовать и другого несправедливаго правила, которымъ предписывается теперь, во время сильнаго тумана, всѣмъ судамъ, стоящимъ на якорѣ, не имѣющимъ права идти впередъ, стоять и ежеминутно свистать, что можетъ быть гдѣ-нибудь по близости идетъ пассажирскій пароходъ, такъ-какъ ради его гадательнаго присутствія, всей рѣкѣ незачѣмъ быть на сторожѣ и хлопотать о безопасности несуществующаго, быть можетъ, вблизи пассажирскаго судна въ ущербъ своему собственному спокойствію, хотя-бы туманъ продолжался цѣлый день, а потому слѣдовало § 47 редактировать такъ: § 47. Во время тумана, препятствующаго различать вблизи предметы, плаваніе на рѣкахъ всякаго рода судамъ, какъ паровымъ, такъ и непаровымъ, безусловно воспрещается, всѣ суда должны ставиться на якорь, бросающій по ихъ усмотрѣнію съ носа или кормы. Пассажирскіе пароходы конечно первыми должны озаботиться о безопасности своихъ пассажировъ, а потому и ранѣе другихъ должны останавливаться и оставаться въ такомъ положеніи до очищенія тумана.

Примѣчаніе. При наступленіи же легкаго тумана, при которомъ можно еще видѣть хотя одинъ изъ береговъ рѣки и различать впереди находящіеся предметы, движеніе судовъ дозволяется лишь малымъ ходомъ и при условіи ежеминутно подавать сигналы, паровыя суда продолжительными свистками, парусныя суда ударами въ колоколь, а плоты ударами въ свои доски. Въ сильный туманъ могутъ плавать на рѣкахъ одни лишь казенные пароходы, но и тѣ не иначе какъ

самымъ малымъ ходомъ и при условіи отвѣтственности за все случившееся по ихъ неосторожности. При существованіи такого правила, если-бы излишне ретивые капитаны и пожелали-бы идти дагѣ посреди густого тумана, то трезвая публика единодушно могла-бы протестовать противъ такого нарушенія правилъ и могла-бы этимъ обуздать командирское рвеніе, не согласное съ безопасностью пассажировъ.

П Р О Т О К О Л Ы

засѣданій особой комиссіи по подробной разработкѣ проекта правилъ для плаванія.

№ 1.

27 января 1891 года.

Присутствовали: В. И. Мензелинцевъ, А. Д. Дмитріевъ, И. В. Коишевскій, М. Ф. Кульчицкій, Я. Ф. Владыкинъ, М. П. Зарубинъ, Н. Ф. Іевлевъ, В. А. Кругликовъ, С. П. Неуструевъ, А. И. Одинцовъ, А. Ф. Орловъ, Ю. Н. Фомины, Н. В. Черкасовъ и А. П. Булановъ.

В. И. Мензелинцевъ прочелъ письмо г. нижегородскаго губератора отъ 22-го января за № 344, съ выпиской изъ протокола судоходнаго съѣзда 17 декабря 1890 года, которымъ было постановлено: подробнѣйшую разработку проекта правилъ для плаванія поручить особой комиссіи, въ составъ которой пригласить, кромѣ состава 2-го отдѣленія съѣзда, т. е. В. И. Мензелинцева, А. Д. Дмитріева, Н. И. Колѣпкина, И. В. Коишевскаго, М. Ф. Кульчицкаго, еще слѣдующихъ лицъ: В. Т. Баранникова, А. П. Буланова, Я. Ф. Владыкина, М. П. Зарубина, Н. Ф. Іевлева, А. В. Кругликова, С. П. Неуструева, А. И. Одинцова, А. Ф. Орлова, Ю. Н. Фомина и Н. В. Черкасова. Кромѣ этой выписки изъ протокола съѣзда, при означенномъ письмѣ были приложены слѣдующіе бумаги: письмо г. Жандра отъ 9 декабря, за № 155, съ замѣчаніями на проектъ правилъ; заявленіе г. Черкасова относительно судоходнаго начальства; его-же заявленіе съ замѣчаніями на правила; мнѣнія и замѣчанія командировъ общ. „Дружина“ Я. и Н. Владыкиныхъ; командировъ того-же общества С. П. Неуструева, М. Красильникова, В. Баранникова, Д. Лопатникова и Іевлева; письмо командира Сутырина съ замѣчаніями, подписанными А. М. Сутыринымъ,

И. А. Сутыринымъ, В. Ветоховымъ, С. Луньковымъ и Н. Сутыринымъ; замѣчанія командировъ общ. „Дружина“ М. А. Красильникова и Я. Ф. Прокофьева; замѣчанія командировъ общества „Кавказъ и Меркурій“; замѣчанія на § 96 проекта правилъ М. Каменскаго; письмо, подписанное довѣренными пароходствъ: Зевеке, Любимова, пароходнаго общества „Самолетъ“, общества по Волгѣ, Курбатовой, М. Кашинымъ и М. Зарубинымъ съ приложеніемъ замѣчаній на проектъ и особыя мнѣнія довѣреннаго и служащихъ Зевеке и письмо правленія парох. общ. „Самолетъ“ отъ 28 декабря, за № 1094, съ проектомъ устройства электрическихъ махальныхъ фонарей Киселева. Препровождая всѣ эти бумаги для надлежащихъ распоряженій г. Мензелинцева, г. начальникъ губерніи поручилъ, по окончаніи трудовъ комиссіи, представить этотъ проектъ, для передачи его министерствомъ на обсужденіе слѣдующей сессіи судоходнаго съѣзда, непосредственно въ министерство путей сообщенія. По прочтеніи означеннаго письма г. Мензелинцевымъ было объявлено, что дѣйствіе означенной особой комиссіи симъ собраніемъ, должно считаться открытымъ. На предложеніе-же его выбрать кого-либо изъ членовъ комиссіи въ предсѣдателя и его помощники, при-

сутствующими были избраны въ предсѣдателя В. И. Мензелинцевъ, а его помощникомъ, или заступающимъ его мѣсто И. В. Коишевскій. Затѣмъ въ виду того, что нѣкоторыми членами комиссіи было заявлено, что послѣ 1-го марта, они должны будутъ уѣхать изъ Нижняго Новгорода, было постановлено, что для болѣе успѣшнаго окончанія

порученной комиссіи разработки проекта правилъ, собираться на засѣданія, начиная съ 28-го января, еженедѣльно по понедѣльникамъ, средамъ и пятницамъ, въ 7 часовъ вечера и тѣхъ членовъ комиссіи, которые почему-либо не явятся на эти засѣданія, считать согласившимися съ мнѣніями большинства присутствовавшихъ.

№ 2.

28 января 1891 года.

Присутствовали: предсѣдатель В. И. Мензелинцевъ и члены: И. В. Коишевскій, А. И. Одинцовъ, А. П. Булановъ, А. Ф. Орловъ, С. П. Неуструевъ, М. П. Зарубинъ, Н. Ф. Гевлевъ, Я. Ф. Владыкинъ, А. Д. Дмитріевъ, В. А. Кругликовъ и Ю. Н. Фоминъ.

По прочтеніи и подписаніи протокола прошлаго засѣданія отъ 27 января за № 1-мъ, предсѣдателемъ было предложено приступить къ разсмотрѣнію замѣчаній на I главу проекта правилъ для плаванія; но предварительно нѣкоторыми членами комиссіи было заявлено, что слѣдовало-бы воспользоваться присутствіемъ въ настоящее время въ Нижнемъ Новгородѣ многихъ командировъ пароходовъ и пригласить ихъ къ участию въ работахъ комиссіи. Заявленіе это было принято и постановлено: просить г. предсѣдателя обратиться въ пароходныя конторы, чтобы чрезъ посредство ихъ пригласить желающихъ изъ числа командировъ пароходовъ, агентовъ и пароходовладѣльцевъ принять участіе въ работахъ настоящей комиссіи, собирающейся въ зданіи рѣчного училища по понедѣльникамъ, средамъ и пятницамъ въ 7 часовъ вечера.

Затѣмъ было приступлено къ разсмотрѣнію I главы проекта правилъ для плаванія „О составѣ и обязанностяхъ судоходнаго надзора“ и тѣхъ замѣчаній на эту главу, которыя представлены въ судоходный сѣздъ, а именно: замѣчаній представителей пассажирскихъ пароходствъ (№ 10) и замѣчаній на § 9 командировъ пароходовъ о-ва „Дружина“ (№ 5). По обсужденіи этихъ замѣчаній и выслушаніи, постановлено:

1. По поводу указанія представителей пассажирскихъ пароходствъ на то, что въ проектѣ правилъ усматривается весьма важный пробѣлъ относительно опредѣленія правъ и обязанностей командировъ пароходовъ, ихъ

помощниковъ, машинистовъ, лоцмановъ и другихъ служащихъ на пароходахъ—образовать двѣ подкомиссіи для подробной разработки этого вопроса и составленія инструкцій, опредѣляющихъ права и обязанности командировъ пароходовъ, ихъ помощниковъ, лоцмановъ, машинистовъ, водоливовъ, парходной и машинной команды.

Первой подкомиссіи поручить составленіе инструкцій для пассажирскихъ пароходовъ, а второй для буксирныхъ.

Членами подкомиссіи избраны: въ первую подъ предсѣдательствомъ М. П. Зарубина, В. А. Кругликовъ, А. П. Булановъ и А. И. Одинцовъ и во вторую, подъ предсѣдательствомъ С. П. Неуструева, Н. Ф. Гевлевъ, А. Ф. Орловъ и Я. Ф. Владыкинъ.

При этомъ рѣшено просить гг. предсѣдателей подкомиссій: 1) пригласить къ участию въ своихъ работахъ тѣхъ лицъ, участіе которыхъ будетъ ими признано полезнымъ и 2) окончить свою работу не позже 15-го февраля.

2) Конецъ § 1-го изложить такъ:

„и начальники отдѣльныхъ постовъ изъ инженеровъ или чиновниковъ, состоящихъ въ распоряженіи округа путей сообщенія. Примѣчаніе. Во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда въ сихъ правилахъ упоминается и судоходное начальство, подразумѣваются лица, поименованныя въ семъ §, или начальствующія надъ ними лица.

3. Послѣ § 5-го ввести слѣдующій новый параграфъ:

§ 5 (2) Члены судоходнаго надзора и перекатная прислуга имѣютъ безплатный проѣздъ, по своимъ участкамъ, какъ на пассажирскихъ, такъ и на буксирныхъ пароходахъ, по предъявленіи свидѣтельства, въ которыхъ обозначается, кому оно выдано и между какими пунктами предоставляется право безплатнаго проѣзда. Свидѣтельства выдаются: чинамъ судоходнаго надзора — начальникомъ отдѣленія, а перекатной прислугѣ — завѣдующими участками судоходной инспекціи. Свидѣтельство для перекатной прислуги можетъ быть выдано и не именное, а одно на каждый постъ. Лица, отправляющіяся съ пристани предъявляютъ свои билеты, передъ отъѣздомъ, въ контору, а садящіяся съ лодокъ — командиру парохода. Чины судоходнаго надзора помѣщаются въ I классъ, а на буксирныхъ пароходахъ въ носовой каютѣ, а перекатная прислуга на палубѣ.

Командиры пароходовъ обязаны также принимать съ лодки, какъ чиновъ судоходнаго надзора, такъ и перекатную прислугу, если только къ тому представляется возможность; но послѣдніе должны выѣзжать къ пароходамъ не на перекатахъ, а на свободномъ плесѣ (выше или ниже переката) и подъ флагомъ министерства путей сообщенія.

4. §§ 8-й и 9-й правилъ изложить слѣдующимъ образомъ: § 8-й. Завѣдующій постомъ (т. е. начальникъ поста, или постовой десятникъ) обязанъ ежедневно дѣлать тщательныя промѣры фарватера и мелей и наименьшую глубину фарватера, или судоваго хода рѣки вывѣшивать на сигнальныхъ мачтахъ: досками, обозначающими аршины и черными и красными шарами, обозначающими четверти аршина и вершки.

§ 9. Ходъ рѣки, гдѣ указаніе его оказывается нужнымъ, обозначается съ обѣихъ сторонъ бакенами: съ правой, по теченію — красными, а съ лѣвой — бѣлыми. Отдѣльныя препятствія (камни, карши, брошенные якоря, шалыги и т. п.) обозначаются также красными или бѣлыми бакенами, смотря по тому, съ которой стороны ихъ можно обходить; тѣ препятствія, которыя можно обходить съ обѣихъ сторонъ, обозначаются бакенами, окрашенными продольными бѣлыми и красными полосами. Бакены отъ захода до восхода солнца освѣщаются соответствующаго цвѣта огнями, а полосатые имѣютъ бѣлый огонь надъ краснымъ.

На мѣстахъ, гдѣ фарватеръ переходитъ отъ одного берега къ другому, ставятся на бе-

регахъ перевальные или створныя столбы, освѣщающіеся ночью (отъ захода до восхода солнца) бѣлыми фонарями.

Если на перекатахъ откроется новый ходъ, болѣе удобный и глубокий, чѣмъ существующій, то онъ долженъ быть немедленно оставленъ предостерегательными знаками по распоряженію завѣдующаго постомъ, который о семъ немедленно доложить своему начальнику.

5. Конецъ § 10-го правилъ, со словъ: „обозначается весенними знаками“, изложить слѣдующимъ образомъ:

„обозначается весенними знаками съ освѣщеніемъ. О мѣстахъ постановки сихъ знаковъ публикуется, для свѣдѣнія судопромышленниковъ, черезъ биржевыя комитеты и черезъ объявленія, вывѣшиваемыя на видныхъ мѣстахъ на болѣе значительныхъ пристаняхъ и въ канцеляріяхъ начальниковъ судоходныхъ дистанцій“.

6. Ходатайствовать передъ министерствомъ путей сообщенія, чтобы относительно выбора мѣстъ для постановки весеннихъ знаковъ и системы ихъ былъ принятъ во вниманіе прозекъ I отдѣленія нижегородскаго судоходнаго съѣзда 1890 года.

и 7. Въ концѣ главы, послѣ § 10-го, прибавить новыя §§ слѣдующаго содержанія:

§ 10 (2) Командиры пароходовъ — пассажирскихъ — снабжаются, по распоряженію судоходнаго начальства, особыми на каждый рейсъ книжками (по формѣ, принятой въ нижегородскомъ отдѣленіи) для записыванія глубины перекатовъ, мѣсть, гдѣ производится паузка судовъ и своихъ замѣчаній относительно обстановки рѣки. Пристані, на которыхъ назначенныя книжки должны быть сданы, назначаются начальникомъ отдѣленія путей сообщенія и названіе ихъ должны быть напечатаны на первой страницѣ книжекъ. Такъ какъ онѣ должны вестись на ходу, то всѣ замѣчанія въ нихъ могутъ быть писаны карандашемъ.

Примѣчаніе. Такія-же книжки могутъ получать и командиры буксирныхъ пароходовъ, изъявившіе на то желаніе.

§ 10 (3). На всѣхъ значительныхъ пристаняхъ, а также на тѣхъ, гдѣ имѣютъ пребываніе чины судоходнаго надзора, выдаются правленіемъ округа путей сообщенія на нѣкоторыя пассажирскіе дебаркадеры шнуровыя книги для записыванія жалобъ и замѣчаній судопромышленниками и командирами пароходовъ. Книги эти должны быть по-

стоянно открыты для всѣхъ, кому въ нихъ встрѣтятся надобность, а записанныя въ нихъ жалобы агенты пассажирскихъ пристаней должны немедленно сообщать мѣстному судоходному начальству, которое, по сдѣланнымъ соответствующихъ распоряженій, вписываетъ объ этомъ въ книгѣ, противъ записаннаго замѣчанія или жалобы.

„Выборъ пассажирскихъ пристаней, на ко-

торыя выдаются означенныя шнуровыя книги, дѣлается по соглашенію судоходнаго начальства съ конторами пароходствъ и о мѣстахъ ихъ нахождения публикуется для свѣдѣнія порядкомъ, указаннымъ въ § 10“.

Такъ какъ дальнѣйшихъ замѣчаній на I главу проекта правилъ болѣе не послѣдовало, то постановлено считать ее окончательно рассмотрѣнной.

№ 3.

30 января 1891 года.

Присутствовали: председатель В. И. Мензелинцевъ, члены: А. Д. Дмитриевъ, И. В. Коишевскій, А. И. Одинцовъ, А. П. Булановъ, А. Ф. Орловъ, М. П. Зарубинъ, Н. Ф. Гевлевъ, Я. Ф. Владыкинъ, С. П. Неуструевъ и приглашенные къ участию въ работахъ комиссіи гг. командиры пароходовъ— И. Д. Гурьевъ, А. А. Нордвикъ, гг. Тигерштедтъ, И. Э. Гейнъ и Г. П. Кудлай.

По открытіи засѣданія, былъ прочитанъ и утвержденъ протоколъ 2-го засѣданія комиссіи 28 ноября сего года.

Затѣмъ приступлено къ рассмотрѣнію II-й главы проекта правилъ для плаванія, т. е. „Общія правила для плаванія“. По выслушаніи и обсужденіи замѣчаній на эту главу, представленныхъ въ судоходный съѣздъ, а именно: замѣчаній управляющаго и командировъ пароходовъ общества „Кавказъ и Меркурій“ (№ 8-й), замѣчаній представителей пассажирскихъ пароходовъ (№ 10) и замѣчаній командировъ общества „Дружина“ (№ 5), а также по обсужденіи тѣхъ заявленій, которыя были сдѣланы въ настоящемъ засѣданіи, комиссіи пришла къ слѣдующимъ заключеніямъ:

1) Въ концѣ § 12 прибавить слѣдующее:

„Если идущимъ, или буксирующимъ судномъ будетъ сбитъ бакенъ и командиръ парохода не найдетъ возможности остановиться для передачи записки постовому сторожу, въ слѣдствіе сильнаго вѣтра, узкости хода, или по другимъ какимъ-либо уважительнымъ причинамъ, то онъ все-таки долженъ постараться вызвать постового сторожа и сказать ему о сбитіи или потопленіи бакена.“

Во всякомъ случаѣ о сбитіи или потопленіи бакена командиръ парохода съ первой попутной пристани увѣдомляетъ о томъ запиской завѣдующаго тѣмъ участкомъ судоходной инспекціи, на которомъ онъ былъ сбитъ; а если завѣдующаго на жительство

на этой пристани не окажется, то увѣдомленіе ему должно быть послано открытымъ письмомъ.

Постовые-же сторожа должны обязательно выѣзжать къ пароходамъ, если съ нихъ будетъ дано нѣсколько продолжительныхъ свистковъ.

2) Въ концѣ § 13-го, послѣ словъ „судоходному начальству“ прибавить слѣдующее: „которое объ этомъ объявляетъ для свѣдѣнія судопромышленниковъ порядкомъ, указаннымъ въ § 10“.

Если якорь будетъ упущенъ на мелкомъ мѣстѣ и не найденъ до захожденія солнца, то надъ якоремъ, или на предполагаемомъ мѣстѣ его нахождения должна быть поставлена лодка съ зажженнымъ фонаремъ, впрѣдъ до поднятія его, или до постановки на этомъ мѣстѣ бакена.

3) Въ виду того важнаго значенія, которое имѣетъ для безопасности судоходства своевременная очистка водныхъ путей отъ брошенныхъ якорей и т. п. предметовъ, въ видахъ привлеченія къ отысканію ихъ постороннихъ людей, или мѣстныхъ жителей, ходатайствовать передъ министерствомъ путей сообщенія о томъ, чтобы въ законодательномъ порядкѣ были изданы правила о правѣ частныхъ лицъ заниматься очисткой рѣкъ, примѣнительно къ правиламъ установленнымъ въ ст. 523—537 устава торговаго (изд. 1887 г.) для очистки морскихъ рейдовъ и гаваней. При этомъ просить, чтобы поря-

докъ, установленный ст. 532 о срокѣ, въ теченіе котораго хозяину потеряннаго якоря предоставляется исключительное право отыскивать его самому и о вознагражденіи доставшему якорь, былъ измѣненъ, примѣняясь къ обстоятельствамъ рѣчного судоходства слѣдующимъ образомъ: срокъ, въ который хозяину предоставляется исключительное право отыскивать брошенный якорь, сократить до семи дней, а вознагражденіе доставшему якорь, якорную цѣпь, или свасть, лотъ и т. п. должно быть опредѣлено по 50 коп. съ пуда найденной вещи. Такіе предметы, вынутые изъ воды, хозяинъ которыхъ неизвѣстенъ и къ которымъ послѣ троекратной публикаціи въ мѣстныхъ газетахъ не отыщется хозяинъ, должны по прошествіи 6 мѣсяцевъ отъ послѣдней публикаціи, выдаваться доставшему ихъ изъ воды въ полную собственность.

4) Въ концѣ § 15-го добавить:

„или объ этомъ можетъ быть записано въ книги, установленныя § 10 (3)“.

5) Въ первой части § 19-го послѣ словъ: „дѣйствительною надобностью по роду судовъ“ добавить:

„На паровыхъ судахъ на холу у штурвала должно находиться не менѣе 2-хъ человѣкъ (для того, чтобы при отмахиваніи не бросать рулевого колеса)“.

6) Въ концѣ этаго-же § 19 послѣ словъ: „длиною не меньше арш., толщиною 4 вершка“ добавить:

„а надъ якорями, завезенными въ стрѣжні, для снятія судна съ мели, ставить ночью лодку съ зажженнымъ фонаремъ“.

и въ послѣдней фразѣ этаго § „звонить въ колоколъ и бить въ дѣску“ слово „и“ замѣнить словомъ „или“.

7) Въ концѣ 1-го примѣчанія къ § 20, гдѣ говорится о мѣстѣ, назначенномъ для помѣщенія „номернаго знака и удостовѣренія записи“, послѣ словъ: „подъ вахтеннымъ мостикомъ на видномъ мѣстѣ“, добавить:

„на пароходахъ-же американскаго типа — на видномъ мѣстѣ пассажирской палубы“.

8) Въ § 21, въ скобкахъ, послѣ словъ: „бѣлый флагъ“ добавить „длиною и шириною не менѣе 1½ аршина“.

За неимѣніемъ другихъ замѣчаній относительно II главы постановлено считать ее окончательно рассмотрѣнною. Предъ разсмотрѣніемъ III главы: „Объ отличительныхъ огняхъ“, была прочтена часть письма г. Жандра, за № 155, къ г. предсѣдателю ни-

жегородскаго судоходнаго съѣзда, относящаяся до отличительныхъ огней, въ которой г. Жандръ указываетъ на то, что въ проектѣ правилъ: 1) предположено поднимать бѣлый отличительный огонь вмѣсто 20 ф., какъ было прежде, только на 3 аршина; 2) исключены условія, опредѣляющія силу свѣта, какъ бѣлаго, такъ и цвѣтныхъ фонарей, 3) уголь освѣщенія боковыхъ краснаго и зеленаго огней уменьшенъ съ 10 до 8 румбовъ, а уголь освѣщенія бѣлаго мачтоваго фонаря съ 20 румбовъ — также до 8-ми.

По обсужденіи этихъ замѣчаній г. Жандра, въ связи съ §§ 24 и 25 проекта правилъ, оказалось, что въ 1-мъ своемъ замѣчаніи г. Жандръ указываетъ только на оечатку въ § 25: вмѣсто 3 аршинъ должно было быть напечатано 3 сажени, замѣчаніе-же его (относительно уменьшенія угла освѣщенія отличительныхъ огней) сдѣлано, вѣроятно, по недоразумѣнію, такъ какъ въ проектѣ правилъ ничего подобнаго не имѣется, а напротивъ въ § 24 сказано, что форма отличительныхъ фонарей на паровыхъ судахъ должна быть такая-же, какая принята для фонарей морскихъ пароходовъ; извѣстно, что фонари на морскихъ пароходахъ устроены такъ, что освѣщаютъ: мачтовые 20, а боковые 10 румбовъ, значить и фонари рѣчныхъ пароходовъ должны имѣть (согласно § 24) тѣ-же углы освѣщенія. Постановленію § 24 нисколько не противорѣчитъ правило, помѣщенное въ п. б, § 25 о томъ, что фонарь для мачтоваго огня на пароходахъ „долженъ быть закрытый сзади“. Закрытый сзади фонарь, если въ немъ источникъ свѣта помѣщается въ этой самой плоскости, которая его закрываетъ сзади, будетъ освѣщать дугу горизонта въ 16 румбовъ, но такъ какъ, очевидно, источникъ свѣта не можетъ быть помѣщенъ въ той плоскости, которою сзади закрыть фонарь, а, непременно, будетъ помѣщенъ впереди ея, то и уголь освѣщенія такого фонаря будетъ непременно больше 16 румбовъ, т. е. около 20 румбовъ.

По обсужденіи 2 замѣчанія г. Жандра, въ связи съ § 24 проекта правилъ для плаванія, комиссія пришла къ заключенію, что такъ какъ при постоянно увеличивающейся скорости волжскихъ пассажирскихъ пароходовъ значительно уменьшается время, которое проходитъ отъ момента появленія отличительныхъ огней встрѣчнаго парохода до прохожденія его траверса, а въ слѣдствіе этаго уменьшается и время, необходимое для

обмѣна сигналами и произведенія необходимыхъ маневровъ, предупреждающихъ столкновение сила свѣта отличительныхъ огней дѣйствительно имѣетъ весьма важное значеніе, поэтому въ виду затруднительности въ приобрѣтеніи хорошихъ сигнальныхъ фонарей, постановлено ходатайствовать передъ министерствомъ путей сообщенія, чтобы имъ самимъ производилось испытаніе такихъ фонарей и признанные годными отличались-бы какимъ-либо извѣстнымъ клеймомъ. Тогда всякій пароходовладѣлецъ, приобрѣтая фонари, испытанные министерствомъ путей сообщенія, будетъ имѣть увѣренность, что этимъ онъ обезпечитъ себя отъ отвѣтственности за негодность ихъ. Но при испытаніи сигнальныхъ фонарей слѣдуетъ принять въ соображеніе во-1-хъ, то, что въ настоящее время большіе пассажирскіе пароходы имѣютъ скорость по теченію до 30, а противъ теченія

до 24 верстъ въ часъ, а потому необходимо, чтобы между появленіемъ боковыхъ огней и встрѣчей проходило не менѣе 2-хъ минутъ и во-2-хъ, если при испытаніи отличительныхъ фонарей окажется, что въ слѣдствіе несовершенства устройства существующихъ лампъ, для сожиганія пиронафта, при освѣщеніи имъ нельзя будетъ достигнуть требуемой силы свѣта, или для достиженія ея потребовалось-бы дѣлать фонари не соразмѣрно большей величины, то чтобы для освѣщенія отличительныхъ фонарей было разрешено употреблять стеариновые свѣчи и астралинъ и разрешить держать послѣдній на пароходахъ въ необходимомъ для этой цѣли количествѣ.

Затѣмъ дальнѣйшее обсужденіе замѣчаній на проектъ правилъ отложено до слѣдующаго засѣданія.

Письмо члена комиссіи А. Д. Дмитріева на имя предсѣдателя В. И. Мензелицева, отъ 16 марта 1890 года, за № 625.

Въ засѣданіи комиссіи 30 января сего года разсматривался § 25 проекта правилъ объ отличительныхъ огняхъ и замѣчанія судовладѣльцевъ на этотъ §; при чемъ въ протоколѣ, по поводу замѣчаній вице адмирала Жандра, выражено, что въ проектѣ правилъ уже сказано, что форма фонарей съ отличительными огнями на паровыхъ судахъ должна быть такая-же, какая принята для фонарей морскихъ пароходовъ, устройство которыхъ извѣстно; изъ чего явствуетъ, что по мнѣнію комиссіи этимъ все сказано и дальнѣйшихъ разъясненій излагать дѣе новыхъ правилахъ нѣтъ надобности.

Но такъ какъ настоящія правила составляются во всѣхъ отношеніяхъ весьма подробно, то объ отличительныхъ огняхъ, какъ о важнѣйшемъ предметѣ снабженія судовъ, имѣющемъ цѣлю избѣжаніе столкновенія между судами, необходимо изложить подробно объ устройствѣ ихъ, а именно такъ, какъ сказано въ § 16 временныхъ правилъ 1883 года.

Въ томъ-же протоколѣ постановлено ходатайствовать предъ министерствомъ путей сообщенія, чтобы оно само производило испы-

танія надъ силой свѣта огней въ отличительныхъ фонаряхъ и призванные имъ годными—отличались-бы извѣстнымъ клеймомъ. Если такое ходатайство будетъ уважено, то слѣдуетъ просить, чтобы сила свѣта отличительныхъ огней установлена была не менѣе той, кака значится въ § 16 временныхъ правилъ 1883 года; такъ какъ, чѣмъ болѣе будетъ разстояніе, на которомъ увидятъ другъ друга встрѣчные пароходы, тѣмъ безопаснѣе будетъ ихъ встрѣча, и потому уменьшать силу свѣта этихъ огней почти на половину противъ требуемой прежними правилами нѣтъ основанія. Вводить въ употребленіе астралинъ для освѣщенія фонарей, не говоря уже объ опасности, не представляется по моему мнѣнію необходимости, такъ какъ нѣтъ недостатка въ безопасныхъ освѣтительныхъ матеріалахъ, каковы: растительное масло олеинъ и стеариновые свѣчи.

Такъ какъ протоколъ 30 января не былъ мною подписанъ въ виду представленія въ комиссію моего мнѣнія по поводу изложенія правилъ объ отличительныхъ огняхъ, то покорнѣйше прошу настоящее мое заявленіе приложить къ этому протоколу.

№ 4.

1 февраля 1891 года.

Присутствовали: председатель В. И. Мензелинцевъ, члены: А. Д. Дмитриевъ, М. П. Зарубинъ, Ю. Н. Фоминъ, С. П. Неуструевъ, А. Ф. Орловъ, А. П. Булановъ, А. И. Одинцовъ, И. В. Коишевскій и В. А. Кругликовъ, а также приглашенные командиры парходовъ: Г. П. Кудлай, И. Д. Гуринъ, А. П. Зарубинъ, А. А. Нордвинъ, И. А. Сутыринъ, И. А. Лапошниковъ, Е. И. Козловъ, А. П. Бобровъ и парходовладѣлецъ И. С. Сутыринъ.

По открытіи засѣданія былъ прочитанъ и утвержденъ протоколъ 3-го засѣданія комиссiи 30-го января 1891 года.

Затѣмъ продолжалось разсмотрѣніе III-й главы проекта правилъ для плаванія: „Объ отличительныхъ огняхъ“.

По выслушаніи и обсужденіи замѣчаній на эту главу, представленныхъ въ судоходный свѣздъ, а именно: замѣчаній г. Жандра (о заднемъ огнѣ), г. Черкасова (о фонаряхъ, предложенныхъ г. Одинцовымъ), управляющаго и командирова о-ва „Кавказъ и Меркурій“ (№ 8), представителей пассажирскихъ парходовъ (№ 10) и командирова о-ва „Дружина“ (№№ 5 и 6), а также по обсужденіи тѣхъ заявленій, которыя были сдѣланы въ настоящемъ засѣданіи, комиссiя пришла къ слѣдующимъ заключеніямъ:

1) продолжая обсужденіе § 24, постановлено:

а) просить министерство путей сообщенія, чтобы по указаніи, гдѣ можно будетъ приобрѣтать клейменне имъ сигнальные фонари (протоколъ № 3) испытаніе и клейменіе ихъ было распространено и на существующіе въ настоящее время фонари:

б) сила свѣта въ отличительныхъ фонаряхъ на ненаровыхъ судахъ и плотяхъ должна быть не менѣе силы свѣта четвериковой стеариновой свѣчи,

в) заявленіе Н. В. Черкасова о фонаряхъ, предложенныхъ г. Одинцовымъ, принять къ свѣдѣнію, такъ какъ заключеніе технического отдѣленія объ этихъ фонаряхъ принято свѣздомъ.

2) Перейдя къ разсмотрѣнію § 25, постановлено исправить въ немъ опечатку въ опредѣленіи высоты отличительнаго огня на стоянкѣ: „3 сажени“, вмѣсто „3 аршинъ“.

3) Для большей ясности, п. 3 въ отдѣлѣ а—§ 25 изложить слѣдующимъ образомъ:

„3) Когда суда стоятъ сплошными караванами, бортъ о бортъ, тогда отличительные

огни выставляются только на крайнихъ къ фарватеру боковыхъ судахъ и на всѣхъ судахъ верхняго и нижняго ряда“.

4) Въ п. 4 отдѣла а этого-же § копецъ (объ отличительныхъ огняхъ на плотяхъ) изложить такъ:

„На плотяхъ должно быть два огня, расположенныхъ по одному на самыхъ концахъ плота“.

Въ проектѣ правилъ было предположено сохранить существующее правило о томъ, что 2 огня обязательны только на плотяхъ длиннѣе 25 сажень; но по обсужденіи этого вопроса выяснилось, что эти 2 огня необходимы на всѣхъ плотяхъ, а оговорка о томъ, чтобы огни помѣщались на самыхъ концахъ плотовъ введена потому, что на грузовыхъ плотяхъ они, обыкновенно, помѣщаются далеко отъ концовъ и затрудняютъ этимъ опредѣленіе начала и конца плота.

Во время перерыва засѣданія В. И. Мензелинцевъ заявилъ, что по многосложности своихъ занятій онъ отказывается отъ должности председателя комиссiи и просилъ вмѣсто себя избрать другого. Присутствующіе члены комиссiи просили г. Мензелинцева продолжать председательствованіе; но онъ, повторивъ свой отказъ, оставилъ засѣданіе, которое затѣмъ продолжалось подъ председательствомъ заступающаго мѣсто председателя И. В. Коишевскаго.

Обсудивъ заявленіе г. Мензелинцева, присутствующіе члены комиссiи постановили: выборъ председателя произвести въ слѣдующемъ засѣданіи комиссiи 4 сего февраля, о чемъ сообщить отсутствующимъ членамъ комиссiи, проси ихъ прибыть въ это засѣданіе.

5) Измѣнить разстояніе, опредѣленное для промежутка, на которомъ должны находиться мачтовые фонари одинъ надъ другимъ у буксирныхъ парходовъ, когда они ведутъ на буксирѣ суда, или плоты, а именно: поста-

новить, что разстояніе это должно быть 3 аршина, такъ какъ, при размѣщеніи фонарей ближе, свѣтъ ихъ сливается.

6) Опредѣлить, что второй (верхній) мачтовый фонарь, выставляемый на буксирныхъ пароходахъ на ходу *можетъ быть* или закрытый сзади, какъ и нижній, или открытый со всѣхъ сторонъ, по усмотрѣнію, т. е. случается, что открытый фонарь можетъ мѣшать, въ темное время, видѣть впередъ.

7) Затѣмъ, продолжая обсужденіе § 25, постановлено: въ п. I отдѣла б (объ отличительныхъ огняхъ на ходу) въ пунктѣ в (о кормовомъ огнѣ) между словами: „видимый“ и „фонарь“ вписать слова: „только сзади“.

8) Предложеніе представителей пассажирскихъ пароходствъ о томъ, чтобы на пароходахъ американскаго типа бѣлый огонь разрѣшить помѣщать на верху штурвальной рубки, отклонить, п. ч. въ этомъ случаѣ всѣ три отличительные огня (бѣлый мачтовый и цвѣтные бортовые) будутъ находиться почти въ одной плоскости и, слѣдовательно, при всѣхъ поворотахъ парохода, относительное разстояніе цвѣтныхъ огней отъ бѣлаго будетъ одно и то-же, въ слѣдствіе чего невозможно будетъ судить объ измѣненіи курса встрѣчнымъ пароходомъ, которое ночью можетъ быть опредѣлено лишь по измѣненію взаимнаго разстоянія между бѣлымъ и цвѣтными огнями, т. е. по передвиженію бѣлаго огня къ зеленому, или къ красному, въ за-

висимости отъ того, куда катится встрѣчный пароходъ.

9) Соглашаясь съ другими предложеніями представителей пассажирскихъ пароходствъ, прибавить въ концѣ примѣчанія къ пункту I отдѣла б § 25 слѣдующее: „и вообще всякіе огни, помѣщающіеся на одной высотѣ, или выше отличительныхъ огней должны быть невидимы снаружи“.

10) Соглашаясь съ предложеніемъ командировъ о-ва „Дружина“. дополнить п. 4, отдѣла б, § 25 слѣдующимъ: „На легкихъ товарныхъ баржахъ, когда они идутъ на длинномъ буксирѣ, имѣть огонь въ закрытомъ сзади фонарѣ, помѣщенномъ около ушей“.

11) Въ этомъ-же пунктѣ исправить опечатку въ 4 строкѣ сверху, поставитъ вмѣсто „буксирнаго“ „буксирнаго“.

12) Въ концѣ п. 5 отдѣла б прибавить „но у наливныхъ деревянныхъ судовъ, на которыхъ перевозится сырая нефть и керосинъ — съ предохранительною сѣткою“.

13) Въ пунктѣ в (объ отличительныхъ огняхъ у гребныхъ и проч. лодокъ) между словами „гребныхъ“ и „перевозныхъ“ вставить слово „я“, а также слова „не должны“ замѣнить словами „могутъ не“.

Такъ какъ больше замѣчаній на III главу не было сдѣлано, то постановлено считать ее окончательно рассмотрѣнною и засѣданіе было закрыто.

№ 5.

4 февраля 1891 года.

Присутствовали: члены комиссіи М. Ф. Кульчицкій, Ю. Н. Фоминовъ, А. Д. Дмитриевъ, Н. В. Черкасовъ, Я. Д. Владыкинъ, М. П. Зарубинъ, С. П. Неуструевъ, А. Ф. Орловъ, В. А. Кругликовъ, А. П. Булаповъ, А. И. Одинцовъ, и И. В. Коишевскій и приглашенные къ участию въ засѣданіяхъ комиссіи: А. П. Власевъ, К. Р. Гауденъ, Г. П. Кудлай и А. А. Нордвикъ.

По открытіи засѣданія прочитавъ и утвердивъ протоколъ засѣданія комиссіи 1 февраля сего года за № 4; затѣмъ членами комиссіи приступлено къ выбору предсѣдателя, вмѣсто отказавшагося В. И. Мензелинцева. Предсѣдателемъ комиссіи избранъ Н. В. Черкасовъ и засѣданіе продолжалось подъ его предсѣдательствомъ.

По рассмотрѣніи письменныхъ замѣчаній, поступившихъ въ судоходный сѣздъ, а так-

же заявленій, сдѣланныхъ въ настоящемъ засѣданіи относительно главы IV проекта правилъ „Объ освѣщеніи судовъ“, постановлено:

1) Предложеніе управляющаго и командировъ о-ва „Кавказъ и Меркурій“ о воспрещеніи употреблять пиронафть для освѣщенія судовъ отклонить.

2) По обсужденіи письменныхъ замѣчаній, представленныхъ въ судоходный сѣздъ, на

§ 28 правилъ (объ электрическомъ освѣщеніи), а также по выслушаніи объясненій завѣдывающаго электрическимъ освѣщеніемъ въ о-вѣ „Самолетъ“ Ю. Н. Фомина, постановлено:

а) въ началѣ § 28, послѣ словъ: „при электрическомъ освѣщеніи“ добавить слова: „на пассажирскихъ пароходахъ не допускается употребленіе динамо-машинъ съ переменнымъ токомъ, какъ представляющихъ большую опасность при обращеніи съ ними, сравнительно съ динамо-машинами постоянного тока“.

б) конецъ § 28, послѣ словъ: „при потушаніи вводились автоматически“—изложить слѣдующимъ образомъ.

„Сила аккумуляторовъ должна быть такова, чтобы ими освѣщались въ теченіе получаса дежурныя лампочки, въ количествѣ на пассажирскихъ пароходахъ не менѣе 10—20 лампочекъ, смотря по величинѣ парохода. Дежурныя лампочки должны быть расположены: въ каждомъ общемъ пассажирскомъ помѣщеніи, въ корридорахъ, въ машинномъ отдѣленіи, въ трюмѣ, на палубѣ, у выходовъ и въ отличительныхъ и махальномъ фонаряхъ. На буксирныхъ и товарныхъ пароходахъ дежурныя лампочки обязательны только въ отличительныхъ и махальномъ фонаряхъ“.

в) добавить слѣдующіе §§, заимствовавъ ихъ изъ ст. 27, 28, 29 и 30 „Временныхъ правилъ канализаціи электрическаго тока большой силы и устройства проводовъ и прочихъ приспособленій для электрическаго освѣщенія“, утвержденныхъ управляющимъ министерствомъ внутреннихъ дѣлъ (циркуляръ начальн. главн. управл. почтъ и телегр. 8 января 1886 г.).

§ 28 (1) Въ помѣщеніяхъ, занимаемыхъ электровозбудителями (динамо-машины, аккумуляторы и батареи), должно находиться, во все время дѣйствія ихъ приборовъ, особое лицо, для постоянного надзора за ихъ дѣйствіемъ.

§ 28 (2) Надзоръ, уходъ и работа при источникахъ электричества и пріемныхъ приборахъ, проводникахъ и проч., не должны поручаться малолѣтнимъ, недостижимымъ 15-лѣтняго возраста, и лицамъ въ нетрезвомъ состояніи.

28 (3) Если лицамъ, которымъ поручается уходъ за электрическими приборами, придется прикасаться къ неизолированнымъ частямъ приборовъ, во время прохожденія по нимъ тока, то на сей случай эти лица

должны быть снабжены перчатками изъ изолирующаго вещества или ключами съ эбонитовой рукояткой.

28 (4) Въ помѣщеніяхъ, въ которыхъ находятся въ дѣйствіи источники электричества, не должны быть допускаемы постороннія лица безъ разрѣшенія техника, завѣдывающаго аппаратами.

Такъ какъ другихъ замѣчаній относительно IV главы сдѣлано не было, то постановлено считать ее разсмотрѣнною; затѣмъ обсуждались замѣчанія на V главу (о паровыхъ котлахъ), причѣмъ постановлено:

3) Исправить опечатку въ § 31 вмѣсто слова „недокаливающагося“ поставить—„незакаливающагося“.

4) § 32 изложить слѣдующимъ образомъ, „Въ рѣчныхъ пароходныхъ котлахъ, горизонтальный размѣръ которыхъ, по ширинѣ судна, не превосходитъ восьми футовъ, превышеніе уровня воды падъ подверженными опасности накаливанія стѣнками его должно быть не менѣе шести дюймовъ, а при размѣрѣ болѣе восьми футовъ, не менѣе семи дюймовъ“. Увеличеніе уровня воды проэктировано въ виду возможности такого крена пароходовъ, а въ особенности катеровъ, при которомъ тотъ уровень воды, который установленъ въ § 32 проекта правилъ для плаванія можетъ оказаться недостаточнымъ.

5) Въ примѣчаніи 1-мъ къ этому-же § между словами „впускаемой въ трубу струи пара“ и „и въ 20 разъ“ вставить слова: „или какимъ-либо другимъ способом“, такъ какъ, кромѣ указаннаго въ правилахъ способа для усиленія тяги, можетъ быть примѣнено дутье воздуха или въ трубу или въ топку котла посредствомъ тѣхъ или другихъ приспособленій, какъ при каменно-угольномъ, такъ равно, и при нефтяномъ отопленіи, какъ на примѣръ въ системѣ инженеръ-механика Пашинина.

6) Въ примѣчаніи къ § 33 исключить слова: „подвижныхъ, а также“ и „и—паровозныхъ“, какъ не относящихся до пароходныхъ котловъ.

7) Для § 34 приписать редакцію, предложенную 2 отдѣленіемъ судоходнаго съѣзда.

8) Въ § 36, въ фразѣ: „при водоуказательной трубкѣ долженъ быть ясно обозначенъ красною или бѣлою продольною полосою наинизшій допускаемый уровень воды въ котлѣ“, слово „продольною“ замѣнить словомъ „горизонтальною“.

9) Въ концѣ § 38 добавить: „а потолокъ

долженъ быть или желѣзный или покрытый желѣзомъ на кошмѣхъ“.

10) Въ § 44 въ пунктѣ б, слова: „пяти атмосферъ“ замѣнить словами: „восьми атмосферъ“ и слово: „вдвое“ замѣнить словами „въ полтора раза“ и въ пунктѣ в слово „пяти“ замѣнить словомъ „восьми“ и слова „увеличенному на пять атмосферъ“ замѣнить словами „увеличенному на четыре атмосферъ“.

Уменьшеніе гидравлическаго давленія при испытаніи пароходныхъ котловъ проектировано для уменьшенія того вреднаго вліянія, которое производитъ на паровые котлы давленіе гидравлическимъ прессомъ при пробѣ котловъ.

11) Въ концѣ § 47 исключить слова „или кладкѣ онаго“, какъ не относящихся до пароходныхъ котловъ.

12) Въ § 53 послѣ словъ: „мѣстную полицію“ добавить „и судоходное начальство“.

13) Въ проектѣ правилъ исключить названіе IX главы (о локомотивахъ).

Такъ какъ, кромѣ вышечисленныхъ, другихъ замѣчаній на V главу сдѣлано не было, то постановлено считать ее окончательно разсмотрѣнною и перейти къ разсмотрѣнію VI главы: „О мѣрахъ къ предупрежденію пожаровъ“, при чемъ было прочтено заявленіе Н. В. Черкасова, представленное имъ предсѣдателю судоходнаго съѣзда (№ 2). Постановлено: въ виду уже сдѣланнаго въ комиссіи добавленія къ § 1 проекта правилъ (протоколъ № 2), заявленіе Н. В. Черкасова принять къ сдѣдвію, обратившись къ нему вновь при разсмотрѣніи XXIII главы.

Перейдя къ обсужденію всѣхъ замѣчаній на VI главу, какъ письменныхъ, присланныхъ въ судоходный съѣздъ, такъ и сдѣланныхъ въ настоящемъ засѣданіи, постановлено:

14) § 57 изложить слѣдующимъ образомъ: „§ 57. На пароходахъ не дозволяется топить кухонныхъ печей, если онѣ отапливаются дровами, при стоянкѣ у судовъ съ огнеопасными нефтяными продуктами (см. прим. къ § 180) и легковоспламеняющимися веществами. При остановкахъ-же у судовъ съ нефтяными остатками, трубы пароходныхъ кухонь, отапливающихся дровами, должны быть закрыты сѣтками“.

15) Въ § 60 исправить опечатки:

а) въ 4 строкѣ отъ начала § слово „концами“ замѣнить словомъ „колыцами“.

б) въ примѣчаніи къ этому §, въ 17 строкѣ

отъ начала примѣчанія, исправить формулу: вмѣсто $= \frac{1,72-0,25}{3} \cdot 12^2 = 706$ пуд.

должно быть $= \frac{(17,72-0,25) \cdot 12}{3} \cdot 12^2 = 706$ пуд.

в) въ 20 и 21 строкахъ этаго-же примѣчанія также исправить формулу вмѣсто $1'' \frac{(74,3)}{2} \times 2$ 353, $\times 2 \cdot \frac{353}{744} = \frac{200}{474}$ или почти 1; должно быть: $= \frac{74,3}{2} \cdot 2^2 = 353$; откуда $d^2 = \frac{2,333}{744}$ или d почти равно 1;”

и г) взамѣнъ формулы, напечатанной въ послѣдней строкѣ стр. 18 и первой стр. 19 должно быть: $1\frac{3}{4} \times \frac{4}{3} = 2,3''$.

16) § 61 изложить слѣдующимъ образомъ: „§ 61. На пароходахъ должны быть: а) шланги (пожарные рукава) къ котловой паровой донкѣ, которая должна быть приспособлена и для ручнаго дѣйствія. Длина шланговъ полагается не менѣе половины длины корпуса, діаметръ ихъ не менѣе 1½,” а внутренней діаметръ наконечниковъ не менѣе 5/16;” б) паротушитель, для подачи пара грузовые трюмы и въ котельное и машинное отдѣленія (гдѣ таковыя помѣщаются подъ палубою), въ пассажирскія-же помѣщенія проведене паротушителя воспрещается; в) желѣзные ведра съ темляками, и г) багры, топоры и кошмы“.

17) § 68 изложить слѣдующимъ образомъ: „§ 68. При нефтяномъ отопленіи въ трюмѣ подъ котлами и машиною не должно быть горючей жидкости. Аппараты для отопленія должны быть такого устройства и снабжены такими приспособленіями, чтобы вся поступающая въ аппаратъ жидкость, употребляемая для отопленія, сгорала въ тонкѣ и не могла стекать въ трюмъ, даже при поломкѣ какой-либо части аппарата, для чего въ началѣ трубки, ведущей жидкость отъ дежурной цистерны, долженъ быть кранъ, запирающійся какъ изъ кочегарнаго отдѣленія, такъ и съ палубы. Полъ передъ топками котловъ долженъ быть желѣзный, а потолокъ или желѣзный или покрытый желѣзомъ на кошмѣ. Въ кочегарномъ отдѣленіи долженъ постоянно находиться занасъ песку“.

Примѣчаніе. При употребленіи форсунокъ такого устройства, у которыхъ конусный кранъ въ нефтеводной трубкѣ располагается вертикально, онъ долженъ быть обращенъ широкимъ концомъ къверху“.

Вмѣстѣ съ симъ постановлено просить министерство путей сообщенія принять во вниманіе, по этому вопросу, выработанное тех-

нической группой судоходнаго съѣзда и этимъ закончить разсмотрѣнiе VI главы и перейти къ главѣ VII „Объ избранiи якорнаго мѣста“, при чемъ постановлено:

18) Соглашаясь съ замѣчанiями командировъ о-ва „Дружина“, въ началѣ § 70, послѣ словъ „всѣ суда“, прибавить „и плоты“.

19) Въ концѣ § 72 добавить:

Примѣчанiе. Въ стрѣжѣ не дозволяется судамъ становиться на якорь ближе 50 сажень отъ пассажирскихъ пристаней.

Такъ какъ болѣе никакихъ замѣчанiй на эту главу не было сдѣлано, то постановлено считать ее разсмотрѣнною и засѣданiе было закрыто.

№ 6.

6 февраля 1891 года.

Присутствовали: предсѣдатель Н. В. Черкасовъ, члены: И. В. Коишевскiй, А. Ф. Орловъ, А. П. Булановъ, В. А. Кругликовъ, Ю. П. Фоминъ, М. П. Зарубинъ, Я. Д. Владыкинъ, А. Д. Дмитриевъ и С. П. Неуструевъ и приглашенные къ участию въ работахъ комисси Э. Ю. Гильдебрандъ, А. И. Хижинъ, М. Ф. Заплатинъ, А. А. Нордвикъ, С. Н. Березинъ, И. Д. Гуринъ, А. И. Фирсовъ, А. П. Власевъ, Г. П. Кудлай, И. К. Разумовъ, Г. Г. Тигерштедтъ и М. Ф. Каменскiй.

По открытiи засѣданiя прочитанъ и утвержденъ протоколъ прошлаго засѣданiя (4 февраля с. г. за № 5); затѣмъ перешли къ обсужденiю главы VIII (О встрѣчѣ и обходѣ судовъ).

По выслушанiи и обсужденiи письменныхъ замѣчанiй на эту главу, поступившихъ въ судоходный съѣздъ, а именно: писемъ г. Жандра (№ 1), замѣчанiй командировъ о-ва „Дружина“ (№№ 4, 5, 6 и 7), замѣчанiй управляющаго и командировъ о-ва „Кавказъ и Меркурiй“ (№ 8), замѣчанiй М. Ф. Каменскаго (№ 9), замѣчанiй представителей пассажирскихъ пароходовъ (№ 10) и писемъ Г. А. Ратькова-Рожнова (№ 11), съ проектомъ замѣны отмахиванiя вспышками (при электрическомъ освѣщенiи), а также тѣхъ заявленiй, которыя были сдѣланы въ настоящемъ засѣданiи—постановлено:

1) Исправивъ печатку въ § 74 (въ 8 строкѣ, вмѣсто „нелься“—„нельзя“) въ концѣ этого § добавить слѣдующее:

„Суда, идущiя на встрѣчу должны обмѣниваться сигналами заблаговременно: на прямыхъ плесахъ не ближе 2 версты. При встрѣчѣ въ затруднительныхъ мѣстахъ, если командиръ парохода усматриваетъ такую опасность для встрѣчнаго судна, которая съ встрѣчнаго судна не видна, то долженъ передъ подачей сигналовъ (передъ размахкой), предупредить встрѣчное судно объ опасности, давъ нѣсколько короткихъ свистковъ. Послѣ чего встрѣчное судно должно принять всѣ мѣры

къ тому, чтобы избѣжать встрѣчи въ опасномъ мѣстѣ“.

2) Въ концѣ § 76 добавить:

„Для отмахиванiя должно выходить къ борту судна, или на край мостика или кожуха. Отмахиванiе изъ рубки воспрещается.

„При электрическомъ освѣщенiи дозволяется, вмѣсто отмахиванiя, подавать сигналъ вспышками фонарей, расположенныхъ не ниже 1½ аршина надъ бортовыми отличительными фонарями и снабженныхъ ширмами съ зади и съ боковъ такъ, чтобы свѣтъ ихъ былъ видѣнъ только по направленiю курса парохода“.

3) Концевъ § 79 послѣ словъ „идущее снизу должно остановиться“ изложить такъ:

„а судно, идущее по теченiю уменьшаетъ ходъ настолько, чтобы не терять правеза и оба выжидаютъ, пока не обмѣняются ясно понятными сигналами“.

4) Передъ разсмотрѣнiемъ §§ 80—83 проекта правилъ былъ поставленъ на разрѣшенiе вопросъ о томъ: какое предложенiе принять относительно избранiя курса встрѣчными судами—большинства или меньшинства 2 отдѣленiя. Присутствующiе высказались за предложенiе меньшинства и поэтому постановлено: взамѣнъ §§ 80—83 (включительно) проекта правилъ для плаванiя, составленнаго 2 отдѣленiемъ, принять §§ 41 и 43 Врем. прав. для плав. 1883 года съ исключенiемъ примѣчанiя 2 къ § 41.

5) Въ § 87 исключить въ 3 строкѣ слова: „къ перевалу“.

6) Въ § 89 исключить начало: („въ тѣхъ случаяхъ, когда курсъ избранъ судномъ, идущимъ по теченію, а“).

7) Въ концѣ § 90 добавить:

„Правило это не относится до пассажирскихъ пароходовъ, которымъ дозволяется обходить другіе суда и въ поименованныхъ въ семъ § мѣстахъ, если отъ сего не представляется опасности, обмѣнявшіеся предварительно сигналами о томъ, куда держаться обгоняемому судну“.

8) Въ концѣ § 94 добавить:

„Пароходы, отваливающіе отъ пристани или снимающіеся съ якоря для слѣдованія по теченію, не должны послѣ оборота проходить ближе ста саж. отъ носа, идущаго съ верху буксирнаго парохода съ возомъ“.

9) § 96 изложить слѣдующимъ образомъ:

„Пароходы, проходя мимо пристаней, а

также пароходовъ, ведущихъ на буксирѣ мелкія суда, должны уменьшать ходъ, чтобы не разводили волненія. Пароходы-же, буксирующие мелкія суда, должны заявлять продолжительнымъ свисткомъ послѣ отмашки о своемъ желаніи, чтобы ходъ былъ уменьшенъ.

Примѣчаніе. Въ случаѣ жалобы на поврежденія, причиненныя отъ несоблюденія настоящаго §, чины судоводнаго надзора или полиціи, которымъ сія жалоба заявлена, обязаны, если пострадавшее судно стояло на якорѣ или у берега, освидѣтельствовать прочность и толщину причаловъ и шеймъ, а если оно шло, то правильность и степень его нагрузки, а также благонадежность пострадавшаго судна къ плаванію.

Такъ какъ больше никакихъ замѣчаній на VIII главу слѣдано не было, то постановлено считать ее разсмотрѣнною и затѣмъ засѣданіе было закрыто.

№ 7.

8 февраля 1891 года.

Подъ предсѣдательствомъ Н. В. Черкасова, присутствовали члены: А. Ф. Орловъ, Ю. И. Фоминъ, А. Д. Дмитріевъ, М. П. Зарубинъ, И. Ф. Гевлевъ, В. А. Кругликовъ, А. П. Булановъ, и приглашенные: И. К. Разумовъ, А. Я. Парфеновъ, И. К. Корниловъ, Р. А. Розенбергъ, Э. Ю. Гильдебрандъ, Г. П. Кудлай, А. А. Нордвигъ, И. И. Фонталовъ, А. П. Махровский и А. И. Фирсовъ.

По открытіи засѣданія предсѣдателемъ прочитанъ и утвержденъ протоколъ № 6-й. Затѣмъ приступлено къ разсмотрѣнію главы IX-й, при чемъ постановлено: вмѣсто главы IX проекта правилъ, предложенныхъ II отдѣленіемъ судоводнаго съѣзда, сохранить главу IV Временныхъ правилъ 1883 года, замянивъ § 97—§ 47-ымъ съ примѣчаніемъ.

г л а в а X.

По прочтеніи главы X проектируемыхъ правилъ и замѣчаній на 100 § этой главы, со стороны администраціи пароходства „Дружина“ и командировъ пароходовъ этаго общества, постановлено главу X оставить безъ измѣненія.

Тоже самое постановлено и относительно главы XI.

г л а в а XII.

§ 114 измѣнить согласно замѣчаніямъ представленнымъ представителями пароходства за № 11 и изложить такъ:

О перевозкѣ пассажировъ.

г л а в а XII.

А. Правила для судовъ, перевозящихъ пассажировъ.

§ 114. Суда, перевозящіе пассажировъ, кромѣ исполненія всѣхъ правилъ для плаванія, подчиняются еще постановленіямъ, изложеннымъ въ сей главѣ.

§ 115 измѣнить согласно замѣчаніямъ, представленнымъ обществомъ „Кавказъ и Меркурій“ и изложить такъ:

Право командованія пассажирскими пароходами предоставляется офицерамъ флота, а также лицамъ, имѣющимъ спеціальннй дипломъ и прослужившимъ въ должности старшаго помощника командира не менѣе пяти лѣтъ. Старшіе помощники должны быть совершеннолѣтніе.

Примѣчаніе: Лица, командующія пароходами до утвержденія этихъ правилъ

могутъ продолжать командованіе безъ означенныхъ дипломовъ. Капитаны, прокомандовавшіе до утвержденія этихъ правилъ 10 лѣтъ, получаютъ дипломъ на командованіе рѣчныхъ пароходовъ. Лица-же, прокомандующіе до утвержденія этихъ правилъ меньше 10 лѣтъ, могутъ продолжать командованіе и по истеченіи 10 лѣтъ получаютъ дипломъ на командованіе.

§ 116. Относительно § 116 постановлено: согласиться съ мнѣніемъ представителей пароходныхъ обществъ за № 11 и его исключить.

Въ § 117 къ словамъ: „въ желѣзныхъ помѣщеніяхъ“ добавить „или обшитыхъ желѣзомъ на кошмѣ“.

Вмѣсто § 124 принять редакцію этого параграфа, предлагаемую представителями пассажирскихъ пароходствъ и пароходовладѣльцевъ за № 11 и изложить его такъ: „выходныя двери пассажирскихъ помѣщеній на палубу и балконы слѣдуетъ дѣлать такъ, чтобы отворялись внаружу; что-же касается до дверей каютъ, выходящихъ въ коридоры, то ихъ слѣдуетъ дѣлать отворяющимися внутрь каютъ“.

Относительно § 126 согласиться съ мнѣніемъ представителей пароходныхъ обществъ за № 11 и его исключить.

§ 127. Исправить опечатку: вмѣсто „надпалубныхъ“ поставить „подпалубныхъ“.

§ 129 измѣнить согласно замѣчаніямъ представителей пароходныхъ обществъ № 11, а именно: вмѣсто „одинъ аршинъ“ поставить на однопалубныхъ пароходахъ 10 вершковъ, на двухпалубныхъ 12 вершковъ.

§ 130. Къ этому § добавить примѣчаніе согласно предложенію представителей пароходныхъ обществъ за № 11:

„Настоящее правило должно быть примѣнимо къ пароходамъ, которые впредь будутъ строиться; на существующихъ-же оставить окна, какъ они есть, но задвижки должны быть обязательно“.

§ 133 измѣнить согласно предложенію представителей пассажирскихъ пароходствъ за № 11, а именно: вмѣсто словъ: „отъ 25 до 100“ поставить „отъ 10 до 25“, смотря по размѣрамъ судна.

§ 136. Въ редакціи этого § согласиться съ мнѣніемъ представителей пароходныхъ обществъ за № 11 и изложить его слѣдующимъ образомъ: „Пассажиры 1 и 2 классовъ размѣщаются въ каютахъ, по числу находящихся въ нихъ мѣстъ. Пассажиры III класса, на

всѣхъ пароходахъ, на которыхъ для нихъ устроены отдѣльныя каюты—въ тѣхъ каютахъ, по числу мѣстъ въ нихъ находящихся, а на прочихъ пароходахъ—на палубѣ, на скамейкахъ, такъ, чтобы пассажиры, безъ стѣсненія, могли сидѣть. Пассажиры IV класса (бурлаки) помѣщаются на палубѣ, безъ скамеекъ, съ такимъ расчетомъ, чтобы они могли сидѣть безъ стѣсненія и чтобы оставался свободный проходъ на палубѣ. Пассажиры III и IV классовъ могутъ помѣщаться также и на верхней палубѣ, на отведенныхъ имъ мѣстахъ. На мостикѣ и на кожухахъ запрещается помѣщать кладь: исключеніе изъ этого правила допускается только для ягодъ, винограда и другихъ пѣжныхъ фруктовъ, которыя не могутъ быть перевозимы иначе, какъ на открытомъ воздухѣ“.

Замѣчанія-же, представленныя пароходствомъ „Зевеке“, въ отдѣльномъ мнѣніи за № 11 къ этому параграфу, отклонить, такъ какъ эти замѣчанія практически неисполнимы.

§ 138. Послѣ словъ: „на каждомъ пароходѣ“ поставить: „или пристани“.

§ 139. Относительно этого § согласиться съ мнѣніемъ представителей пароходныхъ обществъ за № 11, тѣмъ болѣе, что такіе отводы употреблялись и были сняты по непрактичности и § этотъ изложить такимъ образомъ: „для входа на пароходъ съ лодки или спуска въ нее должны быть устроены прочныя лѣстницы“.

§ 144. Редакцію этого § измѣнить согласно замѣчанію представителей пароходныхъ обществъ № 11: „Пассажиры и кладь, принятые на пароходъ, должны быть доставлены до мѣста назначенія. Исключеніе допускается въ слѣдующихъ случаяхъ:

1) Когда пароходу грозитъ опасность быть захваченнымъ въ пути ледоходомъ.

2) Когда пароходъ получить такое поврежденіе, которое будетъ препятствовать ему продолжать путь.

3) Когда пароходу, по случаю мелководія, не будетъ возможности дойти до мѣста назначенія.

Во всѣхъ этихъ случаяхъ пассажирамъ возвращаются деньги, за вычетомъ изъ нихъ платы за проѣздъ и провозъ багажа, согласно таксѣ за пройденное разстояніе.

Во всѣхъ-же другихъ случаяхъ пассажиры и ихъ багажъ доставляются до мѣста назначенія: или на другомъ пароходѣ того-же общества, или пароходовладѣльца, или-же на

пароходахъ другихъ обществъ, за счетъ первоначальнаго везшаго ихъ пароходства“.

§ 145. Редакцію этого § измѣнить, согласно заявленію представителей пароходныхъ обществъ за № 11, слѣдующимъ образомъ: „На пути между пристанями пассажиры могутъ быть принимаемы съ лодокъ и высаживаемы на подаваемые лодки по усмотрѣнію капитана“.

§ 146. Редакцію этого § измѣнить согласно заявленію представителей пароходныхъ обществъ за № 11 слѣдующимъ образомъ: „Перевозка взрывчатыхъ, легковоспламеняющихся и опасныхъ предметовъ въ видѣ товара или багажа, а равно перевозка невывѣленныхъ, сырыхъ кожъ воспрещается.“

Примѣчаніе. Пассажиръ можетъ имѣть при себѣ не болѣе 3-хъ фунтовъ пороха, хотя-бы жестики, и былъ въ пороховницѣ или въ жестянкѣ, но этотъ порохъ обязательно долженъ быть, въ виду безопасности, сданъ имъ нахраненіе капитану“.

Затѣмъ постановлено было ввести новый параграфъ 147.

„На судахъ, на которыхъ нѣтъ требуемыхъ этими правилами необходимыхъ приспособленій для перевозки пассажировъ, перевозка таковыхъ безусловно воспрещается“.

Послѣ чего дальнѣйшее разсмотрѣніе проекта правилъ было отложено до слѣдующаго засѣданія.

№ 8.

11 февраля 1891 года.

Присутствовали: предсѣдатель Н. В. Черкасовъ, члены: А. Д. Дмитриевъ, Ю. Н. Фоминъ, В. А. Кругликовъ, А. П. Булановъ, Н. Ф. Іевлевъ, Г. Владыкинъ, С. П. Неуструевъ, А. Ф. Орловъ и А. И. Одинцовъ и приглашенные къ участию въ работахъ коммисіи А. П. Власьевъ, А. А. Нордвигъ, Э. Ю. Гильдебрандъ, Р. А. Розенбергъ, А. Н. Парфеновъ, Г. П. Кудлай и Г. Хижинъ.

По открытіи засѣданія былъ прочитанъ и утвержденъ протоколъ № 7, затѣмъ по заявленію А. П. Буланова коммисія нашла необходимымъ главу XII В. о перевозкѣ пассажировъ не разсматривать до представленія правилъ, относящихся къ оной главѣ, разработываемыхъ особой подкоммисіей, послѣ чего было выслушано предложеніе А. И. Одинцова о введеніи правилъ для перевозки покойниковъ на пароходахъ при чемъ постановлено: покойниковъ перевозить на пароходахъ не иначе какъ въ металлическихъ гробахъ, герметически закупоренныхъ и запаянныхъ, которые должны быть поставлены въ внутри осмоленные деревянные ящики, въ сопровожденіи особыхъ лицъ; при этомъ если на пути окажется порча гроба, то покойникъ немедленно передается на попеченіе сопровождающихъ его лицъ и принимается на пароходъ вновь не иначе какъ въ исправномъ гробѣ.

XIV.

Постановлено оставить безъ измѣненія.

XV.

§ 180. Исправить двѣ ошибки: вмѣсто Абала поставить Абеля и вмѣсто Шанбаринъ - Шандоринъ.

§ 181. Поставить вмѣсто „размывалось“ — „разливалось“ и послѣ словъ: „съ нефтяными остатками“ добавить „и смазочными маслами“, а также и послѣ словъ: „бочки съ нефтяными остатками“ добавить и „смазочными маслами“. Добавленіе это сдѣлать въ виду того, что точка вспышки смазочныхъ маселъ выше чѣмъ у нефтяныхъ остатковъ.

§ 184. Вмѣсто 18 аршинъ поставить 18 четвертей.

§ 187. Принимая во вниманіе замѣчаніе Н. В. Черкасова, высказанное имъ въ заявленіи № 3, постановлено: слой глины или земли уменьшить до 1½ вершка.

§ 193. Принимая во вниманіе замѣчаніе Н. В. Черкасова, высказанное имъ въ заявленіи № 3, постановлено: считать достаточнымъ если стѣнки нефтекачекъ и казенокъ будутъ обиты внутри желѣзомъ на кошмѣ.

§ 197. При обсужденіи разстоянія, какое должно быть между паровымъ двигателемъ и судномъ, изъ котораго перекачивается (легковоспламеняющагося керосина и свѣжая нефть) были прочитаны замѣчанія Н. В. Черкасова № 3, капитановъ Владыкиныхъ № 4 и администраціи пароходства „Дружина“ № 5,

послѣ чего было постановлено: разстояніе 5 сажень признать очень великимъ и неудобнымъ, почему его исключить, но сдѣлать обязательнымъ, чтобы трубы, служащія для перекачки легковоспламеняющихся продуктовъ, при входѣ ихъ въ горловины, были непременно закрыты кошками и вообще изолировать перекачиваемый продуктъ отъ соприкосновенія съ наружнымъ воздухомъ.

§ 198. Въмѣсто словъ: „визделей“ исправить „виптзелей“ и послѣ словъ: „всѣхъ выше изложенныхъ мѣръ предосторожности“ слова — „и только“ и т. д. до словъ: „Если во время разпаузки“ исключить.

§ 202. Въмѣсто словъ „точка вышишки которыхъ выше 100°Ц.“ поставить „ниже 100°Ц.“

XVI.

Эту главу оставить безъ измѣненій.

XVII.

§ 231. Соглашаясь съ мнѣніемъ представителей пароходныхъ обществъ, высказаннымъ въ заявленіи № 11, добавить послѣ словъ, — „невидѣнныхъ“, — „сырыхъ“.

XVIII.

Эту главу оставить безъ измѣненія.

По прочтеніи главы XVIII, постановлено: дальнѣйшее разсмотрѣніе правилъ отложить до слѣдующаго засѣданія.

№ 9.

15 февраля 1891 года.

Присутствовали: предсѣдатель Н. В. Черкасовъ, члены: А. Д. Дмитріевъ, А. Ф. Орловъ, Я. В. Владыкинъ, М. П. Зарубинъ, Н. Ф. Іевлевъ, Ю. Н. Фоминъ, В. А. Кругликовъ, А. П. Булановъ, И. В. Коишевскій, С. П. Неуструевъ, и приглашенные участвовать въ работахъ комиссіи: И. Е. Орловъ, Ф. Ф. Витманъ, А. И. Хижинъ, Э. Ю. Гильдебрандъ, Н. В. Кочетовъ, А. С. Федоровъ, А. В. Нордвигъ, И. Д. Гуринъ, Г. П. Кудлай и А. П. Власьевъ.

По открытіи засѣданія былъ прочитанъ и утверждёнъ протоколъ № 8, послѣ чего приступлено къ разсмотрѣнію главы XIX, при чемъ постановлено: относительно §§ 234, 235 и 236 просить министерство путей сообщенія обратить вниманіе на замѣчанія I-го отдѣленія объ усиленіи свѣта красныхъ бакенныхъ огней. Относительно § 237 постановлено: освѣщать бѣлыми огнями на обоихъ берегахъ, а самые столбы окрашивать той-же краской, какой окрашиваются верстовые столбы.

§ 240. Исправить опечатку: вмѣсто 3 поставить 8.

§ 241. Прибавить послѣ словъ: „по спаде воды“, — „въ берегахъ“, а конецъ со словъ „и притомъ“, — исключить.

§ 142. Въмѣсто слова „такой-же“ поставить „такое“.

§ 247. Исправить опечатку и поставить вмѣсто слова „рапоряженіе“ — распоряженіе.

§ 248. Къ пункту а) добавить, — „пароходы,

идушіе съ буксиромъ, должны имѣть запасъ воды подъ килемъ 1 вершокъ“, а къ пункту б) добавить—пароходы, идущіе безъ буксира должны имѣть запасъ воды подъ килемъ $\frac{1}{2}$ вершка“.

Примѣчаніе. Запасъ воды подъ килемъ для баржей и судовъ съ керосиномъ и смрой нефтью долженъ быть 2 вершка, а для судовъ съ нефтяными остатками и смазочными маслами 1 вершокъ“.

§ 249. Добавить послѣ словъ: „на Камѣ“ — „выше Перми“ и „выше Нижняго“ а вмѣсто „ниже Рыбинска“ поставить „ниже Нижняго“ и въ концѣ параграфа добавить примѣчаніе: „Когда пароходъ идетъ съ буксиромъ коломенокъ или мелкихъ судовъ, имѣющихъ запасъ воды подъ килемъ не менѣе 2 вершковъ, въ этомъ случаѣ возъ дѣлится пополамъ“.

Замѣчанія представителей пароходствъ за № 11 и администраціи пароходства „Дружина“ отклонить.

№ 10.

18 февраля 1891 года.

Присутствовали: председатель Н. В. Черкасовъ члены: А. И. Олинцовъ, А. Ф. Орловъ, Ю. Н. Фоминъ, Н. Ф. Гевлевъ, Я. Р. Владкинъ, А. П. Булановъ, С. П. Неуструевъ и приглашенные къ участию въ работахъ комисси: А. А. Нордвигъ, А. Р. Розенбергъ, Э. Ю. Гильдебрандъ, Д. Д. Лапотниковъ, А. Я. Парфеновъ и Тигершtedтъ.

По открытіи засѣданія былъ прочитанъ и утвержденъ протоколъ № 9-й. Затѣмъ § 250, по предложенію Н. Ф. Гевлева, редактировать такъ: „При буксировкѣ судовъ внизъ по теченію, когда на перекатахъ воды между Нижнимъ и Рыбинскомъ болѣе 6 четвертей и ниже Нижняго болѣе 8 четвертей, дозволяется проходить съ полнымъ возомъ въ томъ только случаѣ, если ширина и кривизна перекатовъ не будетъ тому препятствовать, но во всякомъ случаѣ не болѣе двухъ счаловъ судовъ. При состояніи воды менѣе, вверхъ отъ Нижняго 6 четв. и внизъ 8 четв., дозволяется проходить съ груженными судами только съ однимъ счаломъ и съ порожними въ два счала при ширинѣ счала не болѣе 18 сажень“.

§ 252. Со словъ: „при чемъ, если окажется“ до словъ: „а судно немедленно“—исключить.

§ 253 исключить, какъ не подходящий къ этой главѣ и отнести его къ главѣ объ отвѣтственности служащихъ лицъ.

§ 255. Со словъ: „и виновный судоправитель“ до словъ: „Разстановка судовъ на перекатѣ“ исключить. Замѣчаніе командировъ пароходовъ общества „Дружина“ отклонить и просить министерство путей сообщенія на-

значать на закрытые перекаты, въ распоряженіе постовыхъ начальниковъ, двухъ лоцмановъ, помѣщающихся на обоихъ концахъ перекатовъ, которые-бы пропускали суда не задерживая ихъ на пути.

§ 256. Къ этому параграфу добавить: „а такъ-же и пароходы, идущіе съ однимъ судномъ, имѣющимъ осадку, указанную какъ для товаро-пассажирскихъ баржей, въ пунктѣ 6 этого параграфа“.

§ 260. Первую половину этого параграфа до словъ: „при скопленіи судовъ на перекатахъ“ измѣнить такъ: „проходъ мелкосидящихъ судовъ за бакенами остается всегда свободнымъ. Если выше и ниже переката есть значительный караванъ и при закрытомъ перекатѣ, судамъ, идущимъ сверху, не дозволяется иначе проходить перекатъ какъ сплавомъ на рысковыхъ якоряхъ или на буксирѣ парохода“.

§ 262. Къ этому параграфу послѣ словъ: „во время сильнаго вѣтра варка на судахъ“, добавить—„кромѣ пароходовъ, совсѣмъ воспрещается“.

§ 263. Этотъ параграфъ, какъ вошедшій по частямъ ранѣе въ другіе,—исключить.

Послѣ этого дальнѣйшее разсмотрѣніе правилъ отложено до слѣдующаго засѣданія.

№ 11.

20 февраля 1891 года.

Присутствовали: председатель Н. В. Черкасовъ, члены: И. В. Коишевскій, А. Д. Дмитріевъ, Ю. Н. Фоминъ, А. П. Булановъ, В. А. Кругликовъ, Л. Ф. Орловъ, С. П. Неуструевъ, Н. Ф. Гевлевъ и приглашенные къ участию въ работахъ: Р. А. Розенбергъ, Г. П. Кудлай, И. К. Разумовъ и А. Я. Парфеновъ.

По открытіи засѣданія былъ прочитанъ и утвержденъ протоколъ прошлаго засѣданія. Затѣмъ было приступлено къ обсужденію главы XX проекта правилъ. По обсужденіи этой главы было постановлено: въ § 264

слова: „если они шли на буксирѣ“—исключить, какъ затемняющія смыслъ статьи.

Въ § 265 слова: „въ двухъ экземплярахъ“, какъ излишнія, исключить и всю фразу въ скобкахъ поставить безъ скобокъ послѣ словъ:

„которые обязаны подписать акт“. Въ § 266 въ пунктѣ 7 исправить опечатку: вмѣсто „временное положеніе“ поставить: „взаимное положеніе“. Въ § 267 послѣ словъ „къ акту“ прибавитъ: „въ наиболѣе важныхъ случаяхъ“. Въ примѣчаніи къ § 270 вмѣсто словъ: „на основаніи 1255 и 1259 ст. т. XV ч. II св. зак. гр. изд. 1876 года“ поставить: „на основаніи ст. 1230 и 1232 уст. уголовн. судопр“. Въ § 271 вмѣсто слова: „представляются“ поставить: „представляться“. Затѣмъ было приступлено къ обсужденію XXI главы проекта правилъ. По прочтеніи замѣчаній на эту главу представителей пассажирскихъ пароходовъ, пароходнаго общества „Дружина“ и гг. командировъ пароходнаго общества „Кавказъ и Меркурій“ было постановлено: замѣчанія представителей пассажирскихъ пароходовъ, общества „Дружина“ и гг. командировъ пароходнаго общества „Кавказъ и Меркурій“, относящіяся къ § 274, отклонить, какъ неудобноисполнимыя на практикѣ, тѣмъ болѣе что нефтяные остатки, по мнѣнію составителей проекта и членовъ настоящей комиссіи, неотнесутся къ разряду легко воспламеняющихся веществъ. Въ концѣ параграфа 274 прибавитъ: „взрывчатыя вещества должны быть выгружены съ судовъ и увезены изъ затона“. Принимая во вниманіе замѣчанія представителей пассажирскихъ пароходовъ, § 275 измѣнить слѣдующимъ образомъ: пунктъ I передъ словами, „Не дозво-

ляется держать“ прибавитъ „во время стоянки судовъ“.

Изъ пункта 2 этого параграфа слова: „пока не встанетъ ледъ“ исключить.

Пунктъ 4 измѣнить слѣдующимъ образомъ: „Зимовки для команды должны находиться на разстояніи не менѣе 10 сажень отъ каравана, а кузницы на разстояніи не менѣе 30 сажень отъ каравана“.

Въ пунктѣ 5 вмѣсто словъ: „и въ нѣкоторомъ разстояніи“ поставить: „не менѣе 20 сажень“.

Всѣ хозяева и довѣренные судовъ, стоящихъ въ затонѣ, избираютъ изъ своей среды начальника каравана и двухъ или трехъ помощниковъ, смотря по количеству зимующихъ судовъ. Караванный начальникъ и его помощники обязаны наблюдать за исполненіемъ правилъ о зимовкахъ; осенью всѣ хозяева и довѣренные судовъ должны выработать порядокъ установки судовъ на зимовку, а весной выработать порядокъ вводки судовъ въ затонъ или рѣчку, за таковымъ исполненіемъ выработаннаго порядка установки судовъ на зимовку и вводки судовъ весной въ затонъ или въ рѣчку долженъ наблюдать караванный начальникъ и его помощники.

Главу XXII, согласно съ мнѣніемъ вице-адмирала А. П. Жандра, постановлено исключить для правилъ отъ плаванія.

Послѣ этого засѣданіе было закрыто.

№ 12.

25 февраля 1891 года.

Присутствовали: предсѣдатель Н. В. Черкасовъ, члены: И. В. Коишевскій, А. И. Одинцовъ, Ю. Н. Фоминъ, А. П. Булановъ, А. Ф. Орловъ, Я. Д. Владыкинъ, С. П. Неуструевъ, М. П. Зарубинъ, Н. Ф. Гевлевъ и В. А. Кругликовъ и приглашенные къ участию въ работахъ комиссіи Я. И. Шавинъ, Г. П. Кудлай, Е. Я. Березинъ, Ф. Ф. Витманъ, Г. А. Розенбергъ, А. П. Власьевъ, И. К. Разумовъ, П. М. Морозовъ, А. П. Сунгуровъ и М. Ф. Каменскій.

По открытіи засѣданія былъ прочитанъ протоколъ № 11 прошлаго засѣданія 20 февраля. Въ слѣдствіе высказанныхъ въ томъ засѣданіи мнѣній, противорѣчащихъ съ окончаніемъ его, рѣшено формулировку этого окончанія оставить до слѣдующаго засѣданія. Затѣмъ было приступлено къ обсужденію главы XXIII проекта правилъ, прочитаны §§ 300

и 301 и примѣчанія къ нимъ, сдѣланныя II отдѣленіемъ судоходнаго съѣзда. Прочитано замѣчаніе капитановъ пароходнаго общества „Дружина“ и предложеніе пароходныхъ обществъ и пароходовладѣльцевъ рр. Волги и Камы относительно примѣчанія сдѣланнаго къ §§ 300 и 301 II отдѣленіемъ судоходнаго съѣзда и постановлено: принять предложеніе

капитановъ общества „Дружина“ къ примѣчанію §§ 300 и 301 къ 3 части и послѣ огражденія правъ судовладельцевъ прибавить „и огражденіе правъ судовладельцевъ“, формулируя его слѣдующими словами: „если судовладелецъ пожелаетъ уволить отъ службы судовладельца, то долженъ предупредить послѣдняго обозначеніемъ срока его службы и выдать проѣзды до мѣста его найма“: также постановлено принять замѣчаніе представителей пароходныхъ обществъ и пароходовладельцевъ, заключающееся въ томъ, чтобы не допускать изложенные въ примѣчаніяхъ къ §§ 300 и 301 предложенія II отдѣленія судоводнаго сѣзда, относительно измѣненій существующаго порядка взысканій штрафовъ и судебныхъ разбирательствъ судоводнымъ начальствомъ, въ замѣнъ существующаго порядка взысканія ихъ общими судебными мѣстами, при чемъ комиссія вполне согласилась съ тѣмъ, что чины судоводной инспекціи, начальники отдѣленій и вообще судоводное начальство не могутъ быть судьями, такъ какъ особенно не желательно, чтобы дѣла по судоводству подлежали ихъ разбирательству; если уже не возможно исходатайствовать спеціальныхъ судей, выбранныхъ отъ судоводниковъ, о которыхъ уже неоднократно

возбуждалось ходатайство, то лучше оставить старый порядокъ разбирательства этихъ дѣлъ мировыми судьями или земскими начальниками. — Послѣ этаго члены гг. Коишевскій и Одинцовъ оставили засѣданіе, заявивъ о своемъ отказѣ быть членами комиссіи.

Въ заключеніе было высказано, что глава XXIII настолько существенно важна для лицъ, занимающихся рѣчнымъ промысломъ, между тѣмъ признавъ что проэктъ ее сдѣланъ II отдѣленіемъ судоводнаго сѣзда на столько поспѣшно и неудовлетворительно для судоводнаго промысла, что комиссія, не желая повторять той-же ошибки, въ виду скорого открытія навигаціи и разѣздовъ всѣхъ ея членовъ на пароходы и по зимовкамъ, постановили: ходатайствовать передъ министерствомъ путей сообщенія о томъ, чтобы глава эта была представлена на особое вниманіе будущему сѣзду и отъ обсужденія ея, а равно и отъ проэктируемыхъ II отдѣленіемъ судоводнаго сѣзда положеній, за исключеніемъ вышесказаннаго, воздержаться, ходатайствуя, чтобы глава эта ни въ какомъ случаѣ не была-бы принята въ томъ видѣ, какъ она проэктирована II отдѣленіемъ судоводнаго сѣзда.

№ 13.

28 февраля 1891 года.

Подъ предсѣдательствомъ Н. В. Черкасова и въ присутствіи членовъ: А. П. Буланова, Ю. Н. Фомина, С. П. Неуструева, А. Ф. Орлова, Я. Д. Владыкина, В. А. Кругликова, М. П. Зарубина, А. Д. Дмитриева, Н. Ф. Гевлева и приглашенныхъ: И. К. Разумова, Р. А. Розенберга, А. П. Власьева, А. Н. Парфенова, Г. П. Кудлая и Д. Д. Лапотникова.

При открытіи засѣданія былъ прочитанъ и утвержденъ протоколъ № 12 и измѣненія конца протокола № 11, относительно зимовокъ судовъ и порядка выбора караваннаго начальника. Было заявлено предсѣдателемъ Н. В. Черкасовымъ о предположенномъ изданіи трудовъ комиссіи, при чемъ имъ было сказано, что редакція изданія и самое изданіе этихъ трудовъ принялъ на себя

бывшій сотрудникъ и секретарь сѣзда А. С. Гацискій. Послѣ сего приступлено къ разбору трудовъ подкомиссіи, бывшей подъ предсѣдательствомъ М. П. Зарубина, по опредѣленію правилъ и обязанностей служащихъ на пароходахъ и пассажировъ. Означенный трудъ принятъ и утвержденъ комиссіей.

№ 14.

1 марта 1891 года.

Засѣданіе было открыто подъ предѣдательствомъ Н. В. Черкасова и въ присутствіи членовъ: Ю. Н. Фомина, А. П. Буланова, С. П. Неуструева, А. Ф. Орлова, М. П. Зарубина, А. Д. Дмитріева, Н. Ф. Іевлева и приглашенныхъ къ работамъ въ комиссіи: А. Я. Парфенова, Р. А. Розенберга и Г. П. Юревича.

По открытіи засѣданія былъ прочитанъ и утвержденъ протоколъ № 13-й засѣданія 27 февраля, послѣ чего были окончены и утверждены труды подкоммисіи, бывшей подъ предѣдательствомъ М. П. Зарубина, „Объ обязанностяхъ служащихъ на пароходѣ лицъ“.

По окончаніи чтенія и утвержденія работъ

вышеозначенной подкоммисіи предѣдатель Н. В. Черкасовъ объявилъ засѣданія комиссіи оконченными и комиссію закрытой, послѣ чего всеми присутствующими была выражена единодушная и искренняя благодарность Н. В. Черкасову, за труды его по работамъ въ комиссіи.

Докладъ особой подкоммисіи.

Правила для пассажировъ.

Послѣ § 148 помѣстить слѣдующія примѣчанія:

Лица, страдающія падучей болѣзью, или недугомъ, возбуждающимъ всеобщее отвращеніе, а равнымъ образомъ и одержимыи умопомѣшательствомъ, принимаются на пароходъ, если имѣется отдѣльное свободное помѣщеніе (каюта) и лишь въ сопровожденіи лицъ, которыя обязаны наблюдать за ними. Заразныхъ больныхъ на пароходъ принимать безусловно воспрещается *).

Если же означенныя лица, по незнанію, будутъ приняты на пароходъ, то командиры его имѣютъ право высадить ихъ на ближайшей пристани и сдать полиціи, составивъ объ этомъ пароходскій актъ.

Если больной былъ одержимъ заразной болѣзью и находился въ отдѣльномъ помѣщеніи, то послѣ высадки больного, пассажиры не допускаются въ это помѣщеніе впредь до дезинфекціи его подъ наблюденіемъ врача или фельдшера, которые и выдаютъ въ томъ удостовѣреніе.

Всякій пассажиръ обязанъ подчиняться всѣмъ законнымъ требованіямъ командира и его помощниковъ. Въ случаѣ неисполненія пассажиромъ какихъ-либо законныхъ требованій командира или его помощниковъ, командиръ имѣетъ право удалить пассажира до пристани въ отдѣльное помѣщеніе или высадить его на жилое мѣсто, о чемъ обязанъ составить пароходскій актъ.

§ 149. Всякій пассажиръ обязанъ вести

*) Примѣнительно къ § 48 «Положенія о перевозкѣ войскъ водою».

себя прилично и не переходить изъ одного класса въ другой (остальное исключить).

Вторую половину § 150 измѣнить слѣдующимъ образомъ:

„Пассажиры, изъясвившіе подозрѣніе въ похищеніи“ и т. д. до конца.

Въ § 151 послѣ словъ: „уплатѣ двойной цѣны“ прибавить: „считая съ мѣста посадки пассажира“, а въ концѣ § прибавить: „и на вахтенный мостикъ“.

Въ § 153 вмѣсто словъ: „въ пристанскихъ конторкахъ“, гдѣ оканчивается рейсъ пароходовъ“ поставить „на пароходахъ“.

Всякій пассажиръ обязанъ предъявлять, по требованію командира, документъ, удостовѣряющій его личность.

На пароходѣ всякія азартныя игры безусловно воспрещаются, а коммерческія игры дозволяются исключительно въ общихъ помѣщеніяхъ, но не въ отдѣльныхъ каютахъ.

Перевозка собакъ при пассажирахъ въ каютахъ не дозволяется и допускается только въ нарочно отведенныхъ для этого мѣстахъ, и то подъ неперемѣннымъ условіемъ, чтобы собаки были въ намордникахъ и привязаны на цѣпи.

Права и обязанности командировъ пароходовъ и ихъ помощниковъ.

Командиръ есть главный распорядитель на пароходѣ и всѣ служащіе на пароходѣ обязаны безусловно подчиняться всѣмъ требованіямъ командира, если они не противорѣчаютъ закону *).

*) Примѣнительно къ ст. 216 и 228 уст. торг. желательного, чтобы командирами и ихъ помощниками допускались только русскіе подданные, т. е. чтобы не было извѣтій къ ст. 190 уст. торг.

Примѣчаніе. Служащими на пароходѣ и подчиненными командиру считаются: помощники командира, машинисты, ихъ помощники, приказчики, багажные, лодманъ, штурвалъные, палубная и машинная команда, буфетчикъ и вся буфетная прислуга. Для буксирныхъ пароходовъ, имѣющихъ караванъ, служащими, подчиненными командиру, сверхъ того считаются: водоливы, ихъ подручные, и вся баржевая или судовая команда.

Командиръ обязанъ рачительно заботиться о сохраненіи ввѣреннаго ему парохода и имущества.

Командиръ обязанъ имѣть ближайшее наблюдение за безопасностью плаванія, слѣдить за исправнымъ исполненіемъ всѣми служащими своихъ обязанностей, а также постоянно наблюдать за тѣмъ, чтобы всѣ противопожарныя и спасательныя средства находились-бы всегда въ полной исправности.

Командиръ обязанъ составить и провѣрять время отъ времени пожарное и другія описанія, на случай несчастія съ пароходомъ.

Командиръ не долженъ, даже въ случаѣ крайней необходимости, сходить съ парохода, не сдѣлавъ должныхъ распоряженій и не поручивъ командованія своему помощнику.

Ни въ какомъ случаѣ и ни подъ какимъ предлогомъ, даже въ самой крайней опасности, командиръ не долженъ оставлять парохода, но обязанъ его спасать всѣми мѣрами. Если-же, не смотря на всѣ принятія мѣры, гибель парохода неизбежна, то командиръ заботится прежде всего о спасеніи женщинъ, дѣтей и больныхъ, затѣмъ остальныхъ пассажировъ и команды, почты, казенныхъ цѣнностей и клади и частнаго багажа и груза. Командиръ сходить съ погибающаго судна послѣднимъ. По спасеніи людей и клади командиръ долженъ заботиться размѣщеніемъ людей и сохраненіемъ спасеннаго имущества, а также немедленно увѣдомить ближайшее мѣстное судоходное начальство и полицію, а также и свою контору. По прибытіи на мѣсто происшествія судоходнаго начальства или полиціи заботы о сохраненіи имущества передаются ему *).

Въ случаѣ различныхъ экстренныхъ работъ командиру предоставляется право вызывать на работы всѣхъ пароходскихъ служащихъ, за исключеніемъ вахтенныхъ и дежурныхъ.

Командиру парохода предоставляется право отстранять временно служащихъ отъ ис-

полненія ими своихъ обязанностей, а въ случаѣ пьянства, буйства, дерзкаго поведенія и т. п. командиръ имѣетъ право всякаго высадить въ первомъ жилищѣ мѣстѣ, составивъ объ этомъ пароходскій актъ.

Командиру предоставляется право штрафовать палубную и машинную команду, а также и буфетную прислугу въ размѣрѣ отъ 1 р. до 3 р. за неисправное исполненіе ими своихъ обязанностей, за пьянство, грубое и невѣжливое обращеніе съ пассажирами и т. п.

Командиръ и его помощники обязаны исполнить всѣ законныя требованія пассажировъ.

Командиръ обязанъ наблюдать, чтобы подаваемое пассажирамъ кушанье изъ буфета было всегда изъ свѣжей провизіи, въ виду чего и имѣетъ право во всякое время осматривать запасы провизіи у буфетчика и въ случаѣ нахожденія испорченной провизіи уничтожать ее и составлять актъ, который и передавать полиціи *).

За открытое, соединенное съ дерзостью, неповиновеніе или неисполненіе приказаній старшихъ, виновные подвергаются аресту не свыше одного мѣсяца **).

Примѣчаніе. Старшими признаются: 1) командиръ относительно помощниковъ командира, машиниста, помощниковъ машиниста, лодмановъ, водоливовъ на судахъ, подчеленныхъ къ пароходу и всей прочей палубной, машинной, буфетной и баржевой прислуги.

2) Помощники командира, когда стоятъ на вахтѣ или распоряжаются за отсутствіемъ или за командира относительно всѣхъ лицъ, указанныхъ въ п. 1, а въ остальное—относительно лодмановъ, штурвалъныхъ, палубной и буфетной прислуги.

3) Машинисты относительно машинной команды.

4) Помощники машинистовъ, когда стоятъ на вахтѣ или распоряжаются какими-либо работами относительно машинной команды.

5) Водоливы относительно баржевой команды. За ослушаніе командира парохода ихъ помощниковъ, при отправленіи ими должности, когда требованія этихъ лицъ были законныя, и если поступокъ этотъ не имѣлъ послѣдствіемъ причиненіе кому-либо смерти или поврежденія въ здоровьѣ (ст. 28), виновные подвергаются опредѣленнымъ въ ст. 30 ул.

*) Примѣнительно къ ст. 854 и 855 ст. XIII.

***) Примѣнительно къ пункту 4 I высочайше утвержденнаго проекта измѣненія уст. о нак., нал. мир. суд.

*) Примѣнительно къ ст. 235, 232, 489 и 490 торг. уст.

о нак., нал. мир. суд., наказаніямъ (денежно-му взыскаію не свыше пятнадцати рублей). Въ случай-же оказанія сопротивленія законнымъ требованіямъ командира или его помощника, когда оно несопровождалось указанными въ ст. 28, ул. о п. н. м. с. послѣдствіями, виновные подвергаются: аресту не свыше одного мѣсяца. За оскорбленіе командира и его помощниковъ, во время отправления ими должности, виновные подвергаются: *).

1) Въ случай обиды.—аресту не свыше одного мѣсяца или денежному взыскаію не свыше ста рублей.

2) Въ случай обиды дѣйствіемъ (ст. 28)—аресту не свыше трехъ мѣсяцевъ **).

Къ концу навигаціи командиръ долженъ представить пароходовладѣльцу письменный дефектъ корпуса судна, въ которомъ обязанъ указать всѣ неисправности, препятствующія успешному и безопасному плаванію парохода, а равнымъ образомъ обязанъ представить списокъ вещей, которыхъ нѣтъ на пароходѣ или которыя пришли въ негодность, и которыя вмѣстѣ съ тѣмъ необходимо имѣть на пароходѣ согласно съ правилами для плаванія.

Самовольное оставленіе должности кѣмъ-либо изъ пароходныхъ служащихъ безусловно воспрещается.

Примѣчаніе. Самовольнымъ оставленіемъ должности для командировъ, ихъ помощниковъ, машинистовъ, ихъ помощниковъ, лоцмановъ и буфетчиковъ считается, если вышеозначенныя лица уйдуть съ парохода или откажутся отъ исполненія ими своихъ служебныхъ обязанностей ранѣе 2 недѣльнаго срока со дня подачи ими заявленія обществу или частному хозяину о своемъ желаніи оставить службу. Для остальныхъ служащихъ устанавливается недѣльный срокъ.

Паспорты служащихъ до истеченія этого срока остаются у судовладельцевъ, въ конторѣ, или-же у командировъ пароходовъ.

На пароходѣ, стоящемъ у пристани, непременно должны находиться: командиръ

или его помощникъ, машинистъ или его помощникъ, лоцманъ, а также палубная и машинная команда, по меньшей мѣрѣ, въ половинномъ своемъ составѣ.

Всѣ пароходскіе служащіе обязаны исправно и добросовѣстно исполнять всѣ свои служебныя обязанности, постоянно слѣдить за исправнымъ состояніемъ вѣреннхъ имъ отраслей пароходскаго дѣла и о всякой неисправности немедленно доносить командиру парохода.

Никто изъ служащихъ на пароходѣ не имѣетъ права отлучаться на берегъ безъ разрѣшенія на то командира. За отсутствіемъ командира на пароходѣ его помощникъ вполнѣ его замѣняетъ, при чемъ помощнику командира въ такомъ случай предоставляются всѣ права и обязанности командира.

Помощники командировъ, во время своей вахты, наблюдаютъ за безопасностью плаванія и за все случившееся во время ихъ вахты отвѣтствуютъ предъ закономъ.

Примѣчаніе. Въ случаяхъ особенно важныхъ, касающихся безопасности плаванія, помощникъ командира, стоящій на вахтѣ, обязанъ немедленно дать знать командиру.

Стоя на вахтѣ, помощникъ командира, по отношенію къ пассажирамъ и командѣ, пользуется всеми правами командира, за исключеніемъ права составлять пароходскіе акты.

Помощникъ командира, или лица, специально приставленные къ этому, обязаны имѣть ближайшее и непосредственное наблюденіе за правильной нагрузкой и выгрузкой клади съ парохода. За всѣ неисправности въ этомъ отношеніи отвѣчаетъ помощникъ командира, или приказчикъ, по винѣ котораго произошла неисправность.

Помощники командировъ обязаны наблюдать за чистотою всѣхъ помѣщеній на пароходѣ.

Всѣ служащіе на пароходѣ получаютъ отъ пароходовладѣльца расчетныя книжки, равносильныя контрактамъ, которыя должны храниться въ рукахъ у самихъ служащихъ.

Всѣ штрафы вносятся въ расчетную книжку съ указаніемъ причинъ штрафа.

Всѣ правила, касающіяся отношеній между лицами, служащими на пароходѣ, обязательно должны быть напечатаны въ каждой расчетной книжкѣ.

Примѣчаніе. На пароходахъ долженъ имѣться путевой журналъ, въ который и вписываются всѣ выдающіеся случаи.

*.) Постановленіе новое—ходатайствовать о примѣненіи ст. 30 уст. о наказ. налаг. мир. суд. за ослушаніе желѣзнодорожныхъ сторожамъ и другимъ агентамъ ж. д. управленія относительно ослушаній и оказанія сопротивленія законнымъ требованіямъ командира и его помощниковъ.

**.) Постановленіе новое, по примѣнительно къ ст. 31 уст. о наказ. налаг. миров. суд., которая распространена на желѣзнодорожныхъ сторожей и другихъ агентовъ ж. д. управл.

Права и обязанности машинистов и их помощников.

На машиниста парохода возлагается ближайший и непосредственный надзор за исправным состоянием котловъ и всѣхъ частей машины. О всякой неисправности котловъ или машины машинистъ или стоящій на вахтѣ его помощникъ долженъ немедленно доносить командиру парохода.

Машинистъ обязанъ заботиться о сохраненіи ввѣренной ему машины и имущества, а также наблюдать за исправнымъ исполненіемъ своихъ обязанностей помощникомъ машиниста и всей машинной командой, а также за бережливымъ расходомъ топлива и смазочныхъ матеріаловъ.

Помощникъ машиниста и вся машинная команда должны безусловно подчиняться всѣмъ требованіямъ машиниста, если они не противорѣчаютъ закону.

Во время работы машины въ машинномъ отдѣленіи непрерывно должны находиться машинистъ или его помощникъ.

Всякая команда въ машину, переданная съ вахтеннаго мостика въ рупоръ или по телеграфу, должна быть немедленно и совершенно точно исполнена машинистомъ или его помощникомъ.

Всякое измѣненіе хода машины или полная его остановка безъ непосредственнаго на то приказанія командира или его помощника, стоящихъ на вахтѣ, безусловнo воспрещаются, кромѣ случая въ крайней необходимости, гдѣ отъ промедленія во времени можетъ произойти несчастный случай или аварія въ машинѣ.

О всякой работѣ въ машинѣ, которая можетъ, хотя-бы на время, помѣшать правильному дѣйствію машины, машинистъ или его помощникъ обязаны доложить командиру или его помощнику, стоящимъ на вахтѣ, и приступить къ работѣ по полученіи на то съ вахты разрѣшенія.

Исключенія изъ этого правила допускаются лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда промедленіе во времени можетъ грозить какой-либо опасностью для людей или аваріей машины.

Провертываніе машины и продуваніе котловъ у присаней должно производиться не иначе, какъ по полученіи на то разрѣшенія стоящаго на вахтѣ командира или его помощника.

Помощникъ машиниста, стоя на вахтѣ, пользуется всѣми правами машиниста по отно-

шенію къ машинной командѣ и отвѣчаетъ передъ закономъ за всѣ неисправности въ машинѣ, происшедшія за время его вахты.

Машинистъ не имѣетъ право ни нанимать, ни увольнять кого-либо изъ машинной команды безъ разрѣшенія на то командира.

Къ концу навигаціи машинистъ обязанъ представить пароходовладѣльцу письменный дефектъ необходимыхъ исправленій котловъ и машины, препятствующихъ успешному и безопасному плаванію.

Права и обязанности лоцмановъ, водоливовъ и ихъ подручныхъ.

Лоцмана обязаны постоянно наблюдать за исправнымъ состояніемъ рулевого привода и самага руля, и въ случаѣ неисправности, немедленно доносить объ этомъ командиру.

Лоцмана, стоящіе на вахтѣ, обязаны предупреждать командира, или его помощника, о всякой опасности, угрожающей пароходу со стороны фарватера рѣки.

На тѣхъ буксирныхъ пароходахъ, на которыхъ нѣтъ помощниковъ командировъ, за отсутствіемъ командира на вахтѣ, мѣсто его заступаетъ лоцманъ. Въ этомъ случаѣ, лоцманъ не имѣетъ права уйти съ вахтеннаго мостика.

Лоцманъ, стоя на вахтѣ вмѣсто командира, во всякомъ важномъ случаѣ долженъ немедленно дать знать объ этомъ командиру, иначе за все случившееся отвѣтствуетъ самъ лоцманъ.

Водоливами на судахъ должны быть такія лица, которые не только знаютъ свое дѣло, но и вмѣстѣ съ тѣмъ должны быть честными и трезвыми людьми.

Поступивъ на баржу, водоливъ обязанъ держать ее въ чистотѣ и опрятности, а имущество беречь отъ утраты и порчи, соблюдая во всемъ полный порядокъ.

Водоливъ обязанъ держать команду въ полномъ подчиненіи и обращаться съ нею справедливо, соблюдать крайнюю осторожность съ огнемъ, табаку въ трюмахъ и люкахъ курить не дозволить, какъ днемъ, такъ и ночью между командою установить строгую вахту.

Въ ходу на буксирѣ парохода водоливъ и вся команда должны быть въ полномъ подчиненіи капитана и слѣдить тщательно за правожемъ руля, при всѣхъ случаяхъ остановки парохода не отдавать якорей съ баржи безъ приказанія капитана.

Погруженный въ баржу товаръ водоливъ долженъ хранить отъ утраты, подмочки и затечки, и за все недостающее количество товара при сдачѣ, всецѣло отвѣчаетъ.

Если что произойдетъ съ товаромъ или съ самой баржей по нерадѣнію, незнанію или нетрезвому поведенію водолива, то онъ самъ и является отвѣтственнымъ лицомъ.

За отсутствіемъ водолива исполняетъ обязанности его подручный, который также отвѣчаетъ какъ и водоливъ.

При отдачѣ и подъемѣ изъ воды якорей,

а также и при производствѣ какихъ-либо на баржѣ работъ, водоливъ и его подручный обязаны соблюдать крайнюю осторожность, дабы не причинить увѣчье или смерть рабочимъ или матросамъ.

При несоблюденіи этихъ правилъ или неисполненіи приказаній капитана въ другихъ какихъ-либо случаяхъ, отъ которыхъ также произойдетъ несчастіе, водоливъ и его подручный несутъ личную отвѣтственность каждый по своей винѣ.

Предсѣдатель подкомиссін: М. П. Зарубинъ, члены: А. Булановъ, С. Неуструевъ, А. П. Парфеновъ, А. Орловъ, Р. Розенбергъ и Н. Гевлевъ.

ПРОЭКТЪ

правилъ для плаванія, составленный II отдѣленіемъ съѣзда, съ замѣчаніями особой коммисіи, избранной въ общемъ собраніи съѣзда 17 декабря 1890 года.

П Р А В И Л А

для плаванія по рр. Волгѣ, Камѣ, Окѣ и ихъ притокамъ, за исключеніемъ р. Шексны.

Составлены II-ымъ отдѣленіемъ нижегородскаго судоходнаго съѣзда.

Г Л А В А I.

ОБЪЯСНЕНІЯ и ЗАМѢЧАНІЯ.

О составѣ и обязанностяхъ судоходнаго надзора.

§ 1. Для наблюденія за порядкомъ судоходства и необходимаго содѣйствія къ успѣшному его производству министерствомъ путей сообщенія назначаются: инспекторы, помощники инспекторовъ, начальники дистанцій и начальники отдѣльныхъ постовъ.

§ 2. На инспекторовъ и помощниковъ инспекторовъ возлагается главный и непосредственный надзоръ за плаваніемъ по водянымъ путямъ всякаго рода судовъ и плотовъ, за вѣрностью постановки бакеновъ, створныхъ и другихъ знаковъ, и за точнымъ исполненіемъ судохозаевами и управителями судовъ всѣхъ установленныхъ для судоходства правилъ, равно и за исполненіемъ обязанностей, возложенныхъ въ отношеніи порядка судоходства на начальниковъ дистанцій и отдѣльныхъ постовъ.

§ 3. На начальниковъ судоходныхъ дистанцій возлагается непосредственное завѣдываніе и распоряженіе въ отношеніи порядка судоходства на опредѣленномъ протяженіи водяного пути и на всѣхъ находящихся въ предѣлахъ его пристаняхъ и бечевникахъ.

§ 4. Для ближайшаго надзора за порядкомъ судоходства въ мѣстахъ, представляющихъ затрудненіе движенію судовъ и плотовъ, какъ-то: при меляхъ, порожистыхъ мѣстахъ и т. п., а также при входѣ въ каналы и выходѣ изъ нихъ и на шлюзахъ, учреждаются посты изъ вольнонаемныхъ чиновъ.

Примѣчаніе 1. Служащіе по вольному найму на рѣчныхъ постахъ, въ отношеніи къ исполненію обязанностей и къ порядку подчиненія и взыскацій, а равно по правамъ и преимуществамъ подчиняются общимъ

Такъ какъ устройство судоходнаго надзора зависитъ воцѣлѣ отъ усмотрѣнія министерства путей сообщенія, то I глава разсмотрѣнію съѣзда подлежать не можетъ. Считаемо нужнымъ сдѣлать только слѣдующія замѣчанія:

1) Въ прежнихъ правилахъ для плаванія по рр. Волгѣ и Камѣ существовало постановленіе (§ 2), которымъ устанавливалось право безплатнаго проѣзда на пароходахъ, по дѣламъ службы, чиновъ судоходнаго надзора и перекатной прислуги. При изданіи нынѣ дѣйствующихъ временныхъ правилъ для плаванія это постановленіе въ нихъ не помѣщено, а въ замѣнъ его, состоялось слѣдующее постановленіе нижегородскаго судоходнаго съѣзда 1 сентября 1876 года: „Сдѣлать обязательнымъ для всѣхъ пароходовладѣльцевъ и пароходныхъ компаній выдачу инспекторамъ, ихъ помощникамъ, начальникамъ отдѣлений и дистанцій годовыхъ безплатныхъ билетовъ для проѣзда на пароходахъ въ предѣлахъ районовъ ихъ завѣдыванія; при чемъ на билетахъ должна быть отпечатана оговорка, что при отъѣздѣ съ пристани билетъ долженъ быть предъявленъ кассиру, и если всѣ классныя мѣста заняты, то отводится мѣсто въ рубкѣ, а равно если кто-либо изъ вышепоименованныхъ лицъ сидеть на пароходѣ съ лодки и всѣ классныя мѣста будутъ заняты, ему отводится мѣсто въ рубкѣ впродъ до освобожденія мѣста въ каютахъ. Нижніе чины министерства путей сообщенія принимаются на пароходы безплатно, по предъявленіи ими надлежащихъ свидѣтельствъ о томъ, что они командиро-

З А М Ъ Ч А Н І Я

особой комиссіи на предложенный II-мъ отдѣленіемъ съѣзда проектъ правилъ для плаванія.

Этотъ § 1 слѣдуетъ дополнить: „или чиновниковъ, состоящихъ въ распоряженіи округа путей сообщенія“.

Въ концѣ § 1-го слѣдуетъ прибавить:

Въ § 1-му *примѣчаніе*:

Во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда въ сихъ правилахъ упоминается судоходное начальство, подразумѣваются лица, поименованныя въ семъ §-ѣ, или начальствующія надъ ними лица.

правиламъ (т. III св. зак. уст. о служ. по опред. отъ правит., ст. 218 и 219, изд. 1876 г.).

Примѣчаніе 2. На всѣхъ судоходныхъ постахъ, для записки жалобъ судопромышленниковъ, имѣются особыя шнуровыя книги, выдаваемые окружными правленіями путей сообщенія. Книги эти предъявляются судопромышленникамъ по первому ихъ требованію. Судоходное начальство осматриваетъ жалобныя книги при всякомъ объѣздѣ пути и о результатахъ такового осмотра каждый разъ отмѣчаетъ въ книгахъ. Если завесенная въ книгу жалоба окажется справедливой, то виновный немедленно привлекается къ отвѣтственности. По окончаніи навигаціи, жалобныя книги представляются въ окружныя правленія на ревизію.

§ 5. Въ распоряженіи начальниковъ дистанцій, для ближайшаго надзора за порядкомъ судоходства, имѣются особые вольнонаемныя десятники, ближайшія обязанности конхъ опредѣляются особыми инструкціями, утверждаемыми окружными правленіями.

§ 6. Для провода судовъ въ порожистыхъ и другихъ затруднительныхъ мѣстахъ и правильной разстановки на оныхъ знаковъ, имѣются особые казенные лодманы или правщики.

§ 7. На большихъ меляхъ, при значительномъ въ данномъ мѣстѣ судоходствѣ, рѣчнымъ постомъ управляетъ начальникъ дистанціи или помощникъ инспектора, или лицо, командируемое отъ окружнаго правленія, на меляхъ-же менѣе важныхъ—старшій постовой или десятникъ, снабженный для сего особою инструкціею, которая, въ случаѣ требованія судовъ управителей, должна быть имъ предъявляема. Для отличія, десятники имѣютъ на верхней части шапки мѣдный знакъ съ надписью: „рѣчной десятникъ“ или „постовой №“.

§ 8. Начальникъ поста обязанъ дѣлать тщательныя промѣры фарватера и мелей, и о наименьшей глубинѣ фарватера или судо-

вани по дѣламъ службъ“. Но на практикѣ постановленіе это нѣкоторыми пароходовладельцами и пароходными обществами не исполняется и билеты судоходному надзору не выдаются, а между тѣмъ, въ видахъ пользы судоходства, слѣдуетъ предоставить свободный проѣздъ на пароходахъ, какъ чинамъ судоходнаго надзора по своимъ участкамъ, такъ и перекатной прислугѣ для доставленія освѣтительныхъ матеріаловъ, запасныхъ предостерегательныхъ знаковъ, свѣдѣній о глубинѣ воды и о встрѣчаемыхъ на перекатахъ затрудненіяхъ, и потому надлежало-бы ввести въ правила для плаванія постановленіе, на основаніи котораго чины судоходнаго надзора и постовая прислуга должны имѣть безплатный проѣздъ по своимъ участкамъ на всѣхъ пароходахъ, какъ пассажирскихъ, такъ и буксирныхъ, по предъявленіи свидѣтельства, которое выдается чинамъ судоходнаго надзора инспекторомъ судоходства (начальникомъ отдѣленія), а перекатной прислугѣ—завѣдующими участками инспекціи, при чемъ на перекаты и перевалы выдается по одному свидѣтельству, съ которымъ и посылается прислуга по дѣламъ службы. Въ свидѣтельствѣ обозначается кому оно выдано, и пункты, между которыми предоставляется право безплатнаго проѣзда.

2) Весьма важно, чтобы система обозначенія фарватера осталась безъ измѣненія, такъ какъ въ этомъ дѣлѣ весьма много значитъ привычка, а къ существующему теперь способу судоходцы привыкли и считаютъ его удовлетворительнымъ; всякое-же измѣненіе введетъ путаницу, пока опять привыкнутъ къ новой обстановкѣ. Необходимо только, чтобы было побольше весеннихъ знаковъ и чтобы они освѣщались по ночамъ.

3) Желательно, чтобы во всѣхъ отдѣленіяхъ былъ введенъ порядокъ, принятый въ нижегородскомъ отдѣленіи, по которому командирамъ пассажирскихъ пароходовъ, на каждый рейсъ, выдается вѣдомость перекатовъ для отмѣтки въ ней глубины, мѣстъ скопленія судовъ и своихъ замѣчаній относительно обстановки. Командиры пассажирскихъ пароходовъ обязаны, кромѣ дѣланія въ пути отмѣтокъ въ выдаваемыхъ имъ вѣдомостяхъ,—передавать ихъ въ указанныхъ конечныхъ пунктахъ каждаго отдѣленія, и сообщать на пристаняхъ, гдѣ имѣютъ пребываніе завѣдующіе участками инспекціи, о всѣхъ замѣченныхъ ими неисправностяхъ по обстановкѣ пути. Сообщенія эти въ видѣ за-

Замѣчанія особой комиссіи на предложенный II-мъ отдѣленіемъ съѣзда проектъ правилъ для плаванія.

Послѣ § 5-го слѣдующій новый §:

§ 5 (2) Чины судходнаго надзора и перекатная прислуга имѣютъ бесплатный проѣздъ по своимъ участкамъ, какъ на пассажирскихъ, такъ и на буксирныхъ пароходахъ, по предъявленіи свидѣтельствъ, въ которыхъ обозначается, кому оно выдано и между какими пунктами предоставляется право бесплатнаго проѣзда. Свидѣтельства выдаются: чинамъ судходнаго надзора — начальникомъ отдѣленія, а перекатной прислугѣ—завѣдующими участками судходной инспекціи. Свидѣтельство для перекатной прислуги можетъ быть выдано и не иминное, а одно на каждый постъ. Лица, отправляющіяся съ пристани, предъявляютъ свои билеты, передъ отъѣздомъ, въ контору, а садящіяся съ лодокъ—командиру парохода. Чины судходнаго надзора помѣщаются въ 1-мъ классѣ, а на буксирныхъ пароходахъ—въ носовой каютѣ, а перекатная прислуга—на палубѣ.—Командиръ парохода обязанъ также принимать съ лодки, какъ чиновъ судходнаго надзора, такъ и перекатную прислугу, если только къ тому представляется возможность; но послѣдніе должны выѣзжать къ пароходамъ не на перекатахъ, а на свободномъ плессѣ (выше или ниже переката) и подъ флагомъ м-ва путей сообщенія.

§ 8-й изложить такъ:

Завѣдующіе постомъ (т. е. начальникъ поста или постовой десятникъ) обязанъ ежедневно дѣлать тщательные промѣры фарватера и мелей и наименьшую глубину фарватера

ваго хода рѣки заявлять надписями на доскахъ и шарами на мачтахъ.

§ 9. Ходъ рѣки, гдѣ указаніе его оказывается нужнымъ, обозначается съ обѣихъ сторонъ бакенами: съ правой, по теченію, — красными, а съ лѣвой — бѣлыми. Отдѣльныя препятствія (камни, карши, брошенные якоря, мели и т. п.) обозначаются также красными или бѣлыми бакенами, смотря потому, съ которой стороны ихъ можно обходить; тѣ препятствія, которыя можно обходить съ обѣихъ сторонъ, обозначаются бакенами, окрашенными продольными бѣлыми и красными полосами. Бакены отъ захожденія до восхожденія солнца освѣщаются соответствующаго цвѣта огнями, а полосатые имѣютъ бѣлый огонь надъ краснымъ.

На мѣстахъ, гдѣ фарватеръ переходитъ отъ одного берега переходить къ другому, ставятся на берегахъ перевальныя или створныя столбы, освѣщаемыя ночью (отъ захожденія до восхожденія солнца) бѣлыми фонарями *).

§ 10. Во время весенняго разлива, въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ оба берега покрываются водою и гдѣ не имѣется никакихъ предметныхъ указаній для опредѣленія главнаго направленія фарватера или судового хода рѣки, ходъ этотъ, въ мѣрѣ признанной надобности и возможности, обозначается *весенними знаками*.

писокъ, безъ всякой формы и хотя-бы писанныя карандашемъ, они должны оставлять на своихъ пристаняхъ, для немедленной передачи завѣдующему участкомъ.

*) § 9-й изложенъ въ редакціи, измѣненной особой комиссіей.

Замѣчанія особой комиссіи на предложенный II-мъ отдѣленіемъ съѣзда проектъ правилъ для плаванія.

или судового хода рѣки вывѣшивать на сигнальныхъ мачтахъ, досками, обозначающими аршины, и черными и красными шарами, обозначающими четверти аршина и вершки.

§ 9 дополнить:

Если на перекатѣ откроется новый ходъ болѣе удобный и глубокий, чѣмъ существующій, то онъ долженъ быть немедленно обставленъ предостерегательными знаками по распоряженію завѣдующаго постомъ, который о семъ немедленно доноситъ своему начальству.

§ 10 слѣдуетъ дополнить: „съ освѣщеніемъ. О мѣстахъ постановки сихъ знаковъ публикуется для свѣдѣнія судопромышленниковъ черезъ биржевые комитеты и черезъ объявленія, вывѣшиваемыя на видныхъ мѣстахъ, на болѣе значительныхъ пристаняхъ и въ канцеляріяхъ начальниковъ судоводныхъ дистанцій“.

Послѣ § 10 добавить:

§ 10 (2) Командиры пассажир. пароходовъ снабжаются по распоряженію судоводнаго начальства особыми на каждый рейсъ книжками (по формѣ, принятой въ ниж. отд.) для записыванія глубины перекатовъ, мѣстъ, гдѣ производится паузка судовъ и своихъ замѣчаній относительно обстановки рѣки. Пристані, на которыхъ означенныя книжки должны быть сданы, назначаются начальникомъ отдѣленія пут. сообщ. и названія ихъ должны быть напечатаны на первой страницѣ книжекъ. Такъ какъ онѣ должны вестись на ходу, то всѣ замѣчанія въ нихъ могутъ быть писаны карандашомъ.

Примѣчаніе: Такія же книжки могутъ получать и командиры буксирныхъ пароходовъ, изъявившіе на то желаніе.

§ 10 (3) На всѣхъ значительныхъ пристаняхъ, а также на тѣхъ, гдѣ имѣютъ пребываніе чины судоводнаго надзора, выдаются правленіемъ округа пут. сообщ. на нѣкоторые пассажирскіе дебаркадеры шнуровыя книги, для записыванія жалобъ и замѣчаній судопромышленниками и командирами пароходовъ. Книги эти должны быть постоянно открыты для всѣхъ, кому въ нихъ встрѣтиться надобность, а записанныя въ нихъ жалобы, агенты пассажирскихъ пристаней должны немедленно сообщать мѣстному судоводному начальству, которое, по сдѣланіи соответствующихъ распоряженій, вписываетъ объ этомъ въ книгѣ, противъ записаннаго замѣчанія или жалобы. Выборъ пассажир. пристаней, на которыя выдаются означенныя шнуровыя книги, дѣлается, по соглашенію судоводнаго начальства, съ конторами пароходствъ и о мѣстахъ ихъ нахождения публикуется для свѣдѣнія порядкомъ, указаннымъ въ § 10-мъ.

Примѣчаніе. Подробныя правила обстановки рѣкъ и озеръ предостерегательными судоходными знаками утверждены министромъ путей сообщенія 17 февраля 1878 г.

Г Л А В А II.

Общія правила для плаванія.

§ 11. Управитель каждаго судна или плота какъ въ плаваніи, такъ и во время стоянки, обязанъ строго наблюдать, чтобы его судно или плотъ не причиняло ни препятствій судоходству, ни поврежденій другимъ судамъ, или плотамъ, а также указательнымъ знакамъ, сигналамъ, пристанямъ, бечевникамъ и другимъ предметамъ, служащимъ для судоходства и находящимся или на самыхъ водныхъ путяхъ, или на берегахъ, а также онъ долженъ охранять и собственное свое судно или плотъ.

Примѣчаніе. Подъ словомъ „суда“ разумѣются всѣ вообще суда, какъ паровыя, такъ и не паровыя, сплавныя и парусныя.

§ 12. Объ истребленіи, порчѣ или сносѣ бакеновъ или другихъ предостерегательныхъ знаковъ, поставленныхъ для обезпеченія безопасности плаванія, судоправители и стожники плотовъ обязаны сообщить той постоной прислугѣ, которая на этомъ посту назначена для наблюденія за сохранностью знаковъ; при этомъ постовому сторожу должна быть вручена записка, за подписью выдающаго о томъ—кому принадлежитъ судно или плотъ, которымъ испорченъ, истребленъ или спесенъ бакенъ; званіе, имя, отчество и фамилія и постоянное мѣстожителство управителя судна или плота, а также въ чемъ состоитъ произведенное поврежденіе. Если судно или плотъ идутъ на буксирѣ у парохода, то отвѣтственность за всѣ поврежденія предостерегательныхъ знаковъ лежитъ на командирѣ этого парохода, а потому въ этомъ случаѣ записка выдается только командиромъ парохода и въ ней кромѣ свѣдѣній о произведенномъ поврежденіи сообщаются свѣдѣнія о томъ—кому принадлежитъ пароходъ.

Въ эту главу признано полезнымъ собрать правила изъ всѣхъ другихъ главъ временныхъ правилъ, которыя должны соблюдаться всѣми судами и плотами во время плаванія.

§ 23. врем. прав.

Это новое примѣчаніе вводится для того, чтобы не перечислять каждый разъ—какія суда.

Примѣчаніе 1-е § 23 вр. пр. исключено, а въ замѣнъ его сдѣлано соответствующее измѣненіе въ слѣдующихъ параграфахъ.

Въ замѣнъ 2 примѣчанія къ § 23 вр. пр. съ необходимыми дополненіями.

Замѣчанія особой комиссiи на предложенный II-мъ отдѣленiемъ съѣзда проектъ правилъ для плаванiя.

Кромѣ того ходатайствовать предъ м-мъ пут. сообщ., чтобы, относительно выбора мѣстъ для постановки весеннихъ знаковъ и системы ихъ, былъ принятъ проектъ 1-го отдѣленiя.

Этотъ § 12 слѣдуетъ дополнить: „Если идущимъ или буксирующимъ судномъ будетъ сбитъ бакенъ и командиръ парохода не найдетъ возможнымъ остановиться для передачи записки постовому сторожу, вслѣдствiе сильнаго вѣтра, узкости хода, или по другимъ какимъ-либо уважительнымъ причинамъ, то онъ все-таки долженъ постараться вызвать постоваго сторожа и сказать ему о сбитiи, или потопленiи бакена. Во всякомъ случаѣ о сбитiи или потопленiи бакена, командиръ парохода съ первой попутной пристани, увѣдомляетъ о томъ запиской завѣдующаго тѣмъ участкомъ судходной инспекцiи, на которомъ онъ былъ сбитъ, а если завѣдующаго на жительствѣ на этой пристани не окажется, то увѣдомленiе ему должно быть послано открытымъ письмомъ. Постовые-же сторожа должны обязательно выѣзжать къ пароходамъ, если съ нихъ будетъ дано нѣсколько продолжительныхъ свистковъ,

§ 13. Если съ судна или плота будетъ упушенъ въ воду якорь, то управители ихъ обязаны употребить всѣ мѣры къ розысканію его; но если не смотря на принятыя мѣры якорь все-таки не будетъ розысканъ, то управитель судна или плота обязанъ поставить знакъ на ближайшемъ берегу противъ мѣста потери якоря и заявить о мѣстѣ потери ближайшему по пути судоходному начальству.

§ 14. Затонувшія суда и грузы должны быть вынуты изъ воды, но если хозяинъ судна не приступитъ къ уборкѣ ихъ въ теченіе двухъ недѣль, если навигація будетъ еще продолжаться, или по замерзаніи рѣки, если въ теченіе двухнедѣльнаго срока появится ледъ, то они вынимаются за счетъ казны съ возмѣщеніемъ произведенныхъ казною расходовъ съ хозяевъ судовъ и грузовъ, при чемъ взысканіе прежде всего обращается на самое затонувшее судно или грузъ, а въ случаѣ, если вырученной отъ продажи судна и груза суммы неостанетъ на возмѣщеніе расходовъ казны, то недостающая сумма взыскивается съ судохозяина.

§ 15. Если судномъ будетъ обнаружена карша или иной предметъ, опасный для судоходства, то на мѣстѣ его нахожденія долженъ быть поставленъ буюкъ и объ этомъ должно быть немедленно заявлено ближайшему, по пути, судоходному начальству. Вообще о всякомъ замѣченномъ препятствіи для судоходства и неисправности пути судоуправители должны заявлять ближайшему, по пути, судоходному начальству. Для этихъ заявленій никакой формы не устанавливается. Они могутъ быть писаны карандашемъ, но въ нихъ должно быть точно указано мѣсто нахожденія препятствія и они должны быть подписаны судоотправителемъ. Записки эти могутъ быть передаваемы пристанскимъ сторожамъ путей сообщенія.

§ 16. Строго воспрещается съ судовъ выбрасывать въ воду и сваливать на ледъ во время зимовокъ: камень, золу, песокъ, угольный мусоръ и вообще все, что можетъ засорить фарватеръ, а равно наваливать камня на раму руля, для осажденія его къ низу.

§ 17. Всякое судно обязано въ случаѣ надобности останавливать ходъ по распоряженію мѣстнаго судоходнаго начальства, ко-

Въ замѣнъ 2 примѣчанія къ § 23 вр. пр. съ необходимыми дополненіями.

Соображаясь съ порядкомъ принятымъ въ министерствѣ путей сообщенія.

Составлено вновь.

§ 32 вр. пр.

§ 26 врем. прав.

Замѣчанія особой комиссiи на предложенный II-мъ отдѣленiемъ сѣзда проектъ правилъ для плаванiя.

§ 13 слѣдуетъ дополнить: „которое объ этомъ объявляетъ для свѣдѣнiя судопромышленниковъ порядкомъ, указан. въ § 10-мъ. Если якорь будетъ упущенъ на мелкомъ мѣстѣ и не найденъ до захожденiя солнца, то надъ якоремъ или на предполагаемомъ мѣстѣ его нахожденiя должна быть оставлена лодка съ зажженнымъ фонаремъ впредь до поднятiя его или до постановки на этомъ мѣстѣ бакена.

Постановлено: ходатайствовать предъ М. П. С., чтобы въ законодательномъ порядкѣ, были изданы правила о правѣ частныхъ лицъ заниматься очисткой рѣкъ, примѣнительно къ правиламъ, установленнымъ въ ст. 523—537 уст. торг. (изд. 1887 г.) для очистки морскихъ рейдовъ и гаваней; при этомъ просить, чтобы порядокъ, установленный ст. 532 о срокѣ, въ теченiе котораго хозяину потеряннаго якоря предоставляется исключительное право отыскивать его самому и о вознагражденiи доставшему якорь, былъ измененъ, примѣняясь къ обстоятельствамъ рѣчнаго судоходства слѣдующимъ образомъ:—срокъ, въ который хозяину предоставляется исключительное право отыскивать брошенный якорь—сократить до 7 дней, а вознагражденiе доставшему якорь, якорную цѣпь или снасть, лоть и т. п. должно быть определено по 50 к. съ пуда найденной вещи. Такiе предметы, вынутые изъ воды, хозяинъ которыхъ неизвѣстенъ и къ которымъ послѣ троекратной публiкаци въ мѣстныхъ газетахъ не отыщется хозяинъ, должны, по прошествiи 6 мѣсяцевъ отъ послѣдней публiкаци, выдаваться доставшему ихъ изъ воды въ полную собственность.

§ 15 дополнить: „или объ этомъ можетъ быть записано въ книги, установленныя § 10 (3)“.

торое, по требованію судоуправителя, обязано выдать ему письменное удостовѣреніе о причинахъ остановки судна.

§ 18. Судамъ, коимъ угрожаетъ опасность отъ поврежденія, пожара или другихъ причинъ, близъ стоящія или мимо идущія паровыя и непаровыя суда обязаны оказывать всевозможную помощь къ спасенію людей, товаровъ и имущества, содѣйствуя въ то-же время устраненію опасности отъ пожара для сосѣднихъ судовъ и прибрежныхъ строеній; въ этихъ случаяхъ судоуправители и рабочіе на судахъ подчиняются распоряженію судоходнаго начальства.

Требованіе о помощи должно быть выражено присущеннымъ до половины мачты флагомъ, а ночью приспусканіемъ и подыманіемъ мачтоваго фонаря, тревожными свистками и звономъ въ колоколь.

§ 19. Всѣ суда и лѣсные плоты должны имѣть надлежащее число рабочихъ, а также судовыя принадлежности, необходимыя для безопаснаго плаванія, того размѣра и качества, какъ опредѣляется дѣйствительною надобностью по роду судовъ. На паровыхъ судахъ на ходу у штурвала должно находиться не менѣе 2-хъ человекъ. На каждомъ суднѣ и плотѣ должна находиться, какъ днемъ, такъ и ночью, вахта (часовые). Судно или плотъ, оставленные безъ рабочихъ на фарватерѣ или у пристани, могутъ быть во всякое время отведены въ сторону, по распоряженію судоходнаго начальства.

Гонки и плоты должны имѣть: а) кромѣ потесей, не менѣе 2 гребковъ (весло длиною 3 сажени)—съ обоихъ концовъ плота по одному, для болѣе быстрого управленія плотомъ; б) якоря, снасти, и в) лодки съ рысковыми якорьями, при сплавѣ по тѣмъ воднымъ путямъ, гдѣ производится пароходное движеніе.

Суда и плоты, которые славляются теченіемъ рѣки безъ иной вспомогательной силы, обязаны имѣть лодку съ рысковымъ якоремъ.

Всѣ суда и плоты надъ завозными и становыми якорьями должны имѣть буйки (поплавки), окрашенные полосами бѣлой и красной красками, длиною не менѣе 1 арш., толщиною 4 вершка, а надъ якорями, завезенными въ стрежень, для снятія судна съ мели, ставить ночью лодку съ зажженнымъ фонаремъ. Во время-же ночи стоящіе на якорѣ близъ фарватера суда и плоты при приближеніи другихъ судовъ должны звонить въ колоколь или бить въ доску.

§ 31. Вр. пр., дополненный постановленіемъ о томъ, какимъ способомъ выражается требованіе о помощи.

Въ этотъ § вошли часть §§ 24 (по новой редакціи министерства путей сообщенія), 30 и 45 Вр. пр.; по соглашенію съ мнѣніемъ полковника Чалѣва, предлагающаго измѣнить § 45 вр. пр. такъ, чтобы изъ него было исключено дозволеніе одноряднымъ плотамъ не имѣть лодокъ съ рысковыми якорями, потому что безъ этого плоты не могутъ хорошо управляться и причиняютъ вредъ парходамъ и др. судамъ. Эти §§ соотвѣтственно измѣнены. Кромѣ того § 30 Вр. пр. измѣненъ въ томъ смыслѣ, чтобы фонарей на поплавкахъ якорей не требовать, потому что требованіе это на практикѣ неисполнимо и не вызывается необходимостью, такъ какъ отличить стоящее на якорѣ судно отъ идущаго нетрудно, а по положенію судна легко опредѣлить мѣсто нахождения якоря; но для того, чтобы мимо идущія суда какъ-нибудь не были введены въ ошибку, постановлено, что стоящіе ночью на якорѣ суда и плоты должны звонить въ колокола или въ доски, а пароходы давать свистки, при приближеніи мимо идущихъ судовъ и плотовъ.

§ 20. Всѣ суда должны имѣть: а) „номерной знакъ“ и „удостовереніе о записи“ министерства путей сообщенія; б) по обѣимъ сторонамъ носовой части доски длиною не менѣе 10 и шириною 4 вершковъ, на коихъ должна быть сдѣлана масляною краскою надпись: фамилія владѣльца и № „номернаго знака“ министерства п. с.; в) на паровыхъ судахъ, кромѣ того, должно быть обозначено ихъ названіе на кожухахъ или съ боковъ по срединѣ судна и они должны имѣть (когда идучъ безъ буксира) кормовые флаги, состоящіе изъ 3-хъ равной ширины полосъ цвѣтовъ: бѣлаго, синяго и краснаго, согласно образцу обще-коммерческаго флага, на которыхъ, для отличія судовъ, принадлежащихъ разнымъ обществамъ и лицамъ, на полосахъ флага изображаются начальныя буквы названія общества или имени, отчества и фамиліи лица, которому принадлежитъ судно. Цвѣтъ присвоенныхъ флагу буквъ бѣлыхъ, синихъ и красныхъ, долженъ быть отличенъ отъ цвѣта полосы, на которой онѣ помѣщаются.

Образцы кормовыхъ флаговъ составляются каждымъ для себя и заявляются мѣстному начальнику судоходной дистанціи.

и г) Плоты должны имѣть по срединѣ (у казенки) на штокахъ (столбахъ) доску съ надписью о томъ, кому они принадлежать.

Примѣчаніе 1. Владѣлецъ судна или лицо, завѣдывающее судномъ, обязаны: 1) выправлять „номерной знакъ“ и „удостовереніе о записи“ на каждое вновь появляющееся на водяныхъ путяхъ судно при первой его остановкѣ у пристани, гдѣ имѣетъ пребываніе начальникъ судоходной дистанціи, или другое лицо вѣдомства путей сообщенія, на которое возложена запись судовъ; 2) „знакъ и „удостовереніе о записи“ постоянно сохранять на томъ суднѣ, на которое они выданы, а при продажѣ судна—передать ихъ вмѣстѣ съ судномъ новому владѣльцу, который долженъ заявить о переходѣ такового въ его владѣніе ближайшему начальнику судоходной дистанціи и выправить на свое имя новое „удостовереніе о записи“ судна, и 3) по окончаніи службы судна—„знакъ“ и „удостовереніе“ представить ближайшему начальнику судоходной дистанціи.

На паровыхъ судахъ „номерной знакъ“ долженъ быть прибитъ на переднемъ бимсѣ вахтеннаго мостика, а „удостовереніе о записи“—вывѣшено подъ вахтеннымъ

§ 20. Составленъ изъ § 24 вр. правилъ, Высочайшаго повелѣнія 5 августа 1883 года (о флагахъ) и инструкціи для переписи судовъ въ 1890 г. Въ положеніи о флагахъ (ш. 6) предложено для удобства судовладельцевъ то измѣненіе, чтобы о флагахъ сообщать только мѣстному начальнику дистанціи, которымъ производится перепись судовъ, который и долженъ представлять образцы ихъ на утвержденіе.

Въ § 24 вр. пр. назначено дѣлать надписи на доскахъ, кромѣ названія судна и фамиліи хозяина—еще: годъ постройки и тара его; но такъ какъ въ удостовѣреніи о записи годъ постройки упоминается, то обозначеніе его дѣлается излишнимъ, а обозначеніе тары весьма затруднительно и бесполезно.

мостикомъ на видномъ мѣстѣ, на пародахъ-же американскаго типа—на видномъ мѣстѣ пассажирской палубы. На непаровыхъ судахъ „номерной знакъ“ долженъ быть прибитъ на внутренней сторонѣ люка, ведущаго въ жилое помѣщеніе старшаго лица на суднѣ, если-же жилое помѣщеніе находится на палубѣ, то надъ дверью этого помѣщенія, а „удостовереніе о записи“ должно храниться у старшаго лица на суднѣ.

Примѣчаніе 2. Кромѣ установленныхъ п. б. этого § надписей на судахъ, судовладельцу дозволяется прибавлять: названіе судна (если есть) и свой №.

§ 21. Для подачи сигналовъ должны быть: на паровыхъ судахъ—свистки, на непаровыхъ судахъ—колоколь и на плотяхъ—доски, и сверхъ того на всѣхъ судахъ и плотяхъ манишка (бѣлый флагъ) длиною и шириною не менѣе 1½ арш.—для отмахиванія днемъ и фонарь съ бѣлымъ огнемъ—для отмахиванія ночью.

Примѣчаніе. Махальный фонарь долженъ имѣть стекло только съ одной стороны, а съ остальныхъ трехъ сторонъ стѣнки должны быть глухія, дабы при обратномъ движеніи фонаря отъ борта къ срединѣ судна огня не было видно.

§ 22. Тѣ суда и плоты, у которыхъ въ пути слѣдованія не окажется: а) досокъ съ указанными въ п. б. § 20 надписями, б) надлежащихъ якорей и снастей, в) исправнаго свистка на паровыхъ судахъ, сигнальной доски на плотяхъ, махальнаго фонаря и манишки на всѣхъ судахъ и плотяхъ,—къ дальнѣйшему плаванію не допускаются.

Г Л А В А III.

Объ отличительныхъ огняхъ.

§ 23. Отличительными огнями называются такіе огни, которые должны находиться на судахъ и плотяхъ, на указанныхъ ими правилами мѣстахъ отъ захожденія до восхожденія солнца.

§ 24. На паровыхъ судахъ форма отличительныхъ фонарей и цвѣтъ ихъ стеколь должны быть такіе-же, какіе приняты для фонарей морскихъ пароходовъ. На прочихъ-же судахъ, непаровыхъ и на плотяхъ, за исключеніемъ судовъ, на которыхъ перевозятся легковоспламеняющіяся вещества,—фонари слѣдуетъ имѣть обыкновеннаго бѣлаго цвѣта,

Примѣчаніе 2 добавлено вновь.

§ 21. Составленъ изъ § 24 и примѣчанія къ 33 вр. пр. для плаванія.

§ 22. Составленъ изъ §§ 24 и 48 вр. пр. съ добавленіемъ правила о махальныхъ флагахъ и фонаряхъ, которые необходимы для подачи сигналовъ.

Въ замѣнъ § 11 вр. пр.

Составленъ изъ § 20 вр. пр. и §§ 6 и 7 правилъ о наливной перевозкѣ нефтяныхъ произведеній и кромѣ того прибавлено, что допускается освѣщеніе электричествомъ, какъ уже вошедшимъ на пассажирскихъ пароходахъ въ употребленіе—и пиронафтомъ, какъ уже допущеннымъ для освѣщенія пароходовъ, согласно обязательнымъ постановленіямъ ми-

Замѣчанія особой комиссіи на предложенный II-мъ отдѣленіемъ съѣзда проектъ правилъ для плаванія.

Постановлено: ходатайствовать передъ м. п. с., чтобы имъ самимъ производилось испытаніе таковыхъ фонарей и признанные годными, отличались бы какимъ-либо извѣстнымъ клеймомъ. Тогда всякій пароходовладѣлецъ приобретаая фонари, испытанные мип. пут. сообщ. будетъ имѣть увѣренность, что этимъ онъ обезпечить себя отъ отвѣтственности за негодность ихъ. Но при испытаніи сигнальныхъ фонарей слѣдуетъ принять въ соображеніе во 1-хъ то, что въ настоящее время, большіе пассажирскіе пароходы имѣютъ скорость по теченію до 30 верстъ, а противъ теченія до 24 верстъ въ часъ, а потому необходимо, чтобы между появленіемъ боковыхъ огней и встрѣчей проходило не менѣе 2-хъ минутъ и

простой или усовершенствованной конструкции, смотря по желанію и средствам судозвоневъ, но непременно металлическіе. На тѣхъ судахъ, на которыхъ перевозятся легковоспламеняющіяся вещества, мачтовые фонари должны быть краснаго цвѣта, а на деревянныхъ судахъ, нагруженныхъ керосиномъ или сырою нефтью, они должны быть снабжены предохранительною металлическою сѣткою. На паровыхъ судахъ для освѣщенія отличительныхъ фонарей можетъ употребляться электричество, растительное масло или пиропэфтъ; на судахъ-же непаровыхъ, кромѣ того, и стеариновыя свѣчи.

§ 25. Отличительные огни на судахъ и плотяхъ во время стоянки, — на ходу и при обмеленіи ихъ, — полагаются различныя, а именно: а) отличительные огни на стоянкѣ выставляются на судахъ въ томъ мѣстѣ, гдѣ удобнѣе, но на высотѣ не менѣе 3-хъ сажень надъ корпусомъ судна, — въ фонаряхъ, устроенныхъ такъ, чтобы огонь освѣщаль яснымъ, однообразнымъ и непрерывнымъ свѣтомъ весь горизонтъ, и они должны выставляться:

1) На всѣхъ судахъ, какъ паровыхъ, такъ и непаровыхъ, кромѣ тѣхъ, на которыхъ перевозятся легковоспламеняющіяся вещества: одинъ бѣлый огонь.

2) На судахъ, нагруженныхъ легковоспламеняющимися веществами — одинъ красный огонь, а на деревянныхъ судахъ, нагруженныхъ керосиномъ или сырою нефтью — два красныхъ огня, одинъ надъ другимъ на разстояніи аршина.

3) Когда суда стоятъ сплошными караванами, бортъ-о-бортъ, тогда отличительные огни выставляются только на крайнихъ къ фарватеру боковыхъ судахъ и на всѣхъ судахъ верхняго и нижняго ряда.

4) На плотяхъ должно быть 2 огня, расположенныхъ по одному на самыхъ концахъ плота. На рыбачьихъ судахъ и безпалубныхъ лодкахъ выставляется одинъ яркій бѣлый огонь. На плотяхъ этотъ огонь помѣщается по срединѣ, а на плотяхъ, длиною болѣе 25-ти сажень, должно быть два огня, по одному на каждомъ концѣ.

Примѣчаніе. На гребныхъ лодкахъ, яликахъ и челнокахъ, на стоянкѣ у берега, отличительныхъ огней не полагается.

б) *На ходу* отличительные огни выставляются:

1) *На паровыхъ судахъ:* а) на верху передней мачты или флагштока — одинъ яркій

нистра путей сообщенія отъ 27 марта 1887 г., о способѣ освѣщенія паровыхъ и непаровыхъ судовъ на внутреннихъ водахъ Имперіи.

Выѣсто 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19 и 82 пр. для плаванія.

Замѣчанія особой комиссіи на предложенный III-мъ отдѣленіемъ съѣзда проектъ правилъ для плаванія.

во 2-хъ, если при испытаніи отличительныхъ фонарей окажется, что вслѣдствіе несовершенства устройства существующихъ лампъ, для сожиганія пиронафта, при освѣщеніи имъ нельзя будетъ достигнуть требуемой силы свѣта, или для достиженія ея потребовалось бы дѣлать фонари несоразмѣрно большой величины, то чтобы для освѣщенія отличительныхъ фонарей, было разрѣшено употреблять стеариновые свѣчи и астралинъ и разрѣшать держать послѣдній на пароходахъ въ необходимомъ для этой цѣли количествѣ. Кромѣ того просить м. п. с. а) чтобы по указаніи, гдѣ можно будетъ приобретать клейменные имъ сигнальные фонари, испытаніе и клейменіе ихъ было распространено и на существующіе въ настоящее время фонари, б) сила свѣта въ отличительныхъ фонаряхъ на не паровыхъ судахъ и плотяхъ должна быть не менѣе силы свѣта четвериковой стеариновой свѣчи.

На рыбачьихъ судахъ и беспалубныхъ лодкахъ выставляется одинъ яркій бѣлый огонь. На плотяхъ должно быть 2 огня расположенныхъ по одному на самыхъ концахъ плота.

бѣлый огонь, если паровое судно идетъ безъ буксира и два такихъ огня, если паровое судно ведетъ на буксирѣ суда или плоты. Фонарь для мачтоваго огня на пароходахъ, идущихъ безъ буксира, долженъ быть закрытый сзади, а у идущихъ съ буксиромъ—надъ этимъ фонаремъ, въ разстояніи не менѣе 3-хъ аршинъ, выставляется другой огонь въ такомъ-же фонарѣ, какъ на стоянкѣ; б) на бортахъ: правомъ—зеленый, а на лѣвомъ—красный огонь и, в) на кормѣ—видимый только сзади фонарь, но не выше тента или буксирной ары. Бортовые огни должны быть отгорожены со стороны судна щитами длиною не менѣе 1 аршина, для того, чтобы огонь одной стороны не могъ быть видѣнъ съ другой и вообще всякіе огни, помѣщающіеся на одной высотѣ или выше отличительныхъ огней, должны быть невидимы снаружи.

Примѣчаніе. Чтобы яснѣе отличать кожуховые огни, въ окнахъ кожуховыхъ каютъ обязательно должны быть темныя занавѣски.

2) *На парусныхъ судахъ и коноводныхъ машинахъ*—на верху мачты—два яркихъ бѣлыхъ огня, освѣщающихъ весь горизонтъ, и расположенныхъ одинъ надъ другимъ съ промежуткомъ между ними отъ 1 до 2 аршинъ.

Примѣчаніе. Суда, плавающія подъ парусами въ устьяхъ р. Волги, должны имѣть въ ночное время лишь 2 отличительныхъ огня: зеленый на правой скулѣ и красный на лѣвой, безъ подниманія какихъ-либо огней на мачтахъ.

3) *На сплавныхъ судахъ* два бѣлыхъ огня, одинъ на носу, а другой на кормѣ.

4) *На судахъ, идущихъ на буксиръ*, должно быть по одному бѣлому огню—на мачтѣ или флагштокѣ, не ниже 2 сажень надъ бортами судна, и кормѣ того, на кормѣ буксируемаго судна—такой-же огонь въ фонарѣ, помѣщенный на губѣ руля противъ кормоваго штевня; а когда буксируется въ два или болѣе счала, то фонарь этотъ выставляется на одномъ изъ судовъ задняго счала. *На легкихъ товарныхъ баржахъ, когда онѣ идутъ на длинномъ буксирѣ, имѣть огонь въ закрытомъ сзади фонарѣ, помѣщенномъ около ушей*).*

5) *На судахъ съ легковоспламеняющимися веществами, а также на деревянныхъ наливныхъ судахъ, въ которыхъ перевозятся нефтяные остатки, и на желѣзныхъ наливныхъ*

Въ дѣйствующихъ правилахъ этаго огня не полагается, но въ виду полезности его для обозначенія кормы судна, желательнo ввести его въ употребленіе.

Во временныхъ правилахъ этаго огня нѣтъ, но для опредѣленія въ ночное время длины вoза, желательнo установить его.

*) Правило объ огнѣ на легкихъ товарныхъ баржахъ введено согласно постановленію «Особой комиссіи».

долженъ быть на мачтахъ одинъ красный огонь, а на деревянныхъ судахъ, на которыхъ перевозится наливомъ керосинъ или сырая нефть, на мачтахъ подымается два красныхъ огня въ такихъ-же фонаряхъ, какъ на стоянкѣ (съ предохранительными сѣтками).

Когда суда эти идутъ подъ буксиромъ парохода, то полагается назади имѣть такой же бѣлый фонарь, какъ и у всѣхъ прочихъ буксируемыхъ судовъ; но у наливныхъ деревянныхъ судовъ, на которыхъ перевозится сырая нефть и керосинъ—съ предохранительною сѣткою *)).

(п. 4 этаго §).

б) Гребная и перевозная лодки и челноки, если плывутъ внѣ фарватера, то могутъ не имѣть отличительныхъ огней, но, идя по фарватеру, или поперегъ рѣки, должны имѣть на носу одинъ бѣлый огонь.

7) Плоты должны имѣть два огня на каждомъ концѣ.

в) Если судно или плотъ обмеляютъ, то у нихъ, кромѣ огней, полагающихся на стоянкѣ (п. а.), выставляется еще одинъ огонь въ фонарѣ, на той сторонѣ, гдѣ фарватеръ свободенъ,—красный или бѣлый, смотря по тому, съ которой стороны фарватера судно или плотъ обмеляли. Чтобы не смѣшивать этаго огня съ отличительными огнями пароходовъ, фонарь ставится не на борту судна, а съ боку судна или плота, на такой-же высотѣ отъ воды, какъ бакенъ. Если на судахъ или плотахъ нѣтъ фонарей съ красными стеклами, то таковые даются мѣстнымъ судоходнымъ начальствомъ.

Г Л А В А IV.

Объ освѣщеніи судовъ.

§ 26. Освѣщеніе судовъ паровыхъ и пепаровыхъ обыкновеннымъ керосиномъ безусловно воспрещается.

§ 27. Въ замѣнъ керосина предоставляется употреблять растительныя масла, олеинъ или стеариновыя свѣчи, а также электрическое освѣщеніе, а изъ минеральныхъ маселъ—лишь такъ называемое промежуточное нефтяное, или пиронафтъ, температура воспламененія котораго не ниже 80° Реомюра.

Примѣчаніе. Для того, чтобы отличить керосинъ отъ пиронафта, достаточно, наливши одну или двѣ чайныя ложки испытуемой жидкости въ стаканъ, дополнить оный горячею водою изъ котла или кипящаго самовара и затѣмъ взболтать

§§ 26, 27 и 29 составлены изъ п. 1, 2 и 3-го правилъ, изданныхъ министромъ путей сообщенія, на основаніи Высочайшаго повелѣнія отъ 27 марта 1887 г.

*) Со словъ: «но у наливныхъ судовъ» и до конца п. 5—добавлено по постановленію «Особой комиссiи».

эту смѣсь для сообщенія маслу температуры воды. Послѣ сего, не давая смѣси остыть, слѣдуетъ приложить къ ея поверхности горящую спичку или бумажку и если при этомъ произойдетъ воспламенение испытываемаго масла, то оно должно считаться негоднымъ и подлежить немедленному изъятію изъ употребленія; если же воспламенение не послѣдуетъ, то масло можетъ быть допущено для освѣщенія.

§ 28. При электрическомъ освѣщеніи, проводники, проходящіе черезъ деревянные переборки, должны отдѣляться отъ нихъ фарфоровыми трубками или иными изоляторами. Изолировка проводниковъ должна быть прочная, такъ, чтобы не было бокового сообщенія и оголенія проводниковъ.

Коммутаторы для зажиганія и тушенія лампочекъ должны имѣть такое устройство, которое бы исключало всякую возможность передачи тока при прикосаніи къ ихъ наружнымъ частямъ. Предохранители и другіе приборы, не предназначенные для зажиганія и тушенія лампочекъ, должны быть прикрыты и доступны лишь для лицъ, наблюдающихъ за освѣщеніемъ. Кромѣ того при электрическомъ освѣщеніи должно имѣть въ ночное время постоянно заряженные аккумуляторы съ такимъ приспособленіемъ, чтобы они при потуханіи его вводились въ цѣпь автоматически. Количество и сила аккумуляторовъ должны быть таковы, чтобы ими освѣщались всѣ лампочки, хотя и не полнымъ свѣтомъ, въ продолженіе не менѣе получаса; послѣ чего, если освѣщеніе посредствомъ динамомашинны не будетъ восстановлено, то паролодъ долженъ быть освѣщенъ какимъ-нибудь другимъ способомъ.

§ 29. Правительственные чины судоходнаго надзора имѣютъ право осматривать на

Примѣчаніе къ § 27 взято изъ официальной части „Журнала министерства путей сообщенія“ 1887 г., № 21.

Въ § 28 заключаются тѣ мѣры предосторожности, которыя необходимо соблюдать при электрическомъ освѣщеніи.

При проходѣ проводниковъ черезъ отверстія въ деревянныхъ переборкахъ, изолировка проводниковъ обтирается и сами они могутъ надламываться или даже совсѣмъ лопнуть. Въ мѣстѣ надлома проводниковъ образуется большое сопротивленіе, а при разрывѣ ихъ— Вольтова дуга, вслѣдствіи чего можетъ загорѣться деревянная переборка.

При плохой изолировкѣ и оголеніи проводниковъ, проходящихъ близко рядомъ, можетъ образоваться боковое сообщеніе, вслѣдствіе чего могутъ также загорѣться деревянные части, по которымъ идутъ проводники. Кромѣ того, плохо изолированные или оголенные проводники могутъ быть причиною несчастія съ людьми, которые случайно дотронутся до нихъ. По этой-же причинѣ коммутаторы должны имѣть устройство, исключющее всякую возможность прохода тока черезъ тѣло человѣка, прикасающагося къ какой-либо части уже собраннаго и поставленнаго на мѣсто прибора, а предохранители и иные приборы, не предназначенные для зажиганія и тушенія лампочекъ, должны быть недоступны для лицъ, назначенныхъ для наблюденія за электрическимъ освѣщеніемъ. Аккумуляторы съ приспособленіемъ для автоматическаго введенія ихъ въ цѣпь электрическаго освѣщенія должно имѣть на случай внезапной остановки динамомашинны и прекращенія освѣщенія. Погруженіе парохода въ полный мракъ, особенно рѣзкій послѣ сильнаго свѣта, вызываетъ волненіе, которое можетъ перейти въ панику, особенно, если темнота эта наступитъ во время аварии, что на примѣрѣ и случилось при пожарѣ парохода „Григорій“.

Въ § 28 послѣ словъ: „при электрическомъ освѣщеніи“ добавить: на пассажирскихъ пароходахъ не допускается употребленіе динамо-машинъ съ переменнымъ токомъ, какъ представляющимъ большую опасность при обращеніи съ ними, сравнительно съ динамо-машинами постоянного тока. Въ концѣ этого §, послѣ слова: „автоматически“ прибавить: „Сила аккумуляторовъ должна быть такова, чтобы ими освѣщались въ теченіе получаса дежурныя лампочки, въ количествѣ на пассажирскихъ пароходахъ не менѣе 10—20 лампочекъ, смотря по величинѣ парохода“. Дежурныя лампочки должны быть расположены: въ каждомъ общемъ пассажирскомъ помѣщеніи, въ коридорахъ, въ машинномъ отдѣленіи, въ трюмѣ, на палубѣ, у выходовъ и въ отличительныхъ и махальномъ фонаряхъ. На буксирныхъ и товарныхъ пароходахъ дежурныя лампочки обязательны только въ отличительныхъ и махальныхъ фонаряхъ.

Добавить: изъ 27, 28, 29 и 30 §§ „временныхъ правилъ канализаціи электрическаго тока большой силы и устройство проводовъ и прочихъ приспособленій для электрическаго освѣщенія, утвержденныхъ Управляющимъ Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ (цирк. Нач. Главн. Упр. поч. и тел. 8 инв. 1886 г.).

§ 28 (1) Въ помѣщеніяхъ занимаемыхъ электровозбудителями (динамо-машины, аккумуляторы и батареи) должно находиться, во все время дѣйствія ихъ приборовъ, особое лицо, для постоянного надзора за ихъ дѣйствіемъ.

§ 28 (2) Надзоръ, уходъ и работа при источникахъ электричества и пріемныхъ приборахъ, проводникахъ и проч. не должны поручаться малолѣтнимъ, достигшимъ 15-лѣтняго возраста и лицамъ въ нетрезвомъ состояніи.

§ 28 (3) Если лицамъ, которымъ поручается уходъ за электрическими приборами, придется прикасаться къ неизолированнымъ частямъ приборовъ, во время прохожденія по нимъ тока, то на сей случай эти лица должны быть снабжены перчатками изъ изолирующаго вещества или ключами съ эбонитовой рукояткой.

§ 28 (4) Въ помѣщеніяхъ, въ которыхъ находятся въ дѣйствиіи источники электричества, не должны быть допускаемы постороннія лица безъ разрѣшенія техника, заведывающаго аппаратами.

всѣхъ судахъ употребляемые на нихъ освѣтительные матеріалы и запасы оныхъ, при чемъ, когда сочтутъ нужнымъ, испытываютъ качество вышеупомянутаго пиронафта.

Г Л А В А V.

Правила относительно устройства, установки и содержанія паровыхъ котловъ, а также порядка освидѣтельствванія оныхъ.

Подлинныя утверждены министромъ финансовъ 30-го іюля 1890 года и напечатаны въ „Собраніи узаконеній и распорядженій правительства“, въ № 87, 20 августа 1890 года.

I. Опредѣленіе паровыхъ котловъ.

§ 30. Всѣ закрытые приборы, въ которыхъ дѣйствіемъ горящаго топлива жидкости обращаются въ пары, могущіе пріобрѣтать давленіе (абсолютное), болѣе атмосфернаго, признаются паровыми котлами и подчиняются нижеизложеннымъ правиламъ.

1-й § утвержденныхъ правилъ.

Примѣчаніе къ этому §, какъ не относящееся къ паровымъ котламъ, исключено.

II. Конструкція паровыхъ котловъ.

§ 31. Стѣнки котловъ, находящіяся, вполнѣ или частію, въ соприкосновеніи съ продуктами горѣнія, должны быть изготовляемы исключительно изъ сварочнаго желѣза, ли таго незакаливающагося желѣза или красной мѣди. Не возбраняется употребленіе латуни для прикасающихся къ продуктамъ горѣнія дымогарныхъ трубокъ, если внутренній діаметръ таковыхъ трубокъ не превосходитъ четырехъ дюймовъ.

2-й § утвержденныхъ правилъ.

Употребленіе для вышеозначенныхъ стѣнокъ и трубокъ другихъ матеріаловъ допускается не иначе, какъ съ особаго разрѣшенія министра финансовъ, по предварительномъ разсмотрѣніи въ совѣтѣ торговли и мануфактуръ устройства и образа дѣйствія котловъ, для коихъ испрашивается отступленіе отъ общаго правила. При такомъ разрѣшеніи могутъ быть, въ видахъ общественной безопасности, вмѣняемы къ обязательному соблюденію особыя условія относительно устройства, арматуры, установки, испытанія и употребленія такой системы котловъ, о чемъ доводится до всеобщаго свѣдѣнія.

§ 32. Уровень воды въ постоянныхъ и подвижныхъ паровыхъ котлахъ, употребляемыхъ на сушѣ, долженъ быть по крайней мѣрѣ на четыре дюйма выше наивысшей черты соприкасающихся съ продуктами горѣнія стѣнокъ котла, если только эти стѣнки подвергаются опасности быть раскаленными.

3-й § утвержд. прав.

Замѣчанія особой комиссiи на предложенный II-мъ отдѣленiемъ съѣзда проектъ правилъ для плаванiя.

§ 52 изложить такъ: въ ручныхъ пароводныхъ котлахъ, горизонтальныи размѣръ которыхъ по ширинѣ судна, не превосходитъ 8 фут., превышенiе уровня воды надъ подверженными опасности накаливанiя стѣнками его должно быть не менѣе 6 дюймовъ, а при размѣрѣ болѣе 8 фут.,— не менѣе 7 дюймовъ.

Примѣч. Сдѣлано это въ виду возможности такого крена катеровъ, при котор. установленная норма окажется недостаточной.

Тоже правило примѣняется къ рѣчнымъ пароходнымъ котламъ, наибольшій горизонтальный размѣръ которыхъ, по ширинѣ судна, не превосходитъ четырехъ футовъ; въ котлахъ-же, горизонтальный размѣръ которыхъ, по ширинѣ судна, заключается между четырьмя и восемью футами, превышеніе уровня воды надъ подверженными опасности накаливанія стѣнками его должно быть не менѣе шести дюймовъ, а при размѣрѣ болѣе восьми футовъ (какъ напримѣръ въ котлахъ мореходныхъ судовъ),— не менѣе семи дюймовъ; на катерахъ-же можетъ быть и въ три дюйма*).

Примѣчаніе 1. Стѣнкою котла, не подверженною опасности накаливанія, признается та, до соприкосновенія съ которою продукты горѣнія должны пройти по поверхности нагрѣва, превосходящей площадь рѣшетки (на которой горитъ топливо),— въ 40 разъ, если естественная тяга, производимая дымовою трубою, усиливается посредствомъ впускаемой въ трубу струи пара или какимъ-либо другимъ способомъ; и въ 20 разъ, если такого усиленія естественной тяги не имѣется *).

Примѣчаніе 2. Изложенныя въ семь параграфѣ правила не относятся къ котламъ, составленнымъ изъ трубъ, въ которыхъ циркулируетъ вода, если внутренній діаметръ этихъ трубъ не превышаетъ четырехъ дюймовъ, и къ вертикальнымъ трубчатымъ котламъ, поверхность нагрѣва которыхъ не превосходитъ ста квадратныхъ футовъ.

III. Арматура паровыхъ котловъ.

§ 33. Всѣ постоянные и подвижные паровые котлы должны быть снабжены по крайней мѣрѣ двумя предохранительными клапанами, изъ которыхъ одинъ долженъ имѣть устройство, не позволяющее машинисту измѣнять нагрузку клапана. Нагрузка клапановъ должна быть такова, чтобы они открывались при наивысшемъ давленіи, для котораго разрѣшено употребленіе котла; размѣры-же клапановъ должны быть сообразованы съ парообразовательною способностью котла. Если грузъ дѣйствуетъ при посредствѣ рычага, то наивысшему давленію пара въ котлѣ должно соответствовать положеніе груза на самомъ концѣ рычага. Предохранительные клапаны должны быть устроены такимъ образомъ, чтобы всегда возможно было повѣрить исправное ихъ состояніе.

4-й § Утвержд. прав.

*) Слова «или какимъ либо другимъ способомъ» — добавлены по постановленію «Особой комиссіи».

Примѣчаніе. Въ пароводныхъ котлахъ допускаются пружинные предохранительные клапаны.

§ 34. Каждый паровой котель долженъ быть снабженъ вѣрнымъ манометромъ съ сифонною трубкою. На скалѣ или циферблатѣ манометра должна быть проведена замѣтная черта въ томъ мѣстѣ, гдѣ долженъ быть указатель при наивысшемъ, допускаемомъ при работѣ, давленіи внутри котла. Манометръ долженъ помѣщаться на видномъ для кочегара мѣстѣ.

На котлахъ пароводовъ должно быть два манометра: одинъ на виду у кочегара, а другой на палубѣ, въ удобномъ для наблюденія мѣстѣ. Если нѣсколько пароводныхъ котловъ соединены между собою, то кромѣ отдѣльныхъ при каждомъ изъ нихъ манометровъ, расположенныхъ на виду у кочегара, на палубѣ достаточно имѣть одинъ общій манометръ.

Если котлы отдѣляются отъ машинъ стѣнкою или переборкою, то въ помѣщеніи машинъ долженъ быть установленъ манометръ для наблюденія машиниста.

§ 35. При каждомъ паровомъ котлѣ, имѣющемъ не болѣе двухъ сотъ квадратныхъ футовъ площади нагрѣва, равно какъ и при котлахъ локобилей, должно быть по крайней мѣрѣ по одному надежному питательному прибору, могущему поддерживать нормальный уровень воды въ котлѣ при самомъ усиленномъ его дѣйствіи; для котловъ, имѣющихъ болѣе 200 кв. фут. поверхности нагрѣва, требуется два такихъ-же питательныхъ прибора; при томъ оба прибора должны приводиться въ дѣйствіе независимо одинъ отъ другаго, и такъ, чтобы въ случаѣ порчи одного прибора,—другой могъ дѣйствовать. Два независимые питательные прибора признаются достаточными и для нѣсколькихъ котловъ, въ одномъ помѣщеніи расположенныхъ, но съ тѣмъ, чтобы размѣры каждого прибора были съ избыткомъ достаточны для питанія всѣхъ котловъ.

Питательный приборъ долженъ соединяться съ котломъ посредствомъ клапана, который давленіемъ пара изнутри котла долженъ запыраться.

§ 36. При каждомъ паровомъ котлѣ должна быть водоуказательная стеклянная трубка и по крайней мѣрѣ два крана для показанія уровня воды въ котлѣ, изъ коихъ каждый долженъ имѣть отдѣльное соединеніе съ котломъ; кромѣ того могутъ быть и другія

5-й § утвержд. прав. На всѣхъ пароходахъ рр. Волги, Оки и Камы, кромѣ манометровъ у котловъ, имѣется еще манометръ въ машинномъ отдѣленіи, что болѣе необходимо, чѣмъ имѣть его на палубѣ. Въ виду этаго желательнo измѣнить редакцію 5-го § утвержденныхъ правилъ, и вмѣсто имѣнія манометра на палубѣ—сдѣлать обязательнымъ постановку его въ машинномъ отдѣленіи, даже и въ томъ случаѣ, если котлы не отдѣляются отъ машинъ стѣнкою.

6-й § утвержд. прав.

7-й § утвержд. прав.

соотвѣтствующія этой-же цѣли приспособленія. При водоуказательной трубкѣ долженъ быть ясно обозначенъ красною или бѣлою горизонтальною полосою наимнзшій доускаемый уровень воды въ котлѣ. Водоуказательные краны надлежитъ располагать такъ, чтобы нижній находился на горизонтѣ наимнзшаго уровня. Водоуказательные краны и краны при водоуказательныхъ трубкахъ должны быть устроены такъ, чтобы ихъ, для устраненія засоренія, можно было протыкать по прямому направленію.

§ 37. Паровые котлы должны быть устроены такъ, чтобы было возможно очищать ихъ внутреннія стѣнки при помощи одного или нѣсколькихъ отверстій, или другихъ приспособленій.

IV. Помѣщеніе паровыхъ котловъ.

§ 38. Помѣщеніе котла на паровомъ суднѣ должно удовлетворять требованіямъ удобнаго надзора, ухода и доступа ко всѣмъ частямъ котла, требующимъ постояннаго осмотра. Полъ въ помѣщеніи пароходнаго котла долженъ быть изъ несгораемыхъ матеріаловъ, или покрытъ таковыми; а потолокъ д. б. или желѣзный или покрытъ желѣзомъ на кошмѣ*).

V. Освидѣтельствованіе паровыхъ котловъ.

§ 39. Всякій, находящійся въ употребленіи паровой котель, въ сроки, указанные ниже (§§ 41 и 45), подвергается техническому освидѣтельствованію на мѣстѣ своего дѣйствія. Освидѣтельствованіе подвижныхъ котловъ производится на одномъ изъ мѣстъ ихъ дѣйствія, по указанію владѣльца.

Примѣчаніе 1. Удостовереніе объ освидѣльствованіи подвижныхъ котловъ сохраняетъ свою силу до срока, хотя-бы котель былъ перевезенъ и установленъ въ другомъ мѣстѣ.

Примѣчаніе 2. Если подвижной котель, построенный въ Россіи, былъ освидѣльствованъ до выпуска его изъ мастерской, въ коей онъ изготовленъ, то свидѣтельство это также сохраняетъ силу до срока, назначеннаго для слѣдующаго освидѣльствованія.

§ 40. Цѣль технического освидѣльствованія пароваго котла заключается въ приведеніи въ извѣстность состоянія котла во всѣхъ его частяхъ и самаго помѣщенія его и въ удостовѣреніи, что означенное состояніе во всемъ согласно съ условіями даннаго

8-й § утвержд. прав.

9-й § утвержд. прав., изъ котораго взять только 7-й п., а первые шесть пунктовъ исключены, какъ не относящіеся до пароходныхъ котловъ.

10-й § утвержд. прав.

11-й § утвержд. прав.

*) Со словъ «а потолокъ».... добавлено по постановленію особой комиссіи.

на постановку котла разрѣшенія, что при томъ котель снабженъ, сообразно симъ условіямъ и общимъ правиламъ, надлежащими предохранительными приспособленіями и что сіи приспособленія содержатся въ удовлетворительномъ видѣ и порядкѣ.

§ 41. Техническое освидѣтельствованіе котла бываетъ наружное и внутреннее. Первое производится одинъ разъ въ два года, а второе требуется для каждаго вновь устанавливаемого пароваго котла прежде допущенія его къ дѣйствию и затѣмъ возобновляется чрезъ каждыя шесть лѣтъ или и раньше, въ случаѣ, указанномъ ниже въ § 45, соединяясь съ очереднымъ наружнымъ освидѣтествованіемъ. Независимо отъ сего, внутреннее освидѣтельствованіе котла производится послѣ каждаго значительнаго исправленія, а именно: если котель для исправленія былъ снятъ съ своего мѣста, а равно, если при исправленіи вынута была внутренняя жаровая труба, имѣющая болѣе четырехъ дюймовъ въ діаметрѣ, или часть внутренней топки, или сдѣлана замѣна одного или нѣсколькихъ листовъ.

Примѣчаніе. Независимо отъ установленныхъ выше сроковъ для освидѣтествованія паровыхъ котловъ, начальству, на которое возложено завѣдываніе ими, предоставляется во всякое время командировать состоящихъ въ его распоряженіи техниковъ, для наблюденія за точнымъ исполненіемъ правилъ, предписанныхъ при употребленіи паровыхъ котловъ.

§ 42. При наружномъ освидѣтествованіи, которое должно быть производимо безъ остановки дѣствія котла, обращается главнѣйшее вниманіе на слѣдующіе предметы: состояніе помѣщенія котла, состояніе питательныхъ и водоуказательныхъ приборовъ, состояніе приспособленій для чистки котла, приборовъ для указанія давленія пара, приборовъ для удаленія излишнихъ паровъ, когда давленіе переходитъ за установленный нормальный предѣлъ и устройство и состояніе топки.

При производствѣ наружнаго освидѣтествованія должно удостовѣриться въ томъ, — знакомъ-ли кочегаръ съ назначеніемъ и употребленіемъ имѣющихся при котлѣ приборовъ и знаетъ-ли онъ, какія именно мѣры слѣдуетъ принимать въ случаѣ пониженія уровня воды въ котлѣ за предѣлы допускаемаго.

§ 43. Внутреннее освидѣтествованіе про-

12-й § утвержд. прав.

Въ примѣчаніи говорится, что завѣдываніе котлами возложено на начальство, но на какое именно начальство, — нигдѣ въ этихъ правилахъ не упоминается.

Въ ВЫСОЧАЙШЕ-же утвержденномъ 8 іюня 1889 года мнѣніи государственнаго совѣта говорится, что надзоръ за паровыми котлами на частныхъ паровыхъ судахъ, плавающихъ по внутреннимъ водамъ, принадлежитъ министерству путей сообщенія. А потому необходимо установить точное опредѣленіе тѣхъ начальствующихъ лицъ, на которыхъ возложено завѣдываніе котлами, дабы знать, къ кому обращаться въ случаѣ надобности.

13-й § утвержд. прав.

14-й § утвержд. прав.

стирается на состояніе всего котельнаго устройства и помѣщенія; съ нимъ соединяется испытаніе прочности стѣнокъ котла посредствомъ гидравлическаго давленія; для производства сего освидѣтельствованія, дѣйствіе котла должно быть остановлено. Предметы, на которые, при внутреннемъ освидѣтельствованіи, должно преимущественно обращать вниманіе, кромѣ указанныхъ выше, въ § 42, суть слѣдующіе:

Состояніе стѣнокъ, заклепокъ и связей, какъ внутри, такъ и снаружки котла, равно жаровыхъ и дымовыхъ трубъ и распорныхъ болтовъ, причѣмъ должно быть опредѣлено: не пострадала-ли отъ употребленія прочность всѣхъ этихъ частей и не слѣдуетъ-ли перемѣнить трубки, если таковыя въ котлѣ имѣются, присутствіе и физическія свойства котельнаго камня или накипи, состояніе трубъ, приводящихъ воду, и отверстій для чистки; состояніе питательныхъ и паровыхъ клапановъ; состояніе соединительныхъ трубъ между котломъ съ одной стороны, манометромъ и водоуказателемъ—съ другой, а равно состояніе всѣхъ прочихъ предохранительныхъ приборовъ; состояніе порога и пламенныхъ ходовъ, какъ внутри, такъ и снаружки котла. Если внутреннее освидѣтельствованіе не можетъ быть произведено посредствомъ обхода дымоводовъ или какимъ-нибудь другимъ способомъ, безъ обнаженія котла, то одежда котла должна быть устранена, вся или частью, на свидѣтельствуемыхъ мѣстахъ.

§ 44. При испытаніи котловъ гидравлическимъ давленіемъ, которое входитъ въ составъ внутренняго ихъ освидѣльствованія, соблюдаются слѣдующія правила: а) паровые котлы, предназначенные къ употребленію при дѣйствительномъ давленіи не свыше *одной атмосферы*, подвергаются дѣйствительному давленію *втрое* сильнѣе того наибольшаго дѣйствительнаго давленія, при которомъ котель предназначается къ дѣйствию; б) паровые котлы, предназначенные къ употребленію при дѣйствительномъ давленіи, превышающимъ одну атмосферу, но не болѣе *восьми атмосферы*, подвергаются при испытаніи дѣйствительному давленію *въ полтора раза* сильнѣе того наибольшаго дѣйствительнаго давленія, при которомъ котель предназначается къ работѣ, но во всякомъ случаѣ *не менѣе трехъ атмосферы*; в) котлы, предназначенные къ работѣ при дѣйствительномъ давленіи болѣе *восьми* атмосферы, испытываются дѣйствительнымъ давленіемъ, рав-

15-й § утвержд. прав.

нымъ наибольшему, допускаемому для котла, дѣйствительному давленію, *увеличенному на четыре атмосферы*; г) давленіе, коему подвергается котелъ при испытаніи, опредѣляется преимущественно посредствомъ вывѣреннаго манометра, который равно какъ и насосъ, для производства испытанія необходимый, должны быть доставляемы ревизующимъ техникомъ; д) пробное давленіе поддерживается при испытаніи въ теченіе времени, достаточнаго для тщательнаго осмотра всѣхъ частей котла; е) котелъ признается выдержавшимъ испытаніе, если: 1) въ котлѣ не оказывается признака разрыва; 2) не заключаются измѣненія, остающіяся и по окончаніи испытанія, 3) не заключаются течи, причемъ однако выходъ воды черезъ швы и заклепки, въ видѣ мелкой пыли или мелкихъ капель (такъ называемыхъ слезокъ), течью не считается; ж) кипятивники испытываются точно также, какъ и котлы*).

§ 45. Если при внутреннемъ или наружномъ освидѣтельствованіи окажутся значительныя неправильности въ способѣ употребленія котла, то, для удостовѣренія въ надлежачемъ ихъ устраненіи, отъ усмотрѣнія освидѣтельствовавшаго лица зависитъ повтореніе наружнаго осмотра.

16-й § утвержд. прав.

Если освидѣтельствованіе обнаружить недостатки, которые не будутъ немедленно устранены, то назначается крайній срокъ времени, необходимый къ восстановленію правильнаго состоянія котла; по истеченіи сего срока освидѣтельствованіе должно быть произведено вновь.

Если при освидѣтельствovanіи окажется, что котелъ находится въ состояніи, которое угрожаетъ непосредственною опасностью, то немедленно должно быть остановлено его дѣйствіе, впредь до устраненія опасности, съ составленіемъ о томъ акта, въ которомъ должна быть указана подробно причина остановки. Въ такомъ случаѣ, предварительно обращенія вновь котла въ дѣйствіе, должны быть приняты мѣры для устраненія опасности и затѣмъ должно быть повторено освидѣтельствованіе для удостовѣренія въ согласномъ съ установленными правилами состояніи всего устройства.

Если при внутреннемъ освидѣтельствovanіи и испытаніи гидравлическимъ давленіемъ котла, онъ окажется еще годнымъ къ употребленію, но, вслѣдствіе долговременной службы, возможность продолжительнаго его употребленія представляется сомнительною,

*) Величина пробнаго добавленія показана согласно постановленію «Особой Комиссіи».

то слѣдующее внутреннее освидѣтельствова-
ніе назначается совмѣстно съ очереднымъ
наружнымъ освидѣтествованіемъ.

§ 46. Наружное освидѣтествованіе, безъ
испытанія гидравлическимъ давленіемъ, про-
изводится безъ предварительнаго о томъ
увѣдомленія; объ испытаніи гидравлическимъ
давленіемъ владѣлецъ или его уполномочен-
ный предувѣдомляются свидѣтельствующимъ
лицомъ по крайней мѣрѣ за мѣсяць, при-
чемъ на обязанности владѣльца лежитъ при-
готовленіе котла къ такому освидѣтествова-
ванію; окончательный выборъ времени для
этого освидѣтествованія, въ теченіе назна-
ченнаго срока, производится по соглашенію
съ владѣльцемъ и по преимуществу въ не-
рабочіе дни. Если-бы соглашеніе не состоя-
лось, то время освидѣтествованія опредѣ-
ляется ревизующимъ техникомъ, но не иначе,
какъ въ нерабочіе дни, а для котловъ, дѣйст-
вующихъ непрерывно, въ промежутки вре-
мени, между ихъ рабочими періодами.

Владѣлецъ котла обязанъ оказывать со-
дѣйствіе лицу, назначенному для освидѣ-
тествованія и производить на свой счетъ
всѣ необходимыя при этомъ работы.

Внутреннее освидѣтествованіе пароход-
ныхъ котловъ производится непрерывно до
начала рейсовъ.

§ 47. Владѣлецъ котла долженъ имѣть при
каждомъ котлѣ особую шнуровую книгу, вы-
даваемую подлежащими властями, въ кото-
рую вносятся, за надлежащими подписями,
результатъ каждаго освидѣтествованія. Не-
зависимо отъ того, въ удостовѣреніе каждаго
произведеннаго внутреннего освидѣтествова-
нія и испытанія гидравлическимъ давле-
ніемъ, ревизующимъ техникомъ накладывается
на котель клеймо, съ обозначеніемъ числа
атмосферъ наибольшаго допускаемаго дѣй-
ствительнаго давленія, года освидѣтествова-
нія и нумера по порядку внутреннихъ
освидѣтествованій, произведенныхъ въ те-
кущемъ году.

Клеймо выбивается на особой металличе-
ской (латунной, мѣдной) пластинкѣ, которая
привинчивается на видномъ мѣстѣ котла.

VI. О разрѣшеніи установки паровыхъ котловъ.

§ 48. Для установки пароваго котла не-
обходимо разрѣшеніе начальства, на которое
возложено завѣдываніе котлами; сему на-
чальству подается прошеніе о такомъ разрѣ-
шеніи.

17-й § утвержд. прав.

Примѣчаніе къ этому §, какъ неотню-
щающееся до пароходныхъ котловъ, не помѣ-
щено.

18-й § утвержд. прав.

Въ этомъ § не опредѣлено точно какими
именно властями выдаются шнуровыя книги
для записей освидѣтествованій котловъ, что
необходимо опредѣлить. Далѣе, въ этомъ
пунктѣ говорится, что испытаніе котловъ
гидравлическимъ давленіемъ и наложеніе
клеймъ на нихъ производится ревизующимъ
техникомъ, командированнымъ начальствомъ,
но нирдѣ не упоминается—производитъ-ли
онъ испытаніе котловъ бесплатно или за воз-
награжденіе со стороны владѣльцевъ котловъ,
что необходимо выяснитъ и въ послѣднемъ
случаѣ, кромѣ того, опредѣлить размѣръ
платы.

19-й § утвержд. прав. также не обозна-
чено—кому именно подается прошеніе о
разрѣшеніи установки пароваго котла.

§ 49. Въ прошеніи обозначаются имя, званіе и мѣсто жительства просителя. Къ прошенію должны быть приложены, въ двухъ экземплярахъ, — описаніе и чертежъ котла въ простыхъ линіяхъ. Въ описаніи должны содержаться: размѣры котла, родъ матеріала, размѣры клапановъ и ихъ нагрузки, величина поверхности нагрѣва котла, устройство питанія и топки, предѣльное дѣйствительное давленіе, выше котораго котель не будетъ работать, а также сила и родъ паровой машины, если котель для таковой предназначенъ. Чертежъ котла долженъ заключать въ себѣ данныя, необходимыя для опредѣленія площади, прикасающейся къ продуктамъ горѣнія съ одной стороны, къ водѣ — съ другой, и высоты низшаго допускаемаго водостоянія надъ жаровыми каналами. Строительный чертежъ помѣщенія котла долженъ ясно указывать мѣсто котла, мѣсто и высоту дымоходной трубы, равно какъ положеніе жаровыхъ и дымогарныхъ трубъ. Простой планъ и разрѣзъ для этого достаточны. Чертежъ котла долженъ быть исполненъ въ $\frac{1}{20}$ натуральной величины. На каждомъ чертежѣ долженъ быть нанесенъ его масштабъ. Описаніе и чертежи должны быть подписаны тѣми, кто ихъ изготовлялъ и просителемъ.

§ 50. Прошенія о разрѣшеніи на поставку паровыхъ котловъ передаются на предварительное заключеніе техника, находящагося для сей цѣли въ распоряженіи начальства, на которое возложено завѣдываніе котлами; въ случаѣ же отсутствія сего техника, прошеніе передается на заключеніе другаго свѣдущаго лица. За симъ по разсмотрѣніи соответствуетъ ли предположенное устройство существующимъ постановленіямъ закона, а равно и правиламъ, установленнымъ для употребленія паровыхъ котловъ, постановка пароваго котла или разрѣшается безусловно, или при разрѣшеніи предписывается про-извести извѣстное устройство или принять извѣстныя мѣры, или же разрѣшенія вовсе не дается. Въ случаѣ отказа должны быть указаны всѣ тѣ нарушенія правилъ, въ слѣдствіе которыхъ не послѣдовало разрѣшенія.

§ 51. Рѣшеніе по прошеніямъ о постановкѣ паровыхъ котловъ дается въ возможно кратчайшій срокъ; во всякомъ случаѣ, отвѣтъ по каждому такому прошенію долженъ быть объявленъ просителю чрезъ мѣстную полицію не позже, какъ мѣсячный срокъ послѣ дня подачи прошенія, съ присоединеніемъ къ сему сроку времени, необходимаго для

Изъ 20-й § утв. пр. Въ немъ не опредѣлено — приклеивается къ прошенію гербовая марка, или ово подается безъ оной.

21-й § утв. пр.

22-й § утв. пр.

пересылки по почтѣ прошенія и отвѣта на оное. Въ случаѣ, если по какимъ-либо особымъ обстоятельствамъ, рѣшеніе по данному прошенію не можетъ быть дано въ указанный срокъ, то просителю, въ теченіе сего срока, объявляется чрезъ мѣстную полицію, когда именно онъ можетъ получить рѣшеніе на просьбу, съ указаніемъ причинъ замедленія. Если такого увѣдомленія не послѣдуетъ, или, если окончательный отвѣтъ просителю не будетъ объявленъ и во вновь указанный подлежащимъ начальствомъ по принадлежности срокъ, то, по истеченіи мѣсяца съ указанного окончательнаго срока, разрѣшеніе считается даннымъ во всемъ, согласно съ поданнымъ прошеніемъ, на сколько оно не противно дѣйствующимъ узаконеніямъ. Проситель, желающій воспользоваться принадлежащимъ ему, на основаніи сказаннаго, правомъ, обязанъ предупредить о такомъ своемъ намѣреніи мѣстную полицію и представить удостовѣреніе, что имъ соблюдены все условія, для пользованія симъ правомъ необходимыя.

Въ указанномъ выше случаѣ отсрочки рѣшенія на просьбу, начальство, на которое возложено завѣдываніе котлами, можетъ сообщить просителю о тѣхъ нарушеніяхъ правилъ, кои, при первомъ обзорѣнн его просьбы, могли открыться, съ предоставленіемъ ему означенныя нарушенія исправить, причемъ однако срокъ рѣшенія по такой исправленной просьбѣ считается лишь со дня подачи послѣдняго къ ней дополненія.

§ 52. Разрѣшенный къ установкѣ котель (за исключеніемъ случая, указаннаго въ примѣчаніи 2 къ § 39) -- не можетъ быть пущенъ въ дѣйствіе, безъ предварительнаго освидѣтельствованія правительственнымъ техникомъ, къ тому назначеннымъ. Для сей цѣли владѣлецъ котла заявляетъ о готовности онаго къ освидѣтельствуванію начальству, на которое возложено завѣдываніе котлами, и оно командироветъ для освидѣтельствванія правительственнаго техника. Техникъ, сверхъ надлежащаго испытанія котла, обязанъ удостовѣриться въ соответствіи всего устройства и помѣщенія котла установленнымъ правиламъ и данному разрѣшенію; такое освидѣтельствованіе должно быть произведено въ возможно кратчайшій срокъ, во всякомъ случаѣ не позже истеченія двойнаго срока, необходимаго для проѣзда на мѣсто, съ присоединеніемъ двухъ недѣль. Въ случаѣ неприбытія въ теченіе указаннаго сро-

23-й § утв. прав.

ка правительственнаго техника для освидѣ-
тельствования котла, владѣльцу или уполномо-
ченному отъ него лицу предоставляется
пустить котель въ дѣйствіе подъ своею отвѣт-
ственностію.

VII. О взрывахъ паровыхъ котловъ.

§ 53. Въ случаѣ взрыва пароваго котла,
владѣлецъ, или уполномоченное имъ лицо,
обязанъ увѣдомить о томъ немедленно мѣст-
ную полицію и судоходное начальство; до
составленія установленнымъ порядкомъ акта
о происшедшемъ, поврежденные взрывомъ
постройки не могутъ быть исправляемы, а
части котла должны оставаться безъ измѣ-
ненія своего вида и положенія, за исключе-
ніемъ случаевъ, когда это препятствуетъ со-
храненію жизни или здоровья людей, пре-
дупрежденію дальнѣйшихъ несчастій или
возобновленію сообщенія по находящейся въ
общемъ пользованіи дорогѣ.

24-й § утвержд. прав.

VIII. О лицахъ, приставленныхъ къ уходу за паровыми котлами.

§ 54. Владѣльцы, а также лица, управля-
ющія парходами, обязаны внушать находя-
щимся при паровыхъ котлахъ машинистамъ,
кочегарамъ и рабочимъ о необходимости точ-
наго соблюденія предписанныхъ при употре-
бленіи котловъ правилъ и приставлять къ
котламъ рабочихъ трезваго и надежнаго по-
веденія; лицъ-же, приставленныхъ къ уходу
за котлами опредѣлять испытанныхъ позва-
ній.

25-й § утвержд. прав.

X. О паровыхъ котлахъ, дѣйствующихъ до изданія настоящихъ правилъ.

§ 55. Паровые котлы, поставленные до
изданія настоящихъ правилъ, могутъ дѣй-
ствовать, хотя-бы и не удовлетворяли тре-
бованіямъ, изложеннымъ въ §§ 31, 38, 48,
49, 50, 51 и 52; правила-же, изложенныя въ
остальныхъ параграфахъ, примѣняются къ
симъ котламъ наравнѣ съ котлами, кои бу-
дутъ поставлены послѣ изданія настоящихъ
правилъ.

26-й § утв. прав. выпущенъ, какъ относя-
щійся исключительно до локомотивовъ.

27-й § утвержд. прав.

Г Л А В А VI.

О мѣрахъ къ предупреденію пожаровъ.

§ 56. Въ предупреденіе пожарныхъ слу-
чаевъ не дозволяется на непаровыхъ судахъ
употребленіе огня (кромѣ сигнальнаго): а)

Составленъ изъ § 57 вр. пр. для плав., за
исключеніемъ изъ него пп. а и б., въ кото-
рыхъ запрещалось употребленіе огня и ку-

когда на судахъ находятся легковоспламеняющіяся вещества; б) въ трюмахъ и муряхъ и в) во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда въ виду особыхъ обстоятельствъ, какъ-то: сильнаго вѣтра, скопленія судовъ въ одномъ пунктѣ и т. п., — это будетъ признано необходимымъ мѣстнымъ судоходнымъ начальствомъ.

Примѣчаніе. Плотамъ, какъ при проходѣ мимо пристаней, гдѣ есть большое скопленіе судовъ, такъ и на стоянкѣ у таковыхъ пристаней, имѣть огонь, кромѣ сигнальныхъ, воспрещается.

§ 57. На пароходахъ не дозволяется топить кухонныхъ печей, если онѣ отапливаются дровами, при стоянкѣ ихъ у судовъ съ огнеопасными нефтяными продуктами и легковоспламеняющимися веществами.

§ 58. Въ случаѣ разведенія огня на бечевникѣ, костры непременно должны заливаться водою до послѣдней искры.

§ 59. Всѣ суда должны имѣть необходимое количество швабръ, отъ 6 до 20 ведеръ, а если на палубѣ будутъ сложены бунты, покрытые рогожами, то на каждая 2 пог. саж. бунта полагается по ведру, который должны быть поставлены на самыхъ бунтахъ. Къ каждому ведру должна быть привязана веревка, не менѣе 5 аршинъ длиною, и если ведра деревянные, то они всегда должны быть наполнены водою.

§ 60. Всѣ непаровыя суда съ подъемной силой свыше 2000 пуд. для отвода или удержанія ихъ на мѣстѣ въ случаѣ пожара должны быть снабжены желѣзными *кольцами**) (рымами), укрѣпленными на носовой части судна по прилагаемому чертежу. Рымы надеваются на обойму, прикрѣпленную къ среднему или верхнему баргоуту.

Размѣры рымовъ и принадлежностей къ нимъ (см. приложенный чертежъ).

Подъемная сила судна при наибольшей осадкѣ въ тысячахъ пудовъ.	Толщина рыма Р. (диаметръ желѣза д.).	Внутренняя ось рыма.		Диаметръ сержи ст.	Обоймы.			Диаметръ связаннаго болта сб.	Болты крѣпленія бк.	
		Большая во	Малая мо		Длина.	Ширина.	Толщина.		Число ихъ съ каждой стороны.	Диаметръ.
Отъ 2 до 10	3/4"	круглой 5"		1"	3"	2,5"	0,5"	0,5"	2	1/2"
— 10 — 30	1	5		1,3	5	2,5	0,5	0,6	3	5/8
— 30 — 60	1 1/4	8	5,3	1,3	7	2,5	0,5	0,8	4	5/8
— 60 — 100	1 1/2	9	6	1,5	10,5	3	0,5	1,0	5	3/4
— 100 — 150	1 3/4	11	7,3	1,8	10,5	3,5	0,5	1,3	5	3/4

*) Напечатанное курсивомъ предложено «Особой Комиссіей».

реніе табаку во время остановки на пристаняхъ и при плаваніи караванами; потому что нѣтъ основанія запрещать держаніе огня и куреніе на всѣхъ, даже и незначительныхъ, пристаняхъ, а что должно разумѣть подъ названіемъ „плаванія караванами“ не поддается точному опредѣленію. Кромѣ того п. в. (прежній ж) даетъ право судоходному начальству запретить держаніе огня тамъ, гдѣ это нужно.

Постановленіе новое, составленное примѣнительно къ правиламъ перевозки нефтяныхъ произведеній и легковоспламеняющихся веществъ.

Взаимъ §§ 58 и 59 вр. пр. для плав.

Составленъ изъ §§ 60 вр. пр., въ которомъ измѣнены требованія на счетъ количества ведеръ.

Предложенныя рыбнскимъ биржевымъ комитетомъ и утвержденныя министромъ путей сообщенія 9 февраля 1888 года рымы для удержанія или отвода судовъ въ случаѣ пожара въ томъ видѣ какъ они изображены въ присланномъ министерствомъ чертежѣ—представляютъ нѣсколько весьма важныхъ неудобствъ, изъ которыхъ главное то, что болты

Замѣчанія особой комиссiи на предложенный II-мъ отдѣленiемъ сѣзда проектъ правилъ для плаванiя.

Въ концѣ § 57 добавить: На пароходахъ не дозволяется топить кухонныхъ печей, если онѣ отапливаются дровами, при стоянкѣ у судовъ съ огнеопасными нефтяными продуктами и легковоспламеняющимися веществами. При остановкѣ-же судовъ съ нефтяными остатками, трубы парходныхъ кухонь, отапливающихся дровами, должны быть закрыты сѣтками.

Связной болтъ проходить черезъ форъ-штевень и называется лишь для связи вѣтвей обоймы противъ расхода въ случаѣ тяги за рымъ. Болты крѣпленія (бл. чер. IV и V) должны проходить черезъ концы и внутри судна завертываться гайками; назначеніе ихъ—соединять обойму съ корпусомъ судна.

Суда, нагруженные нефтяными произведеніями, кромѣ того, должны имѣть цѣпь не тоньше какъ на $\frac{1}{2}$ дюма противъ толщины рыма; цѣпь эта замками соединяется: однимъ концомъ съ рымомъ (з), а другимъ—съ концомъ якорной цѣпи, на которомъ будетъ стоять судно.

Примѣчаніе. Для опредѣленія толщины рыма и принадлежностей къ нему сдѣлаемъ расчетъ для баржи, поднимающей наибольшій грузъ, т. е. 120 т. п. Такихъ баржей хорошихъ пароходовъ ведетъ дѣй, причемъ скорость хода противъ теченія доходить до 5 верстѣ въ часъ, следовательно абсолютная $= 5 + 3$ (скорость теченія) $= 8$ верстѣ, или почти 8' въ 1 сек.—Такъ какъ индикаторная сила такого парохода около 400—6000 пудофутамъ, следовательно давленіе на буксиръ выражается величиной $\frac{6000}{8} = 750$ пуд, или для каждой баржи 375 пуд. Это же число приблизительно даетъ расчетъ по толщинѣ буксира, который въ этихъ случаяхъ обыкновенно употребляется 12", прочное сопротивленіе его (по формулѣ Морена) $(\frac{17,72 - 0,25 \cdot 12}{3})^2 = 706$ пуд, или на каждую баржу 353 пуд. Толщина рыма, прочное сопротивленіе котораго должно равняться этому давленію, должна быть $\frac{744,3}{2} d^2 = 353$; отсюда $d^2 = \frac{2 \cdot 353}{744,3}$ или d почти ровно 1"; но такъ какъ при забуксировкѣ во время пожара рымъ подвергается ударамъ, или выдѣлка его можетъ быть неособенно тщательной, то можно придать ему еще большой запасъ прочности, припаявъ толщину (т), указанную для нихъ въ чертежѣ министерства путей сообщенія. Въ зависимости отъ толщины рыма опредѣляются и его размѣры: внутренняя большая ось 6 т., а малая 4 т.; но такъ какъ при толщинѣ рыма въ 1" и менѣе,—просвѣтъ будетъ малъ (4") и не удобно въ него проводить въ случаѣ надобности буксиръ, то ихъ слѣдуетъ сдѣлать круглыми,—діаметромъ не менѣе 5". Сѣченіе обоймы должно равняться $\frac{353}{240}$

обуха рыма проходить черезъ весь форъ-штевень внутрь судна, вѣдствие чего можетъ образоваться въ этомъ мѣстѣ течъ, гніеніе и ослабленіе такой важной части корпуса, какъ форъ-штевень; цѣпи (ж. ж.), укрѣпляющія серьгу (а) болта и идущаго къ кильсону пужно вытянуть въ тугую, такимъ образомъ вся тяга сосредоточится на болтѣ, а следовательно и на форъ-штевнѣ, который можетъ сдаться и отойти отъ обшивки и борта и такимъ образомъ судно, спасенное отъ огня, будетъ испорчено или, получивъ сильную течъ, затонетъ на мѣстѣ. Кромѣ того рымъ, по чертежу министерства, при загруженной баржѣ будетъ находиться ниже воды и можетъ самъ служить причиной несчастія; въ настоящее время баржи все болѣе и болѣе начинаютъ строить безъ бушприта и следовательно обухъ рыма, выдаваясь впереди штевня, почти на $\frac{3}{4}$ фута, будетъ дѣйствовать на подобіе шпирона и сдѣлаетъ проломъ въ случаѣ столкновенія и даже только легкаго толчка о бортъ другаго судна, а подобные случаи не рѣдки при буксированіи судовъ караванами, когда суда то-и-дѣло за дѣвуютъ другъ друга форъ-штевнями.

Въ виду такихъ недостатковъ нижегородскій биржевой комитетъ своимъ сообщеніемъ въ 1889 году уже заявилъ г. министру путей сообщенія о неудобствахъ такого рода рымовъ и, до выработки болѣе цѣлесообразнаго типа, просилъ приостановить распоряженіе о введеніи въ употребленіе ихъ. А потому въ настоящемъ § 60 предложенъ типъ болѣе практическихъ рымовъ съ объяснительными чертежами для представленія ихъ г. министру.

Примѣчаніе это введено только для того, чтобы указать, на чемъ основаны приведенные размѣры рымовъ и потому, если предложенные рымы будутъ приняты министерствомъ, то при впечатаніи утвержденныхъ правилъ—все это примѣчаніе должно быть исключено.

Замѣчанія особой комиссіи на предложенный III-мъ отдѣленіемъ съѣзда проектъ правилъ для плаванія.

1,42 кв."; но принимая во вниманіе, что крѣпость уменьшится отъ дыръ для болтовъ, нетщательной работы и на случай ударовъ возьмемъ сѣченіе 1,75 кв." или въ квадратныхъ дюймахъ то-же число—сколько линейныхъ въ діаметрѣ рыма.

Серьга обоймы должна быть той-же толщины, что и рымъ, но для удобства выдѣлки, на мелкихъ судахъ, діаметръ серьги принять нѣсколько большій. Для того, чтобы въ мѣстѣ прохода связнаго болта не ослабилось сѣченіе обоймы, слѣдуетъ дѣлать высадку, показанную на чертежѣ. Хотя діаметръ связнаго болта и можетъ быть меньшій противъ показаннаго, но онъ принять для удобства выдѣлки.

Сумма сѣченій болтовъ крѣпленія бк, бк должна быть $\frac{3}{4}$ сѣченія обоймы: $1\frac{3}{4} \times \frac{4}{3} = 2,3''$; на каждый изъ 5 болтовъ приходится 0,4 кв.", что соотвѣтствуетъ діаметру $\frac{3}{4}''$.

§ 61. На пароходахъ должны быть: а) шланги (пожарные рукава) къ котловой паровой донкѣ, когорая должна быть приспособлена и для ручнаго дѣйствія. Длина полагается не менѣе половины длины корпуса; б) паротушитель, открывающійся съ палубы; в) желѣзные ведра съ темляками и г) багры, топоры и кошмы.

§ 62. На пароходахъ, отапливающихся дровами, въ дымовыхъ трубахъ должно быть устроено надлежащее приспособленіе для удержанія искръ.

§ 63. Отопленіе дровами каютъ на пароходахъ не допускается.

§ 64. Для жидкаго топлива дозволяется употреблять нефтяные остатки, точка вспышки которыхъ ниже $+80^{\circ}$ P. ($+100^{\circ}$ Ц.).

§ 65. Точка вспышки нефтяныхъ остатковъ, назначенныхъ для отопленія пароходовъ, повѣряется на отпускныхъ пристаняхъ лицами, назначенными для сего отъ мивистерства путей сообщенія.

Вычисленія сдѣланы А. И. Одинцовымъ.

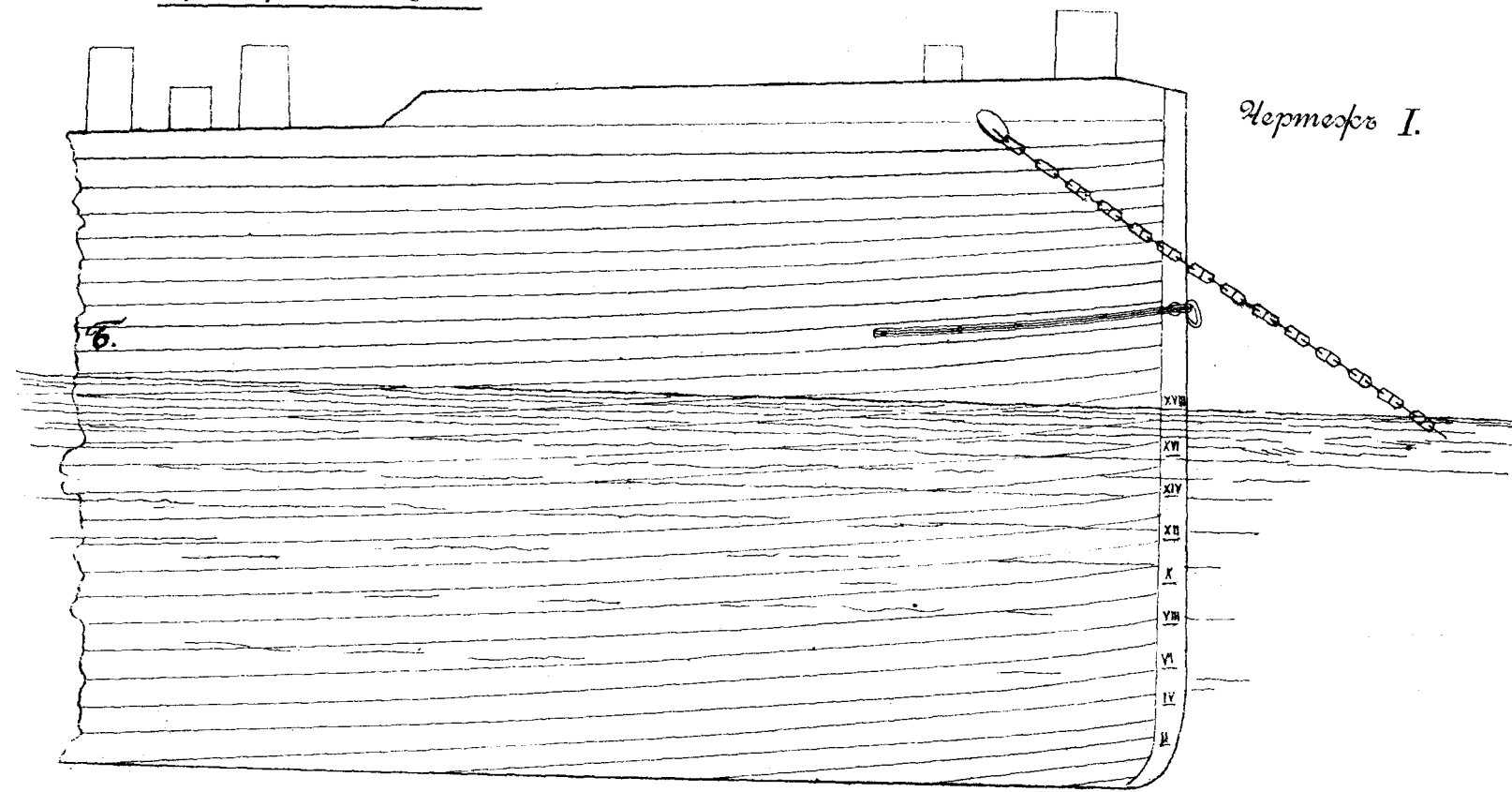
Постановленіе новое.

Соображаясь съ ст. 267 Уст. Пут. Сообщ. (по продолж.).

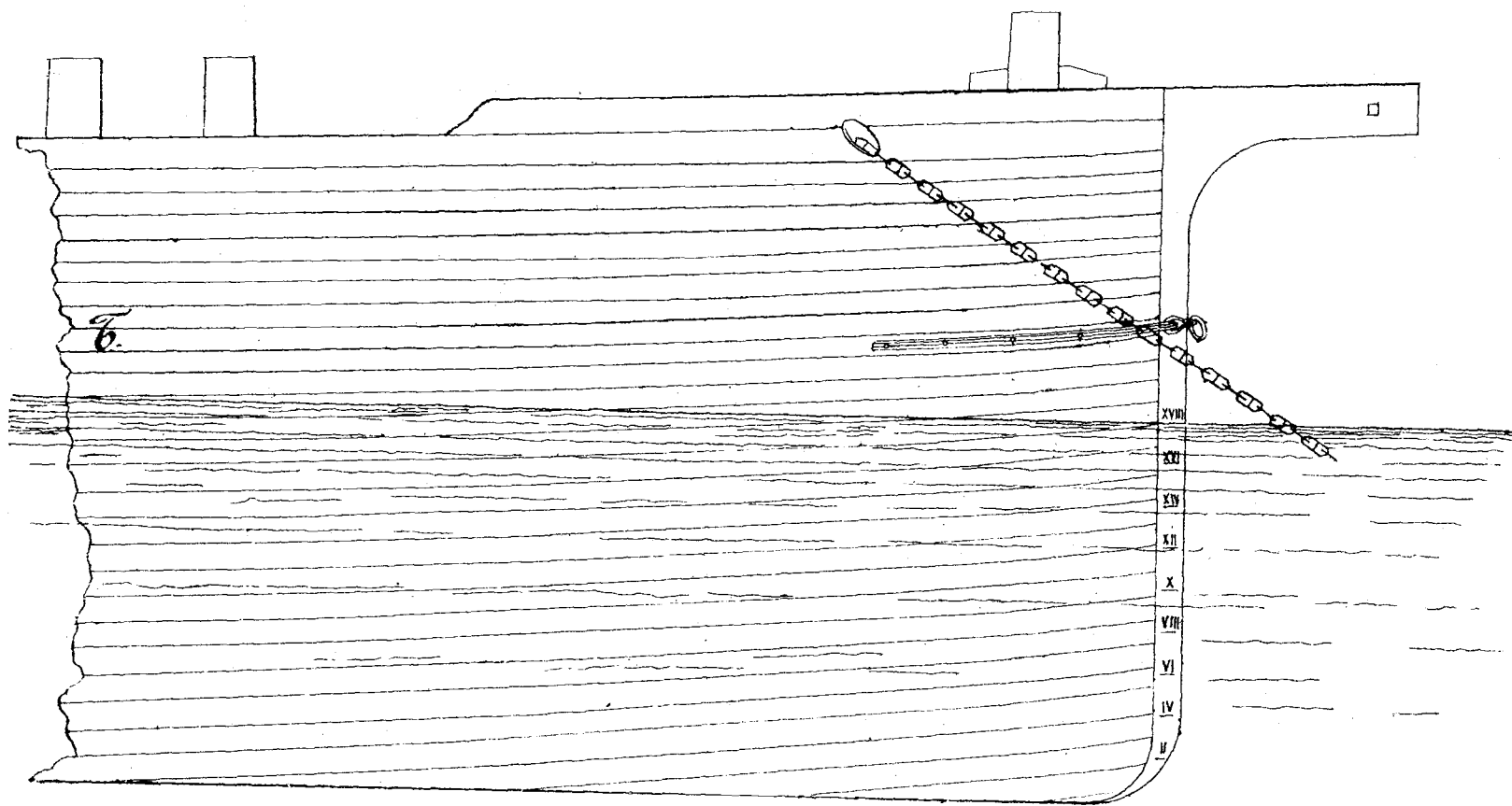
Постановленіе новое.

Составленъ изъ § 1 Прав., изд. 24-го декабря 1882 г., объ употребленіи жидкаго топлива на паровыхъ судахъ, съ исключеніемъ изъ него дозволенія примѣшивать въ топливо сырую нефть, какъ продуктъ опасный и съ увеличеніемъ предѣльной точки вспышки до 100° C., такъ какъ хорошіе нефтяные остатки имѣютъ точку вспышки не ниже 100° C.

Взамѣнъ § 2 прав. о жидк. топл., такъ, какъ требованіе о томъ, чтобы для отопленія пароходовъ отпускались только тѣ продукты, которые *передъ тѣмъ* испытаны губернскимъ механикомъ или чинами путей сообщенія—неисполнимо.

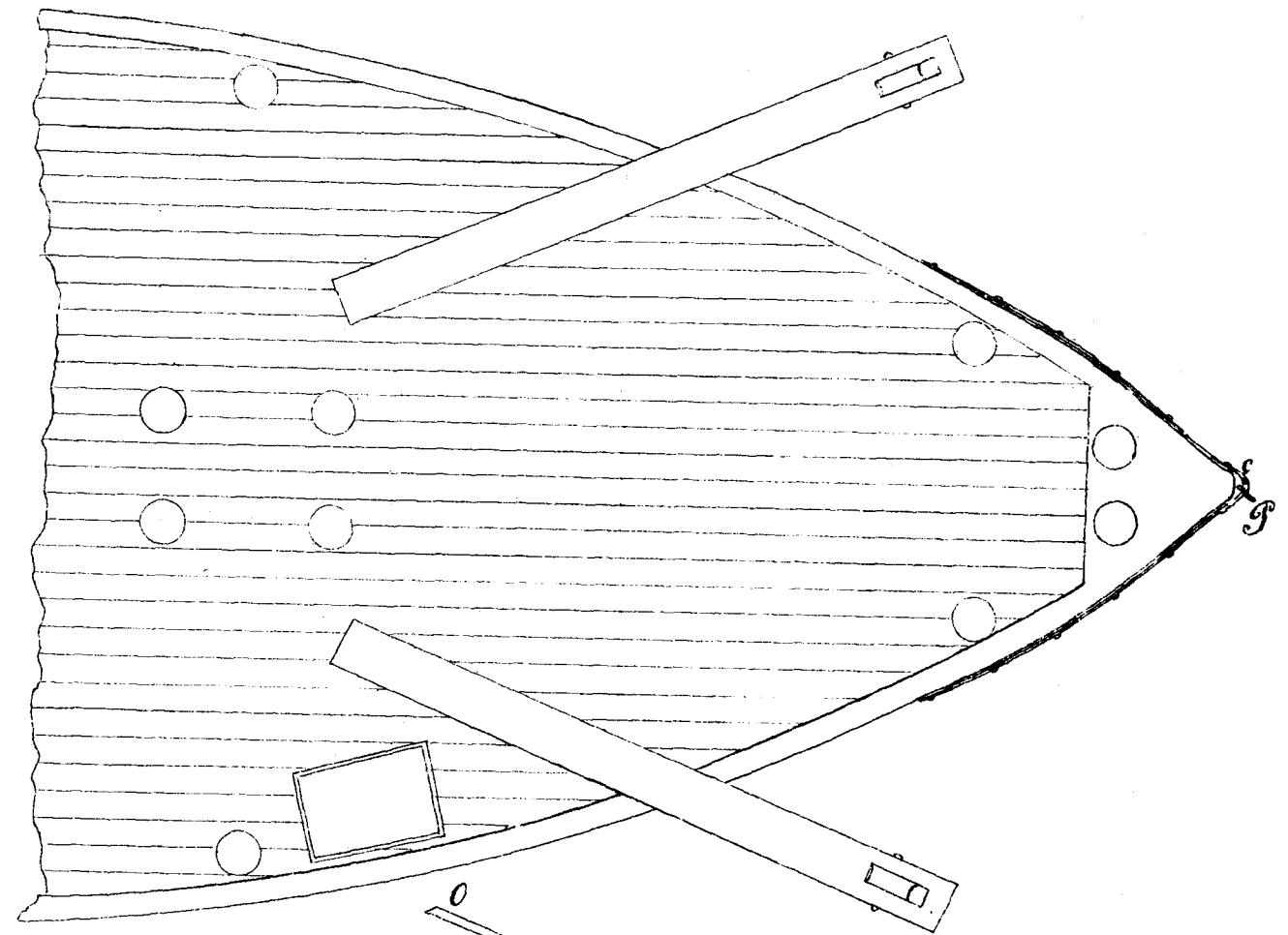


Чертежъ I.



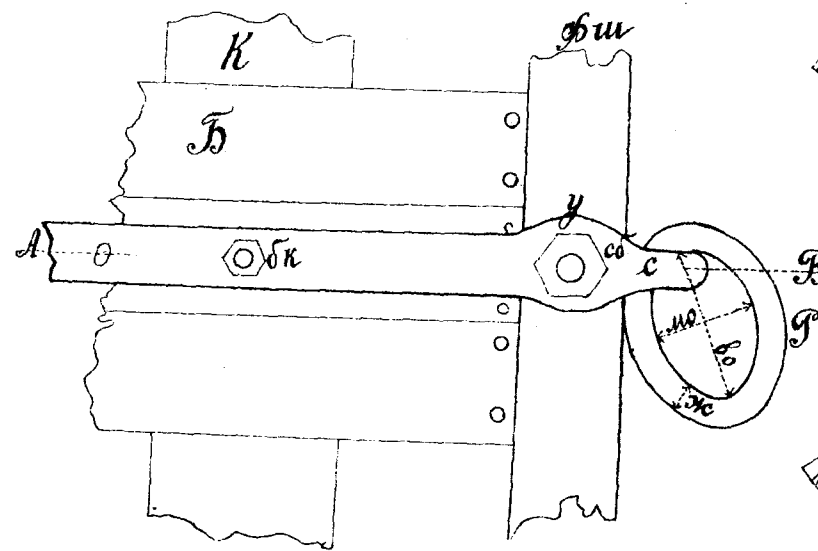
Чертежъ II.

Чертежъ III.

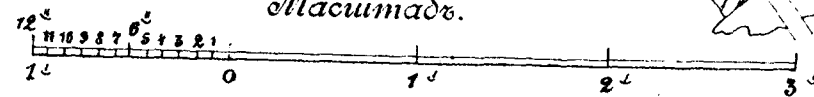


Чертежъ IV.

Соединеніе рыла съ корпусомъ
(бокъ).

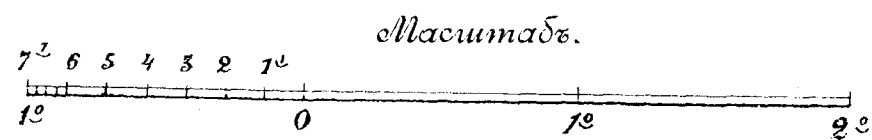
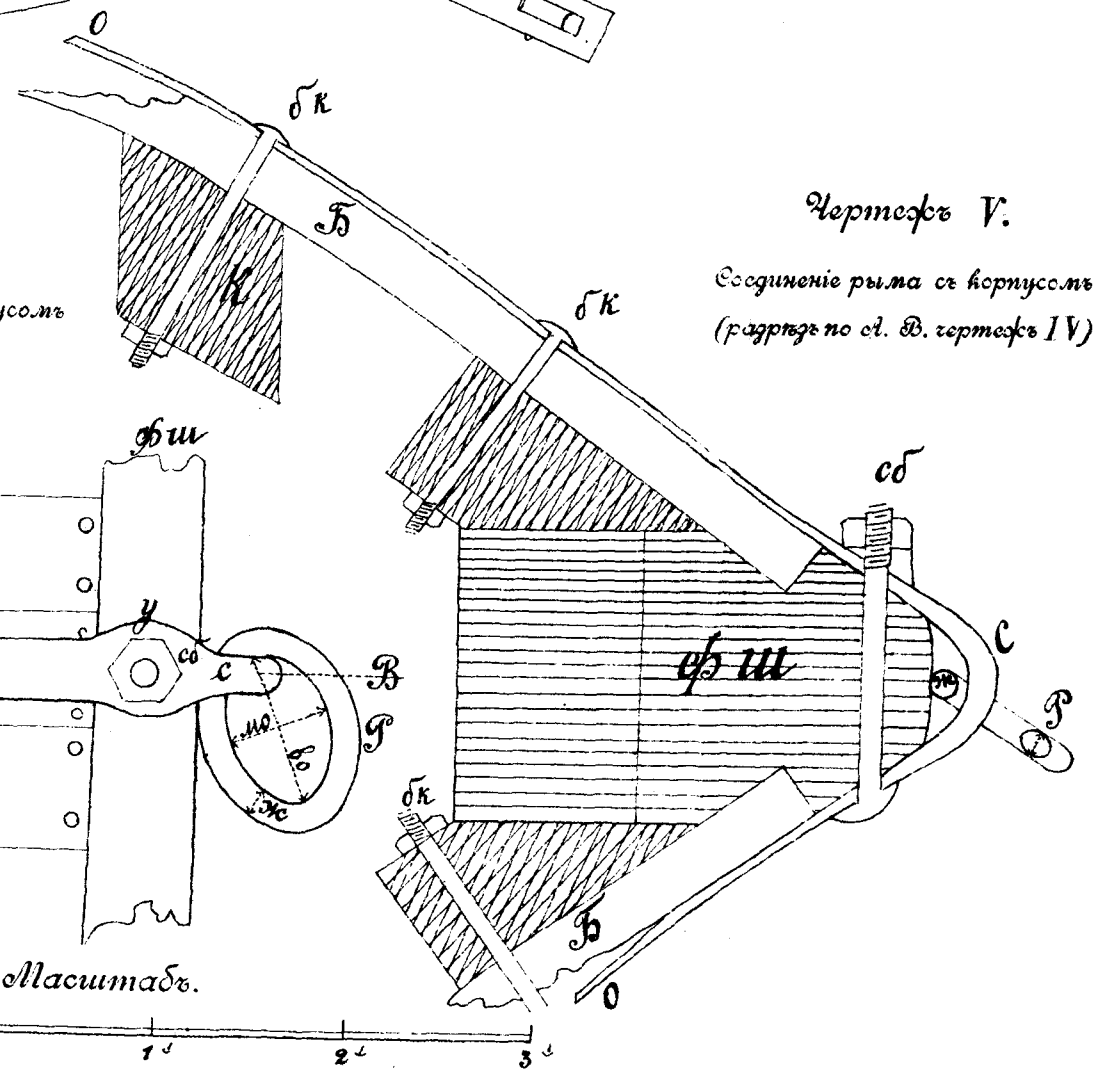


Масштабъ.



Чертежъ V.

Соединеніе рыла съ корпусомъ
(разрѣзъ по сл. В. чертежъ IV)



Масштабъ.

- | | | |
|--------------|--------------------|-------------------|
| С—обойма. | К—ножи. | у—высадка обоймы. |
| С—серьга. | Ф. Ш.—форштвень. | во—большая ось. |
| Р—рыло. | сб—связной болтъ. | мо—малая ось. |
| Фб—боргоуть. | Бк—болты крепления | рыла. |

Замѣчанія особой комиссіи на предложенный II-мъ отдѣленіемъ съѣзда проектъ правилъ для плаванія.

§ 61. На пароходахъ должны быть: а) шланги (пожарные рукава) въ котловой паровой донкѣ, которая должна быть приспособлена и для ручнаго дѣйствія. Длина шлангъ полагается не менѣе половины длины корпуса; діаметръ не менѣе $1\frac{1}{2}$ " , а внутренній діаметръ наконечниковъ не менѣе $\frac{5}{16}$ " ; б) парогушитель, для подачи пара въ грузовые трюмы и въ котельное и машинное отдѣленіе (гдѣ таковыя помѣщаются подъ палубою), въ пассажирскія-же помѣщенія проведеніе парогушителя воспрещается; в) желѣзные ведра съ темляками и г) багры, топоры и кошмы.

§ 66. Цистерны для храненія жидкаго топлива должны быть желѣзныя и совершенно непроницаемыя. Для фундаментовъ подь цистернами воспрещается употребленія дерева.

§ 67. Разстоянiе между котлами и цистернами не должно быть менѣе полутора фута.

§ 68. Въ трюмѣ, подь котлами и машиною не должно быть горючей жидкости. Аппараты для отопленія должны быть тако-го устройства и снабжены такими приспособленiями, чтобы вся, поступающая въ аппаратъ, горючая жидкость сгорала въ топкѣ и не могла стекать въ трюмъ. Полъ передь топками котловъ долженъ быть желѣзный и въ кочегарномъ отдѣленiи долженъ постоянно находиться запасъ песку.

§ 69. Внутреннiй осмотръ цистернъ, при искусственномъ освѣщенiи, за исключенiемъ электрическаго и лампъ Дэви, допускается не иначе, какъ по выпускѣ изъ него всего жидкаго топлива, открытiи всѣхъ горловинъ и по совершенномъ провѣтриванiи при помощи виндзейлей.

Г Л А В А VII.

Объ избранiи якорнаго мѣста для стоянки.

§ 70. Всѣ суда и плоты, безъ различiя движущей ихъ силы, останавливаясь для отдыха рабочихъ, обѣда, корма лошадей, перегрузокъ, починокъ и вообще для какихъ-бы то ни было надобностей, обязаны становиться внѣ фарватера, оставляя его вполнѣ свободнымъ для прохода прочихъ судовъ.

§ 71. На перекатахъ, въ колѣнахъ, въ узкихъ мѣстахъ рѣки и у прижимныхъ береговъ судамъ останавливаться вовсе воспрещается.

§ 72. Для свободнаго приставанiя пассажирскихъ парохоловъ, перевозныхъ парохоловъ, паромовъ и лодокъ, въ предѣлахъ приставей, по распоряженiю судоходнаго начальства, назначаются такiя мѣста, на которыхъ воспрещается останавливаться на якорь другимъ судамъ.

Изъ § 3 этихъ-же правилъ, съ добавленiемъ, что цистерны должны быть желѣзныя.

Изъ § 4 этихъ-же правилъ.

Изъ § 5 этихъ-же правилъ, съ добавленiемъ о томъ, что полъ передь топкою долженъ быть желѣзный, и о запасѣ песку.

Изъ § 3 этихъ-же правилъ, съ добавленiемъ разрѣшенiя осматривать цистерны при электрическомъ освѣщенiи или съ лампами Дэви.

§§ 70 и 71 составлены изъ §§ 49 и изъ 50 вр. пр. для плав., за исключенiемъ правила, воспрещающаго становиться на якорь ближе 50 саж. отъ парходныхъ приставей. Правило это было введено еще тогда, когда парходы оталивались дровами и близкая къ нимъ стоянка судовъ была не безопасна въ пожарномъ отношенiи, а въ настоящее время оно потеряло свое значенiе. Взамѣнъ его прибавлено правило о томъ, что судоходнымъ начальствомъ назначаются тѣ мѣста, на которыхъ становиться на якорь нельзя (§ 72); а также введено правило объ охраненiи отъ поврежденiя якорями гидротехническихъ сооружений (§ 73).

Замѣчанія особой комиссiи на предложенный II-мъ отдѣленiемъ сѣзда проектъ правилъ для плаванiя.

§ 68. При нефтяномъ отопленiи въ трюмѣ подѣ котлами и машиною не должно быть горючей жидкости. Аппараты для отопленiя должны быть такого устройства и снабжены такими приспособленiями, чтобы вся, поступающая въ аппаратъ, жидкость, употребляемая для отопленiя, сгорала въ топкѣ и не могла стекать въ трюмъ даже при поломкѣ какой-либо части аппарата, для чего въ началѣ трубки, ведущей жидкость отъ дежурной цистермы, долженъ быть кранъ, запирающiйся, какъ изъ кочегарнаго отдѣленiя, такъ и съ палубы. Полъ передъ топками котловъ долженъ быть желѣзный, а потолокъ, или желѣзный или покрытый желѣзомъ на кошмѣ. Въ кочегарномъ отдѣленiи долженъ постоянно находиться запасъ песку.

Примѣчанiе: При употребленiи форсунокъ такого устройства, у которыхъ конусный кранъ въ нефтеводной трубкѣ располагается вертикально, онъ долженъ быть обращенъ широкимъ концомъ къ верху.

Къ § 72 добавить:

Примѣчанiе: Въ стрѣжиѣ не допускается судамъ становиться на якорь ближе 50 сажень отъ пассажирскихъ пристаней.

§ 73. Не дозволяется отдавать съ судовъ якоря въ такихъ мѣстахъ рѣкъ, гдѣ отъ сего могутъ быть причинены поврежденія гидротехническимъ сооруженіямъ. Такія мѣста обозначаются судоходнымъ начальствомъ бакенами или знаками на берегу.

Г Л А В А VIII.

О встрѣчѣ и обходѣ судовъ.

А) О встрѣчѣ.

§ 74. Всѣ суда и плоты, какъ при встрѣчѣ, такъ и обходѣ другъ друга, обязаны размѣниваться установленными (въ послѣдующихъ параграфахъ) сигналами, которые должны быть строго соблюдаемы во всякое время дня и ночи и въ какихъ-бы мѣстахъ рѣки встрѣча или обходъ ни послѣдовали; даже въ томъ случаѣ, когда по направленію курса судовъ видно, что столкновенія ожидать нельзя. Самыя же сигналы держатся всегда наготовѣ.

§ 75. Паровые суда передъ сигналомъ даютъ длинный непрерывный свистокъ, который служить предупрежденіемъ того, что за нимъ послѣдуетъ сигналъ, производимый всегда выше мѣста бортовыхъ огней.

§ 76. Сигналы должны подаваться съ той стороны судна, въ которой желаютъ оставить встрѣчное или обгоняемое судно или плотъ. Днемъ отмахиваются флагомъ, а ночью фонаремъ и при этомъ сигналъ оставляется на томъ мѣстѣ, откуда махали, до полученія отвѣтнаго сигнала.

§ 77. Согласіе на принятіе поданнаго сигнала выражается отмахиваніемъ флагомъ или фонаремъ, съ указанной стороны.

§ 78. Если встрѣчное или обгоняемое судно не можетъ принять сдѣланнаго ему сигнала, то даетъ нѣсколько короткихъ свистковъ или ударовъ въ колоколъ и отмахиваетъ въ желаемую имъ сторону.

§ 79. Если между двумя сближающимися судами сигналы еще не поданы, или не отвѣчены, или неясно поняты, а дальнѣйшее уменьшеніе между ними разстоянія грозитъ опасностію, то судно, идущее снизу, должно остановиться и выждать пока не получитъ сигнала.

Соображаясь съ 46 § врем. прав.

Составленъ на основ. § 33. врем. прав.

Соображаясь съ §§ 33, 34 и 43 врем. прав.

Составленъ на основ. § 34 врем. прав.

Тоже.

§ 44. врем. прав., съ измѣненнымъ окончаніемъ, сообразно правиламъ о выборахъ курса, помѣщеннымъ ниже.

Замѣчанія особой комиссіи на предложенный II-мъ отдѣленіемъ съѣзда проектъ правилъ для плаванія.

Въ концѣ § 74 добавить: суда, идущія навстрѣчу должны обмѣниваться сигналами заблаговременно: на прямыхъ плесахъ не ближе 2 верстѣ. При встрѣчѣ въ затруднительныхъ мѣстахъ, если командиръ парохода усматриваетъ такую опасность для встрѣчнаго судна, которой съ встрѣчнаго судна не видно, то долженъ, предъ подачей сигналовъ (передъ размахкой), предупредить встрѣчное судно объ опасности, давъ вѣсколько короткихъ свистковъ. Послѣ чего, встрѣчное судно должно принять всѣ мѣры къ тому, чтобы избѣжать встрѣчи въ опасномъ мѣстѣ.

Въ концѣ § 78 добавить: для отмахиванія должно выходить къ борту судна, или на край мостика или кожуха. Отмахиваніе изъ рубки воспрещается. При электрическомъ освѣщеніи дозволяется, вмѣсто отмахиванія, подавать сигналъ вспышками фонарей, расположенныхъ не ниже 1½ аршина надъ бортовыми отличительными фонарями и снабженныхъ ширмами сзади и съ боковъ, такъ чтобы свѣтъ ихъ былъ видѣнъ только по направленію курса парохода.

Конецъ § 79, послѣ словъ „а судно идущее снизу, должно остановиться“ изложить такъ: „а судно, идущее по теченію, уменьшаетъ ходъ настолько, чтобы не терять провежа и оба выжидаютъ, пока не обмѣняются ясно понятыми сигналами.

§ 80. При встрѣчѣ пароходовъ, идущихъ безъ буксира, право избирать курсъ принадлежитъ пароходу, идущему по теченію, — а потому пароходъ, идущій противъ теченія, беретъ курсъ, указанный судномъ идущимъ сверху, и въ знакъ своего согласія даетъ продолжительный свистокъ и отмахиваетъ въ указанную сторону. Если-же онъ не можетъ принять указаннаго курса, то, остановивъ ходъ, даетъ нѣсколько короткихъ свистковъ и отмахиваетъ въ желаемую имъ сторону. Получивъ таковой сигналъ, сверху идущій пароходъ уменьшаетъ ходъ, и если можетъ принять указанный ему курсъ, то даетъ продолжительный свистокъ и отмахиваетъ въ соответствующую сторону; если-же принять этого курса не можетъ, то даетъ нѣсколько короткихъ свистковъ и повторяетъ свой первоначальный сигналъ, который, идущій снизу пароходъ уже обязательно, долженъ исполнить или отойти заднимъ ходомъ и снова раздѣляться сигналами.

§ 81. При встрѣчѣ парохода, идущаго съ буксиромъ внизъ по теченію, съ пароходомъ идущимъ безъ буксира противъ теченія, право избирать курсъ принадлежитъ пароходу, идущему сверху, и поданный имъ сигналъ обязательно исполняется пароходомъ идущимъ снизу и не можетъ быть имъ измѣненъ, почему и долженъ дать немедленно соответствующій отвѣтный сигналъ. Если-же пароходъ, идущій снизу, не можетъ исполнить данный ему курсъ, то онъ можетъ отойти назадъ до болѣе удобнаго мѣста для встрѣчи и снова обмѣняться сигналами.

§ 82. При встрѣчѣ парохода, идущаго по теченію безъ буксира съ пароходомъ, идущимъ противъ теченія съ буксиромъ, право избирать курсъ принадлежитъ пароходу, идущему противъ теченія съ буксиромъ, который и долженъ быть исполненъ пароходомъ, идущимъ безъ буксира; а если онъ не можетъ исполнить его, то долженъ остановиться или отойти назадъ и снова раздѣляться сигналами.

§§ 80, 81, 82 и 83 составлены взамѣнъ §§ 41, 43, 44 и 45 врем. прав. для плав. и принимая во вниманіе, переданное въ свѣздъ по распоряженію министерства путей сообщенія, предположеніе полковника Чалѣева объ измѣненіи § 41 этихъ правилъ. Полковникъ Чалѣевъ находитъ неправильнымъ существующій порядокъ, по которому право избранія курса принадлежитъ всегда пароходу, идущему по теченію, все равно будетъ-ли это пароходъ съ буксиромъ или легкой (подразумѣвая подъ названіемъ легкаго всякій пароходъ, идущій безъ буксира), при чемъ встрѣчный пароходъ, идущій противъ теченія, можетъ не принять предлагаемаго ему направленія, подать объ этомъ свой сигналъ и только вторичный сигналъ, поданный съ парохода идущаго сверху, окончательнo обязательнъ для парохода, идущаго вверхъ по теченію (§ 43 врем. прав.). По наблюденію полковника Чалѣева, отъ момента обнаруженія встрѣчнаго парохода (въ меженное время) до прихода на его траверсъ, при уменьшенномъ ходѣ, проходитъ только отъ 2 до 4 минутъ и только на прямыхъ плессахъ Волги этотъ промежутокъ времени доходитъ иногда до 20 минутъ, обыкновенно-же въ распоряженіи капитана каждаго встрѣчнаго парохода имѣется только 4 минуты, т. е. время, достаточное только для того, чтобы успѣть уклониться въ сторону, и ни коимъ образомъ не для того, чтобы пренираться другъ съ другомъ контръ-сигналами и въ то-же время завѣдомо сближаться и тѣмъ увеличивать возможность аваріи: а такъ какъ дѣло происходитъ на рѣкахъ, гдѣ бываютъ мели, карши, прижимные берега, и на которыхъ, особенно при сильномъ теченіи или вѣтрахъ, пароходъ долженъ имѣть правезъ, а слѣдовательно, и достаточный для дѣйствія руля ходъ впередъ, для избѣжанія таковыхъ опасностей, по мнѣнію полковника Чалѣева, необходимо, чтобы сигналъ былъ подаваемъ только одинъ разъ, чтобы этотъ сигналъ былъ начальнымъ и окончательнымъ и право дѣлать такой сигналъ надо предоставить тому судну, которому труднѣе управляться, а такъ какъ судну, идущему съ буксиромъ вверхъ или внизъ по теченію, конечно бываетъ весьма часто управляться труднѣе, чѣмъ судну, идущему на-легкѣ, то полковникъ Чалѣевъ полагаетъ, что правило о встрѣчѣ судовъ должно быть изложено такъ: при встрѣчѣ легкаго или пассажирскаго парохода съ пароходомъ, ведущимъ судно или

Замѣчанія особой комиссiи на предложенный III-мъ отдѣленiемъ съѣзда проектъ правилъ для плаванiя.

Взамѣнъ §§ 80 по 83 (включительно) принять §§ 41 и 43 вр. пр. для плаванiя 1883 г. съ исключенiемъ примѣчанiя 2 къ § 41:

§ 41. Когда суда идутъ на встрѣчу другъ другу, право избирать курсъ принадлежитъ судну, идущему по теченiю, а потому судно, идущее противъ теченiя, беретъ курсъ, указанный судномъ, идущимъ сверху.

Примѣчанiе. Изложенное въ семъ § правило не распространяется на суда, идущiя бечевою тягою.

§ 43. При встрѣчѣ пароходовъ, идущiй сверху даетъ свистокъ и сигналъ, махая въ ту сторону, въ которую долженъ уклониться пароходъ, идущiй противъ теченiя, что сей послѣднiй долженъ немедленно исполнить. Если-же идущему противъ теченiя пароходу что-либо препятствуетъ принять указанное направленiе, то онъ обязанъ немедленно уменьшить ходъ и дать нѣсколько короткихъ свистковъ, для обозначенiя, что онъ не можетъ исполнить требованiя, послѣ чего пароходу, идущему сверху, предоставляется право подать другой сигналъ, который вверхъ идущiй пароходъ долженъ исполнить.

нѣсколько такихъ судовъ, на буксирѣ, право выбора курса предоставляется пароходу, идущему съ буксиромъ, хотя-бы таковой шель и противъ теченія.—Большинство членовъ 2 отдѣленія судоходнаго съѣзда согласилось съ мнѣніемъ г. Чалѣва, поэтому §§ 80, 81, и 82 дана настоящая редакція, съ болѣе подробнымъ изложеніемъ порядка подачи сигналовъ, который долженъ примѣняться и въ другихъ случаяхъ встрѣчи судовъ. Меньшинство-же членовъ полагаетъ, что введеніемъ проэктированного въ 82 § порядка будетъ сдѣлана настолько серьезная перемѣна въ сигнализациі при встрѣчѣ судовъ, что сдѣдало-бы по этому вопросу выслушать мнѣніе командировъ и владѣльцевъ пассажирскихъ пароходовъ, тѣмъ болѣе, что въ пользу оставленія существующаго порядка можно привести весьма важныя основанія.— По проэктѣ большинства, измѣненіе въ порядкѣ избранія курса коснется только одного случая (§ 82), а именно: встрѣчи легкаго парохода, идущаго по теченію—съ идущимъ противъ теченія пароходомъ, имѣющимъ на буксирѣ суда или плоты. Въ этомъ случаѣ избираетъ курсъ пароходъ, идущій вверхъ по теченію, во всѣхъ-же остальныхъ случаяхъ право избранія курса принадлежитъ пароходу, идущему по теченію. Уже одно это нарушеніе общаго правила, неминуемо, будетъ подавать поводъ къ недоразумѣніямъ, а если къ этому прибавить, что командиры буксирныхъ пароходовъ очень часто подаютъ сигналы поздно, когда пароходы уже сблизятся, то нельзя не согласиться, что въ случаѣ поздней подачи сигнала или въ случаѣ подачи легкому пароходу такого сигнала, который онъ исполнить не можетъ, положеніе легкаго парохода, идущаго по теченію съ большою скоростью (доходящею у нѣкоторыхъ пассажирскихъ пароходовъ до 30 верстъ въ часъ), будетъ весьма затруднительное. Вообще въ разсматриваемомъ случаѣ можетъ быть 3 исхода: 1) или легкой пароходъ волучить, своевременно, такой сигналъ, который онъ можетъ исполнить и встрѣча пройдетъ благополучно; 2) если онъ получитъ такой сигналъ, который ему исполнить нельзя, но успѣетъ остановить ходъ и пропуститъ буксирный пароходъ, или -наконецъ 3) получивъ сигналъ, который исполнить не можетъ, легкой пароходъ не успѣетъ уклониться и потерпитъ аварію. При существующемъ теперь порядкѣ избранія курса, наоборотъ, пережидать приходится не легко-

му, идущему внизъ, пароходу, а буксирному, идущему противъ теченія. Ему гораздо меньше времени придется переждать, пока мимо его пройдетъ внизъ легкій пароходъ, нежели пришлось-бы легкому пароходу переждать прохода вверхъ буксирнаго парохода съ возомъ. Кромѣ того, идущему вверхъ буксирному пароходу съ возомъ остановиться легче, чѣмъ идущему по теченію легкому пароходу; уменьшивъ ходъ на столько, чтобы остановиться относительно береговъ на одномъ мѣстѣ, буксирный пароходъ, идущій противъ теченія съ возомъ, не потеряетъ правеза; не то у легкаго парохода, идущаго по теченію: онъ даже и при заднемъ ходѣ не можетъ, въ слѣдствіе инерціи, сразу остановить свое движеніе впередъ (въ особенности пароходы товаро-пассажирскіе) и колесные пароходы, вообще, дурно слушаютъ руля, въ особенности идя по теченію. Надобно также принять во вниманіе и то, что пассажирскихъ пароходовъ меньше, чѣмъ буксирныхъ (примѣрно на 1 пассажирскій пароходъ приходится 8 буксирныхъ); такъ что буксирнымъ пароходамъ придется въ нѣсколько разъ рѣже давать дорогу легкимъ пароходамъ, чѣмъ на-оборотъ легкимъ переждать буксирныхъ. Въ числѣ легкихъ пароходовъ находятся также пароходы, перевозящіе почту, которыхъ нельзя подвергать столь частымъ остановкамъ. Даже въ случаѣ аваріи, у буксирнаго парохода съ возомъ подвергаются опасности суда и товаръ, а на пассажирскомъ люди. Въ виду всего этого меньшинство членовъ 2 отдѣленія съѣзда полагаютъ, что было-бы лучше оставить прежній порядокъ избранія курса: всегда пароходомъ, идущимъ по теченію.

§ 83. При встрѣчѣ двухъ пароходовъ, идущихъ съ буксирами, право избирать курсъ принадлежитъ пароходу идущему сверху.

§ 84. При встрѣчѣ парохода съ непаровыми судами и плотами, право избирать курсъ принадлежитъ пароходу, а потому послѣднія при встрѣчѣ со всякаго рода паровыми судами, отыскиваютъ на якорѣ въ ту сторону, въ которую сигналъ будетъ указывать — насколько это возможно по глубинѣ фарватера. Мелкія гребни суда и однопорядные плоты, которые могутъ не имѣть рысковыхъ якорей, отгребаютъ въ ту сторону, въ которую будетъ назначено сигналомъ (см. § 19).

§ 85. Если нѣсколько судовъ, идущихъ одно за другимъ, приближаются къ встрѣч-

§§ 28 и 45 врем. прав.

ному судну, то принимаетъ или измѣняетъ курсъ судно, идущее впереди, остальные-же должны слѣдовать за нимъ, оставаясь въ его струѣ (кильватерѣ), если-же этого выполнить нельзя, то должны остановить ходъ и пропустить встрѣчное судно.

П р и м ѣ ч а н і е. Изложенное въ семъ § правило не распространяется на суда, идущія бечевою тягою.

§ 86. Суда, идущія бечевой, при встрѣчѣ съ другими обязаны держаться какъ можно ближе къ тому берегу, на который взята бечевая и не брать бечевы на оба берега.

§ 87. Всякій пароходъ, идетъ-ли онъ внизъ по теченію, или вверхъ, приближаясь къ колѣну, гдѣ нельзя видѣть встрѣчныхъ судовъ, или воложекъ, обязанъ дать сигналъ о своемъ приближеніи однимъ продолжительнымъ свисткомъ и если не получить отвѣта, повторить оный, входя въ узкость фарватера или воложку. Парусныя-же или другія суда, также и плоты, извѣщаютъ о своемъ приближеніи звономъ въ колоколь, а плоты ударами въ доску.

§ 88. Если на данный сигналъ послѣдуетъ съ противоположной стороны подобный-же отвѣтъ, то пароходъ, идущій снизу вверхъ, обязанъ уменьшить ходъ на столько, чтобы имѣть возможность немедленно остановить движеніе впередъ и ожидать время, когда можно будетъ подавать сигналы; пароходъ, идущій сверху, также убавляетъ ходъ на столько, чтобы не терять возможности управления по теченію и идетъ самымъ тихимъ ходомъ. При случайной встрѣчѣ пароходовъ съ возами въ узкомъ рукавѣ, оба парохода, при невозможности разойтись, ставятъ свои караваны на якорь, а затѣмъ, совмѣстными усиліями, выводятъ возъ, ближайшій ко входу въ узкій рукавъ.

§ 89. Если судно, идущее снизу, на данный ему сигналъ отвѣтитъ противнымъ сигналомъ и немедленно остановить ходъ, а столкновение все-таки послѣдуетъ, то отвѣтственнымъ признается управитель судна, идущаго сверху, если при этомъ не было какихъ-либо особыхъ обстоятельствъ, его оправдывающихъ.

В) Объ обходѣ судовъ.

§ 90. Всѣмъ пароходамъ, какъ легкимъ, такъ и съ буксирами и всякаго рода груженнымъ судамъ запрещается обходить друга друга на перекатахъ, перевалахъ и вообще

§ 42 врем. прав.

Изъ § 28 врем. прав.

§§ 34 и 40 врем. прав.

§ 56 врем. прав.

Составленъ изъ § 38 и измѣненной и дополненной части § 35 врем. прав.

Замѣчанія особой комиссiи на предложенный II-мъ отдѣленiемъ съѣзда проектъ правилъ для плаванiя.

Къ этому § слѣдуетъ добавить: Правило это не относится до пассажирскихъ пароходовъ, которымъ дозволяется обходить другiе суда и въ поименованныхъ въ семъ § мѣстахъ, если отъ сего не представляется опасности, обмѣнявшись предварительно сигналами о томъ, куда держаться обгоняемому судну.

въ узкихъ мѣстахъ рѣки; въ этихъ мѣстахъ соблюдается строгая очередь.

§ 91. Когда суда идутъ одно за другимъ (въ кильватерѣ) и которое-нибудь изъ нихъ будетъ вынуждено остановиться, то оно обязано немедленно дать о томъ сигналъ сзади идущимъ судамъ; для чего пароходы даютъ нѣсколько короткихъ свистковъ и поднимаютъ днемъ манишку, а ночью махальный фонарь позади штурвала, а непаровыя суда подають такой-же сигналъ посерединѣ судна, предупреждая о немъ звономъ въ колоколь.

§ 92. Когда пароходъ, безъ буксира или съ буксиромъ, намѣренъ обогнать впереди идущіе: пароходъ, кабестанъ, коноводную машину и другія суда, то, приближаясь къ нимъ, даетъ свистокъ и затѣмъ сигналъ, указывая сторону, въ которую догоняемое судно должно уклониться. Это послѣднее, если по ширинѣ фарватера возможно оставить свободный проходъ съ указанной стороны, обязано отвѣтить, что сигналъ понятъ и мѣсто будетъ оставлено. при чемъ, для безопасности обхода, уменьшаетъ ходъ.

Если-же обгоняемому судну что-либо препятствуетъ принять указанное направленіе, то оно обязано дать тотчасъ нѣсколько короткихъ свистковъ или ударовъ въ колоколь, послѣ чего обгоняющій пароходъ выжидаетъ болѣе удобнаго мѣста для обхода.

§ 93. Когда кабестаны или коноводныя машины идутъ завозами и одно изъ этихъ судовъ начинаетъ догонять другое съ намѣреніемъ обойти его, то переднее судно, т. е. догоняемое, должно дать всѣ средства обойти себя скорѣе.

Когда перегоняющее судно положить свой якорь сейчасъ за якоремъ передняго судна, послѣднее останавливается и пропускаетъ сзади идущее судно.

§ 94. На свободныхъ водахъ, всѣ пароходы и парусныя суда, при обходѣ судовъ, обязаны держаться, по возможности, ближе къ берегу избранной ими стороны; обогнавшіи не долженъ заграждать пути обойденному судну, и ни въ какомъ случаѣ не должны пересѣкать курса одинъ другому, ближе примѣрно 200 саж. отъ носу. Въ ночное или туманное время обгоняющее судно не должно приближаться къ кормѣ обгоняемаго имъ судна ближе 50 саж., т. е. не должно пересѣкать струю обгоняемаго имъ судна ближе указаннаго разстоянія.

§ 95. Въ мѣстахъ, въ которыхъ фарватеръ рѣки близко подходитъ къ берегу, суда,

Составленъ изъ §§ 34 и части 35 вр. пр.

§§ 34 врем. прав.

§ 35 врем. прав.

Составленъ изъ § 38 и измѣненнаго § 28 вр. прав. для плав.

Замѣчанія особой комиссіи на предложенный II-мъ отдѣленіемъ съѣзда проектъ правилъ для плаванія.

Къ этому § слѣдуетъ добавить: Пароходы, отваливающіе отъ пристани или снимающіеся съ якоря для слѣдованія по теченію, не должны, послѣ оборота, проходить ближе ста саж. отъ носа идущаго сверху буксирнаго парохода съ возомъ.

идущія бечевою, при проходѣ пароходовъ и другихъ судовъ, обязаны держаться какъ можно ближе къ тому берегу, на который взята бичева и ни въ какомъ случаѣ не брать бичевы на оба берега.

§ 96. Пароходы, идущіе безъ буксира или съ одной легкой баржей, проходя мимо пристаней, судовъ и плотовъ, должны уменьшать ходъ, дабы не разводять волненія.

Г Л А В А IX.

О плаваніи во время тумана.

§ 97. Во время сильнаго тумана, препятствующаго различать вблизи предметы, плаваніе безусловно воспрещается, а потому всѣ паровыя и непаровыя суда и плоты должны становиться на якорь, бить въ колоколъ или въ доску.

§ 98. При наступленіи менѣе сильнаго тумана, при которомъ можно еще видѣть хотя одинъ изъ береговъ рѣки и различать впереди находящіеся предметы, движеніе паровыхъ и непаровыхъ судовъ и плотовъ по теченію—воспрещается. Таковыя суда и плоты должны становиться на якорь, по возможности ввѣ фарватера; паровыя и непаровыя суда должны ежеминутно звонить въ колоколъ, а плоты ударять въ доски. Плаваніе же въ такой туманъ противъ теченія дозволяется, но съ тѣмъ, чтобы пароходы шли только малымъ ходомъ, ежеминутно давая свистки, а суда били въ колоколъ.

Г Л А В А X.

Правила движенія судовъ и плотовъ при проходѣ подъ Александровскій, черезъ р. Волгу, мостъ, близъ селенія Костычи.

§ 99. Суда и плоты, слѣдующіе подъ Александровскій, черезъ р. Волгу, мостъ, должны проходить въ пролеты, для нихъ назначенныя, а именно: паровыя суда, какъ отдѣльно идущія, такъ и буксирующія, а также и суда, плывущія подъ парусами, въ пролеты, обозначенныя поставленными на мостовыхъ фермахъ красными щитами, а ночью красными

§ 28 врем. прав.

Измѣненный § 36 врем. прав.

Въ замѣтъ § 47 Врем. Прав. и соглашаясь съ предложеніемъ полковника Чалѣва объ измѣненіи этого §, проектированы §§ 97 и 98, которыми воспрещается въ сильный туманъ всякое плаваніе, а при небольшомъ туманѣ дозволяется плаваніе только противъ теченія и малымъ ходомъ, на томъ основаніи, что при движеніи вверхъ легче остановиться, встрѣтивъ, неожиданно, въ туманѣ судно или плотъ.

Утверждены г. министромъ путей сообщенія, согласно докладу департамента шоссеиныхъ и водяныхъ сообщеній отъ 13 іюня 1890 года, № 441.

§ 1 прав.

Замѣчанія особой комиссіи на предложенный II-мъ отдѣленіемъ съѣзда проектъ правилъ для плаванія.

§ 96 Пароходы, проходя мимо пристаней, а также пароходовъ ведущихъ на буксирѣ мелкія суда, должны уменьшать ходъ, чтобы не разводять волненія. Пароходы-же, буксирующие мелкія суда, должны заявлять продолжительнымъ свисткомъ послѣ отмашки о своемъ желаніи, чтобы ходъ былъ уменьшенъ.

Примѣчаніе. Въ случаѣ жалобы на поврежденія, причиненныя отъ несоблюденія настоящаго §, чины судоходнаго надзора или полиціи, которымъ сія жалоба заявлена, обязаны, если пострадавшее судно стояло на якорѣ или у берега, освидѣтельствовать прочность и толщину причаловъ и шеймъ, а если оно шло, то правильность и степень его нагрузки, а также благонадежность пострадавшаго судна къ плаванію.

Вмѣсто этой главы сохранить главу IV врем. прав. 1883 г., замѣнивъ §§ 97 и 98-й, проектированныя II отдѣленіемъ § 47 врем. прав. для плав. съ примѣчаніемъ:

§ 47. Паровыя суда, слѣдующія во время тумана, обязаны идти малымъ ходомъ и ежеминутно давать продолжительный свистокъ; всѣ же другія суда—ежеминутно звонить въ колоколъ, а плоты—ударять въ доску.

Примѣчаніе. Во время сильнаго тумана, препятствующаго различать вблизи предметы, плаваніе по теченію допускается только для пассажирскихъ пароходовъ; всѣ же прочія суда в плоты должны становиться на якорѣ или причаливаться къ берегу и ежеминутно звонить въ колоколъ и ударять въ сигнальную доску.

огнями; суда-же и плоты, управляемые только лотами и якорями,—въ пролеты, обозначенные бѣлыми щитами, а ночью бѣлыми огнями.

Примѣчаніе: Подъ словомъ „суда“ разумѣются всѣ вообще суда, какъ паровыя, такъ и сплавныя и парусныя.

§ 100. Суда, подходящія къ мосту сверху, по теченію, направляются въ пролеты, на коихъ створные щиты не выходятъ изъ предѣловъ высоты фермъ, а подходящія снизу, противъ теченія, въ пролеты, надъ фермами коихъ щиты нѣсколько приподняты.

§ 2 прав.

Примѣчаніе. Въ пролеты, не обозначенные створными знаками, проходить безусловно воспрещается.

§ 101. Въ высокую воду суда, идущія сверху, слѣдуютъ прямо въ пролеты, для нихъ назначенныя, выправляясь по створамъ мостовыхъ щитовъ съ разстоянія не менѣе 1 версты отъ моста; при спадѣ-же воды—должны слѣдовать по фарватеру, обставленному предостерегательными знаками; при чемъ суда, идущія сверху, должны направляться по створамъ не ранѣе, какъ минуя послѣдній изъ этихъ знаковъ, который будетъ служить указаніемъ того именно пункта, отъ котораго суда должны направляться въ пролеты.

§ 3 прав.

Примѣчаніе. Фарватеръ обставляется при глубинѣ на меляхъ у моста не менѣе 20 четв., при чемъ одновременно съ этимъ переносятся створные на мосту знаки съ пролетовъ праваго берега въ пролеты лѣваго.

§ 102. Росписаніе пролетовъ для движенія судовъ подъ Александровскимъ мостомъ какъ при высокой водѣ, такъ и при спадѣ оной, составляется, сообразуясь съ состояніемъ русла рѣки. Это росписаніе пролетовъ ежегодно утверждается начальникомъ округа, по соглашенію съ инспекторомъ оренбургской ж. дороги, вывѣшивается на смежныхъ пристаняхъ у моста, выше и ниже его, на видныхъ мѣстахъ и выдается безвозмездно на границахъ судового поста.

§ 4 прав.

§ 103. Границы судового поста (5 верстъ выше и 1 верста ниже моста) указаны столбами на правомъ (горномъ) берегу рѣки, на которомъ днемъ поднимается флагъ министерства путей сообщенія, а ночью—бѣлый огонь: тамъ-же имѣются караульные дома для помѣщенія служащихъ.

§ 5 прав.

§ 104. Судоправители обязаны, поравнявшись съ границами поста, „осмотрѣться“, т. е. убѣдиться, что рули и штуртросы чис-

§ 6 прав.

ты, буксиры исправны, якоря готовы къ немедленной отдачѣ и проч.; при этомъ они должны непремѣнно озаботиться, чтобы дымовыя трубы, товары, нагруженные на суда, и вершины мачтъ, не имѣющихъ пасынковъ, не возвышались надъ уровнемъ воды болѣе 5 сажень; мачты-же съ пасынками обязательно должны быть спущены горизонтально, при чемъ самые пасынки должны быть не выше 5 сажень надъ уровнемъ воды.

§ 105. Способъ прохода судовъ и плотовъ подъ мостомъ предоставляется усмотрѣнію судоправителей съ тѣмъ, что при спускѣ судовъ кормою внизъ за пароходомъ, пароходъ этотъ долженъ имѣть возъ, соотвѣтствующій его силѣ, дабы былъ въ состояніи, направляя караванъ между быками, въ случаѣ надобности, поднять его къ верху; при проводѣ-же пароходомъ судовъ носомъ впередъ по теченію, на буксирѣ должно находиться не болѣе двухъ судовъ въ одномъ счалѣ, причемъ длина буксира должна быть не болѣе 30 сажень.

§ 106. Суда и плоты, слѣдующіе подъ мостъ, отнюдь не должны наваливаться на мостовыя опоры и задѣвать ихъ; въ случаѣ-же бурной погоды, судоправители, сообразуясь съ состояніемъ и конструкціею управляемыхъ ими судовъ и воза и съ силою вѣтра, должны, по своему усмотрѣнію, или принимать соотвѣтственныя мѣры предосторожности для благополучнаго слѣдованія, или останавливаться, выжидая прекращенія погоды.

§ 107. Во время сильнаго тумана, препятствующаго различать одновременно оба берега и мостовое сооруженіе, проходъ подъ мостомъ воспрещается.

§ 108. О совершенномъ прекращеніи прохода судовъ подъ мостъ судоходцы предупреждаются поднятіемъ на граничныхъ столбахъ мостоваго поста ниже флага днемъ чернаго шара, а ночью зеленаго огня.

Г Л А В А XI.

О прохожденіи судовъ чрезъ мѣста прокладки подводныхъ телеграфныхъ канатовъ.

§ 109. Направленіе подводныхъ телеграфныхъ канатовъ, проложенныхъ чрезъ судоходныя рѣки, обозначается сигнальными столбами, съ укрѣпленными на вершинахъ ихъ круглыми щитами, окрашенными желтымъ цвѣтомъ, съ черными крестообразными полосами.

§ 7 прав.

§ 8 прав.

§ 9 прав.

§ 10 прав.

Изъ „Собр. узак. и расп. правит.“ за 1878 г. № 206, ст. 927.

§ 110. Сигнальные столбы устанавливаются на одномъ изъ береговъ и притомъ на болѣе возвышенномъ,—на рѣкахъ шириною менѣе 150 саж.—по одному, въ 50 саж. выше и ниже мѣста прокладки подводнаго телеграфнаго каната, а на болѣе широкихъ рѣкахъ—по два, въ створныхъ линіяхъ, также въ 50 саж. выше и ниже направленія подводнаго каната. На каналахъ каждый подводный телеграфный переходъ обозначенъ однимъ только сигнальнымъ столбомъ, установленнымъ на одномъ изъ береговъ.

Сверхъ того, на рѣкахъ шириною болѣе 200 саж., по створнымъ линіямъ береговыхъ сигнальныхъ столбовъ, установлены плавучія вѣхи, окрашенныя въ надводной части полами желтаго и чернаго цвѣта.

§ 111. Въ ночное время линіи знаковъ освѣщаются фонарями, со стеклами желтаго цвѣта, подвѣшанными къ сигнальнымъ столбамъ, по два на каждомъ переходѣ.

§ 112. При прохожденіи судовъ чрезъ мѣста, гдѣ проложены подводные телеграфные канаты, судохозяева, командиры, водоливы, лоцманы, равно какъ и судовые рабочіе должны соблюдать слѣдующія мѣры предосторожности, дабы не повредить телеграфный канатъ:

1) На всемъ пространствѣ, огражденномъ береговыми и плавучими знаками, ни подъ какимъ видомъ не бросать съ судовъ якоря, лоты или другіе тяжелые предметы, а на каналахъ непричаливать судовъ противъ сигнальнаго столба.

2) Въ случаѣ слѣдованія судна съ спущеннымъ якоремъ или лотомъ, непременно поднимать ихъ, за полверсты до перваго сигнальнаго столба, и затѣмъ опускать ихъ ранѣе, какъ миновать второй такой-же сигнальный столбъ.

§ 113. При каждомъ подводномъ телеграфномъ канатѣ находится особый отъ телеграфнаго вѣдомства сторожъ, который обязанъ наблюдать, чтобы канатъ не былъ поврежденъ проходящими судами. Сторожа имѣютъ нагрудную бляху съ телеграфнымъ знакомъ и надписью: „телеграфный сторожъ“.

Г Л А В А XII.

О перевозкѣ пассажировъ.

А) Правила для судовъ, перевозящихъ пассажировъ.

§ 114. Суда, привозящіе пассажировъ, кроме исполненія всѣхъ правилъ для плаванія,

Особыхъ правилъ для пассажирскихъ пароходовъ не существуетъ. Существуютъ только правила, опредѣляющія обязанности пас-

Замѣчанія особой комиссіи на предложенный II-мъ отдѣленіемъ съѣзда проектъ правилъ для плаванія.

подчиняются еще постановленіямъ изложеннымъ въ сей главѣ.

§ 115. На каждомъ пароходѣ долженъ быть опытный капитанъ съ хорошимъ знаніемъ дѣла и при томъ неменѣе 25 лѣтняго возраста, а помощникъ его долженъ хорошо знать правила судоходства и имѣть не менѣе 18 лѣтъ отъ роду.

§ 116. Въ машинномъ, котельномъ отдѣленіяхъ и кухнѣ должны быть приняты всѣ предосторожности для предупрежденія пожара.

§ 117. Машинное и котельное помѣщенія, если они находятся подъ палубою, должны быть отдѣлены отъ другихъ подпалубныхъ помѣщеній глухими желѣзными переборками; расположенные на палубѣ паровые котлы должны находиться въ желѣзныхъ помѣщеніяхъ или обитыхъ желѣзомъ на козлахъ *), а машины отгорожены.

§ 118. Въ кочегарскомъ отдѣленіи полъ у котловъ, чѣмъ-бы они ни отапливались, обязательно долженъ быть желѣзный.

§ 119. Полъ, потолокъ и внутреннія стѣны тѣхъ помѣщеній, гдѣ находятся кухни, должны быть обиты желѣзомъ, которое около плиты и дымовой трубы прибивается на войлокѣ.

§ 120. Отопленіе каютъ желѣзными печами воспрещается, а допускается только паровое.

§ 121. Дымовыя трубы, какъ отъ паровыхъ котловъ, такъ и отъ кухонь, не должны соприкасаться съ деревянными частями (переборками, потолокомъ), а должны быть отъ нихъ отдѣлены желѣзомъ на войлокѣ или между ними должно быть свободное пространство не менѣе 1 четверти.

§ 122. На двухъ-палубныхъ пароходахъ должны быть, при паровой донкѣ, отдѣльные шланги для каждой палубы (см. § 61-й).

§ 123. Для палубныхъ пассажировъ должны быть поставлены въ нѣсколькихъ мѣстахъ ведры или тазы съ водою для бросанія окурковъ.

§ 124. На случай пожара или несчастій на пароходѣ, число выходовъ, ширина корридоровъ и устройство лѣстницъ должны соответствовать числу пассажировъ, помѣщающихся въ каютахъ; всѣ двери должны быть устроены такимъ образомъ, чтобы они отворялись въ наружу или на обѣ стороны.

§ 125. Употребленіе всякаго рода лампо-

*) Напечатанное курсивомъ добавлено по замѣчаніямъ «особой комиссіи».

сажировъ, изданнымъ въ 1856 году, которыя помѣщены въ отдѣлѣ Б. настоящей главы.

Второе отдѣленіе судоходнаго съѣзда полагаетъ, что представляемый имъ проектъ правилъ для плаванія былъ-бы не полонъ, если-бы не сдѣлать группировки тѣхъ правилъ, которыя, по мнѣнію отдѣленія, нужны для огражденія безопасности и жизни пассажировъ и для доставленія имъ самыхъ необходимыхъ удобствъ. Если, согласно изданнымъ для перевозки скота правиламъ, требуется тщательная дезинфекція судовъ, перевозящихъ ихъ, соблюденіе на нихъ чистоты и мѣста для скота, должны быть рассчитаны такъ, чтобы перевозимыя животныя стояли рядами безъ стѣсненія и могли свободно лежать, то нельзя считать стѣснительнымъ для пароходовладѣльцевъ требованіе, чтобы пассажиры 3 и 4 классовъ могли свободно сидѣть, первые на скамейкахъ, а вторые безъ скамеекъ.

Сознаніе необходимости изданія правилъ для пассажирскихъ пароходовъ существуетъ давно. Достаточно указать на послѣдніе проекты, составленные въ Нижнемъ въ 1883 и 1887 годахъ на переданные изъ комитета рѣчной полиціи и разсмотрѣніе биржеваго комитета. Первый изъ этихъ проектовъ былъ принятъ пароходовладѣльцами сочувственно и въ отчетѣ за 188³/₄ годъ биржевой комитетъ помѣстилъ свои замѣчанія на этотъ проектъ и приглашалъ тѣхъ изъ пароходовладѣльцевъ которые еще съ нимъ не ознакомились—ознакомиться и высказать свои замѣчанія. Проектъ 1887 года былъ составленъ для нижегородскихъ пристаней, но биржевой комитетъ нашелъ, что помѣщенныя въ немъ правила относятся не только до мѣстныхъ условій плаванія на нижегородскихъ пристаняхъ, но до общихъ условій плаванія и поэтому требуетъ утвержденія въ законодательномъ порядкѣ.

Проектированными отдѣленіемъ правилами не опредѣляется величина мѣста для каждаго пассажира 3 и 4 классовъ и не введено опредѣленіе наибольшаго числа этихъ пассажировъ, для каждаго парохода, потому что при существующемъ порядкѣ размѣщенія вѣды на палубѣ, число свободныхъ пассажирскихъ мѣстъ 3 и 4 классовъ зависитъ отъ величины свободного на ней пространства.

Величина мѣста для каждаго пассажира, какъ сказано выше, опредѣляется такъ, чтобы пассажиры, безъ стѣсненія, могли сидѣть —3 класса на скамейкахъ, а 4 на палубѣ.

Замѣчанія особой комиссіи на предложенный II-мъ отдѣленіемъ съѣзда проектъ правилъ для плаванія.

§ 115. Право командованія пассажирскими пароходами предоставляется офицерамъ флота, а также лицамъ, имѣющимъ спеціальный дипломъ и прослужившимъ въ должности старшаго помощника командира не менѣе пяти лѣтъ. Старшіе помощники должны быть несовершеннолѣтніе.

Примѣчаніе. Лица, командующіе пароходами до утвержденія этихъ правовъ могутъ продолжать командованіе безъ означенныхъ дипломовъ. Капитаны прокомандовавшіе, до утвержденія этихъ правилъ, 10 лѣтъ получаютъ дипломъ на командованіе рѣчнымъ пароходомъ. Лица-же, прокомандующіе до утвержденія этихъ правилъ меньше 10 лѣтъ, могутъ продолжать командованіе и по истеченіи 10 лѣтъ получаютъ дипломъ на командованіе.

§ 116. Исключили.

§ 124. Выходныя двери пассажирскихъ помѣщеній на палубу и балконы слѣдуетъ дѣлать такъ, чтобы отворялись внаружу; что-же касается до дверей каютъ, выходящихъ въ корридоры, то ихъ слѣдуетъ дѣлать отворяющимися внутрь каютъ.

чекъ и другихъ приборовъ для разогрѣванія пищи и другихъ надобностей—воспрещается.

§ 126. Употребленіе джутовой, кокосовой и иной быстро воспламеняющейся матеріи на обивку мебели, на занавѣсы и на ковры—недопускается.

§ 127. Полъ въ подпалубныхъ помѣщеніяхъ долженъ быть устроенъ изъ щитовъ, дабы возможно было безъ затрудненія поднимать ихъ для осмотра судна.

§ 128. На случай задѣлки проломовъ корпуса, на пароходѣ должно имѣть всегда въ готовности пластырь или парусъ.

§ 129. Наибольшая осадка парохода съ пассажирами и грузомъ должна быть такова, чтобы горизонтъ воды при его стоянкѣ (грузовая ватеръ-линія) не доходилъ до оконъ (иллюминаторовъ) на аршинъ. Эта грузовая ватеръ-линія должна быть обозначена по обѣимъ сторонамъ корпуса: на носу, впереди и сзади колесъ и на кормѣ особымъ знакомъ, состоящимъ изъ круга діаметромъ въ 4 вершка съ горизонтальной чертой по срединѣ круга (на ватеръ-линіи) такого цвѣта, чтобы онъ рѣзко отличался отъ окраски корпуса.

§ 130. Окна (иллюминаторы) въ корпусѣ парохода должны быть такъ устроены, чтобы чрезъ нихъ вода не могла проникать во внутрь парохода; а если окна сдѣланы съ деревянными рамами, или тонкими стеклами, то на случай сильнаго волненія они должны имѣть желѣзныя задвижки. Размѣръ оконъ (иллюминаторовъ) долженъ быть не менѣе 7 вершковъ высоты и 10 вершковъ длиною, или 70 кв. вершковъ.

§ 131. Устройство руля и приводовъ къ нему должно вполнѣ обезпечивать правильность и легкость управленія судномъ; на случай разрыва штурвальныхъ цѣпей должно быть всегда на-готовѣ нѣсколько соответствующихъ замковъ.

§ 132. Устройство приборовъ, для передачи приказаній съ верхней палубы въ машинное отдѣленіе, должно вполнѣ соответствовать своему назначенію.

§ 133. На каждомъ пароходѣ можно быть не менѣе 2-хъ якорей съ цѣпями соответствующихъ размѣровъ, одинъ небольшой (рысковой) якорь съ прочнымъ и длиннымъ тростомъ и крѣпкія чалки съ легостями. Лодка со всѣми принадлежностями и по размѣру парохода—отъ 25 до 100 пробковыхъ спасательныхъ круговъ.

§ 134. Багажъ и прочій грузъ, въ случаѣ помѣщенія его на палубѣ, долженъ быть

Въ замѣнъ-же опредѣленія наибольшаго числа пассажировъ, взято нами изъ проекта правилъ 1883 года обозначеніе наибольшей осадки судна, которая, какъ мы полагаемъ, должна доходить до оконъ (иллюминаторовъ) не ближе, чѣмъ на аршинъ; а чтобы избѣжать переполненія пароходовъ пассажирами, постановлено (въ § 136), что верхняя палуба или мостики назначаются исключительно, для пассажировъ 1 и 2 классовъ и на нихъ запрещается помѣщать кладь и пассажировъ 3 и 4 класса, если только для нихъ не устроено особыхъ мѣстъ, какъ накримѣръ на нѣкоторыхъ пароходахъ общества „Кавказъ и Меркурій“ и Зевеке. Установленіемъ этого правила имѣется въ виду избѣжать, какъ переполненія пароходовъ, такъ и неправильной ихъ нагрузки, потому что при помѣщеніи большаго количества пассажировъ или клади на верхней палубѣ или мостикѣ парохода, устойчивость его уменьшается, приближаясь къ опасному предѣлу.

Проектированные въ §§ 143—144 правила относительно росписаній, такъ и обязанности доставить пассажировъ до мѣста назначенія—имѣютъ въ виду оградить интересы пассажировъ. Требуется, чтобы объ измѣненіи таксы было объявлено, по крайней мѣрѣ за сутки, такъ какъ бывали случаи произвольнаго возвышенія провозной платы; подъ предлогомъ недостатка времени билетовъ не выдавали, и когда пароходъ отвалилъ, то требовали увеличенную плату. Относительно соблюденія росписанія, желательнее, чтобы съ приставей пароходы не отваливали ранѣе времени, назначеннаго по росписанію. Правдо это имѣетъ въ виду, преимущественно, интересы пассажировъ съ промежуточныхъ приставей и тѣхъ, которые пріѣзжаютъ издалека.

Обязанность пароходовладѣльца доставить пассажировъ и кладь до мѣста назначенія т. е. до того мѣста, до котораго взяты билеты и выдана багажная квитанція, вытекаетъ изъ существа договора о перевозкѣ, который замѣняется выдачею пассажирскаго билета и багажной квитанціи. Проектированный въ § 144 порядокъ имѣетъ въ виду оградить интересы и пароходовладѣльцевъ и пассажировъ—установленіемъ правила для расчета въ случаѣ невозможности исполнить принятаго пароходовладѣльцемъ обязательства по перевозкѣ.

Замѣчанія особой комиссiи на предложенный II-мъ отдѣленiемъ съѣзда проектъ правилъ для плаванiя.

§ 126. Исключить.

§ 129. Вмѣсто „на аршинъ“ поставить: на однопалубныхъ парходахъ 10 вершковъ, а на двухпалубныхъ 12 вершковъ.

§ 133-й—Измѣнить: вмѣсто словъ „отъ 25 до 100“ поставить „отъ 10 до 25 смотря по размѣрамъ судна“.

уложено такъ, чтобы не могъ свалиться; а если будутъ бочки или другіе предметы, способные перекатываться, то подъ нихъ должны быть подложены подкладки (закуски).

§ 135. Палубы и мостики должны ограждаться, для безопасности пассажировъ, прочными перилами или бортомъ, а выходы черезъ нихъ должны открываться во внутрь.

§ 136. Пассажиры 1-го и 2-го классовъ размѣщаются въ каютахъ, по числу находящихся въ нихъ мѣстъ. Пассажиры 3 класса, на тѣхъ пароходахъ, на которыхъ для нихъ устроены отдѣльныя каюты—въ тѣхъ каютахъ, по числу мѣстъ въ нихъ находящихся, а на прочихъ пароходахъ—на палубѣ, на скамейкахъ, такъ, чтобы пассажиры, безъ стѣсненія, могли сидѣть. Пассажиры 4 класса (бурлаки) помѣщаются на палубѣ, безъ скамеекъ, съ такимъ расчетомъ, чтобы они могли сидѣть безъ стѣсненія и чтобы оставался свободный проходъ по палубѣ. Тѣ части палубы, гдѣ помѣщаются пассажиры, должны быть похъ крышей и загорожены съ боковъ. Верхняя палуба или мостикъ назначаются исключительно для пассажировъ 1 и 2 классовъ, а потому на нихъ запрещается помѣщать какую-бы то ни было кладъ и допускать пассажировъ 3 и 4 классовъ, если для нихъ не имѣется на этой-же палубѣ особаго отдѣльнаго помѣщенія, на которомъ также не дозволяется помѣщать кладъ также какъ на кожухахъ и на всѣхъ необгороженныхъ мѣстахъ парохода.

§ 137. Всѣ люки должны быть или прочно ограждены или закрыты крышками.

§ 138. На каждомъ пароходѣ для схода пассажировъ на пристань и обратно, должно быть нѣсколько безопасныхъ и удобныхъ траповъ (сходней), съ прочными поручнями (ручками).

§ 139. Гребныя колеса должны быть ограждены отводами, чтобы лодки во время приставанія не могли попадать подъ колеса парохода. Для входа-же на пароходъ съ лодки или спуска въ нее должны быть устроены прочныя желѣзныя лѣстницы.

§ 140. Всѣ пассажирскія помѣщенія должны быть ежедневно убираемы; умывальники и ватеръ-клозеты должны быть всегда исправны съ проведенною водою; какъ они, такъ и уборныя ежедневно чистятся и дезинфицируются; а по окончаніи каждаго рейса всѣ пассажирскія помѣщенія должны провѣтриваться, ковры и мебель выколачивать, а полы—мытья.

Замѣчанія особой комиссiи на предложенный II-мъ отдѣленiемъ сѣзда проектъ правилъ для плаванiя.

Конецъ § 136-го начиная со словъ „Тѣ части палубы, гдѣ помѣщаются пассажиры“ изложить слѣдующимъ образомъ:

„Пассажиры III и IV классовъ могутъ помѣщаться также и на верхней палубѣ на отведенныхъ имъ мѣстахъ. На мостикѣ и на кожухахъ запрещается помѣщать кладь: исключенiе изъ этого правила допускается только для ягодъ, винограда и другихъ нѣжныхъ фруктовъ, которыя не могутъ быть перевозимы иначе, какъ на открытомъ воздухѣ“.

Въ началѣ § 138-го послѣ словъ „На каждомъ пароходѣ“, поставить „или пристани“.

§ 139 изложить такимъ образомъ: „для входа на пароходъ съ лодки или спуска въ нее должны быть устроены прочныя лѣстницы“.

§ 141. На всѣхъ пассажирскихъ пароходахъ должны быть безплатныя аптечки съ необходимыми медикаментами и краткимъ наставленіемъ для подавія первой помощи заболѣвшимъ. Ключъ отъ нея долженъ находиться у командира парохода.

§ 142. Пассажирскія помѣщенія, какъ на палубѣ, такъ и въ каютахъ, должны освѣщаться отъ наступленія темноты до разсвѣта, какъ и самая палуба; но въ отдѣльныхъ каютахъ освѣщеніе можетъ быть прекращено во всякое время, по желанію пассажировъ. Лампы должны быть прочно прикрѣплены къ потолку или стѣнамъ и при томъ такимъ образомъ, чтобы они не могли нагрѣвать дерева.

§ 143. На всѣхъ пассажирскихъ пароходахъ, на видномъ мѣстѣ въ общихъ каютахъ и на палубѣ, должны быть вывѣшены таксы: для проѣзда пассажировъ, провоза багажа, кушаньямъ и напиткамъ, и росписаніе рейсовъ, утвержденныя владѣтелемъ фирмы пароходства. Въ росписаніяхъ должно быть показано: время отвала съ каждой пристани, по мѣстному времени, которое по возможности должно соблюдаться въ точности. Таксы и росписанія, кромѣ пароходовъ, вывѣшиваются на всѣхъ пристаняхъ (дебаркадерахъ), къ которымъ пароходы пристають. Объ измѣненіи росписанія таксы за проѣздъ и за багажъ, должно быть объявлено, по крайней мѣрѣ, за сутки до введенія измѣненій въ дѣйствіе.

§ 144. Пассажиры и кладь, принятыя на пароходъ, должны быть доставлены до мѣста назначенія.

Исключеніе допускается только въ тѣхъ случаяхъ: когда пароходъ будетъ захваченъ въ пути ледоходомъ или если онъ получитъ такое поврежденіе, которое будетъ препятствовать ему продолжать путь. Въ этихъ случаяхъ пассажирамъ обязательно возвращается плата за непройденный путь и за провозъ багажа, согласно таксы отъ ближайшей пройденной пристани до мѣста, куда былъ выданъ билетъ.

Примѣчаніе: Въ случаѣ поврежденія парохода, препятствующаго продолжать путь, пассажиры и ихъ багажъ могутъ быть переведены, для дальнѣйшаго слѣдованія, на другой пароходъ того-же общества или пароходовладѣльца; но если они не пожелаютъ дожидаться прибытія этого парохода, то могутъ получить обратно деньги, по расчету вышеприведенному.

Замѣчанія особой комиссiи на предложенный II-мъ отдѣленiемъ съѣзда проектъ правилъ для плаванiя.

§ 144 измѣнить согласно замѣчанiю представителей пароходныхъ обществъ слѣдующимъ образомъ: пассажиры и кладь, принятыя на пароходъ должны быть доставлены до мѣста назначенiя. Исключенiе допускается въ слѣдующихъ случаяхъ:

- 1) Когда пароходу грозитъ опасность быть захвачену въ пути ледоходомъ.
- 2) Когда пароходъ получить такое поврежденiе, которое будетъ препятствовать ему продолжать путь.
- 3) Когда пароходу по случаю мелководiя не будетъ возможности дойти до мѣста назначенiя.

Во всѣхъ этихъ случаяхъ пассажирамъ возвращаются деньги за вычетомъ изъ нихъ платы за проѣздъ и провозъ багажа, согласно таксъ за пройденное разстоянiе.

Во всѣхъ-же другихъ случаяхъ пассажиры и ихъ багажъ доставляются до мѣста назначенiя или на другомъ пароходѣ того-же общества, или пароходовладѣльца, или же на пароходахъ другихъ обществъ, за счетъ первоначально везшаго ихъ пароходства.

§ 145. Во время пути, между пристанями, пассажиры должны быть принимаемы съ лодокъ и высаживаемы на подаваемые лодки, за исключеніемъ тѣхъ случаевъ, когда во время сильнаго волненія, это можетъ угрожать опасностію для парохода или для пристающей къ нему лодки, а равно и на перекатахъ.

§ 146. Перевозка взрывчатыхъ, легко-воспламеняющихся и опасныхъ предметовъ, въ видѣ товара или багажа, а равно перевозка невидѣланныхъ кожъ воспрещается.

Примѣчаніе. Пассажиръ можетъ имѣть при себѣ не болѣе 3-хъ фунт. охотничьяго пороха въ металлической пороховницѣ или въ той жестянкѣ, въ которой порохъ отпущенъ изъ склада.

§ 147. Командиры пароходовъ и ихъ помощники обязаны заявлять мѣстному судоходному начальству о всѣхъ препятствіяхъ и неисправностяхъ, замѣченныхъ ими на пути. Записки о замѣченномъ они должны передавать своимъ агентамъ на тѣхъ пристаняхъ, гдѣ имѣетъ пребываніе лицо, завѣдующее судоходной инспекціей того участка, на которомъ замѣчена неисправность или препятствіе. Записки эти должны быть немедленно доставлены приставской прислугой по принадлежности. Для нихъ никакой формы не устанавливается, онѣ могутъ быть писаны и карандашемъ.

Кромѣ того, по требованію судоходнаго начальства, командиры и ихъ помощники обязаны вести въ выданныхъ судоходнымъ начальствомъ вѣдомостяхъ записи о глубинѣ воды на меляхъ, о неисправностяхъ въ ихъ обозначеніи и освѣщеніи, и передавать эти вѣдомости на указанныхъ въ нихъ пристаняхъ.

Б) Правила для пассажировъ.

§ 148. Желающій ѣхать на пароходѣ обязанъ получить билетъ. Приобрѣтая этимъ право на помѣщеніе въ извѣстномъ классѣ или отдѣлѣ парохода, пассажиръ, вмѣстѣ съ тѣмъ, принимаетъ обязанность подчиняться установленнымъ правиламъ.

На основ. § 18 Высочайше утвержденныхъ правилъ о перевозкѣ пороха.

§§ 148—154 изъ циркуляра департамента искусственныхъ дѣлъ главнаго управленія путей сообщенія и публичныхъ зданій 25 мая 1856 г., съ незначительными измѣненіями.

Замѣчанія особой комиссiи на предложенный II-мъ отдѣленiемъ съѣзда проектъ правилъ для плаванiя.

§ 145. На пути между пристанями пассажиры могутъ быть принимаемы съ лодокъ и высаживаемы на подаваемыя лодки по усмотрѣнiю капитана.

§ 146. Перевозка взрывчатыхъ, легковоспламеняющихся и опасныхъ предметовъ въ видѣ товара или багажа, а равно перевозка невыдѣланныхъ сырыхъ кожъ воспрещается.

Примѣчанiе. Пассажиръ можетъ имѣть при себѣ не болѣе 3-хъ фунтовъ пороха, хотя бы порохъ и былъ въ пороховницѣ или въ жестянкѣ, но этотъ порохъ обязательно долженъ быть, въ виду безопасности, сданъ имъ на храненiе капитану.

Ввести новый § 147 Б. На судахъ, на которыхъ нѣтъ требуемыхъ этими правилами необходимыхъ приспособленiй для перевозки пассажировъ, перевозка таковыхъ безусловно воспрещается.

Послѣ § 148 помѣстить слѣдующiя примѣчанiя:

Лица, страдающiя падучей болѣзью, или недугомъ, возбуждающимъ всеобщее отвращенiе, а равнымъ образомъ и одержимыя умопомѣшательствомъ, принимаются на пароходъ, если имѣется отдѣльное свободное помѣщенiе (каюта) и лишь въ сопровожденiи лицъ,

§ 149. Всякій пассажиръ обязанъ вести себя прилично и не переходитъ изъ одного класса въ другой. За нарушение приличія капитанъ парохода, по просьбѣ другихъ пассажировъ, вправе отдѣлить и даже высадить его на жнлое мѣсто.

§ 150. Въ случаѣ заявленія подозрѣнія въ похищеніи пассажировъ, во время плаванія, денегъ или вещей, капитанъ парохода имѣетъ за подозрѣваемымъ негласное наблюдение, а по прибытіи къ пристани объявляетъ о семъ мѣстной полиціи, отъ которой убо зависятъ дальнѣйшія распоряженія. Въ обоихъ приведенныхъ случаяхъ пассажиры, просившіе объ удаленіи нарушившаго приличіе, или изъявившіе подозрѣніе въ похищеніи, выдаютъ капитану парохода письменное въ томъ удостовѣреніе, съ обозначеніемъ своего званія, имени, отчества, фамиліи и мѣста постоянного жительства.

§ 151. За самовольный переходъ изъ одного класса въ другой, пассажиръ подвергается уплатѣ двойной цѣны мѣста, неправильно имъ занятаго. Никто изъ пассажировъ, не взирая на чинъ и званіе, не долженъ вмѣшиваться въ управленіе пароходомъ; не развлекать разговорами лицъ, занятыхъ управленіемъ, и не входить въ машинную камеру.

§ 152. Пассажиры не должны имѣть при себѣ крѣпкихъ напитковъ, въ необходимомъ же количествѣ могутъ получать ихъ изъ буфета по утвержденной таксѣ.

§ 153. Для записыванія жалобъ на дѣйствія капитана, или на неисправное содержаніе парохода или прислуги, въ пристанскихъ конторкахъ—въ губернскихъ городахъ и въ тѣхъ пунктахъ, гдѣ оканчиваются рейсы пароходовъ, должны быть жалобныя книги, которыя, по требованію пассажировъ, обязаны выдаваться имъ немедленно. Жалобы пассажировъ разсматриваются владѣльцами пароходныхъ фирмъ или представителями ихъ, и справедливыя немедленно удовлетворяются.

Замѣчанія особой комиссiи на предложенный II-мъ отдѣленiемъ съѣзда проектъ правилъ для плаванiя.

которые обязаны наблюдать за ними. Заразныхъ больныхъ на пароходѣ принимать безусловно воспрещается. Если-же означенныя лица по незнанiю будутъ приняты на пароходѣ, то командиръ онаго имѣетъ право высадить ихъ на ближайшей пристани и сдать полици, составивъ объ этомъ пароходскiй актъ. Если больной былъ одержимъ заразной болѣзнию и находился въ отдѣльномъ помѣщенiи, то послѣ высадки больного, пассажиры не допускаются въ это помѣщенiе впредь до дезинфекци его подъ наблюдениемъ врача или фельдшера, которые и выдаютъ въ томъ удостовѣренiе.

Всякiй пассажиръ обязанъ подчиняться всѣмъ законнымъ требованiямъ командира и его помощниковъ. Въ случаѣ неисполненiя пассажиромъ какихъ-либо законныхъ требованiй командира или его помощниковъ, командиръ имѣетъ право удалить пассажира до пристани въ отдѣльное помѣщенiе или высадить его на жилое мѣсто, о чемъ обязанъ составить пароходскiй актъ.

§ 149. Всякiй пассажиръ обязанъ вести себя прилично и не переходить изъ одного класса въ другой (остальное исключить).

Вторую половину § 150 измѣнить слѣдующимъ образомъ:

„Пассажиры, изъявившие подозрѣнiе въ похищенiи“ и т. д. до конца.

Въ § 151 послѣ словъ: „уплатѣ двойной цѣны“ прибавить: „считая съ мѣста посадки пассажира“ а въ концѣ § прибавить: „и на вахтенный мостикъ“.

Въ § 153 вмѣсто словъ: „въ пристанскихъ конторкахъ... гдѣ оканчивается рейсъ пароходовъ“ поставить „на пароходахъ“, а въ концѣ § добавить: Всякiй пассажиръ обязанъ предъявлять по требованiю командира документъ, удостовѣряющiй его личность.

На пароходѣ всякiя азартныя игры безусловно воспрещаются, а коммерческiя игры дозволяются исключительно въ общихъ помѣщенiяхъ, но не въ отдѣльныхъ каютахъ.

§ 154. На всѣхъ пароходахъ, перевозящихъ пассажировъ, должно быть выставлено въ рамкѣ на видномъ мѣстѣ, на особомъ листѣ, извлеченіе изъ прав. для плав., о составленіи акта въ случаѣ аваріи (§§) и правила для пассажировъ.

Г Л А В А XIII.

О перевозкѣ взрывчатыхъ веществъ.

§ 155. Тѣ взрывчатые вещества и предметы, правила для перевозки коихъ не утверждены еще надлежащей властію, къ перевозкѣ волюю не допускаются.

§ 156. Точно также не дозволяется перевозить тѣ взрывчатые вещества и предметы, которые хотя и дозволены къ перевозкѣ водою, но отправителемъ не выполнены правила относительно упаковки ихъ, или не приняты надлежащія мѣры предосторожности.

§ 157. Изъ числа существующихъ взрывчатыхъ веществъ дозволяется перевозить водою: порохъ, динамитъ, взрывчатые капсулы и стопинъ, но съ точнымъ соблюденіемъ установленныхъ правилъ.

О перевозкѣ пороха.

§ 158. Частнымъ лицамъ въ пути на пароходахъ дозволяется имѣть при себѣ не болѣе трехъ фунтовъ охотничьяго пороха на каждаго человѣка и при томъ не иначе, какъ въ тѣхъ-же жестянкахъ, въ которыхъ порохъ отпущенъ изъ склада, или въ металлическихъ пороховницахъ.

§ 159. Порохъ, отпускаемый изъ частныхъ заводовъ и складовъ, долженъ быть укупоренъ въ ящикахъ и боченкахъ безъ щелей и настолько плотно сдѣланныхъ, чтобы чрезъ стѣнки ихъ ничего не просыпалось: эти наружныя оболочки должны быть настолько солидны, чтобы при перевозкѣ и передвиженіяхъ онѣ не могли гнуться. Ящики и боченки могутъ быть деревянные, палловые,

Въ числѣ правилъ для пассажировъ должны быть вывѣшены, кромѣ отдѣла B этой главы, еще §§ 125 и 146.

Два эти параграфа помѣщены для того, чтобы предупредить возможность перевозки водою неразрѣшенныхъ правительствомъ взрывчатыхъ веществъ, на основаніи мнѣнія, что то, что не запрещено закономъ, дозволено; а также для того, чтобы обратить вниманіе на соблюденіе всѣхъ установленныхъ правилъ для укупорки и мѣръ предосторожности взрывчатыхъ веществъ.

§ 18 Высочайше утвержденныхъ ⁴/₁₅ мая 1874 г. правилъ о торговлѣ охотничьимъ порохомъ, храненіи и перевозкѣ пороха.

§§ 159—164 изъ правилъ объ укупоркѣ, въ которой долженъ быть отпускаемъ порохъ изъ частныхъ заводовъ и складовъ (Указат. прав. распор. по м. п. с. 1882 г. № 43).

Замѣчанія особой комиссiи на предложенный II-мъ отдѣленiемъ съѣзда проектъ правилъ для плаванiя.

Перевозка собакъ при пассажирахъ въ каютахъ не дозволяется и допускается только въ нарочно отведенныхъ для этого мѣстахъ и то подъ непремѣннымъ условiемъ, чтобы собаки были въ намордникахъ и привязаны на цѣпи.

Покойниковъ перевозить на пароходахъ не иначе, какъ въ металлическихъ гробахъ герметически закупоренныхъ и запаянныхъ, которые должны быть поставлены въ внутри осмоленные деревянные ящики, въ сопровожденiи особыхъ лицъ; при этомъ, если на пути окажется порча гроба, то покойникъ немедленно передается на попеченiе сопровождающихъ его лицъ и принимаются на пароходъ вновь не иначе какъ въ исправномъ гробѣ.

цинковые или изъ другаго прочнаго матеріала, но безъ наружныхъ желѣзныхъ скрѣпленій, желѣзныхъ обручей.

§ 160. Помѣщаемый внутри ящиковъ или боченковъ зернистый порохъ долженъ быть насыпанъ въ жестянки *), снабженныя бандеролями завода или склада, или въ мѣшки изъ прочной матеріи, не пропускающей пыли. Пороховая-же пыль или мякоть должна быть насыпана не иначе какъ въ кожаные мѣшки.

§ 161. Если порохъ внутри ящиковъ или боченковъ помѣщенъ въ жестянкахъ, то эти послѣднія должны быть уложены плотно, такъ чтобы при встряхиваніи ящика или боченка жестянки внутри не болтались, для чего каждая жестянка должна быть обернута бумагою и все промежутки плотно заложены деревянными стружками, или паклею, войлокомъ, бумажными обрѣзками и т. п. матеріаломъ. Ящики или боченки должны быть вѣсомъ съ тарою не свыше 5-ти пудовъ.

§ 162. Ящики или боченки съ порохомъ должны быть снаружи обиты: цыновкою, рожею, войлокомъ, кожею или-же холстомъ, и обвязаны веревкою.

§ 163. На наружной оболочкѣ ящиковъ или боченковъ должны быть марки завода или склада, изъ которыхъ порохъ отпущенъ, а на обвязкѣ — пломба или восковая печать завода или склада; кромѣ того, на ящикѣ или боченкѣ, по крайней мѣрѣ на двухъ ихъ сторонахъ, должны быть сдѣланы красною надписью на русскомъ языкѣ: „Порохъ“.

§ 164. При перевозкѣ пороха водою по рѣкамъ, озерамъ и каналамъ на всѣхъ судахъ, кромѣ пароходовъ, соблюдаются слѣдующія предосторожности:

а) Мачтовыя суда, перевозяція порохъ, должны имѣть громоотводы и содержать ихъ въ полной исправности.

б) Дозволяется, въ случаѣ крайности, перевозить вмѣстѣ съ порохомъ и другую кладь, кромѣ легковоспламеняющихся и взрывчатыхъ веществъ, но съ тѣмъ, чтобы порохъ, укупоренный, какъ опредѣлено издавными на сей предметъ правилами, былъ уложенъ въ отдѣльномъ помѣщеніи и покрытъ прочнымъ брезентомъ или временною палубою. Строго воспрещается имѣть какую-либо другую кладь въ этомъ отдѣленіи.

в) Суда, имѣющія пороховой грузъ, долж-

§§ 164—168 извлечены изъ дополнительныхъ постановленій къ ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнымъ 6 мая 1874 г. правиламъ о торговлѣ охотничьимъ порохомъ, въ отношеніи перевозки ихъ на пароходахъ и всякаго рода судахъ, принадлежащаго частнымъ лицамъ пороха, въ количествѣ болѣе 3 фунт. (указатель правит. распор. по м. п. с. 1882 г. № 43.)

*) Охотничій порохъ обязательно долженъ быть насыпанъ въ жестянки въ 3 фунта и мѣше.

ны какъ во время плаванія, такъ и во время стоянки, поднимать на мачтѣ на высотѣ не менѣе 20 футовъ надъ корпусомъ судна, днемъ красный флагъ, вставленный въ рамку, которая должна быть въ размѣрѣ не менѣе 1 аршина въ квадратѣ, а ночью—красный огонь въ шарообразномъ фонарѣ, устроенномъ такимъ образомъ, чтобы огонь былъ видѣнъ, въ негуманную погоду съ разстоянія, по крайней мѣрѣ, полтора версты. На судахъ съ мачтами недостаточной вышины, или неимѣющихъ вовсе мачтъ, означенные сигнальные знаки, т. е. флагъ или фонарь, поднимаются на нарочно устроенномъ для сего флагштокѣ (поддеревкѣ), не ниже 15 футовъ надъ корпусомъ судна.

г) На судахъ съ парохвымъ грузомъ, въ сигнальномъ или отличительномъ фонарѣ употреблять непременно стеариновые свѣчи, или растительное масло. Фонарь зажигать на берегу или на лодкѣ, и въ зажженномъ уже видѣ приносить на судно. Средства для добыванія огня, нужнаго для зажигания фонарей, ввѣряются одному изъ болѣе надежныхъ судорабочихъ.

д) Передъ нагрузкой пороха въ судно, хозяинъ оаго долженъ сообщить объ этомъ начальнику дистанціи, для опредѣленія безопаснаго мѣста для погрузки.

е) О времени отвала судна съ порохомъ хозяинъ его обязанъ увѣдомить мѣстнаго начальника дистанціи, сообщивъ ему о пути, по которому пойдетъ судно, и о мѣстѣ выгрузки.

ж) При проходѣ судна черезъ городъ или селеніе, мѣстное начальство должно быть впредь увѣдомлено о приближеніи судна, для принятія необходимыхъ мѣръ предосторожностей.

з) Для сокращенія времени сплава транспорта тамъ, гдѣ существуетъ бечевая тяга, суда съ порохомъ непременно должны идти съ двойнымъ комплектомъ судорабочихъ и тягловыхъ лошадей, т. е. на двѣ смѣны тягловой силы.

и) Во время грозы суда съ порохомъ должны ставовиться на якорь, или приставать къ берегу въ мѣстности, по возможности удаленной отъ всякаго жилья.

к) Для варенія пищи, ночлеговъ и другихъ надобностей, суда съ порохомъ должны останавливаться въ удобныхъ для стоянки мѣстахъ, съ навѣтренной стороны не ближе $\frac{1}{4}$ версты отъ жилыхъ мѣстъ, пристаней, судовъ, стоящихъ на якорѣ, или у прича-

ловъ, и отъ тѣхъ мѣсть, гдѣ суда останавливаются для перемѣны лоцмановъ, гребцовъ и лошадей. При этомъ два или болѣе судна съ порохомъ не должны останавливаться или идти рядомъ, но обязаны имѣть между собою не менѣе двухсотъ сажень разстоянiй.

д) Варенiе пищи для людей, находящихся на судахъ съ порохомъ, должно производиться не ближе $\frac{1}{4}$ версты на подвѣтренной сторонѣ отъ этихъ судовъ.

м) Въ случаѣ значительной порчи судна, для исправленiя онаго, порохъ выгружается на берегъ съ соблюденiемъ мѣръ предосторожности, указанныхъ въ § 3 сихъ правилъ (п. б); причемъ мѣсто для временнаго склада пороха должно быть избрано согласно § 15 Высочайше утвержденныхъ правилъ о торговлѣ охотничьимъ порохомъ, храненiи и перевозкѣ онаго.

н) На тѣхъ частяхъ судоходныхъ путей, гдѣ установлена предѣльная осадка судовъ, суда, имѣющiя пороховой грузъ, могутъ быть допускаемы къ плаванiю по этимъ частямъ судоходныхъ путей не иначе, какъ подъ условiемъ, чтобы запасъ воды подъ килемъ былъ не менѣе двойнаго размѣра, допущеннаго для другихъ судовъ.

§ 165. При перевозкѣ пороха на пароходахъ, онъ помѣщается вдали отъ огня подъ палубою и самый огонь дозволяется имѣть на пароходахъ съ порохомъ только въ машинномъ отдѣленiи, въ отличительныхъ фонарихъ, и въ камбузахъ. При этомъ соблюдаются мѣры предосторожности, указанныя въ § 164 пунктахъ: б, в, д, е, ж, и, к, м; кромѣ того, мачты пароходовъ должны имѣть вполнѣ исправные громоотводы, а на трубахъ пароходовъ должны быть металлическiя сѣтки. Отвѣтственность за соблюденiе предосторожностей лежитъ на капитанѣ парохода. Если порохъ перевозится на судахъ, буксируемыхъ пароходомъ, то въ этомъ случаѣ, кромѣ изложеннаго въ указанныхъ пунктахъ § 164 соблюдаются еще слѣдующiя предосторожности:

а) Буксирующiй пароходъ долженъ имѣть на трубѣ металлическую сѣтку.

б) Буксируемыя суда должны быть непременно палубныя и имѣть причалы достаточной длины. Порохъ на этихъ судахъ долженъ помѣщаться подъ палубою.

в) На такихъ судахъ не дозволяется имѣть огонь и судорабочiе не должны имѣть при себѣ средствъ для добыванiя огня.

г) Люки на пароходахъ, на которыхъ нагруженъ порохъ, и на буксируемыхъ судахъ съ порохомъ должны быть покрыты прочнымъ брезентомъ; который долженъ быть смачиваемъ водою какъ можно чаще.

д) На буксируемыхъ судахъ съ порохомъ и на пароходахъ не должно быть пассажировъ.

е) На палубѣ идущаго съ порохомъ судна должны находиться бранденойтъ, ведра съ водою и мокрая швабра.

ж) На таковыхъ судахъ должны быть вывѣшиваемы днемъ красный флагъ, а ночью фонарь съ красными стеклами, не только во время перевозки пороха, но и при нагрузкѣ, перегрузкѣ и выгрузкѣ онаго.

§ 166. При перевозкѣ пороха на рѣчныхъ и озерныхъ судахъ соблюденіе всѣхъ правилъ предосторожности лежитъ на отвѣтственности судоуправителя.

§ 167. Вообще при транспортированіи пороха на морскихъ и рѣчныхъ судахъ, а также пароходахъ, должны соблюдаться существующія законоположенія, изложенныя въ торговомъ уставѣ.

О перевозкѣ динамита.

§ 168. Для перевозки динамитъ долженъ быть унакованъ слѣдующимъ образомъ:

а) динамитъ въ порошокъ насыпается въ плотные деревянные боченки съ деревянными обручами; боченки эти должны быть выложены внутри пергаментною, асфальтовою или пропитанною масломъ бумагою;

б) динамитные патроны небольшими пачками, обернутыми въ толстую палку, укладываются въ деревянные ящики, стѣнки коихъ соединяются не гвоздями, а въ шипъ.

в) крышки боченковъ и ящичковъ должны быть заколачиваемы исключительно деревянными или мѣдными гвоздями и притомъ такъ, чтобы концы этихъ гвоздей не проникали внутрь боченка или ящика;

г) перевозимое мѣсто не должно содержать въ себѣ болѣе 2-хъ пуд. динамита въ порошокъ или въ патронахъ;

д) каждое мѣсто должно быть запломбировано и снабжено клеймомъ фабрики, и, сверхъ того, на каждомъ мѣстѣ, по крайней мѣрѣ на двухъ его сторонахъ, должна быть выставлена красною краскою надпись: „взрывчатое вещество“.

§ 169. Для перевозки динамита на судахъ устанавливаются слѣдующія правила.

Правила о перевозкѣ извлечены изъ Инструкціи для руководства при изготовленіи и храненіи взрывчатого вещества, подъ названіемъ „динамитъ“ (циркуляръ департ. ш. и в. с. 1 декабря 1876 г., № 6996.

§ 7-й инструкціи:

§ 12-й инструкціи.

§ 1. Перевозка динамита не должна производиться на судахъ, берушихъ пассажи-ровъ;

§ 2. Динамитъ долженъ быть помѣщаемъ въ безопасныхъ отъ огня частяхъ судна и притомъ отдѣльно отъ другихъ легко-воспламеняющихся веществъ. Кромѣ того, мѣста съ динамитомъ должны быть уложены такимъ образомъ, чтобы толчекъ, полученный судномъ, не могъ непосредственно передаваться самому динамиту;

§ 3. Помѣщеніе, въ которомъ находятся мѣста съ динамитомъ, должно быть постоянно подъ замкомъ и надзоръ за онымъ долженъ быть порученъ вполнѣ благонадежному лицу;

§ 4. Погрузка мѣстъ съ динамитомъ производится, сколь можно, незадолго до отхода судна; выгрузка-же онаго должна быть произведена въ теченіе не болѣе сутокъ со времени прибытія судна, и

§ 5. Суда, въ коихъ будетъ находиться динамитъ, подчиняются; относительно стоянки въ гаваняхъ и пристаняхъ, выгрузки и нагрузки, правиламъ, установленнымъ вообще для взрывчатыхъ веществъ и тѣмъ, которые впредъ на сей предметъ будутъ установлены.

О перевозкѣ взрывчатыхъ капсулей и стопина.

§ 170. Къ перевозкѣ капсулей и стопина примѣняются правила, установленныя для перевозки легковоспламеняющихся веществъ, съ соблюденіемъ притомъ еще нижеслѣдующихъ условий:

а) капсули, перемѣшанные съ опилками, должны быть уложены въ жестяныя коробки, полагая не болѣе 100 штукъ капсулей на коробку, и 100 такихъ коробокъ должны быть хорошо уакованы въ деревянномъ ящикѣ, который снабжается такою-же пломбою, какъ и динамитъ.

б) стопинъ долженъ быть уложенъ въ деревянный ящикъ или боченокъ и запломбированъ, и

в) мѣста съ капсулями и стопиномъ должны грузиться особо отъ тѣхъ, въ коихъ погруженъ динамитъ.

Г Л А В А XIV.

Правила перевозки веществъ легковоспламеняющихся, самовозгорающихся и другихъ опасныхъ, могущихъ причинить вредъ при перевозкѣ.

§ 171. Перевозка веществъ, требующихъ соблюденія особенной осторожности.

§ 11-й инструкціи.

Соображаясь съ постановленіемъ министра путей сообщенія 24/28 февраля 1890 года, № 2474.

1. *Обыкновенный фосфоръ* (желтый или бѣлый) долженъ быть уложенъ въ наполненныя водою и тщательно запаянныя жестянки, вмѣщающія не болѣе двухъ пудовъ брутто; жестянки эти укладываются въ прочныя ящики, обитые внутри желѣзомъ, или войлокомъ; промежутки-же заполняются древесными опилками. Ящики снабжаются прочными ручками; подлежащая наружная сторона ихъ должна имѣть надписи: „верхъ“ и „обыкновенный бѣлый“ „или обыкновенный желтый фосфоръ“. Вѣсъ отдѣльнаго мѣста не долженъ превышать 6 пудовъ.

Фосфоръ въ аморфномъ состоянiи (красный фосфоръ) долженъ быть упакованъ въ хорошо спаянныя жестянки, или въ плотно укуоренныя стеклянныя сосуды, тѣ и другіе должны быть уложены въ крѣпкіе ящики, заполненные древесными опилками. Вѣсъ отдѣльнаго мѣста не долженъ превышать шести пудовъ и на наружной сторонѣ ихъ должна быть надпись: „красный фосфоръ“.

2. *Сѣрный эфиръ, гофманскія капли и коллодонъ* должны быть упакованы въ герметически закупоренныхъ металлическихъ или стеклянныхъ сосудахъ, съ соблюденіемъ при этомъ слѣдующихъ условий:

а) Если нѣсколько сосудовъ соединяются въ одно мѣсто, то они должны быть уложены въ прочныя деревянные ящики съ прокладкою ихъ вплотную соломою, сѣномъ, отрубями, или другими рыхлыми веществами.

б) Если сосуды упакованы отдѣльно, то отправка допускается въ прочныхъ корзинахъ или кадкахъ съ плотно придѣланными крышками и ручками и наполненныхъ достаточнымъ количествомъ упакованнаго матеріала; если крышка сдѣлана изъ соломы, камыша, тростника или другаго такого-же матеріала, то она должна быть пропитана огнеупорнымъ составомъ. Полный вѣсъ брутто отдѣльнаго мѣста не долженъ превышать шести пудовъ.

3. *Сѣрнистый углеродъ* перевозится исключительно на палубахъ, съ соблюденіемъ условій, указаннаго въ § 177 и притомъ: а) въ плотныхъ сосудахъ изъ толстаго, надлежащимъ образомъ заклепаннаго, листоваго желѣза, вѣсомъ до тридцати пудовъ брутто, или б) въ жестяныхъ сосудахъ, скрѣпленныхъ сверху и въ основанiи желѣзными обручами и имѣющихъ не болѣе шести пудовъ вѣса брутто.

Такіе сосуды должны быть вставлены въ

плетеныя корзины или кадки, или уложены въ ящики, наполненные соломою, сѣномъ, отрубями, опилками, мелкимъ пескомъ или другими рыхлыми веществами, или в) въ стеклянныхъ, вѣсящихъ до двухъ пудовъ, брутто сосудахъ, вставленныхъ въ крѣпкіе деревянные ящики, наполненные соломою, сѣномъ, отрубями, древесными опилками, мелкимъ пескомъ или другими рыхлыми веществами.

4. *Хлорновато-кислая кали* (бертолетова соль) и *другія хлорновато-кислыя соли* принимаются къ перевозкѣ въ плотно закрывающихся боченкахъ, или ящикахъ, оклеенныхъ бумагою.

5. *Азотная кислота* (крѣпкая водка и красная дымящаяся кислота) перевозятся съ соблюденіемъ слѣдующихъ условій:

а) Если кислота предъявляется къ перевозкѣ, въ стеклянкахъ, бутылкахъ, или глиняныхъ кувшинахъ, то сосуды эти должны быть плотно закупорены и тщательно уложены въ особые ящики или плетенныя корзины, снабженныя прочными ручками для удобной переноски. Если же кислота предъявляется въ металлическихъ сосудахъ, то таковыя должны быть не проицаемы и снабжены прочными затворами.

б) Полный вѣсъ каждаго мѣста не долженъ превышать шести пудовъ.

в) Означенная кислота не можетъ быть перевозима по близости съ другими грузами, въ особенности съ другими химическими продуктами, кромѣ жидкихъ минеральныхъ кислотъ. Изъ сего правила изъимлетъ ся случай, указанный въ § 173.

г) Постановленныя въ пунктахъ а и в правила объ закупоркѣ и укладкѣ сосудовъ и о перевозкѣ азотной кислоты съ другими грузами примѣняются также и къ порожнимъ изъ-подъ оной сосудамъ.

6. *Безводная серная кислота* (ангидритъ) допускается къ перевозкѣ при соблюденіи слѣдующихъ условій:

а) Она должна быть сдана въ прочныхъ, хорошо спаянныхъ и вылуженныхъ: жестянкахъ или же въ прочныхъ желѣзныхъ или мѣдныхъ кувшинахъ, отверстія которыхъ плотно закупорены, замазаны замазкою и покрыты глинянымъ кошакомъ. Жестянки или кувшины должны быть уложены въ прочныя деревянные ящики и плотно засыпаны мелко-просѣяннымъ неорганическимъ веществомъ, какъ напримѣръ: шлаковыми опилками, золою и тому подобнымъ.

б) Означенная кислота, за исключеніемъ случаев, указаннаго въ § 173, не можетъ быть перевозима по близости съ другими грузами, въ особенности съ другими химическими продуктами.

в) Постановленными въ предшествующихъ пунктахъ а и б правила объ укупокѣ сосудовъ и о перевозкѣ безводной сѣрной кислоты съ другими грузами примѣняются также и къ порожнимъ изъ-подъ оной сосудамъ.

7. *Продукты перегонки торфа, а также бурого или каменнаго угля*, если пары ихъ вспыхиваютъ при температурѣ выше 28° С. (22° R.), то означенныя вещества перевозятся на палубахъ, съ соблюденіемъ условий § 177.

Испортившіяся во время перевозки посуда или бочки съ означенными продуктами немедленно выгружаются съ судна.

§ 172. Перевозка веществъ, требующихъ соблюденія меньшей опасности.

8. *Свѣчки зажигательныя всякія* укладываются тщательно въ прочныя ящики или коробка такимъ образомъ, чтобы внутри не оставалось пустого пространства. Въсь отдѣльныхъ мѣсть не долженъ превышать шести пудовъ. На внѣшней сторонѣ каждаго мѣста должна быть сдѣлана надпись: „свѣчки“.

9. *Лаки, краски на лакъ, эфирныя масла, эфирныя эссенціи* (кромѣ сѣрнаго и нефтянаго эфировъ) а также *винный и древесный спирты и ацетонъ* (если они не перевозятся въ цистернахъ или бочкахъ), принимаются къ перевозкѣ: въ стеклянкахъ, бутылкахъ и кувшинахъ плотно закупоренныхъ и уложенныхъ въ особые ящики или корзины, снабженныя прочными ручками для удобной переноски, или въ металлическихъ, или деревянныхъ сосудахъ, снабженныхъ прочными затворами.

10. *Сурьная кислота* (куноросное масло) и соляная кислота и порожніе изъ-подъ нихъ сосуды перевозятся съ соблюденіемъ тѣхъ-же условий, какія установлены въ п. 5 эт. гл. относительно перевозки азотной кислоты и порожнихъ изъ-подъ оной сосудовъ, но соляную кислоту допускается перевозить и въ деревянныхъ вмѣстителяхъ.

11. *Бѣжіе щелоки* (натровый, калиевый, поташный) и отбросы, получаемые при очисткѣ минеральныхъ и растительныхъ маселъ, предъ-являются къ перевозкѣ: а) въ стеклянкахъ, бутылкахъ, или кувшинахъ, которые должны быть плотно закрыты и тщательно уложены

въ особые ящики или плетеные корзины, снабженные прочными ручками для удобной переноски, или-же б) въ непроницаемыхъ металлическихъ, деревянныхъ, или каучуковыхъ сосудахъ, снабженныхъ прочными затворами.

12. *Негазированная известь* допускается къ перевозкѣ вмѣстѣ съ другими грузами, только въ томъ случаѣ, если она уложена въ прочные ящики или боченки, или вообще если ея укупорка непроницаема.

13. *Мышьяковистыя вещества* въ твердомъ видѣ, въ особенности *мышьяковистая кислота* (простой или бѣлый мышьякъ), *желтый мышьякъ* (аурипигментъ), *красный мышьякъ* (реальгаръ), *черный самородный мышьякъ* и т. п. принимаются при соблюденіи слѣдующихъ условий:

а) Вещества сіи должны быть упакованы въ двойные боченки, или въ двойные ящики, дно первыхъ должно быть закрѣплено внутри обручами, а крышки ящиковъ—обручами или желѣзными полосами; внутренніе боченки должны быть изъ прочнаго или сухаго дерева и внутри оклеены толстымъ холстомъ или другою подобною плотною тканью, или въ пропитанные дегтемъ холщевые мѣшки, уложенные въ боченки изъ прочнаго сухаго дерева, или-же въ спаянные желѣзные цилиндры, покрытые деревянною обшивкою, укрѣпленную по дну обручами.

б) На каждомъ отдѣльномъ мѣстѣ должна быть сдѣлана черною масляною краскою четкая надпись: „ядъ“.

в) Поименованныя вещества не могутъ быть перевозимы въ одномъ суднѣ съ съѣстными припасами.

14. *Другія ядовитыя вещества* въ твердомъ видѣ (металлическія краски, соли и проч.) особенно-же *меркуріальныя*, какъ-то: *сулема* и *каломель*, а равно *швейнфуртская зелень*, перевозятся только въ боченкахъ, или ящикахъ изъ крѣпкаго и сухаго дерева. Боченки должны быть скрѣплены обручами, а ящики наружными полосами. Боченки и ящики должны быть столь плотны, чтобы отъ тряски и толчковъ, во время перевозки, означенныя вещества не могли просачиваться сквозь щели.

Правило, поименованное въ пунктѣ в предшествующаго параграфа, примѣняется и къ названнымъ веществамъ.

§ 173. Перевозка разныхъ веществъ въ общей укупоркѣ.

15. Каждое изъ поименованныхъ въ настоящихъ правилахъ веществъ можетъ быть отправлено въ общей укупоркѣ какъ съ другими поименованными въ сихъ правилахъ веществами, такъ и съ дозволенными безусловно къ перевозкѣ предметами, при соблюденіи слѣдующихъ правилъ:

а) Всѣхъ всего мѣста не долженъ превышать шести пудовъ.

б) Не могутъ быть отправляемы въ одной укупоркѣ кислоты, означенныя въ пункт. 5, 6 и 10 эт. гл. вмѣстѣ съ другими веществами, поименованными въ настоящихъ правилахъ, а также ядовитыя вещества, указанныя въ пункт. 13 и 14 эт. гл. вмѣстѣ съ съѣстными припасами.

в) Каждое вещество, принадлежащее къ числу поименованныхъ въ настоящихъ правилахъ, должно находиться въ плотно закупоренномъ стеклянномъ, или жестяномъ сосудѣ и вмѣстѣ съ послѣдними вѣсить не свыше двадцати пяти фунтовъ. Сосуды укладываются въ прочный ящикъ съ прочными перегородками для каждаго изъ нихъ; промежутки-же заполняются сѣномъ, соломой, отрубями, древесными опилками, или другими рыхлыми веществами.

§ 174. Если ядовитыя вещества отправляются въ большомъ количествѣ вмѣстѣ съ другими товарами, то первая допускается грузить только въ особыхъ отдѣленіяхъ.

§ 175. Всѣ баржи, тихвинки и проч. суда, перевозящія ядовитые грузы, по приходѣ на мѣсто назначенія и выгрузкѣ оныхъ, должны быть тщательно вымыты мыломъ, золою или пескомъ, безъ чего не имѣютъ права грузиться съѣстными припасами, какъ-то: рыбою, солью, пшеницею и т. п.

§ 176. При отправленіи товаровъ самовоспламеняющихся, какъ-то: купороснаго масла, азотной и другихъ кислотъ, спичекъ и т. п., вмѣстѣ съ прочими товарами или отдѣльно, отправитель обязанъ заявить о таковыхъ товарахъ судовладѣльцу или его доверенному, до нагрузки товара.

На каждомъ такомъ мѣстѣ должна быть ясная мѣтка краскою, съ обозначеніемъ вещества и слово: „опасно“.

§ 177. Всѣ суда при нагрузкѣ легковоспламеняющихся веществъ помѣщаютъ ихъ преимущественно подъ палубу; размѣщеніе же ихъ на палубѣ дозволяется только въ томъ случаѣ, если сверхъ ихъ будетъ устро-

Какъ это постановленіе, такъ и изложенныя въ слѣдующихъ 175 и 176 §§, взяты изъ проекта правилъ, который былъ составленъ предыдущимъ сѣздомъ пароходовладѣльцевъ въ Нижнемъ-Новгородѣ, зимою 188²/₃ года.

§ 61 временныхъ правилъ, изъ котораго исключены слова: „керосиномъ“, такъ-какъ о керосинѣ говорится въ слѣдующей главѣ, о перевозкѣ нефтяныхъ продуктовъ, а въ концѣ параграфа добавлено разрѣшеніе по-

ена сплошная желѣзная или деревянная крыша, или будутъ закрыты брезентами.

§ 178. Дабы паровыя и другія суда и плоты заблаговременно могли принимать надлежащія противъ пожара мѣры предосторожности, суда съ горючими и вообще удобовоспламеняющимися веществами должны, какъ во время плаванія, такъ и во время стоянки, поднимать на мачтѣ, на высотѣ не менѣе 20 футовъ надъ корпусомъ судна, днемъ—красный флагъ, поднятый и растянутый такимъ образомъ, чтобы онъ былъ видѣнъ и при безвѣтріи, а ночью—красный огонь въ шарообразномъ фонарѣ, устроенномъ такимъ образомъ, чтобы огонь освѣщалъ яснымъ, однообразнымъ и непрерывающимся свѣтомъ весь горизонтъ на разстояніи, по крайней мѣрѣ, полутора верстѣ. На судахъ съ мачтами недостаточной вышины или не имѣющихъ вовсе мачтъ, означенные сигнальные флагъ или фонарь поднимаются на нарочно-устроенномъ для сего флагштокѣ (поддеревкѣ), не ниже 15-ти футовъ надъ корпусомъ судна.

Примѣчаніе. По прибытіи къ пристани судна, нагруженнаго легковоспламеняющимися веществами, караванный или шкиперъ немедленно заявляетъ о томъ судоходному начальству, которое указываетъ ему мѣсто, гдѣ должно быть поставлено судно.

§ 179. На судахъ, нагруженныхъ легковоспламеняющимися веществами, въ сигнальномъ или отличительномъ металлическомъ фонарѣ, употреблять непременно стеариновую свѣчи, или растительное масло. Фонарь слѣдуетъ зажигать на берегу или на лодкѣ и въ зажженномъ уже видѣ приносить на судно. Средства для добыванія огня, нужнаго для зажигания фонарей, ввѣряются одному изъ болѣе надежныхъ судорабочихъ.

Примѣчаніе. Осадка судовъ съ легковоспламеняющимися веществами должна быть съ запасомъ, не менѣе трехъ вершковъ.

Г Л А В А XV.

О перевозкѣ нефти и нефтяныхъ произведеній.

Положенія общія.

§ 180. Сырую нефть и продукты изъ нея добываемые дозволяется перевозить по вву-

крывать мѣста брезентами и исключено требованіе о постоянномъ смачиваніи крыши, какъ не исполнимое. Кромѣ того добавлено, что крыша можетъ быть не только деревянная, но и желѣзная.

§ 62 врем. прав.

§ 63 вр. пр.

Изъ § 67 вр. пр.

§ 1 и 2 правилъ объ испытаніи и бракованіи освѣтительныхъ минеральныхъ маселъ,

треннымъ воднымъ путемъ, какъ въ посудѣ, такъ и безъ посуды (наливомъ), за исключеніемъ нефтяныхъ продуктовъ, признаваемыхъ „огнеопасными“, а также легкой бѣлой Сураханской нефти, которые должны перевозиться не иначе, какъ въ посудѣ.

Примѣчаніе. На основаніи правилъ объ испытаніи и бракованіи освѣтительныхъ минеральныхъ маселъ, утвержденныя управляющимъ министерствомъ финансовъ 20 марта 1887 года, всѣ продукты перегонки нефти, отдѣляющіе пары, вспыхивающіе при температурѣ ниже 28° Ц. (22° Р.), по прибору Абеля-Пенскаго, при давленіи 760 ммл., признаются *огнеопасными* (какъ напр. бѣлая Сураханская нефть, бензиль, газоль, шавдориль, легкіе керосины и т. п.)

Перевозка въ посудѣ.

§ 181. „Огнеопасные“ нефтяные продукты и бѣлая Сураханская нефть могутъ быть перевозимы водою не иначе, какъ въ прочной металлической посудѣ или эмалированныхъ деревянныхъ бочкахъ, скрѣпленныхъ желѣзными обручами. Продукты эти дозволяется также перевозить и въ стеклянной посудѣ, но лишь въ количествахъ не болѣе одного цуда—въ каждой отдѣльной посудѣ и не иначе, какъ съ укладкою въ корзины, или деревянные или жестяные ящики; при чемъ посуда должна быть оплетена или обернута соломой или сѣномъ, или пересыпана опилками и т. п.

На всякой посудѣ или ящикѣ, въ которыхъ перевозятся огнеопасные нефтяные продукты, должна быть слѣлана надпись: „огнеопасно“, четкимъ, крупнымъ шрифтомъ, бѣлою краскою на красномъ полѣ, а также должны быть обозначены: фамилія (фирма) производителя или оптоваго торговца.

Посуда для перевозки другихъ (не „огнеопасныхъ“), нефтяныхъ продуктовъ должна быть прочная и такъ устроенная, чтобы перевозимые продукты не разливались и, по возможности, не просачивались.

§ 182. Мѣста съ нефтяными продуктами, за исключеніемъ нефтяныхъ остатковъ и смазочныхъ маселъ должны помѣщаться на судахъ преимущественно подъ палубою; помѣщеніе-же ихъ на палубѣ, а также на безпалубныхъ судахъ дозволяется только въ томъ случаѣ, если надъ ними будетъ устроена сплошная крыша, или если они будутъ покрыты брезентомъ. Укладка мѣстъ съ нефтя-

утвержденныхъ управляющимъ министерствомъ финансовъ 20 марта 1887 года („Указатель м. п. с.“ 1887 г. № 19) и §§ 1, 2 и 3 правилъ о наливной перевозкѣ по внутреннимъ водянымъ путемъ нефтяныхъ произведеній и сырой нефти („Собр. узакон. и распор. прав.“ 1886 г. № 14).

§§ 2 и 3 правилъ объ испытаніи и бракованіи освѣтительныхъ минеральныхъ маселъ.

Постановленіе новое.

Соображаясь съ § 61 вр. пр. для плаванія суд., по слъ замѣною слова „бочки“—словомъ „мѣста“, такъ какъ нефтяные продукты могутъ перевозиться и не въ бочкахъ, а въ стеклянныхъ бутылкахъ, металлическихъ ящикахъ и т. п.

ными продуктами должна производиться такъ, чтобы верхніе ряды не раздавливали нижнихъ, и чтобы, въ слѣдствіе этого, не образовалась въ нижнихъ рядахъ течь.

Бочки съ нефтяными остатками и смазочными маслами могутъ грузиться, какъ подъ налубою, такъ и на палубѣ безъ покрывки.

§ 183. Перевозка „огнеопасныхъ“ нефтяныхъ продуктовъ, а также такихъ, у которыхъ температура вспышки меньше 100° Ц. (къ числу которыхъ относится, кромѣ упомянутыхъ выше, еще всѣ сорта керосиновъ, астралинь, сырая нефть и т. под.), на пароходахъ, перевозящихъ пассажировъ не допускается.

Нефтяные остатки слѣдуетъ дозволить грузить на палубѣ, безъ покрывки, такъ какъ они не могутъ быть отнесены къ числу легковоспламеняющихся веществъ.

Хотя постановленіе это новое, но вполне согласное съ §§ 57, 62 и 63 вр. пр. для плав., такъ какъ при перевозкѣ поименованныхъ въ семъ §-ѣ предметовъ, которые принадлежатъ къ числу легковоспламеняющихся, согласно приведеннымъ выше §§ вр. пр., (вошедшимъ и въ настоящее правило въ § 184), должны соблюдаться такія мѣры предосторожности, которыя не возможно исполнить на судахъ, перевозящихъ пассажировъ, какъ-то: обязанность не держать огня, причемъ даже средства для добыванія огня, нужнаго для зажиганія отличительныхъ фонарей, должны храниться у одного изъ болѣе надежныхъ судорабочихъ, а отличительные фонари должны зажигаться въ лодкѣ и привозиться на судно зажженными; обязанность останавливаться въ отдаленіи отъ другихъ судовъ, по указанію судоводнаго начальства и т. п.

При отсутствіи въ законѣ указанія, какіе предметы слѣдуетъ считать легковоспламеняющимися, является необходимость объяснить, почему данные предметы отнесены къ числу легковоспламеняющихся. Относительно „огнеопасныхъ“ нефтяныхъ продуктовъ подобныхъ объясненій, конечно, не требуется; что же касается до продуктовъ, температура вспышки которыхъ заключается между 28° Ц. и 100° Ц., то эту температуру вспышки имѣютъ продукты, извѣстные въ продажѣ подъ именемъ керосина, астралина и т. п., выдѣляющіе, въ большей или меньшей степени нефтяные газы, которые въ соединеніи съ воздухомъ представляютъ опасность отъ взрыва, при соприкосновеніи съ огнемъ.

Редакція этого правила тоже новая и хотя оно вытекаетъ изъ параграфовъ 57, 62 и 63 вр. пр. для плав., но помѣщеніе его въ точной и опредѣленной редакціи представляется необходимымъ въ виду встрѣчающихся на практикѣ недоразумѣній. Проектированныя мѣры предосторожности согласованы съ тѣми, которыя признаются нужными для наливныхъ судовъ.

§ 184. Всякаго рода суда, на которыя погружены поименованные въ предыдущемъ пунктѣ продукты, въ какомъ-бы то ни было количествѣ, подчиняются нижеслѣдующимъ правиламъ. Они должны: а) имѣть якорный цѣпи, которыя должны быть соединены съ рымомъ; б) поднимать днемъ красный флагъ и ночью красный фонарь и имѣть не менѣе 5 ведеръ съ темляками, длиною по 18 четвертей, 5 швабръ и 1/2 саж. песку; в) держать огонь дозволяется только въ помѣщеніяхъ, построенныхъ изъ желѣза, а для освѣщенія сихъ судовъ дозволяется употреблять

или фонари съ предохранительными сѣтками или электричество; г) по прибытіи къ пристани старшій на суднѣ долженъ заявить судоходному начальству и занимать мѣсто по его указанію и д) при остановкѣ на зимовку вблизи жилыхъ мѣсть или другихъ судовъ, немедленно сгружать на берегъ и увозить находящіеся на сихъ судахъ легковоспламеняющіеся нефтяные продукты.

Перевозка наливомъ.

§ 185. Сырая нефть и нефтяные продукты, допускаемые къ перевозкѣ наливомъ, могутъ перевозиться какъ на желѣзныхъ *паровыхъ* судахъ, — такъ и на *непаровыхъ* судахъ, какъ желѣзныхъ, такъ и на деревянныхъ.

Примѣчаніе. Деревянные наливныя суда, имѣющія цистерны только на палубѣ, приравниваются относительно мѣръ предосторожности — къ деревяннымъ судамъ (безъ цистернъ).

§ 186. Желѣзные суда и желѣзные цистерны должны быть плотно склешаны и зачеканены. При перевозкѣ въ нихъ сырой нефти, а также керосина и другихъ нефтяныхъ продуктовъ, точка вспышки которыхъ ниже 100° Ц., люки въ желѣзныхъ судахъ и лазы въ желѣзныхъ цистернахъ должны быть тщательно завинчены, — такимъ образомъ, чтобы внутренность судовъ и цистернъ не имѣла соприкосновенія съ воздухомъ. Люки и лазы должны быть заперты на замокъ, ключъ отъ котораго долженъ храниться у старшаго на суднѣ подъ его отвѣтственностью. Для выхода воздуха и газовъ должны быть устроены въ судахъ и цистернахъ вытяжныя трубы, снабженныя нѣсколькими рядами сѣтокъ Дэви и закрыты сверху такъ, чтобы искры отъ проходящихъ мимо пароходовъ не могли попадать внутрь трубъ.

Кромѣ того, на паровыхъ наливныхъ судахъ машинное и котельное отдѣленіе должны быть отдѣлены отъ наливныхъ отдѣленій двойной желѣзной перегородкой, между стѣнками которой должна быть налита вода.

§ 187. Деревянные наливныя суда должны

Хотя въ правилахъ о наливной перевозкѣ по внутреннимъ водянымъ путямъ нефтяныхъ произведеній и сырой нефти, утвержденныхъ министерствомъ путей сообщенія 8 іюля 1885 г., нигдѣ прямо не сказано, что суда, назначаемыя для этой перевозки, должны быть непременно палубныя, но это ясно видно изъ изложеннаго §§ 1, 2 и 3 этихъ правилъ; между тѣмъ по Маринской системѣ и по р. Окѣ перевозятся наливомъ нефтяные остатки на беспалубныхъ судахъ. Такъ какъ результаты произведенныхъ опытовъ оказались благопріятными, то нѣтъ основаній запрещать перевозку наливомъ нефтяныхъ остатковъ въ беспалубныхъ судахъ. Перевозка керосина совершается также и на паровыхъ наливныхъ судахъ (бр. Нобель), начавшихъ плаваніе даже ранѣе изданія правилъ 1885 года.

§§ 1 и 3 правилъ о наливной перевозкѣ. Къ изложенному въ сихъ §§ добавлено: а) „и другихъ нефтяныхъ продуктовъ, точка вспышки которыхъ ниже 100° Ц.“, изъ желанія опредѣлять мѣры предосторожности при перевозкѣ не названіемъ, а дѣйствительною огнегасительностью продукта и б) требованіе, чтобы люки и лазы были завинчены такимъ образомъ, чтобы внутренность судовъ и цистернъ не имѣла соприкосновенія съ воздухомъ проэктировано потому, что одно требованіе тщательнаго завинчиванія люковъ и лазовъ можетъ быть понято (что и бывало), какъ требованіе привинтить люкъ винтами, что вовсе не достигаетъ цѣли.

§§ 2, 3 и 5 правилъ о наливной перевозкѣ.

быть прочно построены, борта ихъ должны быть тщательно проконопачены.

На тѣхъ судахъ, на которыхъ перевозятся сырая нефть, керосинъ и такіе нефтяные продукты, точка вспышки которыхъ ниже 100° Ц., палуба должна быть проконопачена и люки должны быть тщательно закрыты, чтобы внутренность судовъ не имѣла соприкосновенія съ воздухомъ, затѣмъ люки должны быть заперты на замокъ, въ палубѣ должны быть устроены такія-же, какъ и на желѣзныхъ судахъ—вытяжныя трубы, а палуба должна быть тщательно проконопачена и покрыта слоемъ несуили земли, въ 1 1/2 верш. *)

На непалубныхъ судахъ дозволяется перевозить только нефтяные остатки, при чемъ суда эти должны имѣть силошную крышу.

§ 188. Всѣ безъ исключенія суда, нагруженные нефтью и нефтяными произведеніями, должны имѣть у станovýchъ якорей желѣзныя цѣпи (шеймы), а не цепьковыя канаты. Якорная цѣпь должна быть соединена съ рымомъ.

§ 189. Суда, нагруженные паливомъ сырой нефти, керосиномъ и такими нефтяными произведеніями, точка вспышки которыхъ ниже 100° Ц., должны имѣть на высотѣ не менѣе 20 ф. надъ корпусомъ судна, днемъ красный флагъ, поднятый и растянутый такъ, чтобы онъ былъ видѣнъ и при безвѣтріи, а ночью красный огонь въ фонарѣ съ сѣтками Дэви, устроенномъ такъ, чтобы огонь былъ ясно видѣнъ во всѣ стороны, на разстояніи, по крайней мѣрѣ, полторы версты. Носъ и корма этихъ судовъ должны быть окрашены въ красный цвѣтъ.

§ 190. Суда, нагруженные нефтяными остатками, должны имѣть на той-же высотѣ—днемъ флагъ изъ 2-хъ продольныхъ полосъ—красный и бѣлый, поднятый и растянутый такъ, чтобы онъ былъ видѣнъ и при безвѣтріи, а ночью бѣлый огонь въ фонарѣ, какъ и на всѣхъ непаровыхъ судахъ.

Всѣ суда, нагруженные нефтяными продуктами, должны имѣть по 5 ведеръ и швабръ, отъ 1/2 до 1 куб. саж. песку, разставленныхъ по всему судну въ открытыхъ ящикахъ и отъ 3 до 5 кошмъ длиною по 3 арш. и шириною по 2 арш. При каждомъ ящикѣ съ пескомъ должно быть не менѣе 2-хъ лопатъ, а къ ведрамъ должны быть привязаны веревки не короче 5 аршинъ.

*) Изложено въ редакціи, принятой «Особой Комиссіей». По проекту II отдѣленія съѣзда предполагалось слой земли или песку имѣть отъ 3 до 4 вершковъ.

Слово „баржи“, упоминаемое въ § 2-мъ, замѣнено словомъ суда, какъ болѣе общимъ, тѣмъ болѣе, что въ § 3 правилъ употреблено это слово. Палубы на судахъ, перевозящихъ нефтяные остатки, не конопатятся, поэтому введено правило, что палуба должна конопатиться только на баржахъ, перевозящихъ керосинъ и сырую нефть.

§ 4 правилъ о наливной перевозкѣ, съ добавленіемъ правила относительно соединенія шеймы съ рымомъ, чтобы въ случаѣ пожара, если сгоритъ ухваты, за которые закрѣпляется шейма, суда оставались-бы на мѣстѣ до тѣхъ поръ, пока не потребуются ихъ отвести.

§§ 6 и 7 правилъ о наливной перевозкѣ измѣнены въ томъ смыслѣ, что красные флаги и фонари должны составлять принадлежность только тѣхъ судовъ, на которыхъ перевозятся дѣйствительно опасные продукты. Фонарь полагается съ сѣтками Дэви.

Надобно дать чертежъ, а еще лучше выслать образецъ фонари въ Астрахань. Теперь требованіе имѣть у фонаря предостерегательныя сѣтки понимается такъ, что у него должны быть сѣтки, защищающія стекла отъ разбитія, а не огонь фонаря отъ соприкосновенія съ газами перевозимыхъ продуктовъ. Съ другой стороны, если весь фонарь покрытъ сѣтками Дэви, то онъ будетъ очень темень. Флагъ изъ бѣлой и красной полосъ присвоенъ судамъ съ нефтяными остатками, чтобы днемъ ихъ легче отличать для установки въ назначенныхъ мѣстахъ на пристаяхъ и проч. § 11 правилъ о наливной перевозкѣ измѣненъ съ цѣлію уменьшенія числа ведеръ, такъ какъ вода при тушеніи пожара на этихъ судахъ не имѣетъ того значенія, какъ на судахъ съ обыкновеннымъ грузомъ. 20—30 кулей песку, которые полагаются по § 11, замѣнены куб. объемомъ песку, съ требованіемъ помѣстить его въ открытыхъ ящикахъ, а не въ кулахъ,—что удобнѣе. Кошмы-же весьма полезны при тушеніи пожара.

§ 191. Варка пищи на судахъ, перевозящихъ наливомъ сырую нефть, керосинъ и нефтяные продукты, точка вспышки которыхъ ниже 100° Ц., дозволяется только въ кухняхъ, построенныхъ изъ одного желѣза. Полъ кухни долженъ быть сдѣланъ на кошмѣ изъ болваночнаго желѣза. Кухонная дымовая труба должна быть закрыта сверху желѣзной сѣткой. Тонка кухни должна производиться только днемъ, въ опредѣленные часы и полъ надзоромъ старшаго на суднѣ.

§ 192. Держаніе огня на этихъ судахъ допускается, кромѣ кухни: 1) на непаровыхъ судахъ, только въ одной каютѣ на каждомъ суднѣ, построенной изъ желѣза или обитой желѣзомъ на войлокѣ и съ желѣзнымъ на войлокѣ поломъ и 2) на паровыхъ судахъ—въ каютахъ шкипера, команды, въ машинномъ и въ котельномъ отдѣленіи, при устройствѣ которыхъ должны соблюдаться тѣ-же мѣры предосторожности, которыя указаны выше. Отопление паровыхъ котловъ должно быть нефтяными остатками, а освѣщеніе помѣщеній—фонарями съ стеариновыми свѣчами, пиронафтомъ, растительнымъ масломъ или электрическое.

§ 193. На судахъ, нагруженныхъ нефтяными остатками, держаніе огня дозволяется: 1) въ машинномъ помѣщеніи (въ нефтекачалѣ) съ тѣмъ, чтобы всѣ стѣнки были обиты желѣзомъ на кошмѣ *) 2) — въ казенкѣ (рубкѣ) съ тѣмъ, чтобы стѣны и потолокъ около печки были обиты желѣзомъ на войлокѣ, а полъ долженъ быть или желѣзный на войлокѣ или кирпичный.

§ 194. Отопление паровыхъ котловъ (на нефтекачкахъ) должно производиться нефтяными остатками, а освѣщеніе — стеариновыми свѣчами или пиронафтомъ, или растительнымъ масломъ въ прочныхъ фонаряхъ, или электрическое.

§ 195. Куреніе табаку допускается тамъ, гдѣ и держаніе огня, но непременно надъ ведромъ съ водою.

Постановленія о держаніи огня изложены въ §§ 8 и 9 дѣйствующихъ Правилъ о паливной перевозкѣ, по которымъ, на деревянныхъ судахъ, перевозящихъ всякіе нефтяные продукты, держать огонь воспрещается.

Но въ настоящее время оканчивается 5 лѣтъ послѣ введенія въ дѣйствіе этихъ правилъ, 7 лѣтъ послѣ начала паливной перевозки керосина въ деревянныхъ баржахъ и около 16 лѣтъ отъ начала паливной перевозки по Волги нефтяныхъ продуктовъ. Опытъ доказалъ справедливость тѣхъ мнѣній, которыя были высказаны о полной безопасности перевозки нефтяныхъ остатковъ и противъ преувеличиванія опасности перевозки керосина.

Не смотря на запрещеніе, почти на всѣхъ судахъ, перевозящихъ нефтяные остатки, имѣются кухни или печи (плиты) въ казенкахъ, и не смотря на то, что многія изъ нихъ устроены безъ особыхъ предосторожностей, никакого несчастія отъ этого не произошло. Мало того, на нѣкоторыхъ баржахъ съ нефтяными остатками (отпускныя пристани) установлены паровыя машины, которыя дѣйствуютъ всю навигацію, какъ днемъ, такъ и ночью и отъ этого также ничего опаснаго не происходитъ. Случившійся 29 апрѣля 1889 года въ Нижнемъ пожаръ на отпускной пристани бр. Нобель, который произошелъ отъ того, что огонь проникъ на палубу черезъ кирпичную выстилку подъ паровымъ котломъ, свидѣтельствуемъ о сравнительной безопасности пожара на суднѣ, нагруженномъ нефтяными остатками, которыхъ на пристани было 10000 пудовъ и между тѣмъ—пожаръ ограничился только однимъ судномъ, а рядомъ стоявшія суда представилась возможность отвести. Этотъ-же пожаръ показываетъ, что кирпичная выстилка пола не предохраняетъ отъ загара палубы и что слѣдуетъ дѣлать полъ желѣзный.

На многихъ деревянныхъ баржахъ, перевозящихъ керосинъ и сырую нефть, поставлены желѣзные кухни (камбузы), по тому образцу, какъ на морскихъ судахъ и въ нихъ грѣлись самовары. Сигнальныхъ фонарей съ сѣтками Дэви почти нѣтъ, даже ручные фонари Дэви есть весьма у немногихъ. Относительно сигнальныхъ фонарей, требованіе о предохранительныхъ сѣткахъ понимается такъ, что фонари эти должны имѣть сѣтку лишь для предохраненія стеколъ отъ разбиванія. Къ числу отступленій отъ правилъ должно отнести также и плаваніе Нобелев-

*) Изложено въ редакціи, принятой «Особой Комиссіей», по проекту II отдѣленія полагалось, чтобы нефтекачалка вся была построена изъ желѣза.

скихъ желѣзныхъ паровыхъ судовъ для перевозки керосина наливомъ (Калмыкъ и Татаринъ), такъ какъ по точному смыслу § 9 правилъ о паливной перевозкѣ, паровыя суда для перевозки керосина—не допускаются (огонь на желѣзныхъ наливныхъ судахъ дозволяется держать только въ кухнѣ и въ каютѣ шкипера).

Всѣ эти вольныя и невольныя отступленія отъ правилъ о держаніи огня приводятъ къ тому заключенію, что тѣ изъ нихъ, которыя не представляютъ опасности, слѣдуетъ дозволить, оставивъ необходимыми мѣрами предосторожности, сообразно чему и составленъ проектъ этого параграфа.

§ 9 правилъ о наливной перевозкѣ.

Правила о недержаніи огня распространены и на паровыя желѣзные суда, а также и на отпусковые пристани, о которыхъ ничего не было упомянуто въ правилахъ 1885 года. На паровыхъ судахъ предполагается воспретить держать огонь какъ при нагрузкѣ и выгрузкѣ, для избѣжанія такихъ несчастныхъ случаевъ, какой былъ съ паровой шкучой Т-ва бр. Нобель, когда во время нагрузки разлившійся керосинъ проникъ въ топившуюся печку, отчего послѣдовалъ взрывъ; такъ и въ другихъ случаяхъ, какъ напр., когда судну угрожаетъ опасность отъ пожара на другихъ судахъ; прископленіи судовъ на перекатахъ и т. п., когда это будетъ признано необходимымъ судоходнымъ начальствомъ.

Постановленія о нагрузкѣ и выгрузкѣ судовъ, нагруженныхъ поименованными въ семь пунктѣ продуктами, изложены въ §§ 14, 19, 20 и 23 Правилъ о наливной перевозкѣ.—Изложенныя здѣсь правила отличаются нѣкоторою потребностію, а именно:

а) Относительно обязанности удостовѣриться о неимѣніи огня.

б) Относительно способа соединенія трубъ, по которымъ производится перекачка, въ томъ смыслѣ, что всѣ нефтяные продукты, какъ тѣ, которые двигаются по трубамъ, такъ и тѣ, что находятся въ выгружающемся и нагружающемся суднѣ,—не должны имѣть соприкосновенія съ воздухомъ. § 19 прав. о нал. перевозкѣ нѣкоторые понимали такъ, что только та струя нефтяныхъ продуктовъ, которая двигается по трубамъ, не должна имѣть соприкосновенія съ воздухомъ.

в) Правило о нагрузкѣ на 9 фут. рейдѣ изложено нѣсколько иначе, для большей ясности.

г) Такъ какъ распузка на перекатахъ

§ 196. Топить печи и держать огонь безусловно воспрещается: во время нагрузки и выгрузки всѣхъ судовъ, какъ паровыхъ, такъ и непаровыхъ, нагруженныхъ сырою нефтью, керосиномъ и нефтяными продуктами, точка вспышки которыхъ ниже 100° Ц., а также и послѣ выгрузки, пока судно не будетъ совершенно провентилировано (про-вѣтрено); при стоянкѣ на пристаняхъ и вообще—въ тѣхъ случаяхъ, когда это будетъ признано необходимымъ судоходнымъ начальствомъ. На судахъ-же, перевозящихъ нефтяные остатки, а также на судахъ, съ которыхъ нефтяные остатки продаются на пароходы,—при нагрузкѣ и выгрузкѣ дозволяется имѣть огонь только въ нефтекачалкахъ; освѣщеніе-же въ это время допускается только въ крайне необходимомъ размѣрѣ.

§ 197. Нагрузка и выгрузка сырой нефти, керосина и другихъ нефтяныхъ продуктовъ, точка вспышки которыхъ ниже 100° Ц., должна производиться днемъ, а ночью только при электрическомъ освѣщеніи. Передъ началомъ нагрузки или выгрузки, старшій на суднѣ долженъ удостовѣриться, что на немъ всѣ огни потушены и запереть на ключъ кухню и тѣ помѣщенія, гдѣ имѣются топки, или запереть на ключъ самыя топки. Нагрузка и выгрузка должны производиться по трубамъ, наглухо свинченнымъ и соединеннымъ съ разгружающимся судномъ, а также съ пріемнымъ судномъ или резервуаромъ—такъ, чтобы между нефтянымъ продуктомъ и наружнымъ воздухомъ соприкосновенія не было *). Если перекачка этихъ продуктовъ бу-

*) *Замѣч.* Особой Коммиссiей; Разстояніе 5 сажень признать очень велико и не удобно почему его исключить, но сдѣлать обязательнымъ чтобы трубы, служащія для перекачки легковоспламеняющихся продуктовъ, при входѣ ихъ въ горюшины были непременно закрыты кошками и вообще изолировать перекачиваемый продуктъ отъ соприкосновенія съ наружнымъ воздухомъ.

деть производиться паровыми насосами, то расстояние паровым двигателемъ, какъ и съ нагружающимся, такъ и съ разгружающимся судами было не менѣе 5 саж. При сильномъ вѣтрѣ перекачка должна быть приостановлена.

Примѣчаніе. На 9 футовомъ рейдѣ Каспійскаго моря нагрузка деревянныхъ судовъ вышепоименованными нефтяными продуктами допускается въ отдаленіи отъ грузящихъ другими товарами судовъ, или въ особо назначенныхъ мѣстахъ.

§ 198. Для предупрежденія постановки на мель, долженъ быть запасъ подѣ дномъ судовъ въ 2 вершка, но если суда стануть на мель, то распаузка ихъ должна производиться тотчасъ, какъ только судно станеть на мель и должна исполняться съ особенною аккуратностію. Обязательно соблюденіе всѣхъ вышеизложенныхъ мѣръ предосторожности *). Если во время распаузки будутъ подходить другія суда, то съ перекачивающаго парохода даются предостерегательные свистки, для того, чтобы предупредить мимо идущія суда о принятіи послѣдними мѣръ предосторожности. Таковыя суда послѣ выгрузки должны быть хорошо провѣтрены, и такъ какъ нефтяныя газы тяжелѣе воздуха и держатся у дна судна, то суда слѣдуетъ провѣтривать помощью высокихъ винтзейлей (т. е. трубъ изъ парусины), или желѣзныхъ трубъ, спущенныхъ до два, причеиъ подвѣтренные люки должны быть открыты.

§ 199. Нагрузка и выгрузка нефтяныхъ остатковъ можетъ производиться ручнымъ способомъ или паровыми насосами, какъ днемъ, такъ и ночью, безъ освѣщенія или при освѣщеніи помощью фонарей со стеариновыми свѣчами, пиронафтомъ, растительнымъ масломъ или электричествомъ.

Судамъ съ нефтяными остатками дозволяется имѣть запасъ воды для прохода черезъ перекаты — одинъ вершокъ.

Распаузка такихъ судовъ, ставшихъ на мель, должна производиться съ возможной спѣшностію, съ соблюденіемъ тѣхъ-же мѣръ предосторожности, что и при выгрузкѣ.

§ 200. Осмотръ трюма и цистернъ на судахъ, нагруженныхъ сырою нефтью и нефтяными произведеніями, точка вспышки которыхъ ниже 100° Ц., а также тѣхъ судовъ и

*) По постановленію «особой комиссіи» исключено здѣсь изъ проекта II-го отдѣленія слѣдующее: «и только при полной невозможности поставить паузки въ определенномъ выше разстояніи по узкости переката, допускается ставить ихъ ближе 5 саж. отъ перекачивающаго пароваго насоса».

ставшихъ на мель судовъ, нагруженныхъ сырою нефтью или такими нефтяными продуктами, точка вспышки которыхъ менѣе 100° Ц., представляетъ опасность для мимо идущихъ судовъ, въ особенности, если представится надобность паузить въ бочки, то необходимо, чтобы у этихъ судовъ былъ достаточный запасъ воды подѣ дномъ. Запасъ въ 2 вершка признается достаточнымъ, установленный-же въ § 13 прав. о мал. перевоз. запасъ въ 4 вершка очень обременителенъ и не вызывается необходимостію.

и б) Добавлено правило объ обязательномъ вентилированіи судовъ, такъ какъ суда послѣ выкачки сырой нефти, керосина и т. п. продуктовъ, представляютъ наибольшую опасность.

Изъ правилъ о перевозкѣ нефтяныхъ продуктовъ выдѣлено то, что относится до нефтяныхъ остатковъ, съ измѣненіемъ правила о запасѣ воды подѣ дномъ.

Примѣняясь къ §§ 8 и 9 Правилъ о наливной перевозкѣ.

цистернъ, изъ которыхъ сѣи продукты выгружены, дозволяется только днемъ, а ночью инаиначе какъ при электрическомъ освѣщеніи или съ лампою Дэви. Осмотръ долженъ производиться подъ отвѣтственностью и наблюдениемъ старшаго на суднѣ.

§ 201. Пароходы, которые буксируютъ деревянные суда, нагруженные сырою нефтью, керосиномъ и т. п. продуктами, должны отапливаться непрерывно нефтяными остатками или каменнымъ углемъ. При доставкѣ же этихъ продуктовъ въ желѣзныхъ судахъ или нефтяныхъ остатковъ — въ деревянныхъ, допускается и пароходами, отапливающимися дровами, но при этомъ они должны соблюдать при топкѣ наибольшую осторожность, чтобы изъ трубъ ихъ не выбрасывались искры. При этомъ на буксируемыхъ судахъ должны быть люди, назначенные для тушенія искръ, если онѣ будутъ попадать съ своего и мимо идущихъ пароходовъ.

§ 202. По прибытіи къ пристани судовъ, нагруженныхъ нефтяными продуктами, они ставятся на особо назначенныя для этого мѣста. Если же на пристани не отведено особыхъ мѣстъ для постановки судовъ съ нефтяными продуктами, то командиръ буксирнаго парохода или старшій на судахъ заявляетъ о прибытіи судоводному начальству, которое должно отвести мѣсто для стоянки и выгрузки судовъ, при чемъ суда, нагруженные сырою нефтью, керосиномъ или такими продуктами, точка вспышки которыхъ ниже 100° Ц., ставятся въ отдаленіи отъ другихъ судовъ, а суда съ нефтяными остатками могутъ быть оставлены вмѣстѣ съ судами, нагруженными другой (не нефтяной) кладью.

§ 203. Суда нагруженные сырою нефтью, керосиномъ и такими нефтяными продуктами, которые имѣютъ точку вспышки ниже 100° Ц., должны становиться на зимовку или въ особо назначенные для нефтяныхъ продуктовъ затоны, или вообще вдали отъ жилыхъ мѣстъ и судовъ, нагруженныхъ другой (не нефтяной) кладью. Если же суда, нагруженные вышеупомянутыми нефтяными продуктами, будутъ захвачены ледоходомъ и принуждены стать на зимовку вблизи судовъ, нагруженныхъ другой (не нефтяной) кладью, или вблизи жилыхъ мѣстъ, то они тщательно должны быть заперты, — всѣ отверстія, кромѣ вентиляціонныхъ, законопачены и на нихъ и вблизи ихъ не должно держать огня. Если по усмотрѣнію судоводнаго начальства или полиціи, соблюсти должной осторожности отъ огня

Вмѣсто §§ 10 и 12 правилъ о наливной перевозкѣ, съ добавленіемъ разрѣшенія употребить каменный уголь, какъ безопасное топливо, а также отапливать дровами тѣ пароходы, которые буксируютъ желѣзные суда съ нефтяными произведеніями, имѣющія точку вспышки менѣе 100° Ц., а также деревянные суда, нагруженные нефтяными остатками.

§§ 16 и 17 пр. о налив. перевоз.

Вмѣсто § 15 правилъ о наливной перевозкѣ, съ измѣненіемъ относительно судовъ съ нефтяными остатками, которые и теперь часто зимуютъ вмѣстѣ съ другими судами, по неимѣнію (кромѣ Сормовскаго) специальныхъ затоновъ для зимовки нефтяныхъ продуктовъ.

нельзя, то назначается срокъ, въ который нефтяные продукты должны быть выгружены изъ судовъ и вывезены, а суда должны быть провентилированы.

§ 204. Судамъ, нагруженнымъ нефтяными остатками, дозволяется становиться на зимовку вездѣ, но по возможности отдѣльно отъ судовъ, нагруженныхъ другой (не нефтяной) кладью. На судахъ съ нефтяными остатками не должно быть огня и трюма ихъ должны быть закрыты.

Г Л А В А XVI.

Правила о ветеринарно-полицейскомъ надзорѣ за рогатымъ скотомъ, перевозимымъ на судахъ по рр. Волгѣ и Окѣ.

§ 205. Для нагрузки и выгрузки рогатаго скота назначаются пристани въ слѣдующихъ пунктахъ: *Астраханской губерніи*—въ г. Астрахани, слободѣ Николаевской, поселен. Верхне-Ахтубинскомъ, Рахинкѣ, Осадной Балкѣ, г. Черномъ-Ярѣ, с. Никольскомъ, г. Енотаевскѣ, с. Каменомъ-Ярѣ; *Саратовской*—гг. Царицынѣ, Саратовѣ; *Симбирской*—г. Сызрани; *Самарской*—г. Самарѣ, сл. Покровской, с. Балаковъ *) *Казанской*—г. Казани; *Нижегородской*—г. Нижнемъ Новгородѣ; *Костромской*—г. Костромѣ; *Ярославской*—гг. Ярославлѣ, Рыбинскѣ; *Владимірской*—г. Муромѣ; *Рязанскій*—гг. Спасскѣ и Рязани.

§ 206. Нагрузка и выгрузка животныхъ совершается подъ непосредственнымъ наблюдениемъ и отвѣтственностью ветеринара, въ присутствіи полицейскаго чиновника, причемъ городскимъ и земскимъ учрежденіямъ предоставляется назначать, съ своей стороны, особыхъ лицъ, по ихъ усмотрѣнію, съ тѣмъ, однако, что несвоевременное прибытіе сихъ лицъ на мѣсто осмотра не должно останавливать дѣйствій ветеринаровъ и полиции. Въ тѣхъ пунктахъ, гдѣ правительственнаго ветеринара не имѣется или таковой временно отсутствуетъ, осмотръ транспортируемаго скота возлагается, по соглашенію губернскаго начальства съ земствомъ, на земскаго ветеринара, о чемъ подлежащія власти и увѣдомляются заблаговременно.

§ 207. Къ нагрузкѣ допускаются лишь тѣ гурты и партіи, которые оказались, по строжайшему ветеринарному осмотру (съ примѣненіемъ термометрированія) вполне здоровыми и владѣльцы коихъ представили удостовѣренія отъ ветеринаровъ, чиновъ полиции или сельскихъ властей въ томъ, что животные выш-

*) Въ гор. Самарѣ и сл. Покровской дозволяется исключительно нагрузка скота, а въс. Балаковѣ лишь выгрузка.

Изъ № 123 „Правит. Вѣстн.“ 1890 г.

ли изъ мѣстностей, свободныхъ отъ чумной эпизоотіи, и слѣдовали безопасными путями.

§ 208. Рогатый скотъ, прибывшій къ пристани нагрузки безъ упомянутыхъ въ предыдущей статьѣ удостовѣреній, въ томъ случаѣ, если онъ, по ветеринарному осмотру, окажется здоровымъ, допускается къ нагрузкѣ не иначе, какъ по выдержаніи 14 дневнаго наблюденія на уединенныхъ полевищинахъ или другихъ безопасныхъ мѣстахъ, занимаемыхъ за счетъ владѣльцевъ сего скота. Такому-же наблюденію должны быть подвергаемы и тѣ гурты и партіи, которые придутъ къ пристани въ количествѣ, несоотвѣтствующемъ показанному въ удостовѣреніи, а скотовладѣльцы не предъявляютъ официальныхъ документовъ (свидѣтельствъ, выданныхъ ветеринарами или полицейскими чинами, надписей на удостовѣреніяхъ, сдѣланныхъ сими должностными лицами, и т. п.) о причинахъ прибыли и убыли животныхъ.

§ 209. Если при осмотрѣ пригнаннаго на пристань рогатаго скота или во время нахождения его подѣ 14 дневнымъ наблюденіемъ, будетъ обнаружена чумная эпизоотія, то по убіеніи въ данномъ гуртѣ или партіи, на основаніи существующихъ правилъ, всѣхъ зачумленныхъ и подозрительныхъ животныхъ, остальной скотъ, если онъ, по какимъ-либо условіямъ и причинамъ, не можетъ быть убитъ немедленно для мѣстнаго потребленія, допускается къ нагрузкѣ на суда не иначе, какъ по выдержаніи (при соблюденіи условій, указанныхъ въ предшествовавшей статьѣ) 21 дневнаго наблюденія со времени послѣдняго случая убіенія или падежа послѣдне-заболѣвшаго животнаго.

§ 210. Нагрузка гуртовъ можетъ быть дозволена только на новыя суда (т.-е. не перевозившія скотъ), а равно на тѣ, употребившія уже для перевозки скота, владѣльцы которыхъ представятъ удостовѣренія отъ подлежащихъ ветеринаровъ, что означенныя суда подвергались, по выгрузкѣ животныхъ, установленнымъ очисткѣ и дезинфекціи. При несоблюденіи этихъ условій суда должны быть очищены, вымыты и дезинфицированы за счетъ владѣльцевъ ихъ, подѣ надзоромъ ветеринара. Во всякомъ случаѣ ветеринарный врачъ имѣетъ право, когда признаетъ нужнымъ, потребовать очистки или дезинфекціи судна.

Примѣчаніе 1. Суда должны быть устроены такъ, чтобы помѣщенія для скота были свѣтлыя, перевозимыя животныя

стояли рядами безъ стѣсненія и могли свободно ложиться и быть выводимы, а возлѣ присель, къ которымъ привязывается скоть, былъ бы проходъ для ветеринара, съ цѣлью предоставленія ему возможности осматривать головы животныхъ; полы слѣдуетъ устраивать крѣпкіе, плотные и настолько покатые, чтобы они, не пропуская нечистотъ и дезинфекціонныхъ растворовъ, способствовали стоку этихъ жидкостей въ выводные желобы и чаны. На каждой баржѣ необходимо имѣть особыя просторныя помѣщенія: 1) для ветеринара, сопровождающаго скоть; 2) для постановки животныхъ, заболѣвшихъ въ пути, и 3) для временнаго храненія, впредь до распоряженія ветеринара, труповъ навшихъ или убитыхъ въ пути животныхъ. Кроме сего на каждой баржѣ долженъ находиться гидропультъ для дезинфекціи.

Примѣчаніе 2. На означенныхъ судахъ воспрещается перевозить пассажировъ (за исключеніемъ лицъ, сопровождающихъ скоть), а равно сырые животныепродукты и тряпье.

§ 211. Обязательное обеззараживаніе судовъ производится (людьми, нанятыми за счетъ владѣльцевъ перевозимаго скота или самаго судна) подъ непосредственнымъ ветеринарнымъ надзоромъ, во всѣхъ мѣстахъ выгрузки скота, и въ пунктахъ посадки его.

Для обеззараживанія каждое судно должно имѣть достаточный запасъ сулемы и карболовой кислоты. Необходимыя дезинфекціонныя вещества и приспособленія, въ случаѣ надобности, приобрѣтаются ветеринаромъ за счетъ владѣльцевъ или провозящихъ скота.

§ 212. При нагрузкѣ скота козлева судовъ или лица, ихъ замѣняющія въ пути, получаютъ отъ подлежащаго ветеринара рейсовое свидѣтельство, по установленной формѣ, куда и заносятся всѣ необходимыя свѣдѣнія. Свидѣтельство это должно быть предъявляемо по каждому требованію чиновъ ветеринарно-полицейскаго надзора для надлежащихъ съ ихъ стороны отмѣтокъ. Въ пунктѣ окончательной выгрузки скота рейсовое свидѣтельство отбирается ветеринаромъ и представляется этимъ послѣднимъ въ ветеринарное отдѣленіе.

§ 213. О времени прибытія судовъ со скотомъ въ пункты выгрузки, скотопромышленники обязаны, за свой счетъ, заблаговременно, не позже чѣмъ за 24 часа, телеграфировать ветеринарнымъ врачамъ или начальникамъ полиціи означенныхъ пунктовъ.

§ 214. Выгрузка скота изъ судовъ допускается лишь въ томъ случаѣ, когда, по ветеринарному осмотру, животныя окажутся здоровыми. При наличности этого условія долженъ быть соблюдаемъ слѣдующій порядокъ: А) Скотъ, предназначенный для немедленнаго убоя или посадки въ вагоны въ пунктахъ выгрузки, можетъ быть направляемъ безпрепятственно на бойни и на слѣдующія желѣзно-дорожныя станціи въ городахъ: Царицынѣ, Сызрани, Саратовѣ, Нижнемъ-Новгородѣ, Ярославлѣ, Рыбинскѣ, Муромѣ и Рязани. Если желѣзныя дороги или бойни не могутъ сразу принять весь предназначенный для нихъ скотъ, то оставшіяся животныя ожидаютъ очереди убоя или нагрузки на баржахъ или въ особыхъ загонкахъ, устроенныхъ, съ разрѣшенія губернскаго начальства и земства, вблизи пристани на участкахъ, уединенныхъ отъ мѣстныхъ стадъ. Б) Скотъ, предназначенный для сельскихъ работъ, молочнаго хозяйства и племенной, долженъ, предварительно пропуска въ дальнѣйшій путь, быть подвергнутъ 21-дневному ветеринарному наблюденію, за счетъ владѣльцевъ, на самыхъ баржахъ или на мѣстахъ, вблизи пристани, заранѣе определенныхъ губернскимъ начальствомъ, по соглашенію съ губернскимъ земствомъ (гдѣ таковое имѣется). В) Гуртовой скотъ, привезенный изъ Оренбурга, а также закупленный въ Сибири, Уральской и Тургайской областяхъ, можетъ быть выгружаемъ только въ пунктахъ немедленнаго убоя его или посадки на желѣзную дорогу.

Примѣчаніе. Выгрузка въ Ярославской губерніи скота, предназначеннаго для сельскихъ работъ и молочнаго хозяйства, а равно племеннаго, воспрещена.

§ 215. Условія перевозки одиночныхъ головъ и мелкихъ партій *мѣстнаго* скота, предназначаемаго для сельско-хозяйственныхъ надобностей, какъ въ предѣлахъ данной губерніи, такъ и сосѣднихъ съ нею губерній, опредѣляются общими правилами о порядкѣ передвиженія мѣстнаго скота, выработанными губернскимъ начальствомъ, по соглашенію съ земствомъ.

Примѣчаніе. Перевозка означеннаго въ семъ параграфѣ скота на баржахъ, совместно съ гуртовымъ скотомъ, ни въ какомъ случаѣ не допускается.

§ 216. Если перевозимый воднымъ путемъ рогатый скотъ, по ветеринарно-полицейскому осмотру, въ пунктѣ выгрузки окажется за-

чумленнымъ или-же чума обнаружится на немъ во время слѣдованія на баржахъ и пароходахъ, то, по уничтоженіи въ данномъ гуртѣ или партіи всѣхъ больныхъ и имѣющихъ возвышенную температуру (40° Ц. и выше) животныхъ, остальные должны немедленно поступать на бойни, находящіяся въ пунктахъ выгрузки или въ городѣ, ближайшемъ къ мѣсту, гдѣ было обнаружено чумное заболѣваніе.

Примѣчаніе. Указаніе городовъ, гдѣ могутъ поступать означенные подозрительные гурты на убой дѣлается заблаговременно губернскимъ начальствомъ, по соглашенію съ губернскимъ земствомъ. Въ такомъ-же случаѣ, когда губернское начальство, по сношенію съ земствомъ (гдѣ таковое имѣется), признаетъ, что данное количество подозрительныхъ животныхъ не можетъ быть немедленно-же убито на мясо для продовольствія мѣстныхъ жителей, скотопромышленнику предоставляется ходатайствовать, по телеграфу, предъ министерствомъ внутреннихъ дѣлъ о разрѣшеніи загрузки означенныхъ животныхъ въ вагоны на ближайшей къ мѣсту обнаруженія чумы желѣзно-дорожной станціи, съ цѣлью немедленной отправки на убой въ Москву, Петербургъ или другіе пункты, по усмотрѣнію министерства.

§ 217. Суда, на которыхъ перевозится скотъ, должны быть, каждый разъ, по выгрузкѣ животныхъ, немедленно, подъ надзоромъ ветеринара, очищены отъ навоза, вымыты горячею водою и затѣмъ дезинфицированы смѣсью карболовой кислоты и сулемы (2-хъ и 1½%-й растворъ первой и 1 ч. на 1.000—второй). О произведенной очисткѣ и дезинфекціи ветеринары выдаютъ владѣльцамъ судовъ удостовѣренія за подписями своею и полицейскаго чиновника.

Примѣчаніе. Всѣ суда, на которыхъ будетъ перевозиться скотъ по рѣкѣ Волгѣ, должны быть устроены такъ, чтобы избытокъ раствора сулемы и карболовой кислоты, послѣ дезинфекціи помѣщенія, могъ бы свободно удалиться посредствомъ трубъ или желобовъ въ особые пріемники или чаны, о которыхъ уже указано выше, и чтобы провѣтриваніе помѣщенія для скота могло совершаться безпрепятственно.

§ 218. Навозъ съ судовъ, на которыхъ перевозился скотъ, оказавшійся здоровымъ, долженъ быть сложенъ на земельные участки, недоступные для мѣстныхъ стадъ, а въ

томъ случаѣ, если предназначень для удобренія почвы, подлежитъ дезинфекціи. Навозъ, остатки корма, нечистоты и соръ съ судовъ, на которыхъ были обнаружены зараженныя животныя, обязательно уничтожаются сожиганіемъ или зарываются послѣ предварительной дезинфекціи *).

§ 219. Губернскія власти, по соглашенію съ губернскими земскими управами (гдѣ таковыя имѣются), должны заблаговременно озаботиться отводомъ въ поля удобныхъ и недоступныхъ для мѣстныхъ стадъ: а) земельныхъ участковъ для выгрузки и нагрузки рогатаго скота на суда, для продолжительнаго ветеринарнаго наблюденія за нимъ и уборки труповъ убитыхъ и павшихъ животныхъ, а равно для склада навоза, и б) необходимыхъ путей для слѣдованія скота къ пристанямъ нагрузки и съ мѣсть выгрузки до бойни и желѣзно-дорожной станціи.

§ 220. Надзоръ за состояніемъ здоровья рогатаго скота во время слѣдованія на судахъ производится правительственными ветеринарами въ городахъ Царицинѣ, Саратовѣ, Самарѣ, Казани и Нижнемъ-Новгородѣ. По соглашенію губернаторовъ съ мѣстнымъ губернскимъ земствомъ, къ этому надзору могутъ быть привлечены и земскіе ветеринары. Въ указанныхъ пунктахъ суда, нагруженные скотомъ, обязательно останавливаются для осмотра животныхъ, каковой осмотръ долженъ быть производимъ при дневномъ свѣтѣ и притомъ въ теченіе не долѣе 6 час. Въ случаѣ прибытія ночью суда ожидаютъ разсвѣта.

§ 221. Хозяева судовъ или владѣльцы перевозимаго скота обязаны во всякое время, при слѣдованіи и остановкахъ, допускать ветеринаровъ къ осмотру животныхъ, а равно для сопровожденія судовъ, если это будетъ признано нужнымъ.

§ 222. Каждый ветеринаръ, производившій осмотръ перевозимаго на судахъ скота, долженъ о результатахъ сего осмотра дѣлать на рейсовомъ свидѣтельствѣ соответствующія отмѣтки и телеграфировать, за счетъ скотовладѣльца, ветеринару слѣдующаго смотроваго пункта о днѣ предстоящаго прибытія въ этотъ пунктъ даннаго судна.

§ 223. О каждомъ случаѣ заболѣванія или падежа скота на судахъ, во время пути,

*) Выбрасываніе навоза съ баржъ въ рѣку строжайше воспрещается. Указаніе пунктовъ (сверхъ пристаней, опредѣленныхъ для выгрузки животныхъ), въ которыхъ дозволяется выгружать навозъ съ баржъ и пароходовъ, дѣлается губернскимъ начальствомъ по соглашенію съ губернскимъ земствомъ, гдѣ таковое имѣется.

лица, сопровождающія гурты, должны заявить полицейскому начальству ближайшаго попутнаго города; заболѣвшія-же животныя немедленно должны быть отдѣлены отъ здоровыхъ и поставлены въ особо отведенное для этой цѣли помѣщеніе. Трупы павшихъ животныхъ не могутъ быть выгружаемы безъ предварительнаго ветеринарнаго осмотра; до прибытія ветеринара они также должны находиться въ особо отведенномъ для сего помѣщеніи. По надлежащемъ осмотрѣ сихъ труповъ, они передаются мѣстной полиціи для зарытія въ соответствующемъ мѣстѣ, подъ непосредственнымъ надзоромъ ветеринара и полиціи.

§ 224. Въ случаѣ внезапнаго прекращенія навигаціи, владѣльцы перевозимаго скота или лица, ихъ замѣняющіи, обязаны немедленно телеграфировать о томъ губернскому начальству, прося надлежащихъ указаній; до полученія-же отвѣта сіи лица обязаны содержать скотъ на судахъ, а при невозможности этого—на земельныхъ участкахъ, нанятыхъ за собственный счетъ и вполнѣ уединенныхъ отъ мѣстныхъ стадъ.

При соблюденіи вышеизложенныхъ условій должна быть производима, временно, впредь до окончательной выработки особыхъ по сему предмету правилъ, также и перевозка скота на судахъ по рѣкамъ Вѣлой, Камѣ и Вяткѣ, причемъ въ *Вятской губерніи* выгрузка допускается лишь въ гор. Сарапулѣ, а нагрузка на пристаняхъ Вятской, Орловской, Котельнической, Кукарской, Медвѣдской, Турекской, Гоньбинской, Елабужской и Сарапульской; въ *Пермской*—выгрузка изъ вагоновъ и нагрузка на баржи разрѣшается лишь въ гор. Перми, а въ *Уфимской*—гор. Уфѣ.

Г Л А В А XVII.

Правила о порядкѣ и условіяхъ провоза невыдѣланныхъ сырыхъ *) кожъ.

§ 225. Кожи, снятыя съ труповъ скота, оказавшагося по ветеринарно-полицейскому осмотру (произведенному предъ убоемъ его и послѣ убоя, или-же падежа) незараженнымъ чумою или сибирскою язвою, повальнымъ воспаленіемъ легкихъ, бѣшенствомъ, дифтеритомъ, ящуромъ, сапомъ (восковымъ и кожнымъ) и овечьею оспою, безпрепятственно допускаются къ вывозу изъ всѣхъ мѣстностей въ парномъ, мокросоленомъ, замороженномъ, вяленомъ, сухосоленомъ, или высушенномъ видѣ

*) Слово «сырыхъ» прибавлено по постановленію «Особой Комиссіи».

Въ §§ 225—230 помѣщены постановленія относительно перевозки водою невыдѣланныхъ кожъ, извлеченныя изъ правилъ, установленныхъ министерствомъ внутреннихъ дѣлъ въ циркулярѣ губернаторамъ отъ 11 сентября 1885 года, за № 1264.

§ 226. Ветеринарные врачи вѣдомства министерства внутреннихъ дѣлъ и полицейскіе чины, осматривавшіе совместно убитый или павшій скотъ, обязаны выдавать, за общою подписью, владѣльцамъ его или лицамъ, приобрѣвшимъ кожи, свѣдѣнія съ труповъ этого скота, свѣдѣтельства (по особой, установленной ветеринарнымъ комитетомъ, формѣ) о безвредности сихъ кожъ, причеиъ къ каждой изъ нихъ прикладываютъ особыя клейма (на передней лѣвой ногѣ).

Примѣчаніе 1. Выдача означенныхъ свѣдѣтельствъ, равно какъ и приложеніе клеймъ, должны быть производимы безплатно.

Примѣчаніе 2. На телячьи кожи предвзначенныя для выдѣлки онойковъ, а также на овечьи шкуры не слѣдуетъ налагать клеймъ, но взаиънъ всего, товаръ этотъ долженъ быть перевозимъ съ соблюденіемъ условій, указанныхъ ниже § 227 (п.п. а и б).

§ 227. Транспортъ кожъ, снабженныхъ вышеуказанными въ § 226, свѣдѣтельствами и клеймами, можетъ слѣдовать по всѣмъ путямъ сообщенія безирепятственно, съ соблюденіемъ лишь слѣдующихъ условій:

а) при отправкѣ кожъ по желѣзнымъ дорогамъ и водянымъ путямъ должны быть обязательно предъявляемы свѣдѣтельства и накладныя только чинамъ ветеринарно-полицейскаго надзора и при томъ лишь на станціяхъ или пристаняхъ нагрузки и выгрузки этого товара, и

б) по прибытіи транспортовъ кожъ на ярмарки, равно какъ и въ конечные пункты слѣдованія, товаръ этотъ, по какому-бы сообщеніямъ онъ ни былъ привезенъ, долженъ быть предъявляемъ чинамъ ветеринарно-полицейскаго надзора для подробной повѣрки свѣдѣтельствъ, накладныхъ и клеймъ.

§ 228. Чины полиціи, ветеринары и волостныя правленія, которымъ были предъявлены свѣдѣтельства и накладныя на кожи, должны дѣлать немедленно-же и безплатно, подписи на этихъ документахъ о томъ, когда именно прибылъ транспортъ. Означенныя лица и учрежденія отнюдь не должны задерживать транспортъ; въ случаяхъ-же замѣченныхъ ими несоотвѣтствій въ количествѣ товара съ свѣдѣтельствами и накладными, или-же порчи его, обязаны отмѣчать объ этомъ въ предъявленныхъ документахъ и увѣдомлять полицейское начальство того пункта, въ который транспортъ предназначается, а также прел-

варять полицейскихъ властей по пути дальнѣйшаго слѣдованія транспорта, для принятія этими послѣдними необходимыхъ мѣръ предосторожности.

§ 229. Чины ветеринарно-полицейскаго надзора, осматривающіе кожи на ярмаркахъ, обязаны производить повѣрку этого товара безъ излишняго замедленія и, затѣмъ, о результатахъ этой повѣрки также дѣлать надписи на упомянутыхъ документахъ; причемъ, если въ транспортѣ кожъ, значащихся по свидѣтельствамъ клейменными, при осмотрѣ, какъ на ярмаркахъ, такъ равно и на конечныхъ пунктахъ назначенія, будутъ найдены неклеяныя кожи, то эти послѣднія должны быть, подъ надзоромъ ветеринара, подвергнуты (въ томъ случаѣ, если онѣ не предназначаются къ немедленной выдѣлкѣ на мѣстномъ заводѣ) дезинфекціи (растворомъ сулемы 1/1000 концентраціи въ теченіе 6 часовъ, или окуриваніемъ парами сѣрнистой кислоты), а противъ владѣльцевъ сего товара или доверенныхъ ихъ, допустившихъ на грузку неклеяемыхъ кожъ, возбуждается, установленнымъ порядкомъ, судебное преслѣдованіе. Во всякомъ случаѣ, о найденныхъ неклеяемыхъ кожахъ составляется протоколъ и дѣлаются соответственныя отмѣтки въ свидѣльствахъ и накладныхъ.

§ 230. Кожи, снятыя со скота, убитаго или павшаго безъ подвергнутія его осмотру чинами ветеринарно-полицейскаго надзора, дозволяется вывозить только изъ мѣстностей, въ которыхъ, по письменнымъ удостовѣреніямъ полиціи, или сельскихъ властей, не существовало заразительныхъ болѣзней на домашнемъ скотѣ, и при соблюденіи, выстѣ съ тѣмъ, слѣдующихъ условій: а) означенныя кожи могутъ быть перевозимы ежегодно, съ 15 октября по 1 апрѣля, лишь въ сухомъ, мокросоленомъ и замороженномъ видахъ; съ 1-же апрѣля по 15 октября въ одномъ только высушенномъ видѣ и б) мѣста съ мокросоленными и замороженными кожами должны быть тщательно покрыты плотными брезентами (въ томъ числѣ холщевыми покрывалами, цинковками, двойными рогожами, или высушенными, а также выдѣланвыми кожами), обмазанными дегтемъ, смолою, или керосиномъ. При соблюденіи этой предосторожности, транспорты сихъ кожъ могутъ быть безпрепятственно отправляемы по всѣмъ путямъ сообщенія и подлежатъ повѣркѣ порядкомъ, указаннымъ въ предшествовавшихъ §§ 227 и 230 сихъ правилъ.

§ 231. Перевозка невыдѣланныхъ кожъ на пароходахъ, перевозящихъ пассажировъ, не допускается.

§ 231. Проектированъ вновь, такъ какъ невыдѣланныя кожи распространяютъ зловоиѣ, которое нельзя допустить на пассажирскихъ пароходахъ.

Г Л А В А XVIII.

Правила о перевозкѣ тряпья.

§ 232. Перевозка грязнаго тряпья дозволяется съ соблюденіемъ слѣдующихъ мѣръ предосторожности:

а) Перевозка грязныхъ тряпокъ и т. п. вещей совершается въ хорошо упакованныхъ тюкахъ, мѣшкахъ, коихъ обертки или покрывки предварительно пропитаны дезинфекціоннымъ растворомъ;

б) Только тѣ тюки съ тряпьемъ должны быть принимаемы на пристани и грузиться въ суда (барки), которые хорошо спрессованы и обернуты толстымъ слоемъ вѣрныхъ полотнищъ, хорошо (безъ перерывовъ) спитыхъ и вполне пропитанныхъ 2⁰/₀ глицериновымъ растворомъ сулемы, съ прибавленіемъ 2⁰/₀ раствора винно-каменной кислоты;

в) Въ случаѣ невыполненія этой мѣры предосторожности, вмѣняется въ обязанность мѣстной, въ каждомъ изъ помянутыхъ пунктовъ пріема и грузки тряпья, санитарной власти произвести пропитываніе тюковъ растворомъ сулемы съ помощью обмазыванія ихъ кистью, напитываемою дезинфекціоннымъ растворомъ, за счетъ отправителя или получателя сего товара;

г) Тюки должны оставаться неприкосновенными и отнюдь не распаковываться между мѣстомъ отправленія и полученія ихъ;

д) Суда (барки), въ которыхъ перевозилось тряпье, должны, по разгрузкѣ, быть тщательно вымыты и дезинфекцированы (горячимъ паромъ).

§ 233. Перевозка-же хорошо вымытаго и просушеннаго тряпья допускается безъ соблюденія изложенныхъ въ предыдущемъ § предосторожностей, но оно должно быть задѣлано въ куле или мѣшки.

Г Л А В А XIX.

О плаваніи во время мелководія.

§ 234. Для обозначенія на рѣкахъ и озерахъ подводныхъ опасностей, ограничивающихъ судоходный путь и для указанія направленія этого пути употребляются плавающие и береговые знаки.

Эти правила взяты изъ циркуляра министра внутреннихъ дѣлъ отъ 7 мая 1888 года, за № 1061.

Изложенныя въ семъ § правила, по точному смыслу ихъ, касаются какъ будто только перевозки грязныхъ тряпокъ и нѣтъ ясныхъ указаній о перевозкѣ мытой тряпки, которая перевозится безпренятственно въ большомъ количествѣ съ камскихъ пристаней, а потому вторая группа судоходнаго сѣзда нашла возможнымъ въ § 233 допустить перевозку мытаго тряпья, какъ безопаснаго отъ зараженія, безъ соблюденія особыхъ предосторожностей.

§§ 234, 235, 236, 237 и 238 составлены на основаніи правилъ обстановки рѣкъ и озеръ предостерегательными судоходными знаками, приложенныхъ къ вр. правиламъ для плаванія, съ добавленіемъ правила о томъ, чтобы весенніе знаки освѣщались.

**Замѣчанія особой комиссіи на предложенный II-мъ отдѣленіемъ съѣзда проектъ
правилъ для плаванія.**

Послѣ словъ „невыдѣланныхъ“ добавить „сырыхъ“.

§ 235. Для обозначенія стрежня рѣки употребляются бакены и плаучія вѣхи.

Плаучія вѣхи употребляются на тѣхъ рѣкахъ, гдѣ плаваніе производится только днемъ или въ свѣтлыя лѣтнія ночи.

На тѣхъ рѣкахъ, на которыхъ плаваніе производится днемъ и ночью, употребляются бакены, какъ для обозначенія стрежня, такъ и для обозначенія отдѣльныхъ препятствій, какъ-то: затонувшихъ судовъ, карчей, камней и пр. Бакенами-же обозначаются отдѣльныя препятствія, а также наиболѣе затруднительныя мѣста на перекатахъ тѣхъ рѣкъ, на которыхъ не введено освѣщеніе знаковъ и плаваніе производится только днемъ.

§ 236. Бакены окрашиваются: въ красный цвѣтъ тѣ, которые ставятся по правую сторону стрежня и которые служатъ для обозначенія опасныхъ для судоходства мѣстъ, лежащихъ съ правой по теченію стороны стрежня; въ бѣлый цвѣтъ окрашиваются бакены, которые ставятся съ лѣвой стороны стрежня и которые служатъ для обозначенія опасностей, лежащихъ съ лѣвой стороны стрежня. Бакены, ставящіеся при раздѣленіяхъ стрежня или на такихъ опасностяхъ, которыя можно обойти съ обѣихъ сторонъ, окрашиваются бѣлыми и красными полосами.

Ночью бакены освѣщаются красные—краснымъ огнемъ, бѣлые—бѣлымъ, а полосатые двойнымъ огнемъ, бѣлымъ надъ краснымъ.

§ 237. Гдѣ стержень рѣки переходитъ отъ одного берега къ другому, тамъ ставятся береговые знаки: створныя или перевальныя вѣхи, смотря по длинѣ переката. Вѣхи эти окрашиваются,—ставящіеся на правомъ берегу красными и бѣлыми полосами, а на лѣвомъ берегу—зелеными и бѣлыми полосами. Они освѣщаются фонарями,—на правомъ берегу съ однимъ краснымъ и двумя бѣлыми стеклами, а на лѣвомъ только бѣлыми стеклами.

§ 238. Весною на разливахъ ставятся весенніе знаки, со щитами, которые окрашиваются въ красный цвѣтъ, если стоятъ на правомъ берегу и въ бѣлый—если стоятъ на лѣвомъ берегу. Въ ночное время они освѣщаются соотвѣтствующихъ цвѣтовъ фонарями.

§ 239. Весенніе знаки, какъ служащіе для обозначенія затопляемыхъ береговъ и мѣстъ опасныхъ для судоходства, должны быть поставлены къ открытію навигаціи.

§ 240. Обстановка мелей и перекатовъ бакенами должна производиться: 1) на Волгѣ отъ Рыбинска внизъ и на р. Камѣ, ниже

Постановленіе новое.

Изъ примѣчанія къ § 66 вр. пр. съ измѣненіями о томъ, что при показанной глубинѣ должна производиться обстановка баке-

Замѣчанія особой комиссіи на предложенный II-мъ отдѣленіемъ съѣзда проектъ правилъ для плаванія.

Просить мин. п. с. объ усиленіи свѣта красныхъ бакенныхъ фонарей.

Освѣщать бѣлыми огнями на обоихъ берегахъ, а самые столбы окрашивать той-же краской, какой окрашиваются верстовые столбы.

Перми—при 18 четвертяхъ; 2) между Рыбинскомъ и Тверью и выше Перми при 8 четвертяхъ; 3) на Окѣ: между Орломъ и Коломною—при 8 четвертяхъ, а между Коломною и Нижнимъ Новгородомъ—12 четвертяхъ; 4) на Сурѣ—при 8 четвертяхъ; 5) на Вяткѣ, въ участкѣ Вятки-Кукарки—при 8 четвертяхъ и въ участкѣ Кукарка-Устья Вятки—при 10 четвертяхъ и 6) на Бѣлой—при 9 четвертяхъ.

§ 241. Перевальныя вѣхи должны быть поставлены тотчасъ по спаду воды въ берега *).

§ 242. Началомъ мелководія считается такое состояніе воды, при которомъ наименьшая глубина: а) на Волгѣ, на перекатахъ ниже Нижняго Новгорода—12 четвертей; между Нижнимъ Новгородомъ и Рыбинскомъ—10 четвертей; между Тверью и Рыбинскомъ—4 четверти; б) на Камѣ ниже Перми—12 четвертей, а выше—6 четвертей; в) на Окѣ: отъ Орла до Коломны—5 четвертей; отъ Коломны до Нижняго Новгорода—8 четвертей; г) на Сурѣ 3 четв.; д) на Вяткѣ: отъ г. Вятки до Кукарки—5 четвертей и отъ Кукарки до Устья—8 четвертей и е) на Бѣлой 8 четвертей.

§ 243. Глубина воды на перекатахъ вывѣшивается на особыхъ сигнальныхъ вѣхахъ, ставящихся въ 100 саж. выше и ниже переката. Для обозначенія глубины употребляются: доски, —обозначающія аршины, черные шары, обозначающіе четверти и красные шары—обозначающіе вершки.

§ 244. Когда перекатъ закрытъ, то на сигнальныхъ вѣхахъ вывѣшиваются днемъ красный флагъ, а ночью два красныхъ фонаря.

§ 245. На пристаяхъ, отправляющихъ значительное количество грузовъ, устанавливается щитъ, на которомъ противъ названія перекатовъ выставляется—ихъ глубина.

§ 246. Всѣ суда, подходя къ перекату, должны справиться о глубинѣ его, вывѣшенной на сигнальной мачтѣ, и могутъ входить на перекатъ только тогда, ежели имѣютъ показанный ниже запасъ воды подъ дномъ, а въ противномъ случаѣ должны остановиться ниже сигнальной вѣхи и распаузиться.

П р и м ѣ ч а н і е. Такъ какъ обстановка мелей и перекатовъ бакенами производится съ такимъ расчетомъ, чтобы между ними могли свободно проходить пароходы, имѣющіе на буксирѣ суда, съ установлен-

*) Изложено въ редакціи, принятой „Особой Комиссіей“, по проекту II отдѣленія Суд. Сѣзда время постановки перевальныхъ столбовъ опредѣлялось такъ: „гораздо рѣже, чѣмъ начнется постановка бакеновъ“.

нами мелей и перекатовъ и притомъ не при 16, а при 18 четвертяхъ глубины. Измѣненія эти признаются необходимыми, потому что передъ наступленіемъ мелководія вода обыкновенно убываетъ быстро, суда-же идутъ въ то время съ большою осадкою, такъ что при малѣйшей невѣрности принятаго судномъ направленія, оно можетъ приткнуться къ мели и испортитъ на ней ходъ, что очень вредно отразится при наступленіи мелководія.

Постановленіе новое.

Изъ § 66 вр. прав. для плав., за исключеніемъ изъ него глубины, опредѣляющей мелководье на Дону.

На основаніи правилъ объ обстановкахъ бакенами и другими знаками.

Составленъ на основаніи § 74 Вр. пр.

На основаніи правилъ объ обстановкѣ.

§ 70 врем. прав.

Постановленіе новое.

ною сими правилами шириною воза, то на сигмальных вѣхахъ показывается наименьшая глубина обстановка бакенами фарватера. Вслѣдствіе этого на перекатахъ почти всегда имѣется болѣе глубокой, но узкой и извилистой ходъ, неудобный для хода парохода съ буксиромъ, но по которому свободно могутъ пройти мелкіе пароходы; а потому, по требованію ихъ командировъ, перекатные сторожа должны показывать имъ направленіе этого, болѣе глубокаго, хода на перекатѣ.

§ 247. Если судоотправители найдутъ, что показаніе шаровъ на указательной мачтѣ невѣрно, или что бакены стоятъ не на мѣстѣ, то они заявляютъ объ этомъ старшему потовому, начальнику дистанціи или инспектору, которые, провѣривъ заявленіе, въ случаѣхъ, когда оно окажется справедливымъ, дѣлаютъ распоряженіе о перестановкѣ шаровъ и бакеновъ, а виновныхъ подвергаютъ должному взысканію.

§ 248. Для предупрежденія остановки на перекатахъ и образованія шалыхъ *), всѣ суда обязаны сохранять на перекатахъ опредѣленный ниже запасъ воды подъ килемъ (дномъ), т. е. разницу между осадкою судна и глубиною на фарватерѣ переката: а) когда глубина на перекатахъ Камы ниже Перми и Волги ниже Рыбинска болѣе 8 четвертей, тогда суда, идущія на буксирѣ пароходовъ, должны имѣть запаса 2 вершка, а самые пароходы и всѣ суда, идущія по заводу, также и всякаго рода суда, зачальные кабестанами и коноводными машинами, должны имѣть запаса никакъ не менѣе одного вершка противъ глубины перекатовъ; *пароходы, идущіе съ буксиромъ, должны имѣть запасъ воды подъ килемъ 1 вершокъ **)*; б) когда глубина перекатовъ ниже Перми на Камѣ и на Волгѣ ниже Рыбинска 8 четвертей или менѣе, то всякаго рода суда, безъ различія, должны имѣть запаса не менѣе одного вершка противъ глубины переката. *Пароходы, идущіе безъ буксира, должны имѣть запасъ воды подъ килемъ 1/2 вершка **)*.

На Волгѣ груженныя суда, идущія сверху, должны имѣть запаса не менѣе 2-хъ вершковъ противъ глубины переката.

На Окѣ, Сурѣ, Вѣлой и Вяткѣ всѣ суда должны имѣть запаса не менѣе одного вершка,

§ 71 врем. прав.

Изъ § 67 врем. прав. — съ исключеніемъ относящагося до плаванія по р. Дону и съ измѣненіемъ предѣльной глубины перекатовъ на Волгѣ, между Рыбинскимъ и Нижнимъ, когда требуется запасъ воды подъ дномъ судовъ въ 2 вершка. Кроме того добавлено, что указанныя въ семъ § правила относятся до тѣхъ перекатовъ на р. Камѣ, которые лежатъ ниже Перми.

*) Т. е. отмелей, образующихся у судна, если оно остановилось на перекатѣ.

**) Напечатанное курсивомъ добавлено по постановленію «Особой Комиссіи».

за исключеніемъ пассажирскихъ пароходовъ, которые надѣются прорѣзать перекатъ при согласіи на это судоправителейъ всѣхъ скопившихся у переката судовъ.

Примѣчаніе. 1. Всѣ суда съ легко-воспламеняющимися и взрывчатыми веществами должны имѣть запаса не менѣе 3-хъ вершковъ.

§ 249. При глубинѣ перекатовъ на Камѣ выше Перми болѣе 6 четвертей, а ниже Перми и на Волгѣ ниже Рыбинска болѣе 8 четвертей буксирнымъ пароходамъ, кабестанамъ и коннымъ машинамъ дозволяется идти черезъ перекатъ вверхъ по теченію, съ полнымъ возомъ, въ томъ только случаѣ, если ширина и кривизна перекатовъ не будутъ тому препятствовать. При глубинѣ-же перекатовъ менѣе означеннаго суда, идущіе вверхъ безъ буксира парохода, должны проходить перекаты не иначе, какъ по одному; а идущіе подъ буксиромъ парохода могутъ проходить, если ширина переката тому не препятствуетъ, счаленными рядомъ, когда ширина всѣхъ судовъ будетъ не болѣе 12 сажень, при 50 саженьяхъ длины ихъ, или счаленными одно судно за другимъ, причемъ ширина судна должна быть не болѣе 6 сажень, а длина буксируемыхъ судовъ не болѣе 120 сажень. На рѣкахъ Окѣ, Сурѣ и Вяткѣ при глубинѣ перекатовъ на участкахъ: Оки — Орель — Коломна — и Вятка—Вятка—Кукарка — и на р. Сурѣ—до 3 четвертей и на участкахъ Оки:—Коломна—Нижній—и Вятка—Кукарка—устье Вятки—до 4½ четвертей, всѣ суда, не исключая и буксирныхъ, обязаны проходить перекаты не иначе, какъ по одному.

§ 250. При буксировкѣ судовъ внизъ по теченію, когда на перекатахъ воды болѣе 8 четвертей, дозволяется проходить ихъ съ полнымъ возомъ въ томъ только случаѣ, если ширина и кривизна перекатовъ не будетъ тому препятствовать, но во всякомъ случаѣ не болѣе двухъ счаловъ судовъ; при состояніи-же воды менѣе 8 четвертей, дозволяется проходить черезъ перекаты только съ однимъ счаломъ и съ порожними въ 2 счала, при ширинѣ его не болѣе 18 сажень.

§ 251. Проходить черезъ перекатъ подъ парусами запрещается.

Изъ § 68 врем. прав. для плав. съ измѣненіями: 1) той наименьшей глубины на участкѣ Волги Рыбинскъ—Нижній, при которой дозволяется проходить черезъ перекаты съ полнымъ возомъ (вмѣсто 6½ — 8 четвертей, какъ и на Волгѣ ниже Нижняго), такъ какъ на этомъ участкѣ плаваютъ тѣ-же суда, что и ниже Нижняго и поэтому плаваніе ихъ должно быть обставлено одинаковыми условіями, и 2) правила о проходѣ судовъ вверхъ по теченію, при глубинѣ перекатовъ менѣе 8 четвертей замѣнить установленнаго въ § 68 правила о томъ, что дозволяется переходить перекатъ въ одну счалку не болѣе 2-хъ судовъ, проектированныя новыя правила какъ для судовъ идущихъ не на буксирѣ парохода, такъ и для счаленныхъ рядомъ и одно за другимъ за буксирнымъ пароходомъ, при чемъ опредѣлена длина и ширина воза.

Въ замѣнъ той части § 68 врем. прав., въ которой говорится о прохожденіи перекатовъ по теченію буксирными пароходами съ возомъ; при чемъ относящіяся къ данному случаю правила изложены подробнѣе и опредѣлена зависимость отъ глубины перекатовъ.

§ 69 вр. пр.

§ 252. Если судно станетъ на мель, то

Замѣчанія особой комиссiи на предложенный II-мъ отдѣленiемъ сѣзда проектъ правилъ для плаванiя.

Примѣчанiе: 2. Запасъ воды подѣ килемъ для баржей и судовъ съ керосиномъ и сырой нефтью долженъ быть 2 вершка, а для судовъ съ нефтяными остатками и смазочными маслами 1 вершокъ.

Въ началѣ § 249-го—
послѣ словъ „на Камѣ выше Перми“ добавить „и на Волгѣ выше Нижняго“ и въ фразѣ „а ниже Перми и на Волгѣ ниже Рыбинска“ поставить вмѣсто „Рыбинска“—„Нижняго“.

Въ концѣ § 249 добавить:
Примѣчанiе. Когда пароходъ идетъ съ буксиромъ коломенокъ или мелкихъ судовъ, имѣющихъ запасъ воды подѣ килемъ не менѣе 2 вершковъ, въ этомъ случаѣ возъ дѣлать по полямъ.

§ 251 изложить слѣдующимъ образомъ:
При буксировкѣ судовъ внизъ по теченiю, когда на перекатахъ воды: между Нижнимъ и Рыбинскомъ, болѣе 6 четв. и ниже Нижняго болѣе 8 четв., дозволяется проходить съ полнымъ возомъ, въ томъ только случаѣ, если ширина и кривизна перекаатовъ не будетъ тому препятствовать, но во всякомъ случаѣ не болѣе двухъ счаловъ судовъ. При состоянiи воды менѣе, вверхъ отъ Нижняго 6 четв. и внизъ 8 четв. дозволяется проходить съ груженными судами только однимъ счаломъ и съ порожними въ два счала при ширинѣ счала не болѣе 18 саж.

начальникъ поста немедленно обмѣряетъ его при постороннихъ судоправителяхъ; если таковыя будутъ находиться налицо, причемъ, если окажется, что судно имѣетъ излишнюю противъ указанной въ § 248 осадку, то судоправитель подвергается должному взысканію, а судно немедленно снимается съ мели и отводится выше или ниже переката, смотря по тому, куда ближе и удобнѣе. Обмѣръ судна составляется протоколъ, который подписывается и посторонними судоправителями. Если-бы для обмѣра судна нельзя было пригласить судоправителей, приглашаются сторонніе свидѣтели, и только въ крайнихъ случаяхъ, при полной невозможности своевременно найти таковыхъ, начальники постовъ производятъ обмѣръ безъ свидѣтелей.

Примѣчаніе. Все сказанное относится и до грузовыхъ плотовъ, идущихъ чрезъ перекать.

§ 253. Если по обмѣру окажется, что судно имѣло осадку, опредѣленную § 248, но приостановилось отъ неосторожности лоцмана, отъ вѣтра или другихъ причинъ, то судоправитель не подвергается отвѣтственности, а лоцманъ, если судно остановилось по его винѣ, подлежитъ взысканію на основаніи Уст. о наказ., нал. мир. суд.

§ 72 вр. пр.

§ 77 вр. пр.

Примѣчаніе. Все сказанное относится и до грузовыхъ плотовъ, идущихъ чрезъ перекать.

§ 254. *Закрытымъ* называется такой перекать, на который судамъ нельзя входить безъ обмѣра и безъ очереди. Распоряженіе о закрытіи перекатовъ дѣлается начальникомъ отдѣленія путей сообщенія, о чемъ и объявляется немедленно на пристаняхъ. Перекать объявляется закрытымъ: 1) если подъ перекатомъ, отъ какихъ-бы то нибыло причинъ, образовалось скопленіе судовъ; 2) если перекать занять переходящими черезъ него судами, и 3) если вода на перекатахъ р. Волги упадетъ въ участкѣ Нижній—устье Камы до 7 четвертей, а въ участкѣ Нижній-Рыбинскъ—до 6 четвертей.

§ 74 вр. пр. для плав. дополненный опредѣленіемъ того, что означаетъ „закрытіе“ переката—и къмъ оно производится.

§ 255. Всѣ суда, подходящія какъ сверху, такъ и снизу къ закрытому перекату должны останавливаться, не доходя до флага, указывающаго начало мели, и размѣщаться по очереди, оставляя по срединѣ свободный проходъ.

§ 75 вр. пр.

За самовольный входъ на закрытый перекать судно или плотъ отводится въ сторону

Замѣчанія особой комиссiи на предложенный II-мъ отдѣленiемъ сѣзда проектъ правилъ для плаванiя.

Въ § 252-мъ со словъ „причемъ если окажется“ до словъ „а судно немедленно“ — исключить.

Къ § 253-му:
отвести этотъ § въ главу объ отвѣтственности служащихъ лицъ.

Въ § 255-мъ со словъ: „и виновный судоуправитель“ до словъ:
„Разстановка судовъ на перекатъ“ исключить и просить М. П. С. назначать на закрытые перекаты, въ распоряженiе постовыхъ начальниковъ, двухъ лодмановъ, помѣщающихся на обѣихъ концахъ перекатовъ, которые бы пропускали суда, не задерживая ихъ на пути.

и виновные судоуправитель или плотовщикъ подвергаются взысканію.

Разстановка судовъ на перекатѣ лежитъ на отвѣтственности начальника поста, который обязанъ обращать особенное вниманіе на то, чтобы пароходы были устанавливаемы такимъ образомъ, чтобы предупредить возможность пожарныхъ случаевъ.

Суда съ легковоспламеняющимися веществами, если не будутъ имѣть указаннаго въ примѣчаніи къ § 243 запаса, ставятся на разстояніи одной версты ниже всего каравана.

§ 256. Суда, остановившіяся у переката по причинѣ имѣющагося у него скопленія судовъ, обязаны заявить о своемъ прибытіи начальнику поста, хотя-бы они и имѣли указанную въ § 248 осадку. Если окажется, что изъ числа прежде прибывшихъ судовъ нѣтъ готовыхъ къ ходу, то вновь прибывшія суда немедленно пропускаются черезъ перекатъ; въ противномъ-же случаѣ они вписываются въ книгу на очередь.

Изъ этого правила исключаются и имѣютъ право идти, не выжидая очереди; а) пароходы, идущіе безъ буксира, когда имѣютъ указанную осадку; б) пароходы, идущіе съ баржами, на которыхъ помѣщены войска или арестанты, а также товаро-пассажирскіе пароходы съ одной товаро-пассажирской баржей, идущіе по росписанію; баржи эти должны имѣть запасъ вершкомъ болѣе противъ груженыхъ баржъ (по § 248); в) суда съ легковоспламеняющимися веществами, если имѣютъ установленную осадку (примѣч. къ § 248).

§ 76 врем. прав.

§ 257. Для соблюденія порядка пропуска судовъ черезъ перекатъ, при ихъ скопленіи, имѣется у начальника поста шнуровая книга, въ которую судоуправители собственноручно записываютъ время прихода своихъ судовъ, и судно, готовое къ ходу, занимаетъ очередь сейчасъ за послѣднимъ изъ тѣхъ судовъ, которыя были готовы къ ходу во время его прибытія.

Если-же они имѣютъ осадку болѣе надлежащей, то начальникъ поста указываетъ имъ мѣсто для распузки. Судоуправители записанныхъ паузившихся судовъ, по окончаніи паузки, объявляютъ о томъ начальнику поста, и, если суда ихъ дѣйствительно распузились, занимаютъ соответствующую очередь.

§ 77 врем. прав.

Замѣчанія особой комиссіи на предложенный II-мъ отдѣленіемъ съѣзда проектъ правилъ для плаванія.

Добавить въ концѣ § 256-го:
а также и пароходы, идущіе съ однимъ судномъ, имѣющимъ осадку указанную какъ для товаро-пассажирскихъ баржей въ пунктѣ б этого параграфа.

§ 258. Кабестаны и коноводныя машины, подходя къ перекату, останавливаются на свободномъ мѣстѣ въ сторонѣ отъ фарватера, ниже всего стоящаго у переката каравана.

Когда караванъ кабестана или коноводной машины совершенно готовъ къ проходу, онъ получаетъ свою очередь, которая и сохраняется за нимъ пока всѣ суда этого каравана не будутъ проведены черезъ перекатъ. Если-же это признается приказчикомъ каравана неудобнымъ, онъ можетъ требовать очереди для готовой части каравана, причемъ, по проводѣ ея, остальные суда каравана получаютъ очередь по мѣрѣ возвращенія кабестана или коноводной машины, если къ тому времени они будутъ распаужены. Но чтобы не терялось времени при обратномъ ходѣ кабестана или конной машины, или при подчалкѣ судовъ къ нимъ, то въ это время могутъ быть проводимы черезъ перекатъ суда и пароходы, стоящие на очереди.

Кабестаны и коноводныя машины, при проходѣ черезъ перекаты и узкія мѣста, должны завозить съ одной стороны оттяжки (дольныя), дабы караванъ судовъ, ими буксирюемыхъ, не былъ разбрасываемъ по фарватеру и не заграждалъ пути другимъ судамъ; при проходѣ паровыхъ и другихъ судовъ болѣе быстрого хода, они должны подтягиваться на оттяжкахъ къ одной сторонѣ и пропускать суда, отмахивая въ то-же время флагомъ днемъ, или фонаремъ ночью, къ тому берегу, который свободенъ отъ оттяжекъ (дольныхъ).

§ 259. Когда очередной буксирный пароходъ имѣетъ въ готовности нѣсколько баржъ, съ указанной правилами осадкой, но въ слѣдствіе узкости и кривизны переката можно переводить черезъ перекатъ только по одной баржѣ, тогда онъ переводитъ одну такую баржу, а за нимъ слѣдуютъ другіе пароходы, по очереди; онъ-же, поставивъ баржу, имѣетъ право возвратиться; причемъ, при переводѣ черезъ перекатъ другихъ его баржъ, сохраняетъ данную ему разъ очередь.

§ 260. На Волгѣ всякаго рода суда, какъ паровыя, такъ и парусныя, идущія сверху, во время мелководія и скопленія судовъ, должны остановиться въ одной верстѣ выше стоящаго у переката каравана и заявить о своемъ прибытіи начальнику поста (гдѣ таковой имѣется), безъ разрѣшенія котораго ни въ какомъ случаѣ не могутъ идти черезъ перекатъ. Начальникъ поста выбираетъ удоб-

§ 78 врем. прав.

§ 80 вр. пр. для плав., дополненный правиломъ о проходѣ мелководящихъ судовъ за бакенами.

Замѣчанія особой комиссіи на предложенный II-мъ отдѣленіемъ съѣзда проектъ правилъ для плаванія.

Первую половину § 260 до словъ: „При скопленіи судовъ на перекатахъ“ измѣнить такъ:
Проходъ мелкосидящихъ судовъ за бакенами остается всегда свободнымъ. Если выше и ниже переката есть значительный караванъ и при закрытомъ перекатѣ судамъ, идущимъ сверху, не дозволяется иначе проходить перекать, какъ сплавомъ на рысковыхъ яворахъ или на буксирѣ парохода.

ное время, прекращаетъ пропускъ судовъ, идущихъ вверхъ, чтобы пропустить суда, идущія, сверху внизъ. Проходъ-же мелкосидящихъ судовъ за бакенами остается всегда свободнымъ. При большомъ скопленіи судовъ, когда на перекатахъ воды 7 четвертей и менѣе, тогда, по усмотрѣнію начальника поста, пропускъ судовъ вверхъ не прекращается въ теченіе цѣлаго дня, а спускъ судовъ внизъ разрѣшается ночью и по утрамъ. Если выше и ниже переката есть значительный караванъ, то судамъ, идущимъ сверху, не дозволяется иначе проходить перекатъ, какъ сплавомъ на рысковыхъ якоряхъ или на буксирѣ парохода.

При скопленіи судовъ на перекатахъ, сплавъ лѣсныхъ плотовъ черезъ перекатъ разрѣшается только ночью по указанію начальника поста, причемъ гонки однорядныя не должны имѣть болѣе 30 саж. длины и 5 саж. ширины и при проходѣ черезъ мѣста, обставленныя бакенами, во избѣжаніе уничтоженія ихъ, могутъ быть за бакенами, а по фарватеру сплавъ ихъ допускается не иначе, какъ на рысковыхъ якоряхъ.

На Камѣ, гдѣ грузныя суда и плоты слѣдуютъ сверху, а свизу идутъ лишь подгруженныя и порожнія, учреждается при большомъ скопленіи судовъ, для пропуска черезъ перекатъ, общая очередь для всѣхъ груженыхъ судовъ, приходящихъ сверху и свизу, и для плотовъ, а порожнія суда пропускаются нѣсколько разъ въ день, въ опредѣленное для того особое время. Сплавъ какъ судовъ, такъ и плотовъ вѣ фарватера, за бакенами, допускается во всякое время, но съ тѣмъ, чтобы, пройдя за бакенами, они ни въ какомъ случаѣ не занимали фарватера и вообще не мѣшали очерелнымъ судамъ идти на перекатъ. На р. Вяткѣ грузовымъ плотамъ воспрещается вовсе проходить черезъ перекаты длинными соймами; таковыя плоты могутъ идти только въ расчалку, по частямъ.

§ 261. Если судно стало на мель на фарватерѣ переката и тѣмъ загородило свободный ходъ другимъ судамъ и не приметъ немедленно необходимыхъ мѣръ къ очисткѣ фарватера, то начальникъ поста употребляетъ всѣ мѣры для снятія судна съ мели. Для сего онъ можетъ брать потребное количество рабочихъ съ очередныхъ судовъ, но не болѣе половины комплекта съ каждаго, а также употребить буксирный пароходъ, кабестанъ или конно-машинное судно, если таковыя

§ 81 вр. пр. съ болѣе подробнымъ изложеніемъ порядка расчета за помощь, оказанную на перекатѣ.

Замѣчанія особой комиссiи на предложенный II-мъ отдѣленiемъ съѣзда проектъ правилъ для плаванiя.

находятся въ числѣ ожидающихъ очереди.

За такое пособие, рабочіе вознаграждаются по 30 к.—на человѣка за каждое снятое судно, если работа продолжалась не болѣе дня, въ противномъ случаѣ—по 30 к. за каждый день, а управляющіе пароходами или кабестанами вознаграждаются за топливо, употребленіе и порчу снастей и проч. по приговору стороннихъ судоуправителей.

Судохозяинъ или судоуправитель того судна, которому оказано пособие, обязанъ немедленно по этому расчету расплатиться; за пеннѣніемъ-же наличныхъ денегъ въ полной приговоренной суммѣ, онъ выдаетъ квитанцію, за скрѣпою начальника поста, на уплату всѣхъ расходовъ; по квитанціи этой, уплата производится немедленно по приходѣ судна на первую пристань, гдѣ имѣется начальникъ дистанціи или помощникъ инспектора судоходства, которые, въ случаѣ неуплаты и предъявленіи квитанціи, должны задерживать снятое съ мели судно до расчета.

Примѣчаніе. Все сказанное относится и до ставшихъ на мель грузовыхъ плотовъ

§ 262. При скопленіи судовъ у мелей, огонь на судахъ дозволяется имѣть въ каютахъ и на палубѣ, но не иначе какъ въ фонарѣ. Варка пищи допускается въ закрытыхъ кухняхъ, съ устроенными печами. на открытыхъ-же очагахъ строжайше запрещается. Во время сильнаго вѣтра варка на судахъ, вовсе воспрещается.

§ 84 врем. прав.

§ 263. Суда при переходѣ черезъ перекаты, должны наблюдать осторожность, чтобы не сбивать бакеновъ, не сдвигать ихъ съ мѣста и не разбивать. Паровыя суда не должны проходить полнымъ ходомъ черезъ перекаты и мимо пристаней.

§ 86 врем. прав.

Г Л А В А XX.

Правила для руководства при аваріяхъ.

§ 264. Если по какой-бы то ни было причинѣ послѣдуетъ столкновеніе между судами или между судномъ и плотомъ, то столкнувшіеся суда и плоты, а также буксирующіе ихъ пароходы, должны немедленно остановиться для подачіи другъ другу помощи, причемъ, если одно изъ нихъ не можетъ продолжать плаваніе, то другое судно обязано прежде всего принять съ перваго людей, а если будетъ возможно, то багажъ и

Въ замѣнъ § 51 вр. прав. для плав.

Замѣчанія особой комиссіи на предложенный II-мъ отдѣленіемъ съѣзда проектъ правилъ для плаванія.

Въ концѣ § 226-го, послѣ словъ: „во время сильнаго вѣтра варка на суднѣ“ добавить:—кромѣ пароходовъ совсѣмъ воспрещается“.

§ 263 исключить, какъ вошедшій ранѣе въ другіе §§-ы.

кладъ и доставить до ближайшей пристани. Таковую-же помощь должны оказывать находящіяся вблизи суда—всякому другому судну или плоту, терпящему аварію.

§ 265. Въ случаѣ столкновенія судовъ, управляющіе судами, по принятіи всѣхъ возможныхъ мѣръ къ спасенію людей и ихъ имущества, сходятся на менѣе поврежденномъ суднѣ и оба составляютъ актъ, въ случаѣ-же несогласія, каждый отдѣльно составляетъ актъ о случившемся происшествіи, приглашая своихъ служащихъ и постороннихъ свидѣтелей (если-же постороннихъ свидѣтелей нѣтъ, то актъ составляется за подписью однихъ служащихъ, и въ немъ упоминается, что постороннихъ свидѣтелей не было), которые обязаны подписать актъ. Безъ составленія актовъ столкнувшіеся суда и плоты не имѣютъ право уходить далѣе.

§ 266. При составленіи акта прежде всего пишется: годъ, мѣсяць, число, мѣстность, гдѣ составленъ актъ, кѣмъ и о чемъ онъ составленъ. Затѣмъ должно быть изложено между какими судами произошло столкновение—и все то, что произошло отъ времени, когда столкнувшіяся суда увидѣли другъ друга, именно: 1) По какому направленію они шли и какимъ способомъ: сплавомъ, подачей, за буксиромъ парохода; а если паровые суда, то шли-ли они съ возомъ и какимъ, или порожнемъ.

2) Подробное описаніе мѣстности, гдѣ произошло столкновение, т. е. у берега, на перекатѣ, черевалѣ, въ колѣнѣ рѣки, въ воложкѣ и т. п., былъ-ли фарватеръ совершенно свободенъ или вблизи мѣста, гдѣ произошло столкновение, находились другіе суда или плоты. Былъ-ли фарватеръ обставленъ предостерегательными знаками.

3) Состояніе погоды (ясно, пасмурно, туманъ, дождь и пр.), направленіе силы вѣтра и направленіе теченія.

4) Какая глубина воды была на фарватерѣ.

5) Время (хотя приблизительно), когда произошло столкновение, за сколько времени до столкновенія увидѣли судно, съ которымъ столкнулись, когда и съ котораго судна былъ поданъ первый сигналъ и какіе затѣмъ подавались сигналы.

6) Какую осадку имѣли столкнувшіяся суда. Если столкновение произошло съ парходомъ, имѣвшимъ на буксирѣ суда, то какую они имѣли осадку, а также—какая была длина и ширина его воза.

Изъ начала § 52 врем. прав. съ добавленіемъ правила, что безъ составленія актовъ, столкнувшіеся суда и плоты не должны уходить съ мѣста столкновенія, чтобы предотвратить возможность уклониться отъ составленія ихъ.

Соображался съ § 52 врем. прав. для плав., но съ болѣе подробнымъ изложеніемъ тѣхъ свѣдѣній, которыя должны быть помѣщены въ актѣ для болѣе ясной его.

Замѣчанія особой комиссiи на предложенный II-мъ отдѣленiемъ съѣзда проектъ правилъ для плаванiя.

7) Взаимное положеніе столкнувшихся судовъ, т. е. шли-ли на встрѣчу, обходило-ли одно судно другое, на ходу или на стоянкѣ.

8) Какія были приняты мѣры для избѣжанія столкновенія, т. е. перекладывался-ли руль, отдавался-ли якорь; уменьшался-ли, перемѣнялся-ли или останавливался-ли ходъ и проч., и на какомъ разстояніи отъ встрѣчнаго судна.

9) Какія дѣйствія были видны на встрѣчномъ суднѣ и не было-ли слышно на немъ какой вибулъ команды.

10) Если столкновеніе послѣдовало ночью, то были-ли на судахъ и на предостерегательныхъ знакахъ путей сообщенія установленные огни.

11) Если столкновеніе послѣдовало во время тумана, то давались-ли установленные туманные сигналы.

12) Съ которой стороны произошло столкновеніе и какія произошли поврежденія, которыя должны быть описаны какъ можно подробнѣе.

13) Какія мѣры были приняты послѣ столкновенія для подачи помощи людямъ, если они подвергались опасности, а также для спасенія пострадавшихъ судовъ и грузовъ.

14) Были-ли при столкновеніи случаи смерти или увѣчья.

П р и м ѣ ч а н і я. Указанный здѣсь порядокъ (ш. 1—14) изложенія актовъ не обязателенъ, но въ нихъ, по возможности, должно заключаться изложеніе всѣхъ обстоятельствъ, сопровождавшихъ столкновеніе, которыя указаны въ семь параграфѣ.

§ 267. Къ акту *въ наиболѣе важныхъ случаяхъ* прилагается чертежъ, указывающій направленіе, по которому шли суда передъ столкновеніемъ, и въ какомъ положеніи они были въ моментъ столкновенія.

Составленъ на основ. 52 § врем. прав.

§ 268. При подписаніи акта, какъ служащіе на суднѣ, такъ и посторонніе свидѣтели обязаны объяснить подробно обстоятельства, пропущенныя въ актѣ, также и обстоятельства, которыя, по ихъ мнѣнію, неправильно объяснены, или которыхъ они не были свидѣтелями. Подписавшіе актъ, точно обозначаютъ свое званіе, имя, фамилію и мѣсто жительства.

Соображаясь съ § 54 врем. прав.

П р и м ѣ ч а н і е. Все вышеизложенное относится и до плотовъ, съ которыми произойдетъ столкновеніе.

§ 269. Если составленіе акта было невоз-

§ 53 врем. прав. для плав.

*) Напечатанное курсивомъ добавлено по постановленію „Особой Комиссіи“.

можно, по неграмотности всѣхъ лицъ, находившихся на столкнувшихся судахъ, то оба судоправителя обязаны, при первой возможности, заявить о происшествіи ближайшимъ представителямъ судоводнаго начальства, которые по надлежащему распросу и составляютъ таковой.

§ 270. Если актъ составленъ обоими судоправителями столкнувшихся судовъ совместно, то по подписаніи его—подлинный остается у одного изъ судоправителей, а другому обязательно выдается вѣрная копія, подписанная первымъ судоправителемъ.

Въ случаѣ-же, если акты составлены отдѣльно, то каждый изъ судоправителей столкнувшихся судовъ, составивши свой актъ, обязанъ снятъ съ него копію и, скрѣпивъ ее своею подписью, передать судоправителю другаго судна. Затѣмъ оба судна, если послѣ столкновенія будутъ въ состояніи, идутъ, каждое по своему направленію и по приходѣ въ первый лежащій на пути пунктъ, гдѣ есть инспекторъ судоводства, или помощникъ инспектора, начальникъ отдѣленія или начальникъ дистанціи, заявляютъ о случившемся и представляютъ кому-либо изъ сихъ лицъ составленный актъ или копію съ него, если подлинный остался у другаго судоправителя. Если-же акты были составлены порознь, то вмѣстѣ съ своимъ актомъ должна быть представлена и копія съ акта, составленнаго другимъ судоправителемъ.

Примѣчаніе. Должностное лицо, принявшее актъ, при производствѣ дознанія, должно озаботиться, чтобы опросомъ наличныхъ свидѣтелей выяснитъ всѣ обстоятельства столкновенія и дополнитъ данныя, заключающіяся въ актахъ, тѣми свѣдѣніями, которыя указаны въ § 266, если нѣкоторыя изъ нихъ окажутся пропущенными; затѣмъ поступаетъ на основаніи ст. 1230 и 1232 уст. угод. судопр.

§ 271. Кромѣ случаевъ столкновенія, акты должны составляться и при всякихъ другихъ аваріяхъ и такимъ-же образомъ представляться, какъ и акты о столкновеніяхъ

§ 272. Если при аваріяхъ причинится кому-либо смерть, или обнаружится, что она произведена съ злымъ умысломъ, нарочно, и если при этомъ люди подвергались опасности, то о ней должно быть немедленно сообщено мѣстному судоводному начальству или мѣстной полиціи.

Въ замѣнъ § 55 врем. прав. для плав.

Постановленіе новое. Признается необходимымъ распространить обязанность составленія актовъ и на всякія другія аваріи, кромѣ столкновенія, такъ какъ при этомъ можетъ обнаружиться нарушеніе правилъ для плаванія и поврежденіе судовъ и груза.

Въ семъ § имѣются въ виду тѣ случаи, когда аварія сопровождается такими обстоятельствами, которыя влекутъ за собою отвѣтственность по Уложенію о наказаніяхъ и о которыхъ должно производиться слѣдствіе на мѣстѣ происшествія, поэтому въ немъ поименованы случаи, предусмотрѣнные ст.

При обнаруженіи поджога судна, а также похищенія или перестановки предостерегательныхъ знаковъ, съ цѣлю произвести несчастіе, должно быть сдѣлано такое сообщеніе, не зависимо отъ того—подвергались-ли при этомъ опасности люди или нѣтъ.

§ 273. Въ случаѣ смерти кого-либо на суднѣ или плотѣ, судоуправитель или стонщикъ плота должны немедленно составить актъ о смерти описъ имуществу умершаго; актъ и описъ подписываются судоуправителемъ или стонщикомъ плота, служащими или рабочими и, если-есть, то нѣсколькими пассажирами, и затѣмъ документы сіи передаются мѣстной полиціи вмѣстѣ съ тѣломъ умершаго и съ его имуществомъ.

При неграмотности судоуправителя, о смертномъ случаѣ имъ заявляется мѣстной полиціи словесно.

Г Л А В А XXI.

Правила о зимовкѣ судовъ.

§ 274. Судопромышленники имѣютъ право ставить свои суда на зимовку, гдѣ пожелаютъ, но суда съ легковоспламеняющимися и взрывчатыми веществами должны становиться отдѣльно.

§ 275. При остановкѣ на зимовку нѣсколькихъ судовъ въ одномъ мѣстѣ, на нихъ должны соблюдаться слѣдующія правила предосторожности:

1) Не дозволяется держать огонь и курить табакъ.

2) Пока не встанетъ ледъ имѣть въ готовности не менѣе 6 ведеръ съ темляками на каждомъ суднѣ.

3) Пароходы, на которыхъ должны производиться работы съ употребленіемъ огня, разборка и сборка машинъ, должны становиться, по возможности, ближе къ берегу, а суда, которые требуютъ подсушки, должны становиться въ отдаленіи отъ остальныхъ каравановъ.

4) Зимовки и кузницы должно ставить въ отдѣленія отъ судовъ.

5) Варить смолу и варъ должны на подвѣтренной сторонѣ и въ нѣкоторомъ разстояніи зимующихъ судовъ и строеній.

и 6) При судахъ должны быть караульщики, которые обязаны держать между собою, по очереди, вахту.

28, 32 и 87 Уст. о наказ., пал. мировыми судьями, а также ст. 307, 1607, 1609, 1617, 1619, и 1621 Улож. о наказ.

Этотъ § составленъ примѣняясь къ Высочайшему повелѣнію 5 мая 1858 года, въ которомъ установленъ порядокъ, который долженъ соблюдаться въ случаѣ смерти пассажира на пароходѣ.

Порядокъ этотъ примѣненъ ко всѣмъ смертнымъ случаямъ на судахъ и плотахъ.

Соображаясь съ ст. 192 Уст. пут. сообщ.

§§ 57—61 вр. пр.

Замѣчанія особой комиссіи на предложенный II-мъ отдѣленіемъ съѣзда проектъ правилъ для плаванія.

Добавить въ концѣ §-ва 274-го.

Врывчатые вещества должны быть выгружены съ судовъ и увезены изъ затона.

Въ §-ѣ 275-мъ:

Пунктъ 1-й—передъ словами „не дозволяется держать“—прибавить—„во время стоянки судовъ“.

Изъ пункта 2-го слова: „пока не встанетъ ледъ“ исключить.

Пунетъ 4-й измѣнить слѣдующимъ образомъ:

Зимовки для команды должны находиться на разстояніи не менѣе 10 саж. отъ каравана, а кузницы на разстояніи не менѣе 30 сажень отъ каравана.

Въ пунктѣ 5 вмѣсто словъ: „и въ нѣкоторомъ разстояніи“ поставить: „не менѣе 20 сажень“.

§ 276. Если передъ весеннимъ ледоходомъ суда должны вводиться въ затонъ или въ рѣчку, то при этомъ должна соблюдаться строгая очередь, поэтому всѣ суда, ко времени прибыти весенней воды, должны быть околоты и изготовлены къ подводкѣ, дабы не задерживать сзади стоящихъ судовъ. Если же входъ въ затонъ или рѣчку неглубокой, то, по мѣрѣ прибыти воды, пропускаются вперёдъ суда, имѣющія меньшую осадку.

Г Л А В А XXII.

Правила санитарнаго надзора за рѣчнымъ судоходствомъ въ неблагополучное по холерѣ время.

§ 277. Въ мѣстностяхъ большого скопленія пришлаго рабочаго люда, для крочниковъ и другихъ судорабочихъ, должны быть выстроены деревянные бараки, съ соотвѣствующими по указаніямъ министерства внутреннихъ дѣлъ приспособленіями, организовано дешевое, но правильное довольствіе; причемъ на пристаняхъ и пароходныхъ конторкахъ долженъ быть учрежденъ строгій санитарный надзоръ за торговлю съѣстными припасами, а продажа сырыхъ плодовъ и всякой зелени должна быть воспрещена.

§ 278. На значительныхъ пристаняхъ, отличающихся большимъ пассажирскимъ и торговымъ движеніемъ, по особому распоряженію министерства внутреннихъ дѣлъ, должны быть учреждены врачебно-санитарные пункты съ пріемными покоями на потребное число кроватей. Эти пункты завѣдываются врачами и снабжаются всѣми необходимыми медикаментами, дезинфекціонными средствами и надлежащими приспособленіями для установленія точнаго діагноза болѣзни и подачи помощи заболѣвающимъ.

§ 279. Организация врачебно-санитарныхъ пунктовъ, устройство пріемныхъ покоевъ и обязанности завѣдывающихъ ими врачей излагаются въ особой, издаваемый на сей предметъ, инструкціи министерства внутреннихъ дѣлъ.

§ 280. Въ означенные пріемные покои должны быть немедленно помѣщаемы всѣ заболѣвшіе холерою или сомнительные по холерѣ больные, какіе могутъ обнаружиться на пароходахъ и прочихъ судахъ, на пристаняхъ и пароходныхъ конторкахъ, среди судорабочихъ, пароходныхъ и баржевыхъ служащихъ и прибывающихъ пассажировъ.

Правило новое; необходимость помѣшенія его вызывается требованіями общей пользы и порядка, такъ-какъ предъ ледоходомъ всякая задержка, даже самая незначительная, можетъ имѣть чрезвычайно важныя послѣдствія.

Государь Императоръ, 13-го іюля 1890 года, на приведеніе въ дѣйствіе изложенныхъ правилъ Высочайше соизволилъ.

Пунктъ 1-й этихъ правилъ.

II. 2-й этихъ пр.

II. 3-й этихъ пр.

II. 4-й этихъ пр.

Замѣчанія особой комиссіи на предложенный II-мъ отдѣленіемъ съѣзда проектъ правилъ для плаванія.

Всѣ хозяева и довѣренныя судовъ, стоящихъ въ затонѣ, избираютъ изъ своей среды начальника каравана и двухъ или трехъ помощниковъ, смотря по количеству зимующихъ судовъ. Караванный начальникъ и его помощники обязаны наблюдать за исполненіемъ правилъ о зимовкахъ. Осенью всѣ хозяева и довѣренныя судовъ должны выработать порядокъ установки судовъ на зимовку, а весной выработать порядокъ взводки судовъ въ затонъ или рѣчку, за таковымъ исполненіемъ выработаннаго порядка установки судовъ на зимовку и взводки судовъ весною въ затонъ или рѣчку долженъ наблюдать караванный начальникъ и его помощникъ.

§ 281. Пароходы должны славать заболѣвающихъ на нихъ холерою пассажировъ только на тѣ пристани, на которыхъ имѣются поминутые въ § 278 приѣмные покон.

§ 282. Пристани, объявленныя неблагополучными по холерѣ, и пароходы или другія суда, имѣющіе на своемъ борту холерныхъ больныхъ, должны нести на мачтахъ особые условные знаки (флаги днемъ, фонари ночью).

§ 283. На такихъ пристаняхъ мѣстнымъ жителямъ должно быть воспрещено продавать на конторкахъ пассажирамъ прибывающихъ пароходовъ какіе-либо съѣстные припасы и напитки.

§ 284. Въ замѣнъ того, на этихъ пристаняхъ должно быть организовано, подѣ строгимъ санитарнымъ контролемъ, возможно удешевленное продовольствіе для пассажировъ III класса.

§ 285. Помимо большихъ пристаней, на каждой изъ прочихъ должны быть устроены аптечки, подѣ завѣдываніемъ фельдшера, для подачи первоначальной помощи заболѣвающимъ.

§ 286. Пароходы благополучныя по холерѣ (не везущіе холерныхъ больныхъ), не заходятъ на неблагополучныя по холерѣ пристани и не принимаютъ больныхъ холерою на свой бортъ безъ особаго на то предписанія высшей мѣстной администраціи въ губерніи.

§ 287. Необходимыя сношенія между благополучными по холерѣ пристанями поддерживаются или особо для сего поставленными пароходами, или пароходами, уже имѣющими на своемъ борту холерныхъ больныхъ.

§ 288. На каждомъ пассажирскомъ или товаро-пассажирскомъ пароходѣ должна быть аптечка съ необходимыми медикаментами и дезинфекціонными средствами, подѣ завѣдываніемъ фельдшера.

§ 289. Къ обязанностямъ фельдшера должно относиться: подаваніе заболѣвающимъ первоначальной врачебной помощи, немедленное уединеніе холерныхъ и сомнительныхъ по холерѣ больныхъ, уходъ за ними, дезинфекція ихъ изверженій, вещей, бѣлья, помѣпный парохода, сообразно наставленіямъ. издаваемымъ на сей предметъ министерствомъ внутреннихъ дѣлъ.

§ 290. Каждый пароходъ долженъ имѣть особую каюту для уединенія холерныхъ и сомнительныхъ по холерѣ больныхъ; въ этихъ каютахъ, для принятія изверженій такихъ больныхъ, должны быть особые приѣмники,

II. 5-й этихъ пр.

II. 6-й этихъ пр.

II. 7-й этихъ пр.

II. 8-й этихъ пр.

II. 9-й этихъ пр.

II. 10-й этихъ пр.

II. 11-й этихъ пр.

II. 12-й этихъ пр.

II. 13-й этихъ пр.

II. 14-й этихъ пр.

въ которыхъ постоянно должна быть налита дезинфицирующая жидкость. Какъ эти приемники, такъ и все помѣщеніе должны быть содержимы въ чистотѣ и постоянно тщательно дезинфицируемы. Запачканныя изверженіями холерныхъ больныхъ бѣлье, платье, постельныя принадлежности должны быть, прежде стирки, промываемы въ уничтожающихъ заразу жидкостяхъ.

§ 291. Уединенныя въ означенныя помѣщенія (каюты) больные довозятся пароходомъ до ближайшей пристани съ приемнымъ помещеніемъ § 278, въ которомъ тотчасъ-же и помѣщаются; а каюта, въ которой были больные, основательно очищается и дезинфицируется.

§ 292. Въ буфетахъ пароходовъ должны быть продаваемы только тѣ кушанья и напитки, которые включены въ особый на этотъ предметъ составляемый списокъ.

§ 293. Для питья на пароходѣ должны быть заготовлены въ чистыхъ и хорошо закупоренныхъ сосудахъ достаточные запасы остуженной кипяченой воды, и должны имѣться паровой самоваръ съ горячею водою и приспособленія для очистки воды для варки пищи.

§ 294. Пароходной администраціи должно быть вмѣнено въ обязанность особенно озаботиться, чтобы въ имѣющихся на пароходахъ буфетахъ было организовано удешевленное продовольствіе и продажа чая, для пассажировъ III класса, производилось по возможно умѣренной цѣнѣ и въ достаточномъ количествѣ.

§ 295. На пароходахъ должны быть отдѣльныя помѣщенія (вполнѣ изолированныя, удобно-очищаемыя и дезинфицируемыя) для умершихъ во время пути.

§ 296. На пароходахъ обязательно соблюдается всюду, начиная съ трюма, чистота: каюты должны быть хорошо провѣтриваемы и тщательно очищаемы (по высадкѣ пассажировъ). Оттуда не должно быть допускаемо переполненіе парохода пассажирами, т. е. приемъ ихъ сверхъ нормы, опредѣляемой въ каютахъ числомъ коекъ, а на палубѣ квадратнымъ содержаніемъ оной по расчету не менѣе 9 квадратныхъ футовъ на человѣка. Причемъ на всѣхъ пароходахъ на видномъ мѣстѣ должны быть сдѣланы надписи о нормальномъ числѣ пассажировъ, какое пароходъ можетъ принять.

§ 297. На верхней палубѣ парохода, гдѣ

II. 15-й этихъ пр.

II. 16-й этихъ пр.

II. 17-й этихъ пр.

II. 18-й этихъ пр.

II. 19-й этихъ пр.

II. 20-й этихъ пр.

II. 21-й этихъ пр.

находится штурвалъ, помѣщеніе пассажировъ отнюдь не допускается.

§ 298. На пароходѣ помѣщенія для пассажировъ, во время холодной погоды, должны быть отапливаемы, и въ случаѣ пароваго отопленія, администрація парохода обязана озаботиться о соблюденіи въ означенныхъ помѣщеніяхъ всюду равномерной температуры. Палубныя помѣщенія должны быть предохранены отъ вліянія холода и непогоды закрытіемъ оныхъ особыми, приспособленными для этой цѣли, переборками или тентами.

П. 22-й этихъ пр.

Г Л А В А XXIII.

Правила о взысканіяхъ за нарушенія правилъ для плаванія.

§ 299. Неисполненіе правилъ, установленныхъ для плаванія судовъ и плотовъ по существующимъ законамъ подвергаетъ виновныхъ отвѣтственности: за нарушенія менѣе важныя по уставу о наказаніяхъ, налагаемыхъ мировыми судьями, а за болѣе важныя по уложенію о наказаніяхъ.

А. Взысканія по уставу о наказаніяхъ, налагаемыхъ мировыми судьями.

§ 300. За нарушеніе правилъ, предписанныхъ для судоплаванія и сплава лѣса по рѣкамъ и каналамъ, виновные подвергаются: денежному взысканію не свыше пятидесяти рублей.

§ 301. За нарушеніе правилъ, установленныхъ для плаванія рѣчныхъ пароходовъ, управляющіе сими послѣдними, когда неискренность ихъ не имѣла послѣдствіемъ смертнаго случая, подвергаются:

аресту не свыше одного мѣсяца или денежному взысканію не свыше ста рублей.

Въ §§ 300 и 301 изложены постановленія, заключающіяся въ ст. 77 и 87 уст. о нак., нал. мир. суд. Въ особыхъ дополнительныхъ узаконеніяхъ, изданныхъ 8 апрѣля 1866 г. и 25 августа 1869 г. показано разграниченіе проступковъ, подходящихъ подъ дѣйствіе статей 77 и 87 уст. о наказ. Согласно этому разграниченію, подъ дѣйствіе статей 77 и 87 подведены всѣ нарушенія тѣхъ статей устава путей сообщенія, которыми опредѣляется порядокъ плаванія судовъ и плотовъ, а также и всѣ нарушенія изданныхъ 3 октября 1867 года правилъ для плаванія по рр. Волгѣ и Камѣ, замѣненныхъ дѣйствующими теперь временными правилами для плаванія по внутреннимъ воднымъ путямъ, утвержденными г. министромъ путей сообщенія 24 іюня 1878 г. и измѣненными въ 1880 и 1883 годахъ.

Рѣшеніями кассационнаго департамента сената, 1870 г. № 200 по дѣлу Сапожниковыхъ и 1872 г. № 388 по дѣлу Горбатова, Селаева и др. разъяснено, что хотя въ разграниченіи проступковъ, подходящихъ подъ ст. 77, указаны лишь техническія правила, относящіяся до судоходства, несоблюденіе

Замѣчанія особой комиссіи на предложенный II-мъ отдѣленіемъ съѣзда проектъ правилъ для плаванія.

Къ примѣчанію §§ 300 и 301 къ 3 части и послѣ огражденія правъ судовладельцевъ прибавить и огражденіе правъ судовладельцевъ, формулируя его слѣдующими словами:

„Если судовладелецъ пожелаетъ уволить отъ службы судовладельца, то долженъ предупредить послѣдняго обозначеніемъ срока его службы и выдать проѣзды до мѣста его найма“; также постановлено принять замѣчанія представителей пароходныхъ обществъ и пароходоуправляющихъ, заключающіяся въ томъ, чтобы не допускать изложенные въ примѣчаніи къ §§ 300 и 301 предложенія II отдѣленія судоводнаго съѣзда относительно измѣненій существующаго порядка взысканій штрафовъ и судебныхъ разбирательствъ судоводнымъ начальствомъ взаимно существующаго порядка взысканія ихъ общими судебными мѣстами, при чемъ комиссія вполне согласилась съ тѣмъ, что чины судоводной инспекціи, начальники отдѣленій и вообще судоводное начальство не могутъ быть судьями, такъ какъ особенно не желательно, чтобы дѣла по судоводству подлежали ихъ разбирательству, если уже не возможно исходатайствовать спеціальныхъ судей, выбранныхъ отъ судоводныхъ обществъ, о которыхъ уже неоднократно возбуждалось ходатайство, то лучше оставить старый порядокъ разбирательства этихъ дѣлъ мировыми судьями или земскими начальниками.

Кромѣ того постановили:

Ходатайствовать передъ министромъ путей сообщенія о томъ, чтобы глава эта въ виду серьезнаго значенія ея была представлена на особое вниманіе будущему съѣзду и отъ обсужденія ея, а равно и отъ проектируемыхъ II отдѣленіемъ судоводнаго съѣзда положеній, за исключеніемъ вышесказаннаго, воздержатся, ходатайствуя, чтобы глава эта, ни въ какомъ случаѣ не была бы принята въ томъ видѣ, какъ она проектирована II отдѣленіемъ судоводнаго съѣзда.

которыхъ должно подлежать взысканію по этой статьѣ, но указаніе это не имѣетъ ограничительнаго смысла и не исключаетъ обязанности суда принять силу этого закона и къ другимъ нарушеніямъ общихъ правилъ, предписанныхъ для судоплаванія. На этомъ основаніи по 77 ст. уст. о наказ. подлежатъ ответственности рабочіе за побѣгъ съ судна, а также судопромышленники и ихъ приказчики за всякое ослушаніе распоряженіямъ судоводнаго начальства, нарушающее въ чемъ нибудь судоводныя правила.

Такимъ образомъ подъ ст. 77 и 87 могутъ быть подведены всѣ тѣ нарушенія правилъ судоплаванія, которыя подлежатъ дѣйствию уст. о наказ., налаг. мир. суд., тѣмъ не менѣе въ этомъ уставѣ имѣются и другія статьи, опредѣляющія взысканія за нѣкоторыя нарушенія правилъ для плаванія. Правила эти приведены въ слѣдующихъ §§ и такъ какъ указанные въ нихъ проступки весьма немногочисленны, то подъ дѣйствіе ст. 77 и 78 подходятъ почти всѣ нарушенія правилъ для плаванія судовъ и плотовъ.

На основаніи ст. 77 и 87 уст. о наказ. строгость взысканія за нарушеніе судоводныхъ правилъ установлена не по важности совершеннаго проступка, а смотря по тому кѣмъ совершенъ оный. Если проступокъ сдѣланъ управителемъ пароваго судна, то взысканіе назначается по 87 ст., а если нарушеніе судоводныхъ правилъ сдѣлано кѣмъ нибудь другимъ, по 77 ст. Порядокъ этотъ нельзя признать правильнымъ: конечно нарушенія правилъ, установленныхъ для плаванія пароходовъ, могутъ имѣть, очень часто, болѣе важныя послѣдствія, чѣмъ нарушенія правилъ для плаванія непаровыхъ судовъ и плотовъ, поэтому слѣдуетъ предъявлять къ управителямъ паровыхъ судовъ болѣе строгія требованія и подвергать ихъ болѣе строгому взысканію; но и другими лицами могутъ быть совершены такія нарушенія судоводныхъ правилъ, за которыя слѣдуетъ опредѣлить болѣе строгое взысканіе, чѣмъ то, которое назначено по 77 ст., т. е. денежное взысканіе не свыше 50 рублей. Къ числу такихъ проступковъ относятся: нарушенія правилъ о перевозкѣ взрывчатыхъ и огнеопасныхъ веществъ, о мѣрахъ предосторожности отъ пожаровъ, о плаваніи черезъ закрытый перекать и т. п.

Слѣдовало-бы обѣ статьи соединить вмѣстѣ и за всѣ нарушенія правилъ для плаванія назначить взысканіе по 87 ст., т. е. --

или денежное взысканіе до 100 рублей, или арестъ до 1-го мѣсяца, представивъ суду опредѣлять родъ и размѣръ взысканія, смотря по важности проступка, но при этомъ слѣдовало-бы выдѣлить такіе, болѣе важные проступки, за которые непременно назначается арестъ, не замѣняя его денежнымъ взысканіемъ. Кромѣ того слѣдовало-бы разграничить отвѣтственность за нарушеніе судоводныхъ правилъ хозяевъ судовъ, ихъ довѣренныхъ и агентовъ, судоправителей, машинистовъ, судорабочихъ и др. лицъ. Есть нарушенія правилъ, которыя зависятъ исключительно отъ хозяевъ или предотвратить которыя судоправитель не имѣетъ возможности по своему подчиненному положенію относительно хозяина, его довѣренныхъ и агентовъ, поэтому отвѣтственность судоправителя должна начинаться въ такихъ случаяхъ только съ того времени, когда судно пойдетъ въ ходъ, снявшись съ якоря или отваливъ отъ пристани.

На основаніи изложенныхъ соображеній, статьи устава о наказ. нал. мир. судьями, относительно отвѣтственности за нарушенія судоводныхъ правилъ желательно было-бы изложить такъ:

Ст. 77. Виновные въ нарушеніи правилъ, установленныхъ для плаванія судовъ и плотовъ, когда отъ сего не послѣдовало смертнаго случая или поврежденія въ здоровьи кому-либо, подвергаются:

аресту не свыше двухъ мѣсяцевъ или денежному взысканію не свыше трехсотъ рублей.

Отвѣтственность-же за нарушенія правилъ для плаванія опредѣляется на слѣдующихъ основаніяхъ:

1. Хозяева судовъ и плотовъ отвѣтствуютъ:

а) За допущеніе къ плаванію судна, не имѣющаго надлежащей прочности для безопаснаго плаванія.

б) За неснабженіе судна или плота необходимыми для безопаснаго плаванія якорями и снастями, а также тѣми судовыми принадлежностями, которыя установлены настоящими правилами.

в) За неснабженіе судна установленными министромъ путей сообщенія удостовѣреніями о записи и номерными знаками или жезлянками.

г) За нагрузку судна свыше допускаемой для безопаснаго плаванія, а также за нагрузку пассажирскихъ пароходовъ выше линій, опредѣленной для наибольшей осадки

(§ 129) и за помѣщеніе пассажировъ и клади тамъ, гдѣ сіе не дозволено (§ 136).

д) За несоблюденіе установленныхъ сими правилами постановленій о различнаго рода перевозкахъ, какъ-то: о перевозкѣ легковоспламеняющихся, взрывчатыхъ и опасныхъ веществъ, о перевозкѣ скота и т. п. (главы XIII, XIV, XV, XVI, XVII и XVIII).

е) За порученіе управленія пароходомъ или машиною такому лицу, которое не имѣетъ необходимыхъ для сего позваній и опытности, а также за назначеніе на должность командира и его помощника на пассажирскіе пароходы лицъ, не достигшихъ предѣльнаго возраста (§ 115).

2. Довѣренные судовладѣльцевъ, ихъ агенты и вообще лица, распоряжающіеся на судахъ по порученію судовозвевъ, отвѣчаютъ за всѣ нарушенія настоящихъ правилъ, сдѣланныя по ихъ распорядженію, хотя-бы получили на то приказаніе отъ хозяевъ.

3. Судоуправители отвѣчаютъ за несоблюденіе ими всѣхъ установленныхъ правилъ для плаванія и за самовольное оставленіе должности.

Кромѣ того желательно, чтобы указанія ниже нарушенія правилъ подвергали виновныхъ управителей судовъ или плотовъ аресту безъ замѣны денежнымъ взыскаціемъ:

а) Неимѣніе на суднѣ или плотѣ тѣхъ принадлежностей, безъ которыхъ не допускается его плаваніе (§ 22).

б) Несоблюденіе установленныхъ мѣръ предосторожности отъ пожаровъ во время стоянки на пристаняхъ, на перекатахъ и вообще при скопленіи судовъ.

в) Нарушеніе правилъ о перевозкѣ взрывчатыхъ, легковоспламеняющихся и опасныхъ веществъ, въ томъ числѣ сырой нефти и керосина.

г) Несоблюденіе правилъ о проходѣ черезъ закрытый перекать (§§ 255—261 и 263).

д) Постановка на мель судна на перекатѣ, если сіе произошло вслѣдствіе нарушенія постановленій объ осадкѣ судовъ, размѣрѣ вѣса буксирныхъ пароходовъ или другихъ правилъ о плаваніи во время мелководія.

е) Нарушеніе очереди при весенней взводкѣ судовъ въ затоны.

4. Помощники капитановъ, багажные приказчики, машинисты, ихъ помощники, лоцмана, штурвальные, кочегары, матросы и всѣ судорабочіе, подчиняясь распорядженіямъ судоуправителя, а машинная команда, сверхъ

того и машиниста, отвѣчаютъ каждый за исправное исполненіе своихъ обязанностей, за исправное состояніе вѣреннхъ имъ частей, за недонесеніе судоуправителю о замѣченныхъ по своей части неисправностяхъ и за самовольное оставленіе должности. Буфетчики и буфетная прислуга также отвѣтствуютъ за неисполненіе своихъ обязанностей и распоряженій командира парохода.

б) Пассажиры, за перевозку подъ видомъ багажа или инымъ способомъ, легковоспламеняющихся, взрывчатыхъ и опасныхъ веществъ, кромѣ пороха въ дозволенномъ количествѣ (§ 146).

По нарушеніямъ правилъ судоплаванія, подвергающимъ одному лишь денежному взысканію, обвиняемымъ судохозяевамъ, приказчикамъ, судорабочимъ и вообще проѣзжающимъ, по существующимъ узаконеніямъ, предоставляется внести слѣдующее съ нихъ взысканіе лицамъ, на обязанности коихъ лежитъ охраненіе путей сообщенія или дать подписку объ уплатѣ взысканія въ мѣстѣ постоянного ихъ жительства, или-же въ томъ мѣстѣ, гдѣ судно или плотъ должны будутъ разгружаться (ст. 1230 уст. уголов. судопр.).

При несогласіи обвиняемаго уплатить слѣдующее съ него взысканіе, а также, когда онъ подлежитъ личному наказанію, начальникъ дистанціи или другое должностное лицо сообщаетъ о происшествіи мѣстному мировому судѣ (или земскому начальнику), который для разбирательства обязанъ прибыть на мѣсто происшествія (ст. 1232) и не долженъ, безъ особой надобности, задерживать обвиняемыхъ долѣе 6 часовъ на мѣстѣ происшествія (ст. 1233).

Но огромное большинство дѣлъ по нарушеніямъ правилъ для плаванія относится къ числу маловажныхъ, которыя подвергають виновныхъ одному лишь незначительному денежному взысканію,—необходимо, чтобы эти дѣла разбирались быстро и наказаніе слѣдовало непосредственно за проступкомъ. По существующему въ настоящее время порядку, самое незначительное нарушеніе правилъ судоплаванія, сдѣланное командиромъ парохода, подлежитъ разбирательству мирового судьи и тому-же разбирательству подлежатъ въ дѣйствительности, почти всѣ дѣла по нарушеніямъ правилъ для плаванія непаровыхъ судовъ и плотовъ, потому что хотя обвиняемымъ и „предоставляется“ внести слѣдующее съ нихъ взысканіе лицамъ, завѣдующимъ путями сообщеніями, но имъ

также предоставляется право не вносить штрафа и дѣло передается мировому судѣ.

По отдаленности мѣстъ пребыванія мировыхъ судей и по многочисленности дѣлъ у нихъ, требованіе ст. 1232 и 1233 уст. угол. судопр., о томъ, что мировой судья долженъ прибыть на мѣсто происшествія и не задерживать обвиняемыхъ долѣе 6 часовъ, остается неисполненнымъ, поэтому неоднократно возбуждался вопросъ о специальныхъ навигаціонныхъ судьяхъ.

Вопросъ этотъ подымался и на прежнихъ нижегородскихъ судоходныхъ сѣздахъ, но ходатайство объ этомъ осталось безъ удовлетворенія и трудно ожидать, чтобы министерство юстиціи согласилось теперь на учрежденіе специальныхъ судей для разбора дѣлъ по судоходству.

По нарушеніямъ почти всѣхъ специальныхъ уставовъ, какъ напр., врачебнаго, карантиннаго, о торговомъ мореплаваніи, биржеваго и др. имѣются такіа дѣла, которыя предоставлены непосредственному разбирательству административныхъ управленій (прил. къ ст. 1214 уст. угол. судопр.).

По нарушеніямъ-же устава путей сообщенія (и правилъ судоплаванія), такихъ дѣлъ нѣтъ, а между тѣмъ предоставленіе мѣстному судоходному начальству разбирательства маловажныхъ нарушеній правилъ для плаванія уменьшило-бы значительно и число дѣлъ, доходящихъ до мировыхъ судей, проволочку въ производствѣ этихъ дѣлъ и безнаказанность многихъ нарушеній, такъ какъ въ настоящее время, въ виду сложности процедуры (составленіе протокола, обвиненіе на судѣ и пр.) многіе проступки остаются безъ взысканія.

По нарушеніямъ правилъ для плаванія вообще трудно составить опредѣленный списокъ тѣхъ проступковъ, которые могли-бы быть предоставлены административному разбирательству. Одинъ и тотъ-же поступокъ, смотри по обстоятельствамъ, составляетъ одинъ разъ маловажное, а въ другой разъ важное нарушеніе. Напримѣръ: неисполненіе правилъ объ отличительныхъ огняхъ—нарушеніе важное, но если оно произошло въ свѣтлую весеннюю ночь, на непаровомъ суднѣ, то это нарушеніе маловажное, за которое достаточно виновнаго подвергнуть небольшому штрафу. Неисполненіе правилъ о соблюденіи мѣръ предосторожности отъ пожаровъ—нарушеніе важное, когда оно произошло на суднѣ, находящемся вблизи другихъ судовъ или на суднѣ, нагруженномъ огнеопасными предме-

тами и незначительное, если произошло на суднѣ съ обыкновеннымъ грузомъ, находившимся въ отдаленіи отъ другихъ судовъ и жилыхъ строеній и т. п. Кажется лучше всего предоставить судоходному начальству рѣшать всякій разъ—относится-ли данное нарушение къ числу такихъ, за которое достаточно назначить штрафъ въ томъ размѣрѣ, какой будетъ предоставлено назначать въ административномъ порядкѣ или что его слѣдуетъ передать мировому судѣ. Можно было-бы размѣръ этого штрафа опредѣлить не свыше 5 рублей для нарушения правилъ о плаваніи паровыхъ судовъ и 15 рублей—для паровыхъ судовъ и установить слѣдующія статьи:

Ст. 1. Маловажныя нарушения правилъ для плаванія судовъ и плотовъ предоставляются разбирательству завѣдующихъ мѣстной судоходной инспекціей, если по ихъ усмотрѣнію признано будетъ возможнымъ ограничить взысканіе:

для управителей паровыхъ судовъ денежнымъ взысканіемъ не свыше пятнадцати рублей и для всѣхъ прочихъ лицъ—денежнымъ взысканіемъ не свыше пяти рублей.

Ст. 2. Жалобы на приговоры чиновъ мѣстной судоходной инспекціи приносятся начальнику отдѣленія путей сообщенія, а на его постановленія округа путей сообщенія, которымъ сіи дѣла рѣшаются окончательно.

Этотъ § составленъ на основаніи § 8 правилъ о предосторожностяхъ при употребленіи жидкаго топлива на паровыхъ судахъ (собр. узак. и расп. прав. 11 февраля 1883 г. № 14), согласно которому отвѣтственность за нарушение этихъ правилъ опредѣлена по 29 ст. уст. о нак., нал. мир. суд. Такъ какъ нарушение правилъ объ употребленіи жидкаго топлива составляетъ также и нарушение правилъ для плаванія, то руководствуясь указами сената, приведенными въ замѣчаніяхъ къ §§ 300 и 301 этой главы, слѣдовало-бы и взысканія за нихъ назначить не по 29, а по 77 ст. уст. о нак., нал. мир. суд. (въ проектированной редакціи).

§ 302. За нарушение правилъ о предосторожностяхъ при употребленіи жидкаго топлива на паровыхъ судахъ, когда нарушение не имѣло послѣдствіемъ взрыва горючей жидкости, виновные подвергаются:

денежному взысканію не свыше пятидесяти рублей и сверхъ того, судно не допускается къ плаванію и задерживается до исполненія предосторожностей, указанныхъ въ §§.

§ 303. За истребленіе, порчу, сносъ или перемѣщеніе поставленныхъ по распоряженію подлежащихъ властей знаковъ, обезпечивающихъ безопасность судоходства, когда при этомъ не было корыстной или иной преступной цѣли, виновные подвергаются:

аресту не свыше трехъ мѣсяцевъ, или

Изъ ст. 32 уст. о наказ. то, что относится до судоходныхъ знаковъ. Конецъ этого § слѣдовало-бы измѣнить, постановивъ, что о порчѣ, сносѣ или перемѣщеніи предостерегательныхъ знаковъ слѣдуетъ заявлять полевой прислугѣ, наблюдающей за этими знаками.

денежному взысканію не свыше трехсотъ рублей.

Тѣмъ-же взысканіямъ подлежатъ лица, которыя безъ намѣренія истребивъ, испортивъ, снявъ или перемѣстивъ поставленный для безопасности судоходства знакъ, не объявлять о томъ ближайшему судоходному начальству.

§ 304. За засориваніе рѣкъ бросаніемъ въ нихъ камней, песку и тому подобныхъ веществъ, отъ которыхъ не можетъ послѣдовать порчи воды, виновные подвергаются:

денежному взысканію не свыше десяти рублей,

а за выбрасываніе въ рѣку вредныхъ для здоровья веществъ, когда при томъ не было умысла нанести вредъ общественному здравію, виновные подвергаются:

аресту не свыше семи дней, или денежному взысканію не свыше двадцати пяти рублей.

§ 305. За остановку или выгрузку судна, нагруженнаго удобовоспламеняющимися веществами, въ не надлежащемъ разстояніи отъ другихъ судовъ, виновные, если они не были вынуждены къ тому бурей или другими особенными обстоятельствами, подвергаются: денежному взысканію не свыше трехсотъ рублей.

§ 306. За несоблюденіе правилъ, установленныхъ для осторожности отъ огня на судахъ и плотяхъ, за исключеніемъ означенныхъ въ предыдущемъ §, виновные подвергаются:

денежному взысканію не свыше двадцати пяти рублей.

§ 307. За несоблюденіе постановленій и правилъ относительно употребленія паровыхъ котловъ, когда варушеніе это не имѣло послѣдствіемъ причиненія кому либо смерти или поврежденія въ здоровьи, виновные подвергаются:

аресту не свыше трехъ мѣсяцевъ или денежному взысканію не свыше трехсотъ рублей.

§ 308. За неисполненіе правилъ, изданныхъ для санитарнаго надзора за рѣчными судоходствомъ въ неблагопріятное по холерѣ время, виновные подвергаются:

аресту не свыше одного мѣсяца или денежному взысканію не свыше ста рублей.

§ 309. За выбрасываніе баласта въ рѣкахъ виновные подвергаются:

денежному взысканію не свыше ста рублей.

Изъ ст. 52 и III уст. о наказ. выбрано то, что относится до засоренія рѣкъ.

Засореніе рѣкъ составляетъ нарушеніе правилъ для плаванія, поэтому нѣтъ основанія вклячать это нарушеніе изъ общаго числа нарушеній этихъ правилъ и назначать за него наказаніе слабѣе, чѣмъ за другія нарушенія, а слѣдовало-бы подвести засореніе рѣкъ подъ дѣйствіе ст. 77 въ новой, проэктированной редакціи.

Это-же замѣчаніе относится и къ слѣдующимъ §§ 305 и 306.

Ст. 93 уст. о наказ.

См. примѣчаніе къ § 304.

Ст. 91 уст. о наказ.

См. примѣчаніе къ § 304.

Высочайше утвержденное 8 іюня 1889 г., мнѣніе государственнаго совѣта.

На основаніи ст. 23 Высочайшаго повелѣнія 13 іюля 1890 г.—отвѣтственность назначена по 102 ст. уст. о наказ., налаг. мир. суд.

Ст. 78 уст. о наказ., нал. мир. суд.

На рѣчныхъ судахъ баласта не имѣется, а за засореніе рѣкъ взысканіе опредѣлено

Въ случаѣ повторенія сего поступка, виновные подвергаются:

аресту не свыше трехъ мѣсяцевъ, или денежному взысканію не свыше трехсотъ рублей.

§ 310. За неисправное исполненіе обязанностей по проводу судовъ, виновные въ томъ проводники или лоцманы подвергаются:

аресту не свыше пятнадцати дней, или денежному взысканію не свыше пятидесяти рублей.

§ 311. За принятіе на себя провожать судно, безъ явной необходимости или безъ надлежащаго разрѣшенія, лица, не имѣющія званія проводника или лоцмана, подвергаются: аресту не свыше пятнадцати дней или денежному взысканію не свыше пятидесяти рублей.

§ 312. За нарушеніе правилъ объ исправности бечевниковъ, а также за поврежденіе ихъ, виновные подвергаются:

денежному взысканію не свыше двадцати пяти рублей.

§ 313. За препятствованіе ходу судовъ перекладываніемъ каната съ одного берега на другой или инымъ образомъ, виновные подвергаются:

денежному взысканію не свыше пяти рублей.

§ 314. За неисполненіе обязанности по спуску воды, или разведенію мостовъ, а равно за причиненіе остановки судоходству при проходѣ судовъ мимо царомныхъ перевозовъ, виновные подвергаются:

аресту не свыше семи дней, или денежному взысканію не свыше двадцати пяти рублей.

въ ст. 52 и 111 (§ 304 сей главы), поэтому статью эту слѣдовало бы исключить.

Ст. 79 уст. о нак. налаг. мир. судьями.

Если будетъ утверждена предлагаемая редакція ст. 77 уст. о наказ., вал. мир. суд.,— постановленіе, заключающееся въ ст. 79, должно быть отмѣнено, такъ какъ отвѣтственность лоцмановъ будетъ опредѣляться п. 4.—77 уст. новой редакціи.

Ст. 80 уст. о наказ., вал. мир. суд.

Статья эта относится до тѣхъ водныхъ путей, гдѣ имѣются лоцмана, утверждаемые въ семь званій,—чего на Волгѣ и ея притокахъ нѣтъ, а потому она можетъ быть исключена.

Ст. 81 уст. о наказ., налаг. мир. суд.

Сохраненіе въ исправности бечевниковъ и неповрежденіе ихъ—требуется § 11-мъ правилъ для плаванія, поэтому нарушеніе этого § должно быть отнесено къ ст. 77 уст. о нак., вал. мир. суд. (замѣчанія къ §§ 300 и 302 настоящей главы). Дѣйствіе-же ст. 81 слѣдовало-бы оставить только для опредѣленія взысканія съ прибрежныхъ владѣльцевъ, за неисполненіе ими своихъ обязанностей по содержанію бечевниковъ въ исправности, а также за поврежденія бечевниковъ не судоходцами, а другими лицами.

Ст. 82 уст. о наказ., вал. мир. суд.

Препятствованіе ходу судовъ, если оно будетъ сдѣлано судоуправителемъ, составляетъ нарушеніе § 86 правилъ для плаванія, поэтому оно должно быть отнесено къ ст. 77 уст. о нак. (§ 300 наст. главы); тѣмъ болѣе, что несправедливо подвергать столь малому взысканію, какое опредѣлено въ 82 ст., за столь важный проступокъ, какъ препятствованіе ходу судовъ. По этой-же 77 ст. слѣдовало-бы опредѣлять взысканіе и за препятствованіе ходу судовъ не судоходцами, а другими лицами, а статью 82 слѣдовало-бы отмѣнить.

Ст. 83 уст. о нак., вал. мир. суд.

Обязанность спускать воду съ мельницъ и другихъ вододѣйствующихъ заведеній установлена для верхней Волги (до Рыбинска) и на рр. Тверцѣ, Осугѣ и Повѣди, а также на р. Цѣ и на рр., входящихъ въ систему Верхне-Окского судоходства. Остановки, причиняемыя судоходству неисполненіемъ этой обязанности, а также несвоевременнымъ раз-

веденіемъ мостовъ и несніемъ канатовъ на паромныхъ переправахъ, представляютъ столь важное нарушеніе, что несправедливо назначать за сіе столь незначительное взысканіе, какое опредѣлено въ ст. 83, а слѣдовало-бы прировнять его къ взысканіямъ, опредѣляемымъ за нарушеніе правилъ для плаванія (по ст. 77 въ проектированной новой редакціи).

Что-же касается до паромныхъ переправъ, совершаемыхъ не по протянутому канату, то плаваніе ихъ должно подчиняться общимъ правиламъ для плаванія судовъ.

Ст. 84 уст. о наказ., нал. мир. суд.

§ 315. За притѣсненіе судовщиковъ: при снятіи груза съ судна, подвергшагося крушенію, при съемкѣ судна, занесеннаго на берегъ, при добываніи судна изъ неудобнаго мѣста, при ставкѣ зимовокъ для караула, а равно за вырваніе столбовъ, поставленныхъ для чалки судовъ, прибрежные жители подвергаются:

денежному взысканію не свыше пятнадцати рублей.

§ 316. За препятствованіе судоходству устройствомъ рыболовныхъ заведеній тамъ, гдѣ это воспрещено, или безъ соблюденія установленныхъ для того правилъ, а также за засореніе рыболовами рѣкъ или за порчу ихъ береговъ, виновные, сверхъ отобранія употребленныхъ матеріаловъ, подвергаются:

денежному взысканію не свыше двадцати пяти рублей.

§ 317. За самовольное измѣненіе направленія судоходной рѣчки, или за остановку ея теченія плотинами, а равно за ослабленіе оваго каналами или другимъ образомъ, виновные подвергаются:

денежному взысканію не свыше трехсотъ рублей.

Ст. 85 уст. о наказ., нал. мир. суд.

Ст. 86 уст. о наказ., нал. мир. суд.

Б) Взысканія, опредѣляемая по уложенію о наказаніяхъ.

§ 318. За уничтоженіе, поврежденіе, сносъ или перемѣщеніе поставленныхъ, по распоряженію надлежащихъ властей, знаковъ, обезпечивающихъ безопасность судоходства, съ умысломъ подвергнуть разрушенію, потопленію или иному несчастію какое-либо лицо или нѣсколько лицъ, или-же рѣчное судно, виновный подвергается:

наказанію—какъ за покушеніе на преступленіе, которое онъ имѣлъ въ виду, и сверхъ того онъ, во всякомъ случаѣ,

Ст. 307 Улож. о наказ. (изд. 1885 г.).

обязавъ вознаградить за всѣ, причиненныя виною его казнь или частнымъ лицамъ убытки.

§ 319. Кто не умышленно, по неосторожности или даже случайно повредитъ или загроздитъ путь желѣзной дороги, проведенной по Александровскому чрезъ р. Волгу мосту и не доведетъ о семъ немедленно до свѣдѣнія желѣзнодорожнаго сторожа, или лица судоходнаго постоваго надзора, или же, по крайней мѣрѣ, не приметъ тотчасъ всѣхъ зависящихъ отъ него мѣръ къ предотвращенію опасности, тотъ подвергается наказанію по ст. 1080 уложенія о наказаніяхъ изд. 1885 года. Убытки за поврежденіе моста взыскиваются съ виновныхъ, согласно ст. 59 улож. о наказ. и ст. 644 зак. гражд., а въ случаѣ ихъ несостоятельности, съ владѣльцевъ или арендаторовъ судовъ.

По ст. 1080 уложенія о наказаніяхъ (изд. 1885 г.). Кто неумышленно, по неосторожности или даже случайно, повредивъ или загроздивъ путь желѣзной дороги, не доведетъ о семъ немедленно до свѣдѣнія желѣзнодорожнаго сторожа или инаго наблюдающаго за безопасностію пути лица, или же по крайней мѣрѣ не приметъ тотчасъ всѣхъ зависящихъ отъ него мѣръ къ предотвращенію опасности, тотъ подвергается:

заключенію въ тюрьмѣ отъ двухъ до четырехъ мѣсяцевъ.

Если же послѣдствіемъ его поступка будетъ причиненіе кому-либо смерти или поврежденіе въ здоровьѣ, то виновный подвергается, смотря по степени причиненнаго имъ вреда и другимъ обстоятельствамъ дѣла:

или заключенію въ тюрьмѣ на время отъ восьми мѣсяцевъ до одного года и четырехъ мѣсяцевъ; или лишенію всѣхъ особенныхъ, лично и по состоянію присвоенныхъ правъ и преимуществъ и ссылкѣ на житье въ Сибирь или отдачѣ въ исправительное арестантское отдѣленіе по ст. 31 сего уложенія.

Если повредившій или загроздившій путь желѣзной дороги неумышленно, однако въ слѣдствіе явной неосторожности, доведетъ о семъ своевременно до свѣдѣнія дорожнаго сторожа или другаго наблюдающаго за безопасностію пути лица, или принялъ иныя зависящія отъ него мѣры къ предотвращенію опасности, но, несмотря на то, неосторожность имѣла послѣдствіемъ причиненіе кому-либо смерти или поврежденія въ здоровьѣ, то виновный въ такой неосторожности под-

§ 11 Правилъ движенія судовъ и плотовъ при проходѣ подъ Александровскій, чрезъ р. Волгу, мостъ, близъ с. Костычи, утвержденныхъ г. министромъ путей сообщенія 13 іюня 1890 г. № 441.

вергается сообразно со степенью причиненнаго имъ вреда и другимъ обстоятельствамъ дѣла:

заключенію въ тюрьмѣ на время отъ двухъ мѣсяцевъ до одного года и четырехъ мѣсяцевъ.

§ 320. Кто неумышленно повредитъ шлюзы, плотины, водоспуски и другія гидротехническія сооруженія, тотъ:

обязанъ возратить всѣ издержки, употребленныя на починку поврежденнаго.

Когда-же такое поврежденіе сдѣланоумышленно, то виновный, кромѣ возвращенія издержекъ, употребленныхъ на исправленіе, и вознагражденія за убытки, подвергается, смотря по обстоятельствамъ дѣла:

лишенію всѣхъ особенныхъ, лично и по состоянію присвоенныхъ правъ и преимуществъ и ссылкѣ на житье въ Сибирь или отдачѣ въ исправительныя арестантскія отдѣленія по пятой степени ст. 31 сего уложенія;

или-же лишенію всѣхъ особенныхъ, лично и по состоянію присвоенныхъ, правъ и преимуществъ и ссылкѣ на житье въ одну изъ отдаленныхъ губерній, кромѣ Сибирскихъ, или заключенію въ тюрьмѣ по третьей степени статьи 33 сего уложенія.

§ 321. За умышленное причиненіе вреда судну, лоцманъ подвергается, смотря по обстоятельствамъ дѣла:

аресту на время отъ трехъ недѣль до трехъ мѣсяцевъ, или двухмѣсячной работѣ по бечевнику;

или заключенію въ тюрьмѣ на время отъ четырехъ до восьми мѣсяцевъ;

сверхъ того, ему воспрещается навсегда быть лоцманомъ.

За умышленное потопленіе судна, на которомъ находились люди, лоцманъ подвергается:

наказаніямъ въ статьѣ 1619 сего Уложенія опредѣленнымъ.

Во всякомъ случаѣ онъ обязанъ вознаградить за причиненный имъ кому-либо вредъ или убытокъ.

§ 322. За порученіе обязанностей поэксплоатации пароходныхъ сообщеній лицомъ, явно неспособнымъ къ исполненію сихъ обязанностей, а также за недостаточный надзоръ за лицами, принадлежащими къ составу эксплуатационной службы, если послѣдствіемъ того или другаго было причиненіе кому-либо

Ст. 1087 Улож. о наказ. (изд. 1885 г.).

Ст. 1088 Улож. о наказ. (изд. 1885 г.).

Слѣдовало-бы слово „лоцманъ“ замѣнить словомъ „судоуправитель“, такъ какъ управленіе судомъ зависитъ отъ судоуправителя, а на непаровыхъ судахъ лоцманъ и есть судоуправитель.

Ст. 1097 Улож. о наказ. (изд. 1885 г.).

смерти или поврежденія въ здоровьѣ, виновные подвергаются:

или аресту на время не свыше трехъ мѣсяцевъ или денежному взысканію не свыше трехъ-сотъ рублей;

или-же заключенію въ тюрьмѣ на время отъ двухъ мѣсяцевъ до одного года и четырехъ мѣсяцевъ.

§ 323. За нарушеніе правилъ и постановленій относительно употребленія паровыхъ котловъ, когда отъ того причинится кому-либо смерть или поврежденіе въ здоровьѣ, виновные подвергаются:

заключенію въ тюрьмѣ на время отъ двухъ мѣсяцевъ до одного года и четырехъ мѣсяцевъ.

§ 324. За нарушенія правилъ для плаванія, когда отъ этого причинится кому-либо смерть или поврежденіе въ здоровьѣ, виновные подвергаются взысканію, постановленному въ ст. 1458, 1466, и 1494 Уложенія о наказаніяхъ.

По ст. 1458 Уложенія о наказаніяхъ (изд. 1885 г.). Кто, зная и предвидя, что отъ предпринимаемаго имъ какого-либо противозаконнаго дѣйствія, другое лицо или нѣсколько лицъ должны подвергнуться опасности, не смотря на то, исполнитъ преднамѣренное и, хотя безъ прямого умысла учинитъ убійство,— лишитъ кого-либо жизни, тотъ, смотря по роду и важности самаго противозаконнаго дѣянія его, а равно и по роду и по большей или меньшей опасности, которую виновный не могъ не предвидѣть, и другимъ обстоятельствамъ дѣла, подвергается за сіе:

лишенію всѣхъ правъ состоянія и ссылкѣ въ каторжную работу—или на время отъ восьми до двѣнадцати лѣтъ, или на время отъ двѣнадцати до пятнадцати лѣтъ.

По ст. 1466. Кто, безъ намѣренія учинитъ убійство, дозволитъ себѣ какое-либо дѣйствіе, противное ограждающимъ личную безопасность и общественный порядокъ постановленіямъ, и послѣдствіемъ онаго, хотя и неожиданнымъ, причинится кому-либо смерть, то за сіе подвергается:

заключенію въ тюрьмѣ на время отъ двухъ до четырехъ мѣсяцевъ.

Если, однако-жъ, за то противное установленному порядку дѣяніе определено въ закопахъ другое, строжайшее наказаніе, то виновный подвергается оному:

на основаніи правилъ, постановленныхъ о совокупности преступленій.

На основаніи Высочайше утвержденного 8 июня 1889 г. мѣнія государственнаго совѣта.

На основаніи ст. 29 и 87 Уст. о наказ., нал. мир. судьями, только управляющіе рѣчными пароходами подвергаются взысканіямъ по Уложенію о наказаніяхъ, если сдѣланныя ими нарушенія судоходныхъ правилъ имѣли послѣдствіемъ смертный случай; между тѣмъ по ст. 1458, 1466 и 1494 Улож. о наказ. всякій, причинившій кому-либо смерть или поврежденіе здоровью, подлежитъ наказанію, указанному въ этихъ статьяхъ; а потому § 324 дана болѣе общая редакція.

Во всякомъ случаѣ, буде онъ принадлежить къ одному изъ христіанскихъ вѣроисповѣданій, то

предается церковному покаянію по усмотрѣнію своего духовнаго начальства.

По ст. 1494. Кто, хотя безъ намѣренія нанести увѣчье, рану или иное поврежденіе въ здоровьѣ, дозволить себѣ какое-либо противное ограждающимъ общественный порядокъ постановленіемъ дѣйствіе, и послѣдствіемъ онаго, впрочемъ неожиданнымъ, будутъ нанесены кому-либо болѣе или менѣе тяжкія раны, — увѣчья или поврежденія въ здоровьѣ, тотъ, смотря по важности нарушеннаго имъ постановленія, а равно и нанесеннаго тѣмъ поврежденія, подвергается:

или заключенію въ тюрьмѣ на время отъ двухъ до четырехъ мѣсяцевъ; или аресту отъ семи дней до трехъ мѣсяцевъ; или строгому выговору въ присутствіи суда.

Если-же, однако-жъ за то противное установленному порядку дѣявіе законами опредѣлено другое строжайшее наказаніе, то виновный

подвергается оному, на основаніи правилъ о совокупности преступленій.

§ 325. За произведенное какимъ-либо образомъ, но нарочно и съ умысломъ — потопленіе, наказанія опредѣляются на слѣдующемъ основаніи: если сіе предпринято имъ для потопленія, разрушенія или-же поврежденія строеній необитаемыхъ, или кораблей и судовъ, въ то время, когда на нихъ не было людей:

къ лишенію всѣхъ особенныхъ, лично и по состоянію присвоенныхъ, правъ и преимуществъ и къ ссылкѣ на житье въ Сибирь или къ отдачѣ въ исправительныя арестантскія отдѣленія по четвертой или пятой степени статьи 31 сего Уложенія.

Когда-жъ при учиненіи сего преступленія, виновный имѣлъ въ виду похитить чужую собственность, то онъ подвергается:

лишенію всѣхъ правъ состоянія и ссылкѣ на поселеніе въ Сибирь.

§ 326. Виновные въ умышленномъ потопленіи корабля, судна, обитаемаго строенія или вообще такого мѣста, въ коемъ въ то время находились люди, подвергаются за сіе: лишенію всѣхъ правъ состоянія и ссылкѣ въ каторжную работу на время отъ восьми до десяти лѣтъ.

Когда-жъ произведенное съ намѣреніемъ разлитіе водъ было предпринято для потоп-

Ст. 1617 Улож. о наказ. (изд. 1885 г.).

Ст. 1619 Улож. о наказ. (изд. 1885 г.).

ленія дѣлаго города или селенія, то виновные въ томъ подвергаются:

къ лишенію всѣхъ правъ состоянія и къ ссылкѣ въ каторжныя работы на время отъ пятнадцати до двадцати лѣтъ.

§ 327. Кто причинитъ потопленіе, хотя и безъ всякаго противозаконнаго намѣренія, но вслѣдствіе нарушенія предписанныхъ закономъ правилъ осторожности, тотъ, смотря по важности сего нарушенія и другимъ обстоятельствамъ дѣла, подвергается:

или заключенію въ тюрьмѣ на время отъ двухъ до четырехъ мѣсяцевъ, или аресту на время отъ семи дней до трехъ недѣль;

или денежному взысканію не свыше пяти сотъ рублей.

Въ томъ случаѣ, когда за учиненное виновнымъ нарушеніе правилъ осторожности постановлено въ законѣ наказаніе строже опредѣляемыхъ сею статьею, то онъ приговаривается:

къ тому строжайшему наказанію, на основаніи постановленныхъ въ статьѣ 152 сего уложенія правилъ о совокупности преступленій

§ 328. За умышленное разрушеніе или поврежденіе чужихъ судовъ, какими-бы то ни было средствами, — кромѣ тѣхъ, которые означены въ предшедшихъ сей главы статьяхъ, виновные подвергаются:

или лишенію всѣхъ особенныхъ, лично и по состоянію присвоенныхъ правъ и преимуществъ и ссылкѣ на житье въ Сибирь или отдачѣ въ исправительныя арестантскія отдѣленія по четвертой или пятой степени статьи 31 сего уложенія; или-же токмо заключенію въ тюрьмѣ на время отъ восьми мѣсяцевъ до одного года и четырехъ мѣсяцевъ;

Но буде при семъ было намѣреніе подвергнуть кого-либо опасности или и лишить жизни, то:

наказаніе виновнымъ въ томъ опредѣляется на основаніи постановленныхъ въ статьѣ 152 сего уложенія правилъ о совокупности преступленій.

§ 329. Во всѣхъ случаяхъ, означенныхъ въ предшедшихъ сей главы §§ 326, 327 и 328 виновные, сверхъ опредѣляемыхъ имъ наказаній, приговариваются, на основаніи статьи 59 уложенія о наказ., къ вознагражденію за всѣ причиненные ими кому-либо вредъ или убытки.

Ст. 1620 улож. о наказ.
(изд. 1885 г.).

Ст. 1621 улож. о наказ.
(изд. 1885 г.).

Ст. 1625 улож. о наказ.
(изд. 1885 г.).

Примѣчаніе. Дѣла объ истребленіи и поврежденіи чужаго движимаго имущества, или-же лѣса, садовъ, огородовъ и т. п., когда отъ того никто не подвергался опасности, начинаются не иначе, какъ по жалобамъ понесшихъ вредъ или убытокъ лицъ.

Примѣчаніе къ ст. 1625 улож. о наказ. (изд. 1885 г.) и по отношенію къ судамъ и плотамъ слѣдовало-бы отмѣнить, такъ какъ всякое почти поврежденіе или потопленіе судовъ и плотовъ сопровождается нарушеніемъ правилъ для плаванія, и если въ такихъ случаяхъ преслѣдованіе будетъ начинаться только по жалобѣ потерпѣвшихъ и прекращаться примиреніемъ, то это чрезвычайно стѣснить преслѣдованіе за болѣе важныя нарушенія судоходныхъ правилъ.



III.

Д О К Л А Д Ъ

третьяго отдѣленія нижегородскаго судоходнаго сѣзда.

(Къ засѣданію сѣзда 16 декабря 1890 года. стр. 10).

Разсмотрѣвъ проектъ алатырско-сурской судоходной депутаціи, мы пришли къ убѣжденію, что учрежденіе ея при непосредственномъ участіи чиновъ вѣдомства путей сообщенія, какъ это предполагено въ проектѣ, можетъ принести существенную пользу, въ особенности во время весенняго сплава судовъ. Соглашаясь съ проектомъ правъ и обязанностей депутаціи, мы находимъ нужнымъ сдѣлать въ немъ слѣдующія измѣненія:

Въ параграфѣ 11 добавить, что предполагаемый сборъ производить какъ съ судовъ, такъ и съ груза и взимать его по 50 коп. съ 1000 пудовъ съ судовладѣльца и по 50 коп. съ 1000 пуд. съ хозяина груза.

Въ параграфѣ 12 въ пунктѣ *а* предположенъ штрафъ за утайку количества груза—уплата тройного сбора; мы предполагали-бы ограничиться взысканіемъ вдвое; пунктъ *б*—вовсе уничтожить, такъ какъ предъявлять квитанціи въ Василѣ считаемъ излишнею формальностью, могущей задерживать ходъ судовъ; въ пунктѣ *в*—уничтожить тройной штрафъ за неуплату сбора въ мѣстахъ по-

грузки, а, напротивъ, предоставить право внести его въ мѣстѣ выгрузки начальнику дистанціи, а начальнику дистанціи вмѣнить въ обязанность, въ случаѣ неимѣнія квитанціи во взносѣ сурскаго сбора, не допускать выгрузки до его уплаты; въ пунктѣ *г*—уничтожить начало его, гдѣ не допускаются никакія пререкаательства по платежу, а, напротивъ, измѣнить въ томъ смыслѣ, что жалобы на дѣйствія депутатовъ приносятся въ депутацію, а на депутацію—начальнику округа, какъ это предполагено въ проектѣ.

Къ параграфу 14 къ обязанностямъ депутатовъ прибавить право составлять акты и провѣрять ихъ при случившихся аваріяхъ, наравнѣ съ чинами вѣдомства путей сообщенія.

Въ параграфѣ 17 измѣнить предположенную пеню вмѣсто 50% на 25%.

Во всемъ остальномъ находимъ проектъ соответствующимъ условіямъ судоходства.

Подписано: М. Шиповъ, Л. Чернонебовъ и М. Кожебаткинъ.

ПРОТОКОЛЫ

засѣданій четвертаго отдѣленія нижегородскаго судоходнаго сѣзда.

(Къ засѣданіямъ сѣзда 16 и 17 декабря 1890 года, стр. 10).

№ 1.

30 октября 1890 года.

Писутствовали: предсѣдатель М. Ф. Кульчицкій и члены: М. И. Шиповъ, М. Ф. Каменскій, В. И. Мензелинцевъ и И. В. Коишевскій.

Разсматривали представленныя въ сѣздѣ и переданныя въ 4 отдѣленіе: 1) заявленіе отъ пароходовладѣльцевъ, подписанное 39 лицами, въ числѣ которыхъ находятся представители нѣкоторыхъ пароходныхъ обществъ и торговыхъ домовъ и 2) записку г. Шулятикова.

Оба вышеупомянутые документа касаются вопроса объ установленіи участія заинтересованныхъ въ благоустройствѣ волжскаго воднаго пути лицъ, въ содѣйствіи управленію казанскаго округа путей сообщенія, для установленія согласнаго съ нуждами пароходства порядка административнаго хозяйства на р. Волгѣ,

Гг. пароходовладѣльцы, въ своемъ заявленіи, высказываютъ мнѣніе, что дѣятельность должностныхъ лицъ на пользу судоходства будетъ много плодотворнѣе, если къ участію въ ней, по примѣру другихъ вѣдомствъ и учреждений, будутъ приглашены люди опыта съ правомъ совѣщательнаго голоса. Эти новыя сотрудники внесли-бы жизнь въ дѣятельность окружного правленія и, безъ сомнѣнія, своими практическими совѣтами были-бы только охранителями какъ интересовъ казны, такъ равно и близкихъ имъ интересовъ судового промысла. Г. Шулятиковъ, высказываясь въ томъ-же духѣ, предлагаетъ учрежденіе при округѣ особаго постояннаго комитета изъ представителей отъ лицъ, занимающихся судоходствомъ, а также отъ прирѣчныхъ земствъ и городовъ.

При учрежденіи постояннаго совѣщательнаго комитета, при правленіи казанскаго ок-

руга путей сообщенія, по мнѣнію членовъ 4 отдѣленія, всѣ мѣстные интересы были-бы наилучше удовлетворены, если къ участію въ этомъ комитетѣ будутъ привлечены представители отъ всѣхъ приволжскихъ биржевыхъ комитетовъ. Биржевые комитеты находятся: въ Рыбинскѣ, въ Нижнемѣ, въ Казани, въ Саратовѣ и въ Астрахани, поэтому ими достаточно полно представляются какъ интересы судоходства по р. Волгѣ, такъ и мѣстные интересы Поволжья, но при обсужденіи вопросовъ, касающихся притоковъ р. Волги, должны приглашаться представители отъ мѣстныхъ судопромышленниковъ.

Поэтому полагалось-бы полезнымъ ходатайствовать: 1) чтобы въ Нижнемѣ, при правленіи казанскаго округа путей сообщенія, былъ образованъ постоянный совѣщательный комитетъ; 2) чтобы въ составъ этого комитета входили представители приволжскихъ биржевыхъ комитетовъ, съ тѣмъ, чтобы иногороднымъ биржамъ было предоставлено право назначать замѣстителей для присутствія въ совѣщательномъ комитетѣ, въ то время, когда предсѣдатели ихъ не бываютъ въ Нижнемѣ. При обсужденіи вопросовъ, касающихся значительныхъ притоковъ Волги, могутъ быть приглашены начальники округа мѣстные судопромышленники; 3) чтобы правленіемъ округа, совмѣстно съ постояннымъ совѣщательнымъ комитетомъ, обсуждались слѣдующіе вопросы: а) о составленіи предположеній о новыхъ работахъ, необходимыхъ для улучшенія судоходнаго состоянія рѣкъ; б) о тѣхъ мѣрахъ, которыя мо-

гуть быть приняты въ размѣрѣ имѣющихся въ распоряженіи округа средствъ, для устраненія затрудненій судоходству, какъ-то: углубленіе мелей землечерпаніемъ, постановка плотинъ, обстановка перекатовъ предостерегательными знаками, установленіе очереди и обмѣра при проходѣ черезъ затруднительные перекаты и т. п.; в) обсужденіе всѣхъ вопросовъ, касающихся ограниченій общаго пользованія водными сообщеніями округа, какъ-то: разсмотрѣніе ходатайствъ прибрежныхъ владѣльцевъ объ установленіи платы за пользование бечевниками и затонами и т. п.; г) разсмотрѣніе заявленій, касающихся судоход-

ства, поступающихъ отъ членовъ совѣщательнаго комитета, биржевыхъ комитетовъ и судопромышленниковъ и д) всѣ тѣ вопросы, которые начальникъ округа признаетъ полезнымъ обсудить совместно съ совѣщательнымъ комитетомъ; и 4) члены совѣщательнаго комитета выбираютъ изъ своей среды предсѣателя, которымъ собирается комитетъ для предварительнаго обсужденія заявленій отъ своихъ членовъ, а также отъ судопромышленниковъ. Заявленія, заслуживающія уваженія, представляются начальнику казанскаго округа.

№ 2.

30 октября 1890 года.

Присутствовали: предсѣдатель М. Ф. Кульчицкій и члены: М. И. Шиповъ, М. Ф. Каменскій, В. И. Мензелинцевъ и И. В. Коишевскій.

Разсмотрѣна переданная по постановленію общаго собранія сѣзда записка купца М. И. Грибкова. Записка эта, въ которой заключается проэктъ устройства плотинъ, разсматривалась въ техническомъ отдѣленіи сѣзда 22 августа и проэктъ г. Грибкова, техническимъ отдѣленіемъ отвергнутъ, а ту часть предложенія г. Грибкова гдѣ оное касается организациі административнаго наблюденія за перекатами, техническое отдѣленіе возвратило въ сѣздъ для передачи на обсужденіе подлежащаго отдѣленія. По постановленію сѣзда въ засѣданіи 30 сентября записка г. Грибкова передана въ 4-е отдѣленіе.

По разсмотрѣніи той части предложенія г. Грибкова, въ которой оное касается наблюденія за перекатами, оказывается, что оное предлагаетъ организацию не административнаго наблюденія за перекатами, а цѣлую техническую организацию, съ цѣлью достигнуть правильной постановки проэктированныхъ имъ плотинъ. Указавъ на то, что хотя его плотины и первостепенный матеріалъ, но главное—правильная ихъ постановка, потому что при неправильной постановкѣ плотинъ перекату пользы не принесутъ, а пожалуй и навредятъ, г. Грибковъ для достиженія правильной постановки своихъ плотинъ проэктируетъ цѣлую техническую организацию, впрочемъ, безъ техникувъ, если

не считать 2-хъ чертежниковъ. Организациа эта слѣдующая: изъ крупныхъ пароходовладѣльцевъ выбираются 2 депутата безъ содержанія, изъ пароходовладѣльцевъ помельче также выбираются четыре помощника, которымъ назначается окладъ, кромѣ того назначается 2 чертежника и 4 лоцмана, таковъ личный составъ организациі. Помощники депутатовъ, чертежники и лоцмана раздѣляются пополамъ. Одна половина завѣдуетъ перекатами отъ Рыбинска до Нижняго, другая отъ Нижняго до Казани, но завѣдуютъ они перекатами не въ административномъ, а въ техническомъ отношеніи: помощникъ депутата долженъ съ чертежникомъ снять подробный планъ съ переката и вычертить его, а лоцманъ долженъ провѣрить перекатъ и провести на планѣ главную струю теченія воды. Затѣмъ помощники депутатовъ и лоцмана намѣчаютъ на планѣ карандашемъ, предполагаемое направленіе плотинъ и представляютъ его въ Нижній въ биржевой комитетъ. Въ биржевомъ комитетѣ, въ опредѣленные часы, должны неотлучно находиться: оба депутата, начальникъ дистанціи и предсѣдатель биржеваго комитета: они засѣдаютъ публично и въ ихъ засѣданіе открытъ доступъ всякому свѣдущему лицу, для подачи совѣта о лучшемъ устраненіи препятствій на перекатахъ; на этихъ засѣ-

даніяхъ рѣшается вопросъ объ избраніи на-
правления для постановки плотинъ г. Гриб-
кова, что и должно гарантировать правиль-
ность ихъ постановки.

Такова техническая организація надзора
за перекатами, предлагаемая г. Грибковымъ.
Техническое отдѣленіе не нашло возможнымъ

воспользоваться его проектомъ устройства
плотинъ; мы-же должны высказаться также о
той части предложенія г. Грибкова, которая
подлежала нашему разсмотрѣнію и поэтому
полагали-бы предложеніе г. Грибкова откло-
нить.

№ 3.

30 октября 1890 года.

Присутствовали: председатель М. Ф. Кульчицкій и члены: М. И. Шиповъ,
М. Ф. Каменскій, В. И. Мензелинцевъ и И. В. Кошневскій.

Разсматривали двѣ записки г. Купери-
на, заключающія въ себѣ предварительные
проекты: по улучшенію водяныхъ пошлинъ,
по уравненію оплаты гильдейскихъ пошлинъ
съ паровыхъ пароходныхъ силъ и по-сажен-
наго сбора съ судовъ. Проекты эти, которые

самъ г. Куперинъ называетъ предвари-
тельными, такъ мало разработаны, что не
представляется возможности судить о ихъ по-
лезности ицѣлесообразности, а потому по-
лагаемъ, что ихъ слѣдуетъ возвратитъ г.
Куперину.

№ 4.

2 ноября 1890 года.

Присутствовали: председатель М. Ф. Кульчицкій и члены М. И. Шиповъ,
М. Ф. Каменскій, В. И. Мензелинцевъ и И. В. Кошневскій.

Обсуждался V вопросъ утвержденной гос-
подиномъ министромъ путей сообщенія про-
граммы сѣзда: „обсужденіе основаній про-
изводства выборовъ участниковъ судоход-
ныхъ сѣздовъ, уполномоченныхъ лицами,
занимающимися всякаго рода судовымъ про-
мысломъ, а именно: установленіе выборнаго
ценза, какъ для избирателей, такъ и для
уполномоченныхъ, форма довѣренности, пра-
ва и обязанности выборныхъ въ отношеніи
избирателей и ихъ отвѣтственность передъ
последними“.

Относительно этаго вопроса, въ передан-
номъ въ 4 отдѣленіе письмѣ г. министра пу-
тей сообщенія на имя г. председателя
сѣзда отъ 14 іюня 1890 г., № за 4461, разъ-
яснено, что въ прежнихъ сѣздахъ участво-
валъ кто желалъ, такъ какъ съ одной сто-
роны, право участія въ судоходныхъ сѣз-
дахъ обусловлено въ Высочайше утвержден-
номъ 27 апрѣля 1875 г. положеніи крайне

неопредѣленно, а съ другой—совѣщательный
характеръ этихъ сѣздовъ и необязательность
ихъ постановленій для мѣстнаго судового
промысла, не вызвали потребности въ кон-
тролѣ личнаго состава оныхъ относительно
его правъ на участіе въ сѣздахъ. Въ виду
приданія судоходнымъ сѣздамъ иного ха-
рактера и необходимости признанія обяза-
тельными для судопромышленниковъ, при-
славшихъ на сѣздъ своихъ уполномоченныхъ,
тѣхъ мѣропріятій сѣзда, на которыхъ они
изъявили согласіе и которыя будутъ утверж-
дены въ установленномъ порядкѣ, воспослѣ-
довало, по всеподданнѣйшему докладу г.
министра путей сообщенія, въ 13 день ок-
тября 1889 года Высочайшее повелѣніе, ко-
имъ обусловлено, „что лица, занимающіяся
судоходнымъ и пароходнымъ промыслами, бу-
дутъ допускаемы къ участію въ сѣздѣ съ
правомъ голоса лишь въ качествѣ уполно-
моченныхъ отъ цѣлой группы судоходцевъ

или нѣсколькихъ крупнѣйшихъ пароходныхъ фирмъ“, и, слѣдовательно, лицо, не удовлетворяющее упомянутому условію, не можетъ пользоваться правомъ голоса; что-же касается до самаго участія безъ этаго права, то г. министръ путей сообщенія признаетъ какія либо ограниченія исполнѣ излишними.

По обсужденіи настоящаго вопроса, члены 4 отдѣленія пришли къ слѣдующему заключенію: въ настоящее время лица, занимающіяся судоходствомъ, не имѣютъ никакой особой организаціи. Пароходовладѣльцы принадлежатъ къ купеческому сословію тѣхъ городовъ, въ которыхъ уплачиваютъ гильдейскія пошлины, владѣльцы-же не паровыхъ судовъ, какъ не платящіе гильдейскихъ пошлинъ, если не производятъ торговли, къ купеческому сословію не принадлежатъ, а состоятъ въ тѣхъ сельскихъ, городскихъ или дворянскихъ обществахъ, къ которымъ принадлежатъ по происхожденію или по мѣсту жительства. Въ составъ существующихъ въ нѣкоторыхъ приволжскихъ городахъ биржевыхъ обществъ входятъ и судопромышленники, но биржевыя общества эти состоятъ не исключительно изъ судопромышленниковъ, а потому биржевыя комитеты нельзя въ строгомъ смыслѣ признавать представителями мѣстныхъ судопромышленниковъ. Кромѣ того, въ настоящее время невозможно опредѣлить и судоходный цензъ каждаго судопромышленника, т. е. стоимость принадлежащихъ ему судовъ. Производящаяся чинами министерства путей сообщенія запись судовъ не даетъ необходимаго для сего матеріала, потому что разныя суда одного и того-же лица могутъ быть записаны на разныхъ дистанціяхъ и свѣдѣнія о запискѣ ихъ будутъ отправлены въ статистическій отдѣлъ министерства путей сообщенія, на мѣстѣ-же общее число судовъ каждаго судопромышленника извѣстно не будетъ. Даже и въ томъ случаѣ, если-бы свѣдѣнія, добытыя путемъ записи судовъ чинами министерства путей сообщенія были извѣстны на мѣстѣ, то и тогда, благодаря постоянному переходу судовъ изъ рукъ въ руки, путемъ продажи, безъ записи гдѣ-либо относящихся до сего сдѣлокъ, нѣтъ возможности точнаго опредѣленія судоходнаго ценза судовладѣльцевъ. Тѣмъ болѣе, что въ настоящее время не существуетъ никакихъ законоположеній относительно укрѣпленія права собственности на рѣчныя суда и не существуетъ никакихъ документовъ для удостовѣренія этаго права:

по закону рѣчныя суда признаются движимымъ имуществомъ, продажа котораго производится безъ актовъ и которое признается собственностью того, кто имъ владѣетъ (534 ст. зак. гражд.). Такимъ образомъ если-бы для опредѣленія ценза выборщиковъ и уполномоченныхъ будущаго съѣзда, потребовалось собрать свѣдѣнія объ ихъ судовомъ имуществѣ, то это можно было-бы сдѣлать исключительно только на основаніи такихъ показаній судовладѣльцевъ, которыхъ никто удостовѣрить не можетъ: ни начальникъ дистанціи, производившій послѣднюю запись судна, потому что запись эта производится на основаніи показаній судохозяина или его довѣреннаго, которыя могутъ быть сдѣланы и неправильно, ни биржевой комитетъ, потому что какъ сказано выше, не имѣется законныхъ документовъ, удостовѣряющихъ принадлежность судна. Поэтому въ настоящее время не представляется возможности сдѣлать выборъ такихъ уполномоченныхъ для судоходныхъ съѣздовъ, какіе требуются V вопросомъ программы настоящаго съѣзда.

Отсутствіе закона объ укрѣпленіи права собственности на рѣчныя суда представляетъ многообразныя неудобства для судопромышленниковъ и составляло предметъ многочисленныхъ ходатайствъ. Такъ на всѣхъ трехъ нижегородскихъ судоходныхъ съѣздахъ 1875, 1876 и 1877 годовъ возбуждалось ходатайство: „объ опредѣленіи закономъ формы собственности пароходовъ и судовъ и порядка передачи ихъ отъ одного лица другому и перемѣны имени“, а нижегородскимъ биржевымъ комитетомъ, вмѣстѣ съ комиссіей, избранной биржевымъ обществомъ, составленъ въ 188²/₃ году „проектъ правилъ залога рѣчныхъ судовъ“, въ которомъ заключаются также и правила относительно документовъ, которыми должно удостовѣряться право собственности на пароходы и суда.

При существованіи подобныхъ документовъ возможно было-бы установить: 1) чтобы всякое судно было приписано къ какой либо изъ болѣе значительныхъ пристаней, какъ напр., Рыбинскъ, Нижній, Казань, Самара, Саратовъ, Пермь и т. п., смотря потому, гдѣ это судно совершаетъ преимущественное плаваніе или гдѣ судовладѣлецъ признаетъ для себя удобнѣе; 2) чтобы тѣ судовладѣльцы, чьи суда приписаны къ данной пристани, составляли общество судовладѣльцевъ даннаго района (рыбинскаго, нижегородскаго, казанскаго и т. д.); и 3) чтобы каждое обще-

ство выбирало уполномоченных на судоходный съездъ.

Только при подобной припискѣ судовъ къ опредѣленнымъ пристанямъ возможно выяснитъ распредѣленіе судового имущества между владѣльцами его, а, сгруппировавъ эти данныя, можно опредѣлить цензъ, какъ для выборщиковъ, такъ и для уполномоченныхъ судоходныхъ съездовъ.

На основаніи вышензложеннаго полагалось бы полезнымъ ходатайствовать объ установленіи слѣдующихъ правилъ:

§ 1) Плаваніе рѣчныхъ паровыхъ и не паровыхъ судовъ разрѣшается лишь по внесеніи судна порядкомъ, въ нижеслѣдующихъ §§ опредѣленнымъ, въ судовой списокъ одной изъ тѣхъ пристаней, которыя для сего будутъ назначены министромъ путей сообщенія и по выдачѣ судохозяину надлежащаго въ томъ свидѣтельства.

§ 2) Свидѣтельство о внесеніи судна въ судовой списокъ представляетъ документъ, удостоверяющій право собственности на это судно.

§ 3) Внесенію въ судовые списки подлежатъ всѣ паровыя суда, а изъ не паровыхъ всѣ суда, поднимающія болѣе 1000 пудовъ, но не возбраняется, по желанію судохозяинъ, вносить въ судовой списокъ и тѣ не паровыя суда, которыя поднимаютъ менѣе 1000 пудовъ.

§ 4) Начальники дистанцій, имѣющіе пребываніе на тѣхъ пристаняхъ, на которыхъ установлено веденіе судовыхъ списковъ, снабжаются шнуровыми книгами по установленной формѣ подъ названіемъ „судовой списокъ такой-то пристани“.

§ 5) Прошенія о внесеніи судна въ „судовой списокъ“ подаются начальнику судоходной дистанціи, который имѣетъ пребываніе на той пристани, въ судовой списокъ которой судохозяинъ желаетъ записать свое судно. Къ сему прошенію, оплачиваемому простымъ гербовымъ сборомъ въ 80 к., прилагается: 1) на новыя суда—а) судовой билетъ, выдаваемый полицейскими управленіями или лѣсничими, смотри по тому, изъ какаго лѣса, казеннаго или частнаго построено судно и б) свидѣтельство отъ завода, на которомъ судно построено, или удостовѣреніе отъ строителя судна и двухъ свидѣтелей съ засвидѣтельствованіемъ подписей ихъ установленнымъ порядкомъ; 2) на старыя суда—судовые билеты, свидѣтельства заводовъ, на которыхъ построено судно, а также и всякіе

другіе документы, на которыхъ, по существующему обычаю, дѣлаются въ настоящее время надписи о переходѣ права собственности на суда.

Примѣчаніе. На старыя суда предъявляется также и „удостовѣреніе о записи“ министерства путей сообщенія.

§ 6) На основаніи поименованныхъ въ § 5 документовъ въ „судовой списокъ“ вносятся: 1) имя или фирма и мѣсто жительства судохозяина или судохозяинъ; 2) названіе судна по типу (напр., колесный пассажирскій пароходъ, винтовой баркасъ, баржа, коломенка и т. п.) и по имени или №, который присвоено судну хозяиномъ онаго (напр., Николай, Мининъ, № 206, безъ номера и т. п.); 3) размѣры судна: длина, ширина, высота бортовъ и осадка, какъ порожняго судна, такъ и съ наибольшимъ грузомъ, его грузоподъемность, опредѣленная сообразно размѣрамъ судна, а также число силъ машины, система, по которой она устроена и число и размѣры паровыхъ котловъ; 4) время и мѣсто постройки судна, а если судно иностранное, то и время приобрѣтенія онаго, и 5) времени внесенія судна въ „судовой списокъ“.

§ 7) По внесеніи судна въ „судовой списокъ“, судохозяину или его повѣренному выдается начальникомъ дистанціи о семъ свидѣтельство.

На новыя суда при этомъ выдается знакъ министерства путей сообщенія.

§ 8) Въ случаѣ перехода судна отъ одного лица къ другому или измѣненія размѣра корпуса судна, числа силъ машины, числа и размѣра котловъ, а также названія судна и хозяйскаго его номера, внесенныхъ въ „судовой списокъ“, судохозяинъ обязанъ въ шестинедѣльный срокъ извѣстить о семъ съ представленіемъ выданнаго на судно свидѣтельства мѣстнаго начальника судоходной дистанціи, который, сдѣлавъ на „свидѣтельствѣ“ отмѣтки, сообщаетъ о семъ тому начальнику дистанціи, у котораго судно внесено въ „судовую вѣдомость“, для соответствующихъ въ ней измѣненій.

§ 9. Если судно придетъ въ негодность къ дальнѣйшему плаванію, то выданное на него свидѣтельство (§ 7) возвращается вмѣстѣ съ знакомъ министерства путей сообщенія мѣстному начальнику дистанціи, а симъ послѣднимъ отсылается къ тому начальнику дистанціи, гдѣ судно записано въ „судовой списокъ“.

§ 10. Судохозяину предоставляется, въ слу-

чаѣ желанія, просить о перечисленіи принадлежащаго ему судна, уже внесеннаго въ „судовой списокъ“ на одной изъ пристаней къ другой пристани. Для сего судовозинъ обращается съ представленіемъ подлиннаго свидѣтельства къ начальнику той судоводной дистанціи, въ которой находится та пристань, къ которой онъ желаетъ перечислить свое судно. Начальникъ дистанціи, сдѣлавъ на свидѣтельствѣ надлежащую надпись и внеся судно въ свой судовой списокъ, сообщаетъ о семъ тому начальнику дистанціи, у котораго оно было первоначально внесено въ судовой списокъ для исключенія его изъ списка той дистанціи.

§ 11. Владѣльцы судовъ, внесенныхъ въ „судовой списокъ“ каждой пристани, составляютъ общество судовладѣльцевъ этой пристани и въ случаѣ созыва судоводныхъ съѣздовъ выбираютъ изъ себя уполномоченныхъ на эти съѣзды порядкомъ, который будетъ утвержденъ по выясненіи распределенія судового имущества между разными владѣльцами и по обсужденіи относящагося къ сему проекта на слѣдующемъ судоводномъ съѣздѣ.

Такимъ образомъ будетъ сдѣланъ первый шагъ къ осуществленію судоводныхъ съѣздовъ, удовлетворяющихъ Высочайшему повелѣнію, состоявшемуся 13 октября 1889 года. Судоводные съѣзды созываются по представленію министерства путей сообщенія. На нихъ преимущественно обсуждаются тѣ вопросы и дѣлаются такія заявленія, удовлетвореніе которыхъ зависитъ отъ министерства путей сообщенія, между тѣмъ у судоводства есть много различныхъ нуждъ, удовлетвореніе которыхъ зависитъ отъ другихъ правительственныхъ учреждений. Достаточно, для примѣра, указать на тѣ ходатайства, которыя были представлены нижегородскимъ биржевымъ обществомъ г. министру финансовъ, во время проѣзда его высокопревосходительства черезъ Нижній Новгородъ въ настоящемъ году. Не смотря на то, что ходатайства, представленныя министру финансовъ нижегородской биржей, касаются такихъ вопросовъ, которые имѣютъ общее значеніе для всего волжскаго судоводства, но, будучи представлены одной только биржей, должны почитаться выраженіемъ желаній той только части судопромышленниковъ волжскаго бас-

сейна, которые принадлежатъ къ нижегородской биржѣ. Если ходатайства, возбуждаемыя судоводными съѣздами, могутъ считаться за выраженіе мнѣній и желаній всего волжскаго судоводства, то въ промежутокъ между съѣздами, для выраженія этихъ желаній и для ходатайства о нуждахъ судоводства, часѣ не терпящихъ отлагательства, нѣтъ уполномоченнаго на это учрежденія, не смотря на всю очевидную въ томъ необходимость. Если будетъ утвержденъ при правленіи казанскаго округа, въ Нижнемъ, постоянный совѣщательный комитетъ изъ представителей всѣхъ новолжскихъ биржевыхъ комитетовъ (или ихъ замѣстителей по выбору биржъ), то комитетъ этотъ долженъ считаться наиболѣе компетентнымъ учрежденіемъ для выраженія желаній и для возбужденія ходатайствъ о нуждахъ волжскаго судоводства, крайней мѣрѣ, до тѣхъ поръ, пока не будутъ осуществлены, согласно Высочайшему повелѣнію отъ 13 октября 1889 года судоводные съѣзды, основанные на судовомъ цензѣ выборщиковъ и уполномоченныхъ и пока такими съѣздами не будетъ выработанъ проектъ учрежденія для представительства интересовъ судоводства въ промежутокъ между съѣздами; поэтому члены 4 отдѣленія полагаютъ, что судоводному съѣзду слѣдовало-бы возбудить ходатайство о томъ, чтобы постоянному совѣщательному комитету при правленіи казанскаго округа путей сообщенія, было предоставлено право возбуждать ходатайства и дѣлать представленія всѣмъ правительственнымъ учрежденіямъ и лицамъ о нуждахъ волжскаго судоводства. Право это должно принадлежать совѣщательному комитету во все то время, пока не засѣдаетъ судоводный съѣздъ волжскаго бассейна. При предоставленіи совѣщательному комитету права возбуждать ходатайства о нуждахъ судоводства ему должно быть предоставлено обсуждать проекты этихъ ходатайствъ, для чего комитетъ выбираетъ изъ себя председателя, который и собираетъ комитетъ въ засѣданіи, когда сіе понадобится.

Совѣщательному комитету должно быть предоставлено также право командировать своихъ членовъ для личныхъ объясненій по возбуждаемымъ имъ ходатайствамъ передъ правительственными лицами и учрежденіями.

№ 5.

14 декабря 1890 года.

Присутствовали: председатель М. Ф. Кульчицкій и члены: М. И. Шиповъ, М. Ф. Каменскій и И. В. Коишевскій.

Разсматривали поступившія на имя господина председателя съѣзда и переданныя въ 4 отдѣленіе заявленія пароходовладѣльца В. П. Мензелинцева и судовладѣльца И. Л. Яковицкаго.

Въ первомъ заявленіи г. Мензелинцевъ просить о разсмотрѣніи на съѣздѣ вопроса о сборахъ, которые производятся нѣкоторыми городскими думами за зимовку судовъ въ городскихъ водахъ. Г. Мензелинцевъ находитъ сборы эти крайне стѣснительными для судоходства и противорѣчащими указу правительствующаго сената отъ 7 августа 1880 года, въ которомъ разъяснено, что предоставленное ст. 123 город. пол. (ст. 2070 т. II ч. I изд. 1876 г.) городскимъ думами право устанавливать въ пользу города сборъ за стоянку судовъ въ пролегающихъ черезъ городскія земли водныхъ сообщеніяхъ не можетъ быть распространяемо на случай останова судовъ на зимовку, прямо предусмотрѣнный 358 ст. уст. пут. сообщ., неизмѣненной съ изданіемъ городского положенія.

Г. Яковицкій просить внести на обсужденіе съѣзда вопросъ о другихъ видахъ городскихъ сборовъ: о пошлинномъ сборѣ съ стоимости груза, существующемъ въ г. Костромѣ, Нижнемъ и друг. городахъ, о погудномъ сборѣ, существующемъ въ Казани и о сборахъ за аренду мѣстъ подъ пароходныя пристани; кромѣ того г. Яковицкій указываетъ на то, что многіе города и даже деревни не дозволяютъ приставать судну для нагрузки или выгрузки сотни пудовъ клади, пока не будетъ внесена плата за берегъ; такимъ образомъ нарушается право, предоставленное закономъ, о бесплатномъ пользованіи бечевникомъ для нуждъ судоходства.

Г. Яковицкій указываетъ на то, что въ настоящее время число пароходовъ и судовъ, плавающихъ по Волгѣ и ея притокамъ, очень велико, и такъ какъ желѣзныя дороги отнимаютъ отъ судоходства значительную часть грузовъ, то, поэтому, провозная плата за перевозку грузовъ на судахъ удешевилась, а обмеленіе Волги значительно увеличило расходы судопромышленниковъ по перевозкѣ грузовъ. Въ слѣдствіе этаго существованіе сборовъ

съ судоходства въ пользу городовъ дѣлается непосильнымъ для судового промысла.

Какъ примѣръ высокаго обложенія судоходства разными сборами, сравнительно со стоимостью буксировки, г. Яковицкій приводитъ слѣдующій расчетъ: клалчику, желающему отправить судно изъ Казани въ Нижній Новгородъ съ товаромъ въ количествѣ 20,000 пудовъ, цѣною по 75 коп. за пудъ, буксировка обойдется, по существующимъ теперь цѣнамъ, не дороже 175 рублей, а разныхъ сборовъ придется уплатить:

Въ Казани городского	
сбора по $\frac{2}{7}$ к. съ пуда	'за 20,000 пуд. . 57 р. 14 к.
Въ Нижнемъ городского	
сбора по $\frac{1}{100}$ ‰ съ	15,000 р. цѣны груза 15 „ — „ 72 р. 14 к.
Казеннаго $\frac{1}{4}$ ‰ сбора	съ 15,000 р. . 37 „ 50 „
	<u>Всего 109 р. 64 к.</u>

что составляетъ 62, 65‰ съ валового дохода буксирнаго парохода за эту работу.

Заявленіями гг. Мензелинцева и Яковицкаго затрогиваются вопросы о разнаго рода городскихъ сборахъ съ судоходства.

Сборы, производимые съ судоходства въ пользу прибрежныхъ городовъ, могутъ быть раздѣлены на слѣдующія 3 категоріи: сборы, установленныя до введенія въ дѣйствіе городского положенія 1870 г., сборы за аренду мѣстъ подъ пароходныя пристани и сборы, установленныя на основаніи новаго (1870 г.) городского положенія.

1. Сборы въ пользу городской казны съ привозимыхъ въ города товаровъ или грузовъ, установленныя до введенія въ дѣйствіе городского положенія 1870 г.

Первымъ, по времени установленія, является сборъ, установленный закономъ 18 декабря 1835 года въ доходъ г. Нижняго Новгорода по $\frac{1}{100}$ ‰ съ цѣны грузовъ.

Вслѣдъ за этимъ, въ 1840 году, былъ установленъ сборъ съ судоходства въ пользу города Казани.

Въ Казани установленъ сборъ за взвѣшиваніе товаровъ на городскихъ вѣсахъ при

выгрузкѣ и нагрузкѣ ихъ для сплава, съ платежемъ съ пуда по $\frac{2}{7}$ и $\frac{1}{7}$ к. и по $\frac{4}{7}$ коп. съ 10 пудовъ, смотря по роду товаровъ.

Въ дѣйствительности взвѣшивание товара въ Казани не производится, но пошлину берутъ со всѣхъ товаровъ. Въ 1888 году состоялось постановленіе о постепенномъ уменьшеніи и затѣмъ отмѣнѣ, черезъ 15 лѣтъ, этого сбора.

Въ Костромѣ сборъ учрежденъ въ 1857 году по 1 рублю съ 1,000 рублей общей цѣны кладѣ, показанной въ накладной.

Въ Перми въ 1858 г. установленъ такой-же сборъ и въ томъ-же размѣрѣ. Такой-же сборъ установленъ и въ Астрахани.

Вопросъ о вредномъ вліяніи городскихъ сборовъ съ судоходства на нашу отпускную торговлю былъ возбужденъ министромъ финансовъ еще въ 1861 году и тогда-же, въ слѣдствіе требованія государственнаго совѣта, началась переписка объ уничтоженіи сборовъ по внутренней торговлѣ. Такъ какъ переписка эта, до 1864 года, не привела къ соглашенію заинтересованныхъ министерствъ, то 18 мая 1864 года государственный совѣтъ вновь подтвердилъ министру финансовъ свое требованіе „ускорить сколь возможно представленіемъ своихъ соображеній объ отмѣнѣ существующихъ по внутренней торговлѣ сборовъ“.

Въ слѣдствіе этого на Волгу были командированы чиновники министерства финансовъ (Гирсъ и Колчинъ). Донесенія этихъ чиновниковъ были переданы въ комиссію податей и сборовъ при министерствѣ финансовъ, которая раздѣлила всѣ сборы съ судоходства въ пользу городовъ на 2 категоріи: на сборы, не имѣющіе опредѣленнаго назначенія и составляющіе для городовъ источникъ дохода, разрѣшенный не общими узаконеніями, а особыми каждый разъ постановленіями, и на сборы, установленныя для погашенія займовъ на производство разныхъ сооружений. Относительно сборовъ 1-й категоріи *) комиссія признала, что ихъ слѣдуетъ отмѣнить, потому что а) они взыскиваются съ торговли и судоходства, а города, въ которыхъ эти сборы установлены, пользуются наравнѣ со всѣми другими городами общимъ сборомъ съ торговли въ видѣ опредѣленнаго платежа за право производства оной, б) особые мѣстные сборы съ судоходства и торговли могутъ быть допускаемы лишь для надобностей торговли-

же и судоходства, а не въ видахъ усиленія городскихъ доходовъ вообще и в) что задержки при взиманіи сборовъ и почти неизбѣжныя злоупотребленія могутъ имѣть вредныя вліянія на торговлю.

По этимъ соображеніямъ комиссія полагала, что означенные сборы слѣдуетъ немедленно отмѣнить, съ тѣмъ, чтобы городамъ, которые за лишеніемъ ихъ суммы, доставляемой нинѣ сборами съ судоходства, не были бы въ состояніи покрывать *текущихъ* расходовъ, остающимися у нихъ средствами, было ассигнуемо ежегодно извѣстное пособіе отъ казны въ томъ размѣрѣ, въ которомъ это признается необходимымъ.

Что-же касается до сборовъ 2-й категоріи, существовавшихъ въ Рыбинскѣ и Нижнемъ Новгородѣ, то комиссія податей и сборовъ полагала, что въ Рыбинскѣ сборъ долженъ быть отмѣненъ (что и исполнено), а въ Нижнемъ сборъ долженъ продолжаться, но не въ видѣ особаго сбора, а въ видѣ дополнительнаго процента къ общему $\frac{1}{4}\%$ сбору, до погашенія займовъ, сдѣланныхъ съ Высочайшаго разрѣшенія, а затѣмъ слѣдуетъ продолжать этотъ сборъ лишь въ такомъ размѣрѣ, какой необходимъ для покрытія ежегодныхъ по ремонту расходовъ.

Такимъ образомъ комиссія податей и сборовъ признавала возможнымъ временное сохраненіе только одного сбора въ доходъ г. Нижняго Новгорода.

При введеніи новаго городского положенія въ п. IV-мъ Высочайше утвержденного ¹⁶/28 июня 1870 г. мѣнія Государственнаго Совѣта, снова повторено требованіе объ отмѣнѣ городскихъ сборовъ съ судоходства.

Такимъ образомъ слѣдуетъ признать, что необходимость отмѣны всѣхъ городскихъ сборовъ съ судоходства, за исключеніемъ нижегородскаго, признана правительствомъ послѣ обстоятельнаго изслѣдованія на мѣстѣ; поэтому нѣтъ надобности останавливаться долѣе на этихъ сборахъ, а слѣдуетъ перейти къ разсмотрѣнію вопроса о томъ—сохранилось-ли законное право у г. Нижняго Новгорода на продолженіе существующаго въ немъ сбора съ судоходства. Хотя объ отмѣнѣ этого сбора уже возбуждено судопромышленниками ходатайство, но такъ какъ ходатайство это возбуждено передъ министромъ внутреннихъ дѣлъ, заключенія же съѣзда должны быть представлены на усмотрѣніе г. министра путей сообщенія, то необходимо

*) Въ Костромѣ, Казани, Перми и Астрахани.

привести здѣсь данныя, относящіеся къ этому сбору.

Судовая пошлина въ Нижнемъ Новгородѣ учреждена Высочайше утвержденнымъ, 18 декабря 1835 г., мѣриемъ государственнаго совѣта, въ которомъ изображено: „къ открытію предположеннаго изъ приказовъ общественнаго призрѣнія займа на 37-лѣтнихъ правилахъ, для совершенія предпринятыхъ къ благоустройству сего города сооружений съ начатія въ 1836 году судоходства, учредить съ приходящихъ въ сей городъ и отходящихъ оттуда судовъ за право сбыта и обрѣтенія товарной кладѣ нижеозначенную пошлину, продолжая сборъ оной токмо до времени погашенія займа и составленія особаго капитала для ремонтнаго, процентами съ онаго, поддержанія предположенныхъ сооружений“.

Далѣе въ этомъ законѣ излагаются основанія для взиманія пошлины, а именно: I) о размѣрѣ ея—по 1 р. съ 1000 рубл. цѣны кладѣ, назначенной въ накладной, II) объ извѣтствѣ отъ платежа пошлины, III) о порядкѣ ея взиманія, IV) объ уклоненіи отъ платежа пошлины, V) объ отчетности, VI) о невзиманіи въ г. Нижнемъ Новгородѣ никакихъ другихъ сборовъ съ судоходства, кромѣ устанавливаемой пошлины и VII) о надзорѣ за поступленіемъ пошлины и о разрѣшеніи могущихъ встрѣтиться недоразумѣній.

Въ пунктѣ V изложено: „поступающему на семь основаній пошлинному сбору вести въ градской думѣ отдѣльный счетъ, и ни подъ какимъ предлогомъ не употреблять онаго на другія городскія надобности, кромѣ какъ на погашеніе предназначеннаго займа; но и въ послѣднемъ случаѣ дѣлать отпуски не иначе, какъ съ разрѣшенія военнаго губернатора, въ непосредственное распоряженіе коего сборъ сей предоставляется“.

Этимъ устанавливается весьма простой и легкій способъ рѣшенія вопроса о правѣ г. Нижняго Новгорода на взиманіе судовой пошлины: такъ какъ ее велѣно ни подъ какимъ предлогомъ не употреблять на другія городскія надобности, кромѣ какъ на погашеніе предназначеннаго займа, и такъ какъ судовой пошлинѣ долженъ вестись въ городской думѣ отдѣльный счетъ, то слѣдуетъ только обратиться къ этому счету, подсчитать сколько со времени установленія пошлины поступило ея въ распоряженіе города, изъ полученной городомъ суммы вычесть ту сумму, которую городъ долженъ былъ возвратить

приказамъ общественнаго призрѣнія и опредѣлить достаточный-ли долженъ находиться въ распоряженіи города остатокъ для того, чтобы процентами съ онаго поддерживать ремонтъ предположенныхъ сооружений. Этими свѣдѣніями достаточно ограничиться для рѣшенія вопроса о правѣ Нижняго Новгорода на продолженіе взиманія судовой пошлины, и потому еще, что согласно рѣшенію правительствующаго сената 11 сентября—22 ноября 1874 года, со введеніемъ въ Нижнемъ городского положенія 1870 года, завѣдываніе судовой пошлиной принадлежитъ уже городской думѣ и отчетность по сей пошлинѣ на ревизію общихъ контрольныхъ учреждений не представляется, а подлежитъ повѣркѣ и утвержденію лишь со стороны городской думы.

Пошлиннаго сбора съ 1836 по конецъ навигаціи настоящаго года поступило около 2.700,000 рублей. Цифра сія показывается приблизительно, потому что мы не имѣемъ свѣдѣній о количествѣ пошлины, поступившей въ 1871 и въ 1875 годахъ, но она меньше дѣйствительнаго поступленія, потому что нами взята для пошлины этихъ 2-хъ лѣтъ приблизительная цифра, меньшая, нежели было поступленіе въ смежные года.

На основаніи Высочайшаго повелѣнія, 18 декабря 1835 года, городомъ было занято въ приказахъ общественнаго призрѣнія 912,857 рублей 13½ коп. на 42 года и для погашенія этихъ займовъ слѣдовало уплатить 1.705,197 рублей 8¼ коп. Кромѣ того, на основаніи Высочайшаго повелѣнія, состоявшагося въ 1836 году на пошлинный судовой сборъ отнесенъ расходъ на постройку церкви на Старой Сѣнной площади 54,300 р. Всего-же подлежало израсходовать изъ пошлиннаго сбора, на основаніи Высочайшихъ повелѣній 1835 и 1836 гг. 1.759,497 рублей 8¼ коп. Исключая эту сумму изъ поступившаго въ распоряженіе города пошлиннаго сбора (2.700,000—1.759,497 рублей 8¼ коп.) получается остатокъ около 940,000 рублей, процентовъ съ котораго болѣе, чѣмъ достаточно на ремонтное содержаніе, предположенныхъ къ устройству сооружений.

Вышеизложеннаго совершенно достаточно для того, чтобы вывести заключеніе о томъ, что г. Нижній Новгородъ давно потерялъ право на взиманіе судовой пошлины, но въ виду того, что, какъ извѣстно, у города Нижняго Новгорода никакого остатка отъ пошлиннаго сбора не имѣется, то слѣдуетъ

нѣсколько остановится на вѣдомости о судовомъ пошлинномъ сборѣ, которая была составлена нижегородской думой въ 1874 году, въ слѣдствіе требованія министерства внутреннихъ дѣлъ, основаннаго на п. IV Высочайше утвержденнаго 16--28 іюня 1870 года мнѣнія государственнаго совѣта о представленіи соображеній относительно того, слѣдуетъ-ли продолжать въ Нижнемъ взиманіе судовой пошлины, или нѣтъ? Изъ этой вѣдомости оказывается, что кромѣ расходовъ на уплату долговъ изъ пошлиннаго судебного сбора съ 1836 по 1870 г. израсходовано:

- а) На взиманіе сбора . 59,235 р. 48¹/₄ к.
- б) На Высочайше повѣленные сооруженія и ремонтъ ихъ . . . 147,575 „ 47¹/₄ „
- в) На постройку церкви на старой стѣнной площади, на основаніи Высочайшаго повелѣнія 1836 года . 54,300 „ — „
- г) На постройку 2-хъ частныхъ домовъ . . 12,851 „ 30¹/₄ „

На взиманіе сбора среднимъ числомъ расходовалось по 1740 р. въ годъ. Хотя расходъ этотъ и не предусмотрѣнъ закономъ о пошлинномъ сборѣ, но такъ какъ онъ былъ допущенъ съ самаго начала взиманія сбора, то примемъ въ расчетъ произведенныя до 1870 года на этотъ предметъ расходы и исключимъ изъ поступившаго въ доходъ города пошлиннаго сбора, какъ тѣ расходы, которые произведены до 1870 года въ суммѣ 59,235 рублей 48¹/₄ коп., такъ и сумму причитающуюся къ расходу на этотъ-же предметъ за послѣдующее время, начиная съ 1870 по 1890 г. (включительно), при чемъ для времени съ 1870 г. нами принята средняя цифра ежегоднаго расхода, опредѣлившагося до 1870 г., такъ какъ 34-лѣтній опытъ доказалъ достаточность ея размѣра. На основаніи этого весь расходъ, потребный на взиманіе судовой пошлины съ 1836 года опредѣлится въ 95,770 рублей.

Тоже надобно сказать и о расходѣ, показанномъ выше въ п. б.,—на ремонтъ сооруженій. Производство этого расхода начинается съ 1843 года и по 1870 г. Средній ежегодный расходъ опредѣляется въ суммѣ около 5,500 рублей, что должно быть больше дѣйствительной потребности, такъ какъ въ суммѣ 147,575 рублей 47¹/₄ коп., израсходованной съ 1843 по 1870 г. заключаются расходы, произведенныя не только на ремонтъ соору-

женій, но и на самыя сооруженія. Въ слѣдствіе этого расходъ на ремонтъ сооруженій съ 1843 по 1890 г. (включительно) долженъ составить 147,575 р. 47¹/₄ коп. + 21 × 5,500 р. = 257,575 р. 47¹/₄ коп.

Складывая опредѣлившіяся суммы:

- а) На взиманіе сбора . 95,770 р.
- б) На ремонтъ . . . 257,575 р.
- в) На постройку церкви, на что послѣдовало Высочайшее разрѣшеніе 54,300 р.
- г) Прибавляя даже расходъ на постройку 2 частныхъ домовъ (хотя на отнесеніе этого расхода на счетъ пошлиннаго сбора разрѣшеніе не указано). 12,851 р. 30¹/₄ к.

Получимъ 420,496 р. 30¹/₄ к.

Выше нами опредѣленъ остатокъ, который долженъ былъ образоваться у города отъ пошлиннаго сбора въ суммѣ 940,000 рублей, вычитая изъ него 420,496 рублей 30¹/₄ коп., остается все-таки болѣе 500,000 рублей, которые должны служить для того, чтобы процентами съ нихъ поддерживать ремонтъ предназначенныя къ постройкѣ сооруженія. Выше опредѣлено, что, на основаніи опыта 1843--1870 г., на ремонтъ требуется ежегодно расходовать по 5,500 р., а съ 500,000 рублей %о получится около 25,000 рублей, такъ, что городъ Нижній Новгородъ и по этому расчету получилъ достаточныя средства для образованія ремонтнаго капитала. Если же его у города нѣтъ, то это до плательщиковъ сбора касаться не можетъ: на основаніи городского положенія города распоряжаются суммами, поступающими въ ихъ доходы по своему усмотрѣнію; отъ города зависитъ израсходовать поступившія деньги какъ угодно, плательщикамъ-же сбора, установленнаго на опредѣленный предметъ, достаточно только доказать, что въ распоряженіе города поступила съ нихъ достаточная сумма, что нами и сдѣлано относительно нижегородской судовой пошлины, а затѣмъ слѣдуетъ ходатайствовать объ отмѣнѣ этого сбора.

На основаніи вышеизложеннаго члены 4-го отдѣленія полагаютъ, что судоходному съѣзду слѣдуетъ ходатайствовать передъ г. министромъ путей сообщенія о совершенной отмѣнѣ всѣхъ тѣхъ сборовъ съ судоходства,

которые были учреждены до изданія новаго городского положенія, основываясь въ своемъ ходатайствѣ относительно сборовъ, отнесенныхъ комиссией податей и сборовъ къ I категоріи, на соображеніяхъ, высказанныхъ этой комиссией, а относительно нижегородской судебной пошлины на изложенныхъ въ семъ протоколѣ соображеніяхъ, причемъ его превосходительству слѣдуетъ представить копию съ прошенія, поданнаго въ 1889 году г. министру внутреннихъ дѣлъ объ отмѣнѣ городской пошлины въ Нижнемъ Новгородѣ, такъ какъ въ этомъ прошеніи приведены подробные расчеты и изложены основанія для отмѣны этой пошлины.

II. Сборъ за мѣста подь пароходныя пристани установленъ въ 1865 году, но взиманіе его городами началось гораздо раньше: какъ только съ развитіемъ пароходства потребовалось постоянное занятіе мѣстъ для постановки пловучей пристани и для склада на берегу товаровъ. Споры и пререканія между городскими управленіями и пароходовладѣльцами, по поводу взиманія платы за эти мѣста, побудили правительство издать законъ, которымъ предполагалось оградить какъ общіе интересы судоходства, такъ и интересы прибрежныхъ городовъ и пароходовладѣльцевъ. Интересы судоходства должно было ограждать правило о томъ, что выборъ мѣста подь постановку пароходныхъ пристаней долженъ производиться городскими управленіями по соглашенію съ судоходнымъ начальствомъ и сообразно потребностямъ судоходства и затѣмъ утверждаться окружнымъ правленіемъ путей сообщенія. Интересы пароходчиковъ предполагалось оградить постановленіями о томъ, что мѣста подь пароходныя пристани должны были сдаваться на довольно продолжительный срокъ (не далѣе 2-ти лѣтъ) и съ торговъ, на которые допускались только пароходчики и ихъ довѣренныя. Слабѣе всего, повидимому, законъ 17 мая 1865 г. ограждалъ интересы городовъ, обязывая ихъ входить въ соглашеніе съ судоходнымъ начальствомъ относительно отвода мѣстъ подь пароходныя пристани, сдавать эти мѣста съ торговъ, на которые допускались только пароходчики, утверждать торги на мѣстѣ за объявившимъ высшую цѣну. Для огражденія городовъ было введено только одно правило о томъ, что, если съемщикъ пристани окажется неисправнымъ, то она до наступленія навигаціи сдается другому лицу. Это и совершенно по-

нятно, потому что при существованіи закона (ст. 358 и 377 уст. пут. сообщ.) о безвозмездномъ пользованіи бечевниками для всѣхъ нуждъ судоходства, какъ въ населенныхъ, такъ и въ ненаселенныхъ мѣстахъ города не имѣютъ никакого юридическаго права на взиманіе сбора за аренду мѣстъ подь пароходныя пристани: установленіемъ права на исключительное занятіе извѣстнаго мѣста на бечевникѣ стѣсняются права другихъ судопромышленниковъ, а не прибрежныхъ городовъ, которые должны предоставить весь свой бечевникъ въ безвозмездное пользованіе судопромышленниковъ.

На дѣль-же вышло, что законъ 17 мая 1865 года лучше всего оградилъ интересы прибрежныхъ городовъ. Пользуясь тѣмъ, что въ этомъ законѣ не былъ назначенъ кратчайшій срокъ для аренды мѣстъ подь пароходныя пристани, города стали сдавать ихъ на короткіе сроки отъ 1 до 3 лѣтъ. Дорожа своими мѣстами, пароходчики стали на торгахъ прибавлять за нихъ огромныя суммы и арендная плата въ доходъ городовъ быстро возрасла, а тамъ, гдѣ можно было опасаться, что владѣльцы пассажирскихъ пароходовъ не будутъ достаточно щедры, городскія управленія воспользовались другою неясностью закона 17 мая 1865 г. и приглашали на торги не только владѣльцевъ пассажирскихъ пароходовъ, но и владѣльцевъ буксирныхъ пароходовъ изъ мѣстныхъ жителей, которые, ничѣмъ не рискуя, прибавляли цѣну на мѣста подь постановку пристаней. Благодаря этому, цѣны за мѣста для пароходныхъ пристаней, какъ сказано выше, быстро стали возрастать, а со введеніемъ въ дѣйствіе новаго городского положенія 1870 года города получили новое оружіе для поднятія цѣны на пристанскія мѣста. Руководствуясь ст. 103, 119—123 гор. пол., города считаютъ для себя несблзательнымъ законъ 17 мая 1865 г. и сдаютъ мѣста подь постановку пристаней безъ торговъ, по произвольной цѣнѣ, опредѣляемой городскими управленіями. Повятно, что подобный поринокъ долженъ былъ возбудить неудовольствіе со стороны пароходчиковъ. Начались снова споры, судебныя дѣла и жалобы высшимъ правительственнымъ лицамъ. Такъ какъ министру путей сообщенія 5 февраля 1889 г. подана представителями пароходныхъ обществъ и пароходовладѣльцевъ волжскаго бассейна докладная записка по вопросу объ арендѣ мѣстъ подь пароходныя пристани, въ кото-

рой подробно изложено положеніе этаго дѣла въ настоящее время, весь вредъ, причиняемый имъ пароходству и представлено ходатайство о томъ, какъ лучше можетъ быть разрѣшенъ этотъ вопросъ въ интересахъ судоходства и прибрежныхъ городовъ, и такъ какъ участникамъ съѣзда дѣло это очень хорошо знакомо, то члены 4 отдѣленія не находятъ нужнымъ утруждать съѣздъ повтореніемъ изложеннаго въ докладной запискѣ пароходовладѣльцевъ, а полагаютъ предложить съѣзду высказаться въ смыслѣ ходатайства, представленнаго въ докладной запискѣ 5 февраля 1889 года объ установленіи въ законодательномъ порядкѣ слѣдующихъ мѣръ:

1) Отмѣну 365 ст. устава путей сообщенія въ той ея части, которая составляла ранѣе 1-е къ ней примѣчаніе и устанавливала способъ сдачи въ аренду пристанскихъ участковъ и примѣненіе безусловно правила, установленнаго 2070 ст. том. 2 общихъ губернскихъ учрежденій, т. е. утвержденія высшаго правительственнаго, ко всѣмъ опредѣленіямъ городскихъ думъ о назначеніи и размѣрѣ платы за отводимыя подъ пароходныя пристани мѣста, хотя-бы таковыя сдавались и не впервые въ исключительное пользованіе.

2) Установленіе впредь того-же приблизительно способа сдачи пристанскихъ участковъ, какой принятъ нынѣ относительно мѣстъ подъ пристани на нижегородской ярмаркѣ, т. е. чтобы отдаваемые нынѣ съ торговъ участки подъ пристани срочнаго пассажирскаго пароходства впредь были предоставлены въ исключительное пользованіе тѣхъ обществъ или владѣльцевъ пассажирскихъ пароходовъ, которымъ они въ настоящее время отведены, на все время, пока они будутъ въ нихъ нуждаться, но безъ права передачи другимъ лицамъ.

3) Размѣръ платы за эти мѣста удобнѣе всего можетъ быть опредѣляемъ мѣстными комиссіями, составляемыми изъ представителей министерства путей сообщенія, министерства внутреннихъ дѣлъ, городскихъ думъ и владѣльцевъ срочныхъ пассажирскихъ пароходствъ. Въ случаѣ разногласія въ комиссіи, мѣшающаго выработкѣ опредѣленной таксы, таковая устанавливается непосредственно министерствомъ путей сообщенія, по соглашенію съ министромъ внутреннихъ дѣлъ, на основаніи представленныхъ членами комиссіи соображеній. Каждый 12 лѣтъ можетъ производиться тѣмъ-же порядкомъ новая таксировка.

4) Въ случаѣ прекращенія предпріятія кѣмъ-либо изъ содержателей пассажирскаго пароходства или освобожденія занимаемаго участка по инымъ причинамъ, преимущественнымъ правомъ на занятіе его пользуется младшее по времени возникновенія пароходства, въ тѣхъ видахъ, что вновь возникающія пароходства, въ слѣдствіе занятія своими предшественниками лучшихъ по положенію и удобствамъ мѣстъ, вынуждены довольствоваться худшими.

5) При этомъ новомъ способѣ сдачи пристанскихъ мѣстъ, контракты и договоры городовъ и вообще владѣльцевъ участковъ съ ихъ арендаторами должны замѣниться общими правилами пользованія славаемыми пристанскими участками, выработанными министерствомъ путей сообщенія, совмѣстно съ министерствомъ внутреннихъ дѣлъ, которыми и опредѣляются взаимныя отношенія, права и обязанности какъ городовъ и владѣльцевъ, такъ и сьемщиковъ участковъ.

Въ заключеніе члены 4 отдѣленія считаютъ нужнымъ обратить вниманіе судоходнаго съѣзда на то, что послѣ представленія министру путей сообщенія докладной записки пароходовладѣльцевъ, состоялся указъ правительствующаго сената (1 февраля 1890 г.) по дѣлу пароходовладѣльцевъ съ нижегородскою городскою думою, въ которомъ сенатъ разъяснилъ, что для тѣхъ городовъ, въ которыхъ введено город. полож. 1870 года, сдача мѣстъ подъ пароходныя пристани съ торговъ необязательна, а что города могутъ сдавать эти мѣста или съ публичныхъ торговъ, или избраннѣе лицамъ на комиссію, или-же хозяйственными распорядителями городской управы. Разъясненіе это усиливаетъ значеніе тѣхъ аргументовъ, которые были приведены въ докладной запискѣ пароходовладѣльцевъ о вредномъ вліяніи на пароходный промыселъ существующаго порядка сдачи мѣстъ подъ пароходныя пристани.

III. Сборъ съ судоходства, устанавливаемый на основаніи город. полож. 1870 г. введены пока только въ немногихъ городахъ волжскаго бассейна (Уфа, Чистополь). Право городовъ на эти сборы основывается на ст. 122 и 123 город. полож. По первой изъ нихъ допускается отдача въ исключительное пользованіе участковъ земли, указанныхъ въ ст. 120 город. полож. (въ томъ числѣ и бечевниковъ), а также устройство на нихъ сооружений, за пользованіе которыми пола-

гается плата въ доходъ города, приче́мъ опредѣленія городской думы объ отдачѣ *впервые* этихъ участковъ въ чье-либо исключительное пользованіе подлежатъ утвержденію въ губернскихъ городахъ министра внутреннихъ дѣлъ, а въ уѣздныхъ—губернатора. По ст. 123 дозволяется назначать плату за стоянку судовъ въ водяныхъ сообщеніяхъ, пролегающихъ черезъ городскія земли, съ разрѣшенія министра внутреннихъ дѣлъ, по соглашенію съ министрами—финансовъ и путей сообщенія.

Относительно сбора за участки бечевника (ст. 122) послѣдовалъ 7 марта 1888 г. указъ сената, въ которомъ изложено, что въ город. подож. 1870 г. касаются этаго предмета слѣдующія статьи: во 1-хъ, 115, по которой городской управѣ предоставляется разрѣшать устройство въ городѣ приставей и 120, по которой земли, назначенныя по городскому плану, подъ бечевники, состоятъ въ общемъ всѣхъ пользованіи. Статьи эти, очевидно не измѣняютъ положенія устава путей сообщенія о правѣ общаго пользованія бечевниками и пристанями, такъ какъ города, въ коихъ введено городское положеніе, могутъ снять съ себя обязанность, возложенную на нихъ 120 ст., содержать бечевники, только устройствомъ набережной съ пристанями при соблюденіи постановленныхъ въ статьяхъ 378 и 386 уст. пут. сообщ. условій; во 2-хъ, статьи 122 и 123, по которымъ опредѣленія городской думы объ отдачѣ впервые участковъ земли, въ ст. 120 указанныхъ, въ чье-либо исключительное пользованіе подлежатъ утвержденію: въ губернскихъ городахъ—министра внутреннихъ дѣлъ, а въ уѣздныхъ—губернатора и ст. 123, устанавливающая порядокъ утвержденія опредѣленій думы о размѣрѣ платы за стоянку судовъ въ водяныхъ сообщеніяхъ, пролегающихъ чрезъ городскія земли.

Эти статьи, устанавливая порядокъ, коимъ участки земли, вообще долженствующей находиться въ общемъ пользованіи, въ томъ числѣ бечевникъ, могутъ быть изъяты изъ сего общаго пользованія, разрѣшаютъ вопросъ, оставшійся не вполне опредѣленнымъ въ уставѣ путей сообщенія (гдѣ онъ разрѣшенъ только по отношенію пароходныхъ пристаней приведеннымъ выше закономъ 1865 г.), а именно, указываютъ ту власть, которой принадлежитъ рѣшеніе вопроса о томъ—вполнѣ-ли удовлетворены со стороны города потребности судоходства и слѣдуетъ-

ли затѣмъ допустить взиманіе городами дохода, какъ съ собственнаго имущества, съ тѣхъ городскихъ пристаней или искусственныхъ сооружений, кои превышаютъ эти потребности. Этими статьями, независимо, конечно, отъ тѣхъ случаевъ, въ коихъ изыятіе изъ общихъ правилъ о бечевникахъ установлено по особымъ Высочайшимъ повелѣніямъ (уст. пут. сообщ. ст. 388), и надлежитъ руководствоваться для установленія въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ того, вправѣ-ли города, за удовлетвореніемъ нуждъ судоходства, взимать сборы на городскихъ пристаняхъ. Участіе въ семъ дѣлѣ администраціи—вполнѣ обезпечить съ одной стороны судоходство отъ произвольныхъ и стѣснительныхъ сборовъ, а съ другой не устранить возможности затратъ со стороны городовъ на улучшеніе пристаней и возмѣщенія ихъ посредствомъ сборовъ съ судопромышленниковъ. Въ заключеніе слѣдуетъ замѣтить, что мысль о правѣ города взимать доходъ съ пристаней и искусственныхъ сооружений, при условіи полнаго обезпеченія судоходству возможности безплатно удовлетворить свои потребности, уже приводилась въ рѣшеніяхъ правительствующаго сената по 1 департаменту: рѣшеніе по дѣлу Саченко-Сакуна о платѣ за пользованіе устроеными на кременчугской и крюковской набережныхъ мачтоподъемными кранами, рѣшенія 8 февраля 1883 г. и 24 мая 1884 г. по дѣламъ астраханскаго городского общества и Алабова за постоянную стоянку судовъ у берега для производства изъ нихъ торга, рѣшеніе 26 ноября 1875 г., 8 декабря 1876 г. и 30 мая 1879 г. по вопросу о правѣ устюжской городской думы взимать сборъ съ дамбъ на р. Сухонѣ, и 4 июня 1880 г. объ отдачѣ псковскою городскою думою въ аренду части набережной. По симъ соображеніямъ правительствующій сенатъ, по общему собранію перваго и кассационныхъ департаментовъ, опредѣляетъ: разъяснить, что городъ имѣетъ право извлекать доходъ изъ тѣхъ лишь городскихъ пристаней, относительно которыхъ, за обезпеченіемъ общихъ нуждъ судоходства, согласно требованія устава путей сообщенія, это право будетъ ему предоставлено порядкомъ, указаннымъ въ 122 и 123 ст. город. полож. и ст. 388 и 365 уст. пут. сообщ. (по прод.).

Относительно-же взиманія платы за стоянку судовъ въ водяныхъ сообщеніяхъ послѣдовалъ 7 августа 1880 г. тотъ указъ ес-

ната, на который ссылается г. Мензелинцевъ и которымъ разъяснено, что взиманіе этой платы не должно распространяться на случаи остановки судовъ на зимовку, а только при остановкахъ ихъ для промышленной или торговой цѣли во время навигаціи.

Такимъ образомъ извлеченіе доходовъ прибрежными городами изъ бечевниковъ, пристаней и водяныхъ сообщеній поставлено въ зависимость отъ признанія министромъ внутреннихъ дѣлъ, того, что общія нужды судоходства удовлетворены вполне, за исключеніемъ тѣхъ участковъ, на которые распространяется сборъ въ пользу города; право на получение сбора признается также за тѣми городами, которые устроили на пристани какія-либо сооруженія (мачтоподъемные краны, дамбы и т. п.). Относительно взиманія городами этихъ доходовъ требуется только разрѣшеніе, когда они вводятся *первые*, а затѣмъ уже продолженіе ихъ взиманія и размѣръ платы зависитъ отъ усмотрѣнія городского управленія; размѣръ-же платы за стоянку судовъ въ водяныхъ сообщеніяхъ утверждается правительствомъ.

Рѣшеніе, разъ навсегда, вопроса о томъ, что данный участокъ бечевника не нуженъ для судоходства, представляется весьма стѣснительнымъ: потребности судоходства могутъ развиться и для удовлетворенія ихъ будетъ недостаточно отведенной въ общее пользованіе части городского бечевника; рѣка можетъ измѣнить свое теченіе и тѣ участки бечевника, которые отведены для судоходства, могутъ оказаться неудобными для приставанія къ нимъ судовъ. По этому рѣшенію вопроса о томъ, удовлетворены-ли, или нѣтъ нужды судоходства отводомъ въ его распоряженіе извѣстной части городского бечевника, должно-бы имѣть только временный характеръ и производиться при участіи судопромышленниковъ.

Приобрѣтеніе права на полученіе доходовъ съ бечевниковъ производствомъ на нихъ какихъ-либо сооруженій, хотя-бы и полезныхъ для судоходства, вмѣстѣ съ правомъ назначать произвольно размѣръ платы за пользованіе этими сооруженіями, тоже представляетъ опасность для судоходства: стоимость произведенныхъ сооруженій и выгоды представляемыхъ ими судоходству легко могутъ оказаться въ несоотвѣтствіи съ тою платою, которая будетъ за нихъ назначена. Хорошимъ примѣромъ въ этомъ отношеніи можетъ служить рыбинская гавань. Она устро-

ена на собранныя съ пріѣзжихъ купцовъ деньги, а теперь зимовка въ ней судовъ облагается большими сборами. Положимъ, собранной суммы оказалось недостаточно, и на устройство рыбинской гавани пришлось произвести расходъ и изъ городскихъ суммъ, но расходъ этотъ понадобился, главнымъ образомъ, потому, что городъ пожелалъ устроить разгрузный каналъ противъ городскихъ амбаровъ. Осуществленная въ болѣе скромныхъ размѣрахъ гавань могла-бы быть построена на собранную сумму и все-таки отвѣчала-бы нуждамъ судоходства. Другой примѣръ можетъ представить всякій затонъ. Какъ извѣстно, входъ въ затонъ почти всегда бываетъ не глубоокъ и, поэтому, безъ углубленія входа пользованіе затономъ очень часто весьма затруднительно: по большей части въ затоны можно входить только съ прибылью воды передъ ледоходомъ, что бываетъ сопряжено съ большою опасностью. Между тѣмъ углубленіе входа въ затонъ очень часто требуетъ незначительнаго расхода, произведи который, городъ приобретаетъ право назначать по произволу плату за зимовку въ немъ судовъ, тѣмъ болѣе, что городу легко будетъ доказать, что этотъ затонъ представляетъ такую часть судоходной рѣки, которою для судоходства не пользовались никогда или, по крайней мѣрѣ, давно (старорѣчье). Необходимо ходатайствовать, чтобы опредѣленіе расходовъ на разныя устройства на судоходныхъ путяхъ дѣлались съ согласія заинтересованныхъ въ нихъ судопромышленниковъ, которые, можетъ быть, найдутъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ для себя выгоднѣе внести сразу необходимую на работы сумму, нежели подвергать себя постоянному тяжелому налогу. Необходимо также, чтобы было точно разъяснено, что право судоходства распространяется на весь судоходный водный путь, т. е. на все его рукава, заливы, затоны, старорѣчья и проч.

Наконецъ сборы за стоянку судовъ въ городскихъ водахъ имѣютъ все свойства тѣхъ налоговъ на промышленность и торговлю, объ отмѣнѣ которыхъ высказалось министерство финансовъ еще въ 1861 году.

На основаніи изложенныхъ соображеній, члены четвертаго отдѣленія полагаютъ, что и относительно сборовъ, установленныхъ на основаніи новаго городского положенія, слѣдовало-бы возбудить ходатайство или о совершенной ихъ отмѣнѣ, или, по крайней мѣрѣ, чтобы размѣръ и способъ ихъ взиманія опре-

дѣлялся при участіи судопромышленниковъ и чтобы при участіи судопромышленниковъ были пересмотрѣны основанія взиманія и размѣръ уже существующихъ сборовъ. Если, согласно протоколу четвертаго отдѣленія за № 1, будетъ возбуждено съѣздомъ ходатайство объ учрежденіи при правленіи казанскаго округа путей сообщенія (въ Нижнемѣ) постояннаго совѣщательнаго комитета, то всѣ подобные вопросы должны предварительно обсуждаться въ окружномъ правленіи, вмѣстѣ съ совѣщательнымъ комитетомъ. Что-же касается до сбора за зимовку судовъ въ городскихъ водахъ, то слѣдуетъ ходатайствовать, чтобы онъ былъ немедленно прекращенъ, какъ прямо противорѣчащій закону.

Изъ всего, что изложено въ этомъ протоколѣ, надобно придти къ заключенію, что судоходство крайне обременено сборами въ пользу городовъ, и что даже тогда, когда сборы эти установлены временно, на опредѣленный предметъ, то добиться прекращенія сбора весьма трудно. Изъ обилія разныхъ сборовъ съ судоходства въ пользу прибрежныхъ городовъ надобно вывести заключеніе, что судоходный промыселъ считается такимъ доходнымъ дѣломъ, которое можетъ вынести тяжесть какихъ угодно налоговъ. Мало того, высказывается напр. такое мнѣніе, что прибрежные города не назначаютъ за мѣста подъ пароходныя пристани слишкомъ высокой платы, несоразмѣрной съ существомъ пароходнаго предпріятія, нуждающагося въ мѣстѣ для пристани, потому что въ существованіи пристаней заинтересовано все городское общество, такимъ образомъ каждый прибрежный городъ, въ которомъ пароходъ по пути пристанетъ на 5 минутъ, чтобы спустить и принять десятокъ пассажировъ или сотню пудовъ клади, признается компетентнымъ и безапелляционнымъ судьей въ дѣлѣ доходности даннаго пароходнаго предпріятія. Не желаетъ пароходовладѣлецъ подчиняться условіямъ, предла-

гаемымъ городомъ, находя ихъ тяжелыми, ему пожаловаться не кому: ему представляется только не имѣть вовсе пристани въ этомъ городѣ.

Вліяніе сборовъ съ судоходства поддается, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, даже непосредственному опредѣленію. Въ началѣ этого протокола приведенъ расчетъ, показывающій вліяніе судоходныхъ сборовъ на стоимость перевозки грузовъ. Для примѣра взяты два пункта, не соединенные между собою желѣзною дорогою, но у волжскаго судоходства имѣется еще могущественный соперникъ въ лицѣ желѣзныхъ дорогъ, которые и теперь уже отнимаютъ отъ судоходства много грузовъ, а съ развитіемъ сѣти желѣзныхъ дорогъ будутъ оказывать еще болѣе сильное вліяніе на судоходство. Въ прошеніи пароходовладѣльцевъ, поданномъ министру внутреннихъ дѣлъ, указывается на то, что постройка московско-рязанско-козловской и московско-курской желѣзныхъ дорогъ отвлекла отъ р. Оки около половины грузовъ. На Волгѣ желѣзныя дороги уже теперь отвлекаютъ значительную часть болѣе цѣнныхъ грузовъ, потому что, какъ видно изъ приводимой ниже таблицы, перевозка болѣе цѣнныхъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ обходится уже теперь дешевле, чѣмъ водою. Въ приводимой таблицѣ показана для примѣра стоимость перевозки 1 пуда клади цѣною дороже одного рубля, отъ Москвы до Саратова по желѣзнымъ дорогамъ и Волгою черезъ Нижний. Нарочно взять ближайшій отъ Нижняго желѣзнодорожный пунктъ, чтобы яснѣе было видно вліяніе желѣзныхъ дорогъ на судоходство. Стоимость перевозки отъ Москвы по желѣзнымъ дорогамъ до Царицына тоже, что и до Саратова, стоимость-же перевозки водою до Царицына, разумѣется, больше, чѣмъ до Саратова и при сравненіи стоимости перевозки грузовъ до Царицына получается результатъ еще болѣе благопріятный для желѣзныхъ дорогъ.

По желѣзнымъ дорогамъ.				Цѣна груза.		Черезъ Нижній по Волгѣ.					
Классъ.	Тарифъ.	Страховая премiя.	Всего.			Тарифъ мл.-л. д.	Фрахтъ по Волгѣ.	1/4% ка- зеннаго сбора.	1/10% пош- линнаго сбора.	Стра- ховая премiя.	Всего.
1	22	12	34	100 р. — к.	33	10	25	10	44	122 к.	
—	22	6	28	50 —	33	10	12,5	5	22	82,5	
—	22	3	25	25 —	33	10	6,25	2,5	11	62,75	
—	22	1,8	23,8	15 —	33	10	3,75	1,5	6,48	54,73	
—	22	1,4	23,4	12 —	33	10	3	1,2	5,29	52,39	
II	20	1,2	21,2	10 —	23	10	2,5	1	4,4	40,9	
—	20	0,9	20,9	8 —	23	10	2	0,8	3,55	39,35	
—	20	0,7	20,7	6 —	23	10	1,5	0,6	2,6	37,70	
III	19	0,6	19,6	5 —	18	9	1,25	0,5	2,2	30,95	
—	19	0,5	19,5	4 —	18	9	1	0,4	1,72	30,12	
IV	18	0,3	18,3	3 —	15	9	0,75	0,3	1,3	26,35	
—	18	0,2	18,2	2 —	15	9	0,5	0,2	0,87	25,57	
V	15	0,2	15,2	1 50	13	8	0,37	0,15	0,69	22,21	
—	15	0,1	15,1	1 —	13	8	0,25	0,1	0,43	21,78	

Члены четвертаго отдѣленія не находятъ нужнымъ повторять хорошо извѣстные участникамъ сѣзда факты, доказывающіе крайне тяжелое положеніе судового промысла въ

настоящее время, и заканчивая свой докладъ судоходному сѣзду, приглашаютъ сѣзды возбудить указанныя въ настоящемъ протоколѣ ходатайства.

Протоколъ собранія судовыхъ и конторскихъ служащихъ 8 ноября и 16 декабря 1890 года.

(Къ засѣданію сѣзда 16 декабря 1890 года, стр. 11).

Присутствовали предсѣдатель IV отдѣленія нижегородскаго судоходнаго сѣзда М. Ф. Кульчицкій, А. И. Одинцовъ и нижеподписавшіеся, прибывшіе въ собраніе служащіе.

Прочтена прилагаемая при этомъ предложительная записка А. Одинцова о пенсіонной кассѣ и поданное заявленіе служащихъ. Присутствующіе, соглашаясь съ необходимостью и желательностью учрежденія кассы, просили предсѣдателя передать этотъ протоколъ, со всѣми приложеніями, въ нижегородскій судоходный сѣзды, для ходатайства предъ высшимъ правительствомъ объ учрежденіи кассы, но прежде окончательнаго утвержденія, могущаго быть выработаннаго устава, просили предварительно ознакомить ихъ съ главными основаніями его. Подписано: предсѣдатель IV отдѣленія Кульчицкій, А.

Одинцовъ, И. Поповъ, Ф. Добросъ, Н. Рудаковъ, И. Лобановъ, А. Ершевскій, С. Неуструевъ, В. Кругловъ, К. Шехаевъ, П. Почуевъ, А. Виноградовъ, М. Малининъ, В. Жуковъ, Н. Зотовъ, А. Глазуновскій, Н. Губаринъ, П. Косыхъ, А. Шустовъ, Д. Леонтьевъ, А. М. Соловнинъ, Д. П. Никоноровъ, И. М. Рябовъ, В. А. Чесноковъ, В. Петровъ, И. А. Поповъ, Г. Ц. Крайвинъ, В. В. Яшновъ, П. М. Бабинковъ, Н. В. Яруничевъ, И. С. Шигаевъ, М. Красильниковъ, Г. Севастьяновъ, А. Батеньковъ, К. Петровъ, Н. Соколовъ, И. Коноваловъ, И. Карташевъ, В. Миленинъ, А. Соловьевъ, А. Безсоновъ, И. Королевъ.

ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

объ учрежденіи пенсіонной кассы для волжскихъ служащихъ.

По распоряженію правительства въ послѣднее время устраиваются пенсіонныя и вспомогательныя кассы при желѣзныхъ дорогахъ, фабрикахъ и заводахъ. Впрочемъ на нѣкоторыхъ фабрикахъ и заводахъ, какъ частныхъ, такъ и казенныхъ, подобныя кассы заведены уже давно; въ настоящее время онѣ владѣютъ большими капиталами и приносятъ весьма существенную пользу, выдавая единовременныя пособія и наконецъ пенсіи участникамъ кассы. Многіе служащіе одного рода, напр. приказчики, хотя и разныхъ хозяевъ, собираются въ общество съ той-же цѣлью, т. е. выдачи пособій тѣмъ изъ своихъ членовъ, которые по болѣзни или по старости не могутъ уже зарабатывать хлѣбъ себѣ и своей семьѣ. Въ случаѣ ихъ смерти общество помогаетъ оставшимся вдовамъ и сиротамъ.

Служащіе на рѣкахъ подвергаются разнообразнымъ опасностямъ и болѣзнямъ. Хорошо на рѣкѣ лѣтомъ, въ хорошую погоду, когда все спокойно и благополучно. Осенью-же въ дождь, сырость и морозъ, весной при подводки каравановъ и т. п. рѣдко кто не заболѣваетъ лихорадкой, ломотой и ревматизмами. Всякому понятно, что болѣзни разстраиваютъ мало по малу здоровье и сокращаютъ срокъ жизни. Хорошо, если заболѣвшій скоро поправится, а то простудившись и не имѣя возможности основательно поличиться, потому что за спиной много ртовъ ждуть хлѣба, волгарь перебогается, хирѣетъ, получаетъ чахотку или другую неизлѣчимую болѣзнь, умираетъ, а если и живетъ пока, то, какъ не способный уже болѣе къ работѣ, становится въ тягость самой семьѣ. Если-же кто, повидимому, благополучно и избѣжалъ опасныхъ болѣзней, то все таки приходитъ старость, когда уже трудно становится работать, пора-бы отдохнуть. Да и старость на рѣкѣ приходитъ скорѣе чѣмъ на сушѣ;

это объясняется тѣми-же простудами и отвратительными условіями жизни: мурья или каюта—холодная; вымокъ—негдѣ обсушиться самому и просушить свое мокрое платье. А вахты и работы на вѣтру и при дождѣ, развѣ не подтачиваютъ онѣ здоровье?

Помочь всему этому можетъ только одна пенсіонная и вспомогательная касса, которая должна быть обща для всѣхъ служащихъ на Волгѣ и ея притокахъ, а не при отдѣльныхъ пароходствахъ и обществахъ, потому что пенсіи и пособія могутъ быть выдаваемы только изъ капиталовъ, образовавшихся изъ взносовъ и чѣмъ дальше производили взносы, тѣмъ большая будетъ и пенсія. При общей кассѣ, въ какомъ-бы обществѣ ни находился служащій, взносы поступаютъ въ одно мѣсто, которому нѣтъ дѣла у кого служишь, важно только то, что-бы находился на Волгѣ, получалъ жалованье и производилъ взносы, которые съ лихвой возвратятся и главное въ то время, когда будетъ наибольшая нужда въ помощи, т. е. ему самому—въ случаѣ болѣзни или увѣчья, а его семьѣ—въ случаѣ его смерти.

Если-бы основать кассы при отдѣльныхъ обществахъ или пароходствахъ, то не можетъ быть подобной пенсіи и помощи.

Прослуживъ нѣкоторое время въ какомъ-либо обществѣ, даже очень хорошей служащій можетъ перейти изъ за чего-бы то ни было въ другое и для него пропадаетъ право на пенсію, хотя можетъ быть и возвратится часть или всѣ взносы. Въ новомъ обществѣ онъ снова долженъ заслуживать пенсію. А время уходитъ, равно какъ и здоровье.

Поэтому несравненно было-бы справедливѣе и цѣлесообразнѣе устроить общую кассу для всѣхъ волжскихъ служащихъ, хотя-бы на первое время пароходскихъ, конторскихъ и на тѣхъ непаровыхъ судахъ, кото-

рия принадлежать отдѣльнымъ хозяевамъ или обществамъ, владѣющимъ и пароходами.

По послѣднимъ исчисленіямъ статистическаго отдѣла министерства путей сообщенія по Волгѣ и ея притокамъ плаваютъ 854 парохода и 8793 непаровыхъ судна, изъ которыхъ 2143 баржи.

Но это исчисленіе было уже сравнительно давно, послѣ чего построено много новыхъ судовъ, да и кромѣ того многія не были еще внесены въ списки, такъ что можно считать число всѣхъ судовъ больше указаннаго.

На всѣхъ пароходахъ считается 15,505 человекъ, а на непаровыхъ около 44,000 человекъ и изъ нихъ на баржахъ 15,000. Въ дѣйствительности-же цифра эта вѣроятно будетъ еще больша, особенно если прибавить служащихъ въ управленіяхъ, конторахъ, агентствахъ пароходствъ, постовыя команды министерства путей сообщенія и т. п. Но примемъ, что служить всего около 30,000 человекъ, которые и будутъ участвовать въ кассѣ.

Получаемое всѣми содержаніе можно приблизительно опредѣлить такъ:

1) Отъ 2,000 до 1,500 рублей, среднее 1,750 рублей управляющіе, командиры, агенты—250 человекъ, всѣ въ годъ 437,500 р.

2) 1,500—800, средн. 1,150 р., командиры, агенты, машинисты—300 человекъ всѣ въ годъ 345,000 р.

3) 800 р. командиры, машинисты, агенты—1,500 человекъ, всѣ въ годъ 1.200,000 р.

4) 600—300 р., средн. 450 р., помощники командировъ и машинистовъ, конторщики, лоцмана, кассиры—1,000 человекъ, всѣ въ годъ 450,000 р.

5) 300 р. тѣже—2,000 человекъ, всѣ въ годъ 600,000 р.

6) 150—120 р., средн. 135 р., 2-ые лоцмана, водоливы, помощники машинистовъ, штурвальные, писаря—4,000 человекъ, всѣ въ годъ 540,000 р.

7) 120—100 р., средн. 110 р., тѣже—2,000 человекъ, всѣ въ годъ 220,000 р.

8) 100—70 р., средн. 85 р., штурвальные, боцмана, водоливы, матросы, кочегары—3,000 человекъ, всѣ въ годъ 255,000 р.

9) 70 р. матросы, кочегары, сторожа, поставы и пр.—16,000 человекъ, всѣ въ годъ 1.112,000 р.

Всѣ-же 30,000 человекъ получаютъ въ общей сложности около 5.250,000 рублей, дающихъ вычетовъ 6 процентовъ около 315,000 руб. въ годъ, которые черезъ 25

лѣтъ при $4\frac{3}{4}$ процента годовыхъ обратятся въ 15.520,000 рублей что и представило-бы капиталъ, съ котораго выдавались-бы пенсіи, пособія и т. п.

Самая желательная пенсія можетъ считаться, выдаваемая въ размѣрѣ половины послѣдняго жалованья; но конечно на первое время трудно разсчитывать на подобную, хотя все-таки она будетъ около 30%.

Если примемъ вычетъ въ размѣрѣ 6%, то $5\frac{1}{2}$ изъ нихъ пойдутъ на пенсію самому участнику, слѣдовательно возвращаются, а $\frac{1}{2}$ % отчисляются въ общій капиталъ кассы на пенсіи не выслужившимъ срокъ или ихъ семействамъ, на единовременныя пособія и т. п.

Сдѣлаемъ разсчетъ для пенсіи командира, получавшаго жалованье 800 рублей и вносившаго ежегодно 6 проц. этой суммы т. е. 48 рублей причемъ въ пенсію ему или на его лицевой счетъ записывается 44 рубля а въ общій капиталъ отчисляется 4 рубля.

Капиталъ, образовавшійся по его лицевому счету, по простомствіе 25 лѣтъ будетъ равняться 2085 рублямъ. Эта сумма дозволитъ выдавать пенсію или ему, или его семейству по 189 р. въ годъ, причемъ если пенсіею пользоваться будутъ, положимъ, только 15 лѣтъ, то получено будетъ 2835 рублей тогда какъ внесено деньгами было всего 1,200 р. Если-бы взносы продолжались 30 лѣтъ, то капиталъ собрался-бы 2,853 р. и пенсія была-бы 266 рублей причемъ въ 15 лѣтъ получено-бы было 3,990 рублей тогда какъ внесено всего 1,440 рублей.

Такой-же разсчетъ для водолива или вообще служащаго, который въ годъ получаетъ 100 р. дастъ слѣдующія числа. Ежегодный вычетъ 6 рублей черезъ 25 лѣтъ капиталъ соберется 261 рублемъ который дозволитъ выдавать пенсіи 24 рубля въ годъ и за 15 лѣтъ получено будетъ 360 рублей, вмѣсто внесенныхъ 150 р. Если-бы взносы продолжались 30 лѣтъ, то пенсія была-бы 36 р. въ годъ.

Эти разсчеты сдѣлавы въ предположеніи, что всѣ выслужившіе пенсію пользуются ею полный срокъ, а что капиталы кассы образуются лишь изъ 6% вычетовъ изъ жалованья; но такъ какъ нѣкоторые будутъ пользоваться болѣе короткій срокъ, въ слѣдствіе смерти пенсіонеровъ или наконецъ не выслужившіе опредѣленнаго времени уйдутъ съ Волги, объ чемъ будетъ сказано въ послѣдствіе, то останутся свободными суммы, которыми будетъ увеличиваться общій капиталъ

кассы, а вмѣстѣ съ нимъ и прибавка къ пенсїи изъ этаго капитала. И чѣмъ больше будетъ общій капиталъ, тѣмъ большая будетъ прибавка, которая со временемъ должна имѣть громадное вліяніе на размѣръ пенсїи.

Слѣдуетъ замѣтить, что взносы могутъ производиться и *и не непрерывно*, а съ промежутками; въ расчетъ принимается лишь число платныхъ лѣтъ.

Самыя капиталы кассы будутъ еще больше, если къ 6 проц. вычетовъ изъ жалованья прибавить: а) вычеты 6% изъ назначаемыхъ участникамъ кассы наградъ; б) вычеты, производимые въ теченіе первыхъ 2-хъ мѣсяцевъ, въ случаѣ увеличенія оклада, въ размѣрѣ разности между прежнимъ и новымъ мѣсячными окладами; в) прибыли на капиталы кассы; г) выручка отъ продажи не принятыхъ въ срокъ грузовъ, клади, багажа и т. п. за вычетомъ расходовъ судовладѣльца; д) штрафы со служащихъ и съ виновныхъ въ несвоевременномъ вносіи вычетовъ; е) полученія за право выставки объявленій и продажи книгъ и газетъ; ж) неустраиваемыя взносы и пенсїи, случайныя, можетъ быть, поступления или отчисленіе извѣстной части доходовъ акціонерныхъ компаній и пароходствъ.

Вмѣстѣ съ увеличеніемъ капиталовъ кассы увеличится и размѣръ пенсїй за выслугу лѣтъ и явится возможность выдавать дѣйствительно приносящія пользу и помощь единовременныя пособія и пенсїи увѣчнымъ и неспособнымъ къ труду, хотя и не выслужившимъ полного срока.

Пользуясь уставами нѣкоторыхъ существующихъ уже подобныхъ кассъ можно приблизительно намѣтить право участниковъ кассы или ихъ семействъ на пенсїи и единовременныя пособія, причемъ слѣдуетъ замѣтить, что выдачи эти должны быть разной величины въ зависимости отъ продолжительности взносов, а также причинъ, по которымъ выдается та или другая пенсїя или пособіе.

Пенсїи должны раздѣляться на выдаваемые самимъ участникамъ кассы и ихъ семействамъ.

Первые могутъ быть 3-хъ родовъ: *обыкновенныя временныя*, назначаемыя на время болѣзни или временной неспособности къ труду и *усиленныя*, въ случаѣ увѣчья или болѣзни препятствующихъ окончательно какой-либо работѣ.

Обыкновенная пенсїя въ наибольшемъ раз-

мѣрѣ выдается производившему взносы въ продолженіе 25 лѣтъ, независимо отъ того остается-ли онъ на службѣ или уходитъ съ Волги; размѣръ ея опредѣляется суммой, образовавшейся по его лицевому счету, т. е. ежемѣсячныхъ вычетовъ изъ жалованья и вычетовъ изъ наградныхъ, съ наросшими процентами и съ прибавкой по разверсткѣ изъ общаго капитала кассы. Получающій такую пенсїю и остающійся на службѣ освобождается отъ дальнѣйшихъ обязательныхъ взносовъ; но желающимъ можетъ быть предоставлено право не получать до времени пенсїи, которая въ слѣдствіе этаго увеличится, тѣмъ болѣе, что можетъ быть уменьшаема часть, удерживаемая въ общій капиталъ кассы. Оставляющіе службу по своему желанію по прошествіи 15 и 20 лѣтъ также могутъ получать пенсїю, но уже соразмѣрно меньшую. Вычеты и взносы уходящихъ со службы на Волгѣ могутъ быть возвращаемы: — по прошествіи 5 платныхъ лѣтъ — половина всего внесеннаго; отъ 5 до 7 — три четверти внесеннаго; 7—10 полностью всѣ взносы; 10—15 капиталъ, образовавшійся изъ срочныхъ взносовъ при 3% 15—20 выдается пенсїя съ образовавшагося капитала и возвращаются безъ проц. взносы, производившіеся послѣ 15 лѣтъ; 20—25 подобная же пенсїя и возвращаются взносы съ наросшими 3%.

Такъ какъ участники кассы въ продолженіе платныхъ лѣтъ могли получать высшіе оклады жалованья, то прибавка изъ общаго капитала при выдачѣ пенсїй можетъ назначаться по тому окладу или разряду, въ которомъ состоялъ онъ ко времени назначенія пенсїи. Изъ году въ годъ общій капиталъ кассы будетъ увеличиваться, а вмѣстѣ съ нимъ и прибавка эта, которая со временемъ должна имѣть громадное вліяніе на размѣръ пенсїй и пособій.

Многіе волжскіе служащіе отбываютъ воинскую повинность. Время это не должно быть исключено изъ числа платныхъ лѣтъ, а на его лицевой счетъ могутъ заимобразно переводиться необходимыя суммы изъ общаго капитала; если участникъ возвращается на Волгу, то съ него въ продолженіе остальныхъ платныхъ лѣтъ вычитается переведенная сумма; если-же не возвращается, то ее съ лицевого счета переводятъ обратно въ общій капиталъ, а съ внесенными имъ суммами поступаютъ въ зависимости платныхъ лѣтъ, давая лишь какую-либо льготу.

Усиленные пенсіи получившимъ во время службы на Волгѣ болѣзнь или увѣчья, влекущія за собою совершенную неспособность къ труду, должны назначаться по возможности въ размѣрѣ достаточномъ для существованія, причемъ къ % съ лицевого капитала могутъ быть присоединяемы суммы изъ общаго, независимо отъ числа платныхъ лѣтъ; если-же въ случаѣ увѣчья, что-либо при-суждено съ хозяевъ дѣла по ст. 863 т. X ч. I, то это должно имѣть вліяніе лишь при неполномъ числѣ платныхъ лѣтъ.

Сравнительно въ меньшемъ размѣрѣ можетъ быть выдаваема пенсія такому больному или увѣчному, не выслужившему срока, который не можетъ продолжать лишь службы на Волгѣ, но еще способенъ на какой-либо другой, хотя-бы легкой трудъ. Эта пенсія можетъ быть прекращаема или уменьшаема, если состояніе здоровья позволить вновь продолжать службу или перевести пенсионера на меньшій окладъ. Производство пенсіи самому участнику кассы очевидно прекращается—за смертью его или лишеніемъ всѣхъ правъ состоянія, когда пенсія переходитъ къ его наслѣдникамъ.

Вдовамъ должна выдаваться пенсія въ нѣсколько меньшемъ размѣрѣ, чѣмъ увѣчному или больному, впрочемъ число сиротъ можетъ имѣть вліяніе на увеличеніе. Пенсія вдовѣ должна прекращаться смертью ея, лишеніемъ всѣхъ правъ состоянія, выходомъ снова замужъ. Во всѣхъ этихъ случаяхъ пенсія переходитъ къ дѣтямъ; если-же они уже получали ее, то можетъ быть увеличена.

Пенсія дѣтямъ должна производиться до достиженія 18 лѣтъ, выхода замужъ дочерей раньше этого срока, поступленія на казенный или иной счетъ въ учебное заведеніе, если-же обученіе производилось на свой счетъ, то до окончанія курса, впрочемъ не долѣе 20 лѣтъ. Слѣдуетъ давать преимущество обучающимся въ такихъ учебныхъ заведеніяхъ, изъ которыхъ болѣе всего вѣроятно поступленіе на Волгу. Если пособие для обученія выдавалось въ большемъ размѣрѣ противъ обыкновеннаго или обучающійся былъ стипендіатомъ кассы, то можетъ быть введена заслуга лѣтъ на рѣчной службѣ.

Для обезпеченія капиталовъ кассы отъ разныхъ случайностей они должны храниться въ государственномъ банкѣ въ бумагахъ, приносящихъ наибольшій доходъ: или въ гарантированныхъ правительствомъ, или въ государственныхъ банковыхъ билетахъ, или

въ облигаціяхъ восточныхъ займовъ и т. п. Въ кассѣ имъ лишь долженъ вестись счетъ.

Вычеты изъ жалованья, наградныхъ и т. п. могутъ вноситься въ почтово-телеграфную контору и отдѣленіе государственнаго банка хозяевами или вообще лицами, производящими выдачу денегъ. Такъ какъ внесеніе денегъ при каждой выдачѣ или каждый мѣсяцъ можетъ затруднить, то можно предложить право хозяевамъ взносы производить не позднѣе мѣсяца послѣ окончанія навигаціи; для того-же, что-бы не терялись проценты за время протекшее отъ вычета до внесенія въ почтово-телеграфную контору или отдѣленіе государственнаго банка можно установить пеню, хотя-бы 5%. Но если деньги не будутъ внесены къ опредѣленному сроку, положимъ, къ 1 декабря, то съ виновнаго необходимо брать штрафъ и не маленький. Штрафъ долженъ быть установленъ и съ хозяина, и съ того участника, которые не внесли вычетовъ изъ жалованья, наградныхъ или разности между прежнимъ и новымъ жалованьями или вообще всякихъ другихъ взносовъ.

При поступленіи на службу, книжка взносовъ можетъ быть вручаема хозяину, который вмѣсто нея выдастъ квитанцію, запасные листики которыхъ могутъ быть приложены къ книжкамъ. Послѣ окончанія навигаціи или по требованію, хозяинъ долженъ предоставлять книжку для просмотра и по-вѣрки служащему.

Въ случаѣ утраты кѣмъ-бы то нибыло книжки участникъ кассы немедленно увѣдомляетъ объ этомъ, указывая мѣсто послѣдняго вписанія взноса, завѣдующаго дѣлами кассы, который уже сносится съ почтово-телеграфной конторой, отдѣленіемъ государственнаго банка или казначействомъ, возстановляетъ количество взносовъ и выдаетъ новую книжку, въ замѣнъ утраченной. Возстановить количество взносовъ будетъ не трудно, если казначейства или отдѣленія будутъ доставлять въ управленіе кассы именной списокъ ежемѣсячныхъ взносовъ; списокъ этотъ представить не болѣе, какъ выборку изъ отчета, ежемѣсячно отправляемаго въ государственный банкъ. Конечно это вызоветъ лишній расходъ для государственнаго казначейства, но онъ легко можетъ быть пополняемъ волжской кассой, которой долженъ вестись особый счетъ въ государственномъ банкѣ.

Самое удобное мѣсто для правленія волжской кассы—это, безспорно, Нижній Новго-

родь. Дѣлами ея долженъ завѣдывать комитетъ, состоящій изъ завѣдующаго и членовъ, назначенныхъ правительствомъ, но по выбору участниковъ кассы, представителей отъ пароходовладѣльцевъ и биржевыхъ комитетовъ и проч.; въ числѣ членовъ комитета желательно-бы имѣть хотя по одному командиру, машинисту, лоцману и матросу; но такъ какъ лица эти лѣтомъ заняты, то они могутъ участвовать въ кассѣ зимой, когда имъ можетъ быть выдаваемо содержаніе за труды и въ возмѣщеніе расходовъ, вызываемыхъ жизнью въ городѣ. Кромѣ того въ составъ комитета должны входить: чиновники государственнаго банка и министерствъ путей сообщенія, члены и предсѣдатель биржевого комитета и представители отъ пароходовладѣльцевъ.

Комитетъ долженъ разсматривать ходатайства о назначеніи пенсій и пособій, а также наблюдать за правильнымъ поступленіемъ взносовъ. По назначеніи пенсіи или пособия, участнику выдается документъ, по которому онъ и будетъ получать деньги изъ отдѣльной или казначейства.

Для правильнаго расчета и опредѣленія какъ количества, могущихъ поступить въ кассу взносовъ въ видѣ 6% вычетовъ изъ жалованья, наградныхъ и другихъ источниковъ, такъ и размѣра пенсій и другихъ пособій, должны быть собраны подробности, а главное многочисленныя свѣдѣнія, которыя должны заключаться въ слѣдующемъ:

1) Основанія назначенія и выдачи пенсій изъ государственнаго казначейства.

2) Основанія назначенія и выдачи эмеритуръ нѣкоторыхъ министерствъ напр. Императорскаго двора, морского, путей сообщенія и друг.

3) Основанія и расчеты об-въ страхованія жизни, напр. „Россіи“, „1-го Россійскаго“, „Нью-Йоркъ“ и др.

4) Уставы пенсіонныхъ и вспомогательно-сберегательныхъ кассъ желѣзныхъ дорогъ, фабрикъ и заводовъ, особенно казенныхъ камскихъ и уральскихъ.

5) Число служащихъ на плавающихъ по Волгѣ и ея притокахъ пароходахъ и вепаровыхъ судахъ.

6) Получаемое каждымъ годовое содержаніе, получавшееся съ начала службы и въ продолженіе ея.

7) Продолжительность службы, какъ въ разныхъ должностяхъ, такъ и общая.

8) Возрастъ и семейное положеніе—холостъ, женатъ (возрастъ жены), вдовъ (сколь-

кихъ лѣтъ умерла жена), сколько дѣтей и возрастъ ихъ.

9) Степень обеспеченности его самого въ случаѣ болѣзни, увѣчья или неспособности къ труду, а семейства въ случаѣ его смерти.

10) Чѣмъ занимались или занимается его родные, отецъ, братья.

11) Если они служили или служатъ на рѣкѣ, то получить отвѣты, если можно, на подобныя-же вопросы, если-же есть умершіе, то сколько ихъ лѣтъ умерли и причину.

Сводъ этихъ данныхъ позволить опредѣлить будущіе капиталы кассы, какъ общій, такъ и лицевые черезъ извѣстный промежутокъ времени, количество назначаемой пенсіи въ зависимости отъ сроковъ, размѣры пенсій и пособій больнымъ и вообще не способнымъ къ труду и пенсіи сиротамъ и вдовамъ.

Свѣдѣнія отъ 1—4 могутъ быть собираемы письменно, хотя было-бы несравненно удобнѣе и полезнѣе кому-либо лично ознакомиться особенно съ основаніями назначеній и выдачи пенсій и эмеритуръ различныхъ министерствъ и страховыхъ об-въ, такъ какъ расчеты построены на математическихъ выкладкахъ, въ которыхъ весьма важенъ не только конечный выводъ, но и весь ходъ.

Свѣдѣнія этаго рода можно собирать зимой, такъ что къ началу навигаціи они могутъ быть готовы, когда можно приступать къ собранію статистическихъ свѣдѣній и данныхъ, т. е. отъ 5—11 вопроса.

Самое удобное время для этаго—начало навигаціи, когда пароходы идутъ 1-мъ и 2-мъ рейсомъ мимо Нижняго. Опрашивая служащихъ проходящаго парохода и подчаленныхъ баржей и записывая ихъ отвѣты на карточкахъ, можно весьма быстро собрать многочисленныя свѣдѣнія. Промежутокъ между 2-мъ рейсомъ и ярмаркой можно посвятить на собраніе свѣдѣній на мелкихъ рѣкахъ; во время ярмарки—на судахъ и пароходахъ, стоящихъ на Нижегородскихъ пристаняхъ.

Такимъ образомъ къ концу навигаціи соберется матеріалъ, по которому можно уже почти безошибочно составлять окончательные расчеты.

ПРОТОКОЛЫ

пятого (техническаго) отдѣленія судоходнаго сѣзда.

(Къ засѣданіямъ сѣзда 30 сентября и 16 декабря 1890 года, стр. 7 и 11).

№ 1.

1890 года 22 августа, въ 7 часовъ вечера, на пристани министерства путей сообщенія, собрались избранные открывшимся въ Нижнемъ Новгородѣ 12 числа сего мѣсяца, судоходнымъ сѣздомъ, члены техническаго отдѣленія, подъ предсѣдательствомъ Н. В. Черкасова и въ составѣ слѣдующихъ лицъ: М. Ф. Каменскаго, Н. Ф. Пашинина, В. К. Янковскаго, X. С. Родзѣіовскаго, Ф. В. Кемпе, С. С. Гинцбурга и А. Л. Рожественскаго.

По предложенію предсѣдателя Н. В. Черкасова, обязанности секретаря техническаго отдѣленія принялъ на себя А. Л. Рожественскій

Г. предсѣдателемъ предъявлены: 1) предложеніе крестьянина А. Ф. Котцова, въ которомъ послѣдній указываетъ, что имъ изобрѣтены такія приспособленія, которыми можно увеличивать глубину перекатовъ на Волгѣ до одного аршина при длинѣ переката въ 1000 сажень, въ теченіе 20 дней; а такъ какъ устройство такихъ приспособленій можетъ обойтись до 25.000 р., то Котцовъ и предлагаетъ, за неимѣніемъ собственныхъ средствъ, найти источники, на приведеніе въ исполненіе его изобрѣтенія. При этомъ лично явившійся въ засѣданіе отдѣленія Котцовъ объяснилъ устройство придуманнаго имъ снаряда. Изъ объясненій съ изобрѣтателемъ Н. Ф. Пашинина выяснилось, что предлагаемый снарядъ ничего новаго изъ себя не представляетъ, такъ какъ онъ является только слабымъ видоизмѣненіемъ базеновскаго снаряда, работы котораго уже достаточно извѣстны. Съ этимъ согласились и всѣ остальные члены отдѣленія, но, не желая безъ детальнаго разсмотрѣнія аппарата сказать о немъ рѣшающее слово, просили изобрѣтателя доставить на разсмотрѣніе отдѣленія, чертежи этого аппарата.

2) Предложеніе купца И. М. Грибкова употреблять для очистки и углубленія Вол-

ги трехъ-системныя плотины, состоящія частью изъ набитыхъ соломой и пескомъ кулей, частью изъ щитовъ и частью изъ приспособленныхъ баржей. Минимальная стоимость такихъ плотинъ, по вычисленію Грибкова обойдется свыше 120.000 р. Послѣ обмѣна мнѣній по данному предложенію, выяснено, что такія плотины составляютъ почти повтореніе уже извѣстныхъ плотинъ инженера Янковскаго; въ остальномъ-же онѣ составляютъ дороговизну, сравнительная польза которой не только сомнительна, но, по заявленію М. Ф. Каменскаго, можетъ быть и безусловно вредна, такъ какъ кули съ соломой и пескомъ, погруженные въ рѣку, не могутъ быть оттуда извлечены обратно и только явятся матеріаломъ для засоренія рѣки. Что касается той половины предложенія купца Грибкова, гдѣ онъ говоритъ объ организаціи административнаго наблюденія за перекатами, то ее рѣшено возвратитъ въ судоходный сѣздъ для передачи на обсужденіе подлежащаго отдѣленія.

При обсужденіи вопросовъ объ исправленіи волжскихъ перекатовъ, предсѣдатель отдѣленія Н. В. Черкасовъ выразилъ мнѣніе, что если-бы на перекатахъ, имѣющихъ два—три теченія, было оставлено только одно, а остальные уничтожены, то та масса воды, которая разливается по этимъ стороннимъ перекатамъ, направляясь всего только по одному теченію, должна-бы получить большій напоръ и большую скорость, и тѣмъ

содѣйствовать исправленію глубины фарватера на перекатѣ. В. К. Янковскій, соглашался съ г. предсѣдателемъ, прибавилъ, что отъ закрытія постороннихъ теченій на перекатахъ, достигается сѣуженіе рѣки, которое всегда и служить къ углубленію фарватера, почему и слѣдуетъ стремиться закрывать воложки и направлять теченіе по коренному руслу. Далѣе, чрезъ обмѣнъ мнѣній, въ которыхъ приняли участіе М. Ф. Каменскій, Н. Ф. Папининъ, Х. С. Родзѣвскій и остальные члены отдѣленія, единогласно установлено, что желательно, чтобы воложки были закрыты по возможности постоянными дамбами; для временныхъ-же мѣръ примѣнялись-бы всѣ доселѣ извѣстные способы, землечерпалки и т. п., а также и плотины инженера Яковскаго, число которыхъ должно быть увеличено и примѣняемо одновременно на нѣсколькихъ перекатахъ; причѣмъ необходимо, чтобы такія плотины ставились во-первыхъ—не позднѣе того, когда послѣ весенняго спада вода въ Волгѣ будетъ стоять на 8—9 аршинахъ надъ нулемъ, а во-вторыхъ, - чтобы онѣ примѣнялись съ болѣе рациональнымъ расчетомъ, дабы избѣгать тѣхъ ошибокъ въ ихъ постановкѣ, которыя до сихъ поръ имѣли на Волгѣ мѣсто. Необходимо, чтобы капитальныя дамбовыя работы были начаты на тѣхъ перекатахъ, которые всего болѣе затрудняютъ судоходство, а также одновременно чтобы было приступлено и къ укрѣпленію берега Волги, въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ онъ всего болѣе подверженъ размыву, дабы тѣмъ оградить русло отъ постоянныхъ засореній и заносовъ. Такъ какъ судоходство встрѣчаетъ особенно значительныя стѣсненія отъ мелководья на протяженіи отъ Рыбинска до Камы, то необходимо,

чтобы всѣ перекаты, находящіеся на этомъ протяженіи, были намѣченъ для исправленія, къ которому и было-бы приступлено по мѣрѣ средствъ и возможности.

3) Предложеніе С. С. Ралли—поручить ему для опыта исправленіе какого-либо переката на Волгѣ способомъ, который г. Ралли, въ своемъ предложеніи не указываетъ. Рѣшено—просить г. Ралли, выяснить способъ, которымъ онъ предполагаетъ устранить перекаты на Волгѣ, а до полученія отъ него разъясненій, воздержаться отъ обсуждения сдѣланнаго имъ предложенія. Вторую-же часть заявленія Ралли, гдѣ онъ касается условій рыбнаго промысла, какъ невходящую въ программу судоходнаго сѣзда, оставить безъ рассмотрѣнія.

Н. Ф. Папининъ заявилъ, что онъ имѣетъ въ виду внести на рассмотрѣніе судоходнаго сѣзда свой проектъ объ урегулированіи Волги. Члены отдѣленія высказались, что получить такой проектъ отъ г. Папинина весьма желательно.

А. Л. Рожественскій заявилъ, что въ субботу 25 августа, извѣстный нижегородцамъ своими серьезными работами, В. В. Малининъ, внесетъ на рассмотрѣніе нижегородскаго отдѣленія императорскаго русскаго технического общества, проектъ урегулированія Волги, который затѣмъ и будетъ внесенъ на рассмотрѣніе судоходнаго сѣзда, поэтому А. Л. Рожественскій и предложилъ членамъ технического отдѣленія, принять участіе въ обсужденіи нижегородскимъ отдѣленіемъ проекта В. В. Малинина. Члены отдѣленія выразили на это свое согласіе.

Постановлено: объ изложенномъ записать въ протоколъ.

№ 2.

1890 года 31 августа состоялось второе засѣданіе технического отдѣленія судоходнаго сѣзда въ Нижнемъ Новгородѣ, подъ предсѣдательствомъ Н. В. Черкасова и при участіи: В. К. Яковскаго, М. Ф. Каменскаго, Х. С. Родзѣвскаго, С. С. Гинцбургга, Н. И. Колѣвкина, Ф. В. Кемпе, А. Л. Рожественскаго и инженеръ-технолога П. А. Кюрина, приглашеннаго въ засѣданіе г. предсѣдательствующимъ.

Секретаремъ А. Л. Рожественскимъ прочитанъ протоколъ предшествовавшаго засѣданія отдѣленія и подписанъ членами, причѣмъ при подписаніи его В. К. Яковскій сдѣлалъ надпись слѣдующаго содержанія:

„Углубить фарватеръ требуется какъ можно скорѣе; въ 50 лѣтъ исполнить было-бы продолжительно; если подвижныя плотины ставить въ высокую воду,—перекаты можно исправить лѣтъ въ семь“.

По прочтении названнаго протокола, Н. И. Колѣнкинъ, отсутствовавшій въ первомъ засѣданіи отдѣленія, указалъ, что время, определенное въ протоколѣ на постановку плотинъ на р. Волгѣ, т. е., когда уровень Волги находится на 8—9 аршинахъ надъ нулемъ, —слишкомъ неудобно, такъ какъ при такой высокой водѣ, рѣка не бываетъ еще въ берегахъ, и потому, помимо трудностей промѣра въ это время перекатовъ, постановка плотинъ была-бы бесполезна, такъ какъ при очень высокой водѣ онѣ не будутъ достигать цѣли. В. К. Янковскій находить, что 8—9 аршинъ надъ нулемъ, есть самый лучший моментъ для постановки плотинъ. Трудность-же весенняго промѣра перекатовъ могла бы быть, по его мнѣнію, устранена намѣткой этихъ перекатовъ съ осени.

Х. С. Родзѣиовскій соглашается, что перекаты можно намѣчать и съ осени, но при весеннемъ разливѣ, намѣченныя песчанныя косы этихъ перекатовъ могутъ перемѣщаться на другое мѣсто, въ слѣдствіе чего и намѣтка мелей съ осени, въ большинствѣ случаевъ, будетъ бесполезна. Ф. В. Кемпе полагаетъ, что польза отъ плотинъ окажется только тогда, когда онѣ будутъ поставлены не на слабомъ теченіи, такъ какъ для рациональной работы плотинъ необходимо быстрое теченіе. При обсужденіи даннаго вопроса члены техническаго отдѣленія пришли къ единогласному заключенію, что въ то время, какъ Волга начнетъ входить въ берега необходимо, чтобы плотины находились уже на перекатахъ на своихъ мѣстахъ.

Н. И. Колѣнкинъ и В. К. Янковскій предлагаютъ, чтобы первыя работы, по засыпкѣ воложекъ, были производимы посредствомъ плотинъ, такъ какъ послѣднія не только какъ нельзя болѣе пригодны для такой цѣли, но и доставляютъ своей работой такую экономію въ расходахъ, какая не можетъ быть достигнута никакими другими способами.

Н. В. Черкасовъ находить, что необходимо для регулированія перекатовъ, помимо такихъ работъ, какъ засыпка стороннихъ теченій, еще и временныя работы во все время навигаціи, направляемыя къ быстрому уничтоженію тѣхъ преградъ, которыя могутъ стѣснять судоходство, иначе, если всѣ дѣятельность будетъ сосредоточена только на однихъ капитальныхъ работахъ, а временно-необходимыя работы будутъ игнорированы, то обмѣленіе Волги будетъ достигать на пе-

рекатахъ такихъ-же предѣловъ, какъ и въ нынѣшнюю навигацію, а это неминуемо повлечетъ за собой разореніе многихъ пароходчиковъ. Далѣе изъ преній по настоящему предмету выяснилось, что плотины иногда ставятся поздно потому только, что не бываютъ своевременно отремонтированы или-же опаздываютъ освидѣтельствованіемъ ихъ особою комиссіей.

Члены отдѣленія единогласно установили: 1) чт. бы къ засыпкѣ стороннихъ теченій на перекатахъ были прежде всего примѣнены плотины, въ виду ихъ экономичности; 2) чтобы работы по углубленію перекатовъ производились безостановочно во все время навигаціи и направлялись-бы такимъ образомъ, чтобы не только служили къ удаленію уже образовавшейся мели; но и по возможности предупреждали-бы появленіе ея; 3) чтобы какъ плотины, такъ равно и землечерпалки и т. п. были всегда въ исправности, къ открытію-же навигаціи хорошо отремонтированы и непремѣнно своевременно, буде это требуется, кѣмъ слѣдуетъ освидѣтельствованы и 4) обнаружившіеся теперь на фарватерѣ подводные камни обязательно должны быть вынуты, такъ какъ извлеченіе ихъ изъ Волги въ данное время является всего болѣе благоприятнымъ, въ виду необыкновенно малой воды; съ прибылью-же ея, удобство этихъ работъ уже потерлется.

А. Л. Рождественскій ознакомилъ членовъ отдѣленія съ новой землечерпалкой, изобрѣтенной въ Нью-Йоркѣ, пѣкиемъ Боуерсомъ и на которую недавно выдана привиллегія въ Россіи. Х. С. Родзѣиовскій указалъ, что всѣ доселѣ предложенныя землечерпалки одинаково достигаютъ своей цѣли, но болѣе пригодными изъ нихъ являются тѣ, которыя сильнѣе, т. е. тѣ, которыя обладаютъ болѣе высокой производительностью.

Члены отдѣленія установили, что желательны въ примѣненіи на Волгѣ тѣ типы землечерпательныхъ машинъ, которые отличаются возможно болѣе высокой производительной силой, такъ какъ этимъ достигается въ такихъ работахъ быстрота, которая такъ необходима для очистки мелей во время навигаціи; работы-же слабосильныхъ машинъ только задерживаютъ непроизводительно судоходство.

По предложенію г. предсѣдателя, секретаремъ отдѣленія А. Л. Рождественскимъ доложены: 1) первая часть докладной записки нижегородскаго губернскаго механика В.

Н. Гутовскаго, гдѣ онъ, находя существующій способъ испытанія паровыхъ котловъ — и опаснымъ для котла, и въ большинствѣ не достигающимъ цѣли, предлагаетъ при постройкѣ и испытаніи паровыхъ котловъ руководствоваться слѣдующими правилами: а) пароходные котлы должны быть построены изъ листовъ, изготовленныхъ на извѣстныхъ заводахъ, испытанныхъ и снабженныхъ контрольною маркою; б) вновь построенные котлы должны испытываться предварительно до ихъ употребленія въ дѣйствіе двойнымъ гидравлическимъ давленіемъ, при запасѣ прочности, не менѣе въ пять разъ; в) всѣ пароходные котлы, чрезъ каждые шесть лѣтъ, или послѣ капитальнаго ремонта ихъ, должны подвергаться гидравлическому испытанію тремя атмосферами выше нормальнаго, т. е. того давленія, при которомъ котель постоянно дѣйствуетъ и г) всѣ пароходные котлы должны подвергаться ежегодно наружному и внутреннему осмотру.

С. С. Гинцбургъ находитъ, что запасъ прочности паровыхъ котловъ долженъ быть дѣйствительно не менѣе какъ въ пять разъ. Эта пятерная надежность, или прочность, не можетъ быть опредѣлена практически гидравлическимъ прессомъ, а только вычисленіемъ, аналитически. Но для этаго слѣдуетъ знать сопротивленіе котельнаго желѣза разрыву, чтобы можно было потомъ опредѣлить допускаемое напряженіе матеріала, которое должно быть въ 5 разъ меньше сопротивленія разрыву. Каждое желѣзо имѣетъ свое сопротивленіе разрыву. Яковлевское одно, воткинское другое, демидовское третье и т. д., эти величины могутъ быть опредѣлены точно помощію специальнаго станка. Желательно, чтобы на каждое котельное желѣзо ставилось клеймо на желѣзо-прокатномъ заводѣ, съ обозначеніемъ той нагрузки въ пудахъ, или килограммахъ, при которыхъ желѣзо разрывается, иначе всѣ вычисленія будутъ невѣрны. Но кромѣ этаго котельное желѣзо имѣетъ часто мѣстные поврежденія, которыя простымъ глазомъ не могутъ быть узнаны, а только помощію нагрѣванія листа до-красна. Желательно, чтобы котельные заводы пробовали каждый разъ свое желѣзо нагрѣваніемъ до-красна; кромѣ того слѣдуетъ обратить особое вниманіе на капитальные ремонты котловъ, которые должны производиться обязательно подъ наблюденіемъ специалистовъ механиковъ, а не простыхъ котельщиковъ, такъ какъ послѣдніе, при ремонтѣ котловъ,

часто укрѣпляя одну часть, ослабляютъ другую какую-нибудь, а потому необходима чрезвычайная осторожность въ этихъ случаяхъ и провѣрка вычисленіемъ каждой детали особо. Что-же касается осмотра котловъ снаружи и внутри, то, по мнѣнію г. Гинцбурга, это только тогда будетъ полезно, когда будутъ назначены специальные люди для этой цѣли, требующей не мало времени.

Ф. В. Кемпе пояснилъ, что прогрѣваніемъ листовъ котельнаго желѣза достигается опредѣленіе пустоты, могущей оказаться въ этихъ листахъ. Проба-же котла двойнымъ давленіемъ дѣлаетъ на старомъ котлѣ разрывы, не всегда замѣтные при испытаніи, что и случилось на мельницѣ гг. Башкировыхъ, гдѣ котель взорвался вскорѣ послѣ его испытанія.

Единоголосно установлено: а) признать желательнымъ, чтобы желѣзодѣлательные заводы выпускали на продажу котельное желѣзо, предварительно испытанное на разрывъ, степень котораго и была-бы обозначена на листѣ клеймами; б) необходимо, чтобы строители котловъ предварительно испытывали желѣзные листы нагрѣваніемъ; в) вновь построенные котлы должны испытываться предварительно до ихъ употребленія въ дѣйствіе двойнымъ гидравлическимъ давленіемъ, при запасѣ прочности, не менѣе какъ въ пять разъ; при этомъ планъ на каждый новый котель необходимо долженъ быть составляемъ инженеромъ; г) всѣ пароходные котлы высокаго давленія, послѣ капитальнаго ремонта, должны подвергаться гидравлическому испытанію тремя атмосферами выше ихъ нормальнаго, т. е. рабочаго давленія, а котлы низкаго давленія на 1½ атмосферы выше ихъ нормальнаго рабочаго давленія. Затѣмъ всѣ пароходные котлы, не рѣже какъ черезъ каждые три года, должны быть подвергаемы тому гидравлическому испытанію, т. е. котлы высокаго давленія на три атмосферы выше нормальнаго рабочаго давленія; а котлы низкаго давленія не свыше полутора атмосферъ сверхъ рабочаго ихъ давленія, и д) желательно, чтобы губернскими механиками ведена была статистика взрывовъ пароходныхъ котловъ, съ возможными подробностями, которыя и были-бы публикуемы. Такая статистика желательна и за прежнее время. 2) Во второй части докладной записки нижегородскаго губернскаго механика В. Н. Гутовскаго онъ доказываетъ, что употребляемая на многихъ пароходахъ смазка машинъ нефтью вредна для машинъ и опас-

на для жизни пассажиров, пароходной команды и прислуги. Изъ объѣна мѣтній по настоящему вопросу выяснилось, что нефть при смазкѣ машинъ безусловно опасна; но такъ какъ пароходныя машины смазываются не нефтью, а нефтяными остатками, совершенно въ данномъ случаѣ безопасными, то неудобство ихъ и можетъ относиться только къ иорчѣ самыхъ машинъ. Заботы-же о сохраненіи машины должны принадлежать ея владѣльцу и въ программу судоходнаго сѣзда не включены. Поэтому члены техническаго отдѣленія и пришли къ заключенію, что въ трюмахъ тѣхъ пароходовъ, гдѣ допускается смазка машинъ нефтяными остатками, желательно, чтобы соблюдалась только возможная опрятность и не было бы въ трюмѣ подъ машиной накопленія остатковъ сверхъ того, что можетъ вмѣстить въ себя противень, подставляемый обыкновенно для стока подъ смазываемыми частями машины.

М. Ф. Каменскій возбудилъ вопросъ о размѣрахъ такъ называемыхъ „дежурныхъ“ цистернъ, доставляющихъ притокъ нефтяныхъ остатковъ къ форсункамъ, а также и о необходимости устройства на пароходахъ приспособленій для запора какъ машинъ, такъ и форсунокъ, съ палубы близъ капитанской рубки.

Послѣ весьма оживленнаго объѣна мѣтній по данному вопросу, выяснилось, что на пароходахъ во время пожаровъ, начинающихся въ машинномъ отдѣленіи, почти не бываетъ возможности своевременно остановить ходъ машины, или прекратить притокъ горючаго материала къ форсункамъ, такъ какъ пожаръ застываетъ состоящихъ при машинѣ лицъ искать для себя спасенія въ бѣгствѣ; кромѣ того выяснилось, что дежурныя цистерны, непосредственно доставляющія нефть къ форсункамъ, если объемъ ихъ сравнительно значителенъ, представляютъ собой ту опасность во время пожаровъ въ машинномъ отдѣленіи, что при невозможности запереть доставляе-

мая ею къ форсункѣ остатки, горѣніе въ топкѣ продолжается до тѣхъ поръ, пока не опорожнится вся цистерна. При поврежденіи-же, или поломкѣ трубъ, соединяющихъ такую цистерну съ форсункой, содержимое цистерны проливается въ трюмъ, тѣмъ въ большемъ количествѣ, чѣмъ болѣе бываетъ объемъ дежурной цистерны, отчего и тушеніе пожара бываетъ затруднительно, такъ какъ вылившуюся большую массу остатковъ трудно бываетъ забросать пескомъ, или кошмами, способствующими къ прекращенію горѣнія. Члены отдѣленія единогласно установили: а) на всѣхъ отопляемыхъ нефтяными остатками пароходахъ должны быть устройства на палубахъ, въ мѣстахъ болѣе безопасныхъ, по возможности вблизи капитанской рубки, приспособленія для запора какъ пара машины, такъ и притока нефтяныхъ остатковъ къ форсункамъ; б) дежурныя цистерны, доставляющія питаніе форсункамъ и находящіяся надъ паровыми котлами, должны имѣть такой объемъ, который-бы равнялся количеству нефтяныхъ остатковъ, потребныхъ для поддержанія горѣнія въ топкахъ, въ теченіе не болѣе одного часа; в) форсунки на пароходахъ должны имѣть такія приспособленія, или запоры, которые не позволили-бы имъ выходить, или выказываться изъ топокъ, и г) въ трюмахъ пароходовъ, отопляемыхъ нефтяными остатками, должна быть наблюдаема возможная опрятность, и 3) предложеніе правленія товарищества Ф. Г. Бабаева, употребить ихъ огнеупорный составъ для окрашиванія деревянныхъ частей на пароходахъ. Члены отдѣленія рѣшили, что пропитываніе деревянныхъ частей на пароходахъ, въ особенности пассажирскихъ, какими-бы то ни было огнеупорными составами, способными задерживать распространеніе огня при пожарѣ, было-бы крайне желательно. Постановили: объ изложенномъ записать въ протоколъ.

ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА

В. Н. Гутовскаго.

Считаю своимъ долгомъ представить на усмотрѣніе сѣзда слѣдующіе два положенія, затрагивающіе близко пароходное дѣло.

І. Пароходные котлы, по преимуществу, состоятъ изъ стѣнокъ сложныхъ формъ, скрѣ-

пленныхъ между собою многочисленными связями, балками и раскосами. Испытаніе такого рода котловъ двойнымъ гидравлическимъ давленіемъ, черезъ каждые три года, требуетъ каждый разъ предварительнаго вѣр-

наго опредѣленія запаса прочности, иначе, при недостаточной осмотрительности и осторожности, гидравлическое испытаніе, особенно двойное, можетъ нанести поврежденія и нарушить такимъ образомъ прочность испытываемаго котла. Такъ какъ предварительное опредѣленіе запаса прочности котла, особенно стараго котла, сложной конструкціи съ достаточною вѣрностью достигнуть затруднительно, то слѣдуетъ признать двойное гидравлическое испытаніе паровыхъ котловъ старыхъ или сложныхъ конструкцій, опаснымъ орудіемъ для прочности испытываемыхъ котловъ. Къ этому всему слѣдуетъ еще прибавить, что гидравлическое давленіе само по себѣ не можетъ считаться вѣрнымъ мѣриломъ прочности и безопасности испытываемаго котла. Почти всѣ пароходные котлы испытываются двойнымъ гидравлическимъ давленіемъ весною, потому понятно, почему пароходовладѣльцы съ тревогою ожидаютъ исхода подобнаго испытанія. Чувствуется крайняя необходимость существующее техническое испытаніе пароходныхъ котловъ замѣнить другимъ болѣе цѣлесообразнымъ, въ которомъ гидравлическое давленіе играло-бы второстепенную роль, а на первомъ мѣстѣ поставленъ былъ-бы ежегодный тщательный осмотръ котловъ во время ихъ зимовки.

Въ виду этихъ обстоятельствъ, не найдется-ли полезнымъ, предложить судоходному съѣзду созвать комиссію изъ специалистовъ техниковъ, на обсужденіе которой были-бы предложены слѣдующія положенія, относящіяся къ техническому испытанію пароходныхъ котловъ.

1) Пароходные котлы должны быть построенными исключительно изъ листовъ, изготовленныхъ на извѣстныхъ заводахъ, испытанныхъ и снабженныхъ контрольною маркою.

2) Вновь построенные котлы должны испытываться предварительно до ихъ употребленія въ дѣйствіе двойнымъ гидравлическимъ давленіемъ при запасѣ прочности не менѣе въ пять разъ.

3) Всѣ пароходные котлы черезъ каждые шесть лѣтъ или послѣ капитальнаго ремонта ихъ должны подвергаться гидравлическому испытанію тремя атмосферами выше нормальнаго, т. е. того давленія, при которомъ котель постоянно дѣйствуетъ.

4) Всѣ пароходные котлы должны подвер-

гаться ежегодно наружному и внутреннему осмотру.

Наружный и внутренний осмотръ пароходныхъ котловъ долженъ производиться во время стоянки парохода.

Если означенная комиссія найдетъ эти 4 пункта достаточными и цѣлесообразными для технического испытанія и контроля или поставитъ другіе, то не найдетъ-ли судоходный съѣздъ нужнымъ просить надлежащую власть объ утвержденіи этихъ положеній.

II. Смазка пароходныхъ машинъ нефтью вредна для машинъ и опасна для жизни пассажировъ, пароходной команды и прислуги. Въ извѣстномъ объемѣ нефти имѣется мало смазочныхъ веществъ, сравнительно съ другими смазочными веществами такого-же объема. Поэтому при употребленіи нефти какъ смазочнаго вещества, приходится всѣ машинныя части не смазывать, а постоянно обливать нефтью, для чего подъ машинными частями имѣются большіе желѣзные противни, гаполненные нефтью. Даже при самомъ обильномъ поливаніи нефтью движущіяся части скоро изнашиваются, нерѣдко нагрѣваются, что приводитъ къ серьезнымъ поломкамъ машины, причиняющимъ убытки не только пароходовладѣльцамъ, но и пассажирамъ и машинной прислугѣ. Во время навигаціи, лѣтомъ, обыкновенная температура машиннаго и котельнаго помѣщенія достигаетъ 40°. При этой температурѣ нефть выдѣляетъ легковоспламеняющіяся масла, которыя накапливаются въ машинномъ и котельномъ помѣщеніяхъ въ слѣдствіе недостаточной ихъ вентилляціи. Нефтяное отопленіе котловъ, при исправномъ ихъ содержаніи всѣхъ частей отопленія, не можетъ считаться опаснѣе отопленія дровами. При смазкѣ машинъ нефтью при неизбежномъ накопленіи помѣщеніи летучими маслами малѣйшая неисправность или вообще неосторожность въ нефтяномъ отопленіи увеличиваетъ опасность пожара на пароходѣ до громадныхъ размѣровъ и можетъ легко сдѣлаться пагубною для парохода и пассажировъ. Смазка машинъ нефтью довольно распространена на буксирныхъ и пассажирскихъ пароходахъ. Необходимо мое показаніе провѣрить и, если окажется вѣрнымъ, сдѣлать постановленіе о запрещеніи смазки пароходныхъ машинъ нефтью.

№ 3.

1890 года 7 сентября, состоялось треть засѣданіе технического отдѣленія судоходнаго съѣзда въ Нижнемъ Новгородѣ. Присутствовали: предсѣдатель Н. В. Черкасовъ и члены: В. К. Янковскій, X. С. Родзѣиовскій и А. Л. Рожественскій.

Прочитанъ протоколъ предшествовавшаго засѣданія отдѣленія 31 августа и подписанъ членами.

Разматривали заявленіе штабсъ-капитана А. И. Одинцова на имя г. нижегородскаго губернатора Н. М. Баранова, въ которомъ г. Одинцовъ проситъ его превосходительство о назначеніи комиссіи для испытанія фонарей А. Одинцова и Ю. Гартоха, съ предохранительными сѣтками Дэви, удовлетворяющихъ требованіямъ правилъ о перевозѣ нефтяныхъ продуктовъ. Заявленіе это г. нижегородскимъ губернаторомъ передано на разсмотрѣніе технического отдѣленія судоходнаго съѣзда.

Справка: въ § 7 правилъ о наливной перевозкѣ по внутреннимъ воднымъ путямъ нефтяныхъ произведеній и сырой нефти, между прочимъ указано, что на деревянныхъ наливныхъ судахъ, нагруженныхъ керосиномъ или сырой нефтью „сигнальные фонари должны быть снабжены предохранительною металлическою сѣткою.“ Въ § 8 тѣхъ-же правилъ говорится: „когда встрѣтится надобность въ темную ночь осмотрѣть судно, по случаю его порчи, или по другимъ не менѣе важнымъ причинамъ, то слѣдуетъ употреблять ручной фонарь, снабженный металлическою предохранительною сѣткою“. Въ фонаряхъ слѣдуетъ употреблять стеариновый свѣчи или растительное масло“. И, наконецъ, въ § 9 тѣхъ-же правилъ говорится: въ „трюмы желѣзныхъ судовъ и деревянныхъ съ желѣзными цистернами дозволяется входить не иначе, какъ съ предохранительными металлическими лампами съ проволочною сѣткою“. Правила эти опубликованы въ „Собр. узак. и расп. прав.“ № 14 за 1886 годъ.

Приглашенный въ засѣданіе технического отдѣленія штабсъ-капитанъ А. И. Одинцовъ демонстрировалъ предъ членами свои фонари, устроенные на подобіе садовыхъ лампъ или экипажныхъ фонарей съ такимъ-же какъ въ этихъ послѣднихъ приспособленіемъ, для неподвижнаго нахожденія на одномъ и томъ-же уровнѣ, пламени стеариновой свѣчи, во все время ея сгоранія. Это приспособленіе, или просто металлическая трубка, гдѣ помѣ-

щается свѣча и придерживающая ее на одной и той-же высотѣ пружина, снизу опирается на воронкообразный металлическій дискъ, а все вмѣстѣ служитъ штативомъ; сверху трубы, нѣсколько ниже пламени, устроенъ двойной также металлическій дискъ, съ пробитыми въ немъ для притока воздуха дырами. Внутри этаго диска находится металлическая мелко-сѣтчатая перегородка, черезъ которую и притекаетъ необходимый для горѣнія воздухъ. На дискѣ этомъ утверждень толстый литой стеклянный цилиндръ, накрытый металлическимъ колпакомъ, снабженнымъ въ мѣстахъ выхода продуктовъ горѣнія такой-же, какъ и въ названномъ дискѣ, мелкой металлической сѣткою. Въ общемъ фонарь представляетъ садовую лампу съ тою только разницей, что пламя свѣчи въ немъ, снизу и сверху, отъ вышшняго воздуха изолировано мелкой металлической сѣткою, а съ боковъ—стекляннымъ цилиндромъ. Фонарь дополняетъ металлическія петли для привязыванія къ бечевѣ, во время поднятія его на мачту судна.

На вопросъ А. Л. Рожественскаго,—какая цѣль побуждаетъ стремиться создать предлагаемый фонарь, когда подобный фонарь давно уже изобрѣтенъ Дэви, г. Одинцовъ указалъ, что фонарь Дэви является для судовъ неудобнымъ, во-первыхъ, потому, что даетъ очень мало свѣта, а во-вторыхъ, будучи рассчитанъ для работъ въ шахтахъ, онъ легко потухаетъ при самомъ незначительномъ вѣтрѣ.

А. Л. Рожественскій находитъ, что, такъ какъ въ систему устройства фонаря положена та-же самая идея, что и у Дэви, то фонарь можетъ считаться безопаснымъ, во только при условіи, когда и стеклянный цилиндръ будетъ окруженъ сѣткою, герметически примыкающей снизу къ диску, проводящему воздухъ къ пламени, а сверху—къ колпаку, накрывающему стеклянный цилиндръ. Это приспособленіе необходимо, по словамъ г. Рожественскаго, на тотъ случай, еслибы стеклянный цилиндръ лопнулъ, или по неосторожности былъ разбитъ. Затѣмъ, далѣе г. Рожественскій находитъ, что при устрой-

ствѣ фонаря, всѣ его металлическія части должны быть закрѣплены такъ, чтобы могли, по возможности, противустоять легкимъ ударами; отверстіе внизу трубки, чрезъ которое вставляется свѣча, должно запирается такимъ образомъ, чтобъ самопроизвольно не могло открываться; въ противномъ случаѣ зажженная свѣча легко можетъ изъ фонаря выпасть; затѣмъ края стекляннаго цилиндра должны быть хорошо отполированы, иначе, въ слѣдствіе извѣстныхъ свойствъ стекла, при значительной разницѣ температуръ между нижней и верхней частью цилиндра, послѣдній будетъ часто лопаться. А. И. Одинцовъ съ указаніями г. Рождественскаго вполне согласился и общіе условия доставить отдѣленію чертежъ уже такого фонаря, къ которому будутъ примѣнены всѣ вышеприведенныя указанія.

Н. В. Черкасовъ просилъ г. Одинцова

поднять фонарь на мачту парохода министерства путей сообщенія.

Поднятый на мачту отъ вѣтра фонарь мигалъ. Г. Одинцовъ объяснилъ это тѣмъ, что фонарь этотъ еще пробный и миганіе происходитъ отъ того, что колпакъ, накрывающій стеклянный цилиндръ, немного низокъ и что онъ, г. Одинцовъ, это въ новыхъ проектируемыхъ имъ фонаряхъ устранить.

По надлежащемъ обсужденіи, члены технического отдѣленія нашли, что фонарь А. И. Одинцова, при соблюденіи въ его устройствѣ вышеприведенныхъ указаній, можетъ вполне соответствовать правиламъ о наливной перевозкѣ по внутреннимъ воднымъ путямъ нефтяныхъ произведеній и сырой нефти.

Постановили: объ изложенномъ записать въ протоколъ, къ которому и приложить общанный А. И. Одинцовымъ чертежъ его фонаря.

№ 4.

1890 года 7 сентября состоялось четвертое засѣданіе технического отдѣленія судоходнаго съѣзда въ Нижнемъ Новгородѣ. Присутствовали: предсѣдатель Н. В. Черкасовъ и члены: В. К. Янковскій, М. Ф. Каменскій, Х. С. Родзѣиовскій и С. С. Гиндбургъ.

Разсматривали слѣдующія заявленія:

1) Либаскаго гражданина К. И. Мацкевича на имя предсѣдателя общаго собранія судоходнаго съѣзда объ углубленіи фарватера р. Волги. По надлежащемъ обсужденіи, члены технического отдѣленія нашли, что проектируемыя г. Мацкевичемъ суда имѣютъ характеръ переносныхъ плотинъ, при чемъ какъ дешевизна, такъ и удобство, на сторонѣ щитовыхъ плотинъ; кромѣ того постановка судовъ, въ замѣнъ щитовъ, представляетъ еще то неудобство, что они разбиваются внизъ идущимъ караваномъ и скоро приходятъ въ негодность.

Постановили: Заявленіе г. Мацкевича оставить безъ послѣдствій, а вмѣстѣ съ тѣмъ выразить желаніе увеличить число щитовыхъ плотинъ и на будущіе года, и усилить ихъ производительную силу.

2) Ф. С. Большакова—записку о паровомъ котлѣ въ виду утвержденныхъ уже правилъ относительно пробъ и осмотра паровыхъ котловъ оставить безъ разсмотрѣнія.

3) И. М. Грибкова—объ устраненіи на р. Волгѣ мелей. Такъ какъ уже однажды про-

эктъ г. Грибкова былъ обсуждаемъ въ засѣданіи отдѣленія и было высказано мнѣніе относительно этого проекта, а въ новой его запискѣ онъ ничего новаго не сообщаетъ, постановили: остаться при высказанномъ однажды отдѣленіемъ мнѣніи.

4) П. М. Куперина—заявленіе объ углубленіи перекаатовъ на р. Волгѣ. Высказано мнѣніе, что безъ моделей невозможно заключить, въ чемъ именно состоитъ предлагаемое улучшеніе фарватера р. Волги.

5) П. И. Печуркина—объ углубленіи перекаатовъ. По надлежащемъ обсужденіи, члены технического отдѣленія нашли, что предлагаемое Печуркинымъ неиспытанное судно съ дорого стоящей машиной, по съ возможными результатами, могутъ не оправдать затратъ на испытаніе, такъ какъ принятыя землечерпательныя машины, усиленно дѣйствующія, уже выработаннаго типа, должны быть цѣлесообразнѣе.

6) Н. И. Евреинова—объ углубленіи фарватера р. Волги. Высказано желаніе познакомиться съ предлагаемымъ приборомъ, безъ

котораго невозможно сдѣлать положительнаго заключенія.

7) По вопросу объ углубленіи Волги (изъ № 7 „Нижегородскаго вѣстн. парох. и пром.“ за 1890 г.) отдѣленіемъ уже высказано по этому поводу въ двухъ первыхъ своихъ засѣданіяхъ, изложенныхъ въ протоколахъ №№ 1 и 2.

8) В. К. Яковскаго — объ углубленіи р. Волги. Было высказано отдѣленіемъ въ двухъ первыхъ своихъ засѣданіяхъ, изложенныхъ въ протоколахъ №№ 1 и 2, относительно-же дѣйствія помпъ просили г. Яковскаго сообщить результатъ, который оказался при испытаніи этихъ помпъ. При чемъ отдѣленіемъ высказано еще разъ желаніе усилить количество подвижныхъ пло-

тинъ. Въ заключеніе высказано желаніе, чтобы при техническихъ улучшеніяхъ русла р. Волги голосъ судопромышленниковъ имѣлъ бы реальное значеніе. Подлинное подписали: Н. Черкасовъ, В. К. Яковскій, М. Каменскій, С. Гинцбургъ; Родзѣиовскій, — съ оговоркою, что подвижныя плотины должно считать средствомъ весьма палліативнымъ и постановкою ихъ, какъ показала многолѣтняя практика, ни въ какомъ случаѣ нельзя кореннымъ образомъ исправить перекатъ, что можетъ быть достигнуто лишь регулированіемъ русла рѣки капитальными сооружениями и укрѣпленіемъ береговъ.

№ 5.

1890 года 14 декабря, въ засѣданіи технического отдѣленія судоходнаго съѣзда подъ предсѣдательствомъ Н. В. Черкасова и при участіи: М. Ф. Каменскаго, С. С. Гинцбурга, В. К. Яковскаго, Х. С. Родзѣиовскаго и секретари отдѣленія А. Л. Рожественскаго, прочитанъ протоколъ предшествовавшаго засѣданія отдѣленія и подписанъ членами.

Затѣмъ предсѣдатель Н. В. Черкасовъ, въ виду окончанія работъ отдѣленія, объявилъ дѣятельность его законченной.

Постановили: Объ изложенномъ записать въ протоколъ. Подлинное подписали: предсѣдатель Н. В. Черкасовъ, В. К. Яковскій, М. Ф. Каменскій, С. С. Гинцбургъ, Х. С. Родзѣиовскій и секретарь А. Л. Рожественскій.
