

Е. М. БАРАНЦЕВИЧЪ.

СПОСОБЫ ОПРАВДАНІЯ ПРОСРОЧЕКЪ желѣзными дорогами.

Вѣдомости о сложеніи отвѣтственности
за просрочку въ доставленіи грузовъ въ связи
съ телеграммами Управленій желѣзныхъ дорогъ,
какъ средства оправданія просрочекъ.

Перепечатка воспрещается
(Законъ 20 Марта 1912 года).

ТОМСКЪ.
Типографія Пріюта и Дома Трудолюбія.
1915.

ВМѢСТО ВСТУПЛЕНІЯ.

Настоящая книга является продолженіемъ недавно выпущенной въ свѣтъ книжки моей „Неравномѣрная борьба обывателя съ Управленіями желѣзныхъ дорогъ“

При книгѣ той имѣются приложенія собранныхъ мною документовъ и тѣхъ свѣдѣній, подлинность которыхъ удостовѣрена установленнымъ порядкомъ, почему и являются документальными доказательствами приведенныхъ обстоятельствъ и положеній. Эти данныя расположены послѣдовательно и обозначены номерами по порядку съ перваго по тридцать седьмой.

Въ настоящей же книгѣ тѣ документы, которые къ ней приложены въ видѣ подтверждающихъ указанныхъ обстоятельства и положенія въ ней изложенныя, также перемѣнены номерами, начиная съ тридцать восьмого.

Такимъ образомъ собранные въ настоящей книгѣ документы и свѣдѣнія въ нѣкоторыхъ частяхъ могутъ дополнительно подтверждать сдѣланныя въ первой книгѣ указанія на неравномѣрную борьбу обывателя съ Управленіями желѣзныхъ дорогъ и въ тоже время и главнымъ образомъ подтверждаютъ несоотвѣтствіе указанныхъ желѣзными дорогами причинъ въ сложеныя отвѣтственности за доставленіе грузовъ съ дѣйствительными причинами.

Всѣ свѣдѣнія, которыя вошли въ настоящую книгу, не могли быть помѣщенными въ первую по причинамъ, независящимъ отъ автора. Но въ виду

серьезности таковыхъ, нынѣ представляется необходимою собрать ихъ въ особой книгѣ, что и достигается настоящимъ изданіемъ.

Все то, что является новымъ матеріаломъ для подтвержденія указанныхъ ранѣ положеній и свѣдѣній, помѣщенныхъ въ настоящей книгѣ, изложено въ послѣдовательномъ порядкѣ. А такъ какъ одни и тѣ же документы подтверждаютъ разныя обстоятельства и положенія, посему и пришлось въ соотвѣтствующихъ мѣстахъ ссылаться на уже указанные ранѣ документы; каковыя документы, посему, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ являются повторными,

I.

Несоответствие вѣдомостей о сложеніи отвѣтственности за просрочку въ доставленіи грузовъ и о неприемѣ ихъ съ телеграммами ж. дорогъ о томъ же и съ другими документами.

На Сибирской желѣзной дорогѣ было сложеніе отвѣтственности съ 23 апрѣля по 26 число мая мѣсяца 1908 года (см. приложаніе № 17 стр. 17 и дополнительное заключеніе того же изданія (страница 149).

По сему поводу я долженъ извиниться передъ читателемъ въ томъ, что въ указанномъ заключеніи произошла опечатка, своевременно неисправленная. А именно: тамъ говорится, что сложеніе отвѣтственности и неприемъ грузовъ были съ 23 по 25-е апрѣля, тогда какъ въ дѣйствительности оказалось по полученнымъ впоследствии свѣдѣніямъ, указанное сложеніе отвѣтственности и сказанный неприемъ грузовъ закончились 28 апрѣля, что доказывается слѣдующими официальными документами (см. прил. № 39). Въ вѣдомости сложенія отвѣтственности и приѣма грузовъ № 2002 (см. прил. № 17) не указана дѣйствительная причина, по которой произошолъ размывъ пути на перегонѣ Петропавловскъ—Мамлютка.

Въ настоящее время мною добытъ официальный документъ въ видѣ телеграммы Сибирско й желѣзной дороги, полученной Самаро-Златоустовской дорогой отъ 24 апрѣля 1908 года, изъ которой видно, что былъ небывалый разливъ рѣки Ишима (см. прил № 38). Затѣмъ получена вторая телеграмма отъ 29 апрѣля того же года, изъ которой видно, что по промытому мѣсту возстановлено движеніе всѣхъ поѣздовъ и разрѣшена погрузка грузовъ отъ станціи Иннокентьевской до Петропавловска (см. прил. №. 39).

Затѣмъ уже имѣется телеграмма отъ 16 мая 1908 года (см. прил. № 39 и 40), говорящая, что вслѣдствіе установившагося движенія возобновляется приѣмъ вся-

кихъ грузовъ въ Челябинскѣ въ сутки до 430 вагоновъ и кромѣ того 30 ледниковъ, а всего 460, но лишь съ желѣзныхъ дорогъ.—Самаро-Златоустовской и Пермской. Но сложеніе отвѣтственности и неприемъ грузовъ остаются на неопредѣленное время, вопреки существующимъ на сей предметъ правиламъ (см. пр. № 3), несмотря на то, что движеніе установлено не только нормальнымъ 225 вагоновъ, но даже и болѣе установленной нормы (см. прил. № 29 и 44).

И затѣмъ уже лишь телеграммой отъ 26 мая 1908 года возстанавливается отвѣтственность, а неприемъ грузовъ отъ сосѣднихъ желѣзныхъ дорогъ не возстанавливается и существовалъ до 4 августа 1911 г. т. е. три года и три мѣсяца (см. при. № 9).

II.

Неожиданство вѣдомостей о сложеніи отвѣтственности съ телеграммами.

Теперь посмотримъ можно ли допустить, чтобы сложенія отвѣтственности, напечатанныя въ сборникахъ тарифовъ за №№ 1068, 1916, 1920, 1971, 1987, 1995, 2002 и 2009 за 1908 года, отвѣчали бы дѣйствительности (см. прил. №№ 9, 17, 8 и 11). И были бы провѣрены Правительственнымъ Инспекторомъ Сибирской желѣзной дороги и управленіемъ казенныхъ ж. дорогъ или главнымъ Инспекторомъ сказанныхъ дорогъ. И разъ свѣдѣнія, напечатанныя въ сборникахъ тарифовъ и значатся по тѣмъ же предметамъ разнорѣчивыми между собою, то конечно само собою разумѣется, что указанные свѣдѣнія не провѣрялись.

Послѣднее положеніе подтверждается тѣмъ, что телеграммы, поданныя по сказаннымъ выше обстоятельствамъ должны служить основнымъ матеріаломъ при провѣркѣ вѣдомостей о сложеніи отвѣтственности и содержаніе телеграммъ должно соответствовать со-

держанію вѣдомостей по сложенію ответственности (См. прил. №№ 17 и 39).

Тогда какъ въ дѣйствительности телеграммы или вовсе не подавались (см. прил. № 11) или же если и подавались, то ихъ содержаніе не соответствовало тексту установленному Совѣтомъ по желѣзно-дорожнымъ дѣламъ (См. параграфъ 41-е примѣчаніе къ нему прил. № 3).

Такъ говоритъ Управление Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ въ своемъ циркулярѣ отъ 18 іюня 1907 г. за № 16594, напечатанномъ въ Уставѣ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, изданномъ въ 1911 году Управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, подъ статьею 110 (см. прил. № 6, 7).

Сказанные сборники тарифовъ, кромѣ нарушенія правилъ, установленныхъ для изданія сборниковъ тарифовъ имѣютъ еще въ своемъ изданіи и явныя несоответствія съ обстоятельствами изложенными въ телеграммахъ по измѣненію содержанія послѣднихъ, а именно: въ сбор. №2002, во первыхъ скрыта дѣйствительная причина размыва пути разлитіемъ рѣки Ишима, не указанъ срокъ когда будетъ возстановлено движеніе, хотя и говорится, что движеніе остановлено впредь до объявленія. Но подобная форма выраженія не опредѣляетъ срока возстановленія движенія. (См. прил. №№ 3, 11, 17 и 39).

Само управленіе дорогъ требуетъ, чтобы срокъ былъ указанъ точнымъ опредѣленіемъ дня возстановленія движенія (см. прил. № 11), а между тѣмъ само управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, не исполняетъ своихъ собственныхъ циркуляровъ, печатало въ вѣдомостяхъ о сложеніи ответственности и сообщало свѣдѣнія не тождественныя съ телеграммами.

2) Скрыто то, что съ 28-го апрѣля на размытомъ участкѣ на Сибирской желѣзной дорогѣ Петропавловскъ—Мамлютка возстановлено движеніе всѣхъ поѣздовъ (см. прил. 17 и 39).

Такимъ образомъ неприемъ груженыхъ вагоновъ фактически окончился 28 апрѣля 1908 года.

Послѣднее указаніе подтверждается и тѣмъ обстоятельствомъ, что Сибирская желѣзная дорога, не принимавшая груза отъ сосѣднихъ желѣзныхъ дорогъ, обязана была прекратить у себя погрузку въ тоже время какъ было объявлено о неприемѣ груженыхъ вагоновъ (§ 41 и примѣчаніе къ нему см. прил. № 3), что въ дѣйствительности и было съ 23 апрѣля, тогда какъ телеграммой отъ 29 апрѣля 1908 года (см. прил. № 39) разрѣшается погрузка своихъ грузовъ. И если обратиться къ § 41 Общаго Соглашенія о взаимномъ пользованіи товарными вагонами (см. прил. № 3), то вполне является доказаннымъ, что неприемъ грузовъ кончился 28 апрѣля. Послѣдняя телеграмма и послужила поводомъ сигнала Самаро-Златоустовской желѣзной дорогѣ и другимъ дорогамъ поводомъ къ принятію грузовъ, такъ какъ правило Общаго Соглашенія о взаимномъ пользованіи товарными вагонами извѣстны желѣзнымъ дорогамъ (см. прил. № 3).

Что же касается до вѣдомости о сложеніи ответственности за апрѣль мѣсяць 1908 года № 2002, то въ ней этихъ свѣдѣній не помѣщено, т. е., что движеніе возстановлено 28 апрѣля 1908 года (см. прил. № 17)

Телеграммой отъ 16 мая 1908 года извѣщаются желѣзныя дороги, что вслѣдствіе возстановившагося правильнаго сквознаго движенія, (послѣднее возстановлено еще 28 апрѣля 1908 года, см. прил. № 39) приемъ всякихъ грузовъ до 43 вагоновъ и 30 ледниковъ возстановляется.

Эта телеграмма отъ публики была скрыта и въ сборникѣ тарифовъ № 2009 за май 1908 года о ней умалчивается (см. прил. №№ 39 и 41).

Но послѣдней телеграммой извѣщается лишь о томъ, что въ Челябинскѣ возстановляется приемъ всякихъ грузовъ до 460 вагоновъ въ сутки съ обѣихъ желѣзныхъ дорогъ, т. е. Самаро-Златоустовской и

Пермской дорогъ. Тогда какъ нормальный суточный обмѣнъ опредѣляется на Самаро-Златоустовской желѣзной дорогѣ до 225 вагоновъ въ сутки, а на Пермской 165 вагоновъ (см. прил. № 29).

Между тѣмъ какъ сложеніе отвѣтственности и неприемъ грузовъ все-таки остались не возстановленными на неопредѣленное время, вопреки правилъ о срокахъ доставки грузовъ въ развитіе 53 ст. Общаго Устава Россійскихъ Дорогъ (см. прил. №№ 11 и 40).

Наконецъ телеграмма отъ 26 мая 1908 года (см. прил. № 41) возстановляетъ отвѣтственность, а неприемъ грузовъ отъ сосѣднихъ желѣзныхъ дорогъ опять остается не возстановленнымъ и существовалъ до 4 августа 1911 года, то есть три года и три мѣсяца (см. прил. №№ 9, 40 и 41).

Итакъ, изъ всего сказаннаго видно, что всѣ эти сложенія отвѣтственности и неприемы грузовъ существовали лишь на бумагѣ, какъ бронировка дорогъ отъ обывателя въ защиту отъ вознагражденія за просрочку, но въ дѣйствительности таковыхъ совсѣмъ не было (см. прил. № 23 гр. 19), такъ какъ на стоянкѣ вагоновъ на сосѣднихъ дорогахъ нѣтъ и не было, (см. первую книгу страницы 30 – 39).

При сказанныхъ условіяхъ возможно ли допустить, что такое разногласіе было при существованіи повѣрки вѣдомостей о сложеніи отвѣтственности мѣстнымъ Правительственнымъ Инспекторомъ, а затѣмъ и Министерствомъ Путей Сообщенія. И можно ли допустить, что при такомъ порядкѣ веденія дѣлъ и провѣрки составляемыхъ документовъ, чтобы вѣдомости о сложеніи отвѣтственности пользовались правами официальныхъ документовъ. Конечно, подобнаго допущенія быть не должно, такъ какъ указанная свѣдѣнія составлялись канцеляріями желѣзныхъ дорогъ, которыя въ извѣстномъ случаѣ являются отвѣтственной стороной и указываемые документы никогда и никѣмъ не провѣрялись (см. прил. №№ 8 и 11).

Причемъ умѣстно здѣсь упомянуть, что вѣдомости о сложеніи отвѣтственности вовсе не предназначались для освобожденія дорогъ отъ отвѣтственности и лишь предназначались для освобожденія дорогъ отъ отвѣтственности однѣ отмѣтки въ дорожныхъ вѣдомостяхъ, дѣлаемая дорогою, на которой было затрудненіе движеній. (см. мою первую книгу стран. 28 и 154 и прил. № 2).

Казалось бы, что изъ телеграмъ можетъ быть установлено, что Сибирская желѣзная дорога должна быть свободной отъ платежа за просрочку доставленія грузовъ за 5 сутокъ, т. е. съ 23 по 28 апрѣля, если не считаться съ тѣмъ обстоятельствомъ, что желѣзныя дороги не всякимъ сложеніемъ отвѣтственности за просрочку доставленія грузовъ и неприемомъ таковыхъ могутъ защищаться, а лишь только тѣмъ, которое не можетъ быть поставлено въ вину ни одной изъ дорогъ, участвующихъ въ перевозкѣ (см. 4 § правилъ о срокахъ доставки грузовъ въ развитіе 53 ст. Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ).

III.

Постройка мостовъ на Западномъ участкѣ Сибирской желѣзной дороги.

Въ данномъ случаѣ Сибирская желѣзная дорога ни за одни сутки не можетъ быть освобождена отъ отвѣтственности. потому что размывъ пути произошелъ по ея собственной винѣ въ 1892—1896 годахъ. При постройкѣ Западнаго участка Сибирской желѣзной дороги устраивается на немъ четыре большихъ моста. Первый черезъ рѣку Тоболь съ отверстіемъ двухсотъ сажени, о четырехъ пролетахъ по пятидесяти сажени каждый; второй черезъ рѣку Иртышъ съ отверстіемъ трехъ сотъ сажени о шести пролетахъ по пятидесяти сажени каждый; третій черезъ рѣку Обь съ отверстіемъ въ триста шестьдесятъ сажени о семи пролетахъ отъ срока шести до пятидесяти трехъ сажени каждое отверстіе и четвертый черезъ рѣку

Ишимъ съ отверстіемъ въ сто сажень о двухъ пролетахъ по пятидесяти сажень каждый. И къ послѣд-
нему мосту съ обѣихъ его сторонъ по полотну дороги
была насыпана громадная дамба на протяженіи пяти
верстъ. И такимъ образомъ былъ прегражденъ путь
къ стоку снѣговой воды, а также и дождевой съ
обоихъ береговъ рѣки на пять верстъ въ длину по-
лотно и на нѣсколько десятковъ верстъ по рѣкѣ.

Само собою разумѣется, что при такомъ гро-
мадномъ скопленіи, въ весеннее время, воды былъ
устроенъ небольшой мостъ сравнительно съ прито-
комъ воды, почему въ дѣйствительности мостъ не со-
отвѣтствовалъ количеству подлежащей пропуску воды.
Доказательствомъ сего можетъ свидѣтельствовать актъ
техническаго осмотра, составленный агентами Сибир-
ской желѣзной дороги по поводу происшедшаго раз-
мыва пути на перегонѣ Петропавловскъ—Малютка
22 апрѣля 1908 года, а также и донесеніе Управле-
ніемъ Сибирской желѣзной дороги казенному Упра-
вленію дорогъ по случаю происшедшаго размыва пути.
Въ сихъ документахъ изложено время происшествія,
время перерыва движенія, время возстановленія движе-
нія (совпадающе съ телеграммой отъ 29 апрѣля 1908 г.),
каковой перерывъ былъ возстановленъ съ 28 апрѣля.
Въ томъ же актѣ указана и причина наводненія, ко-
торая заключалась въ несоотвѣтствіи моста протоку
воды (смотри прил. №№ 39, 42 и 60). Съ каковыхъ
актовъ Управленіе дорогъ копію не выдаетъ (смотри
прил. № 12).

И въ сказанномъ состояніи 1-го марта 1896 года
Управленіемъ сдана постройка эксплуатаціи дороги,
а послѣдняя не досмотрѣла допущенныя при постройкѣ
моста техническія неправильности, чѣмъ и нарушила
правила технической эксплуатаціи. (См. прил. № 25).

Вслѣдствіе сказанныхъ техническихъ нарушеній
того же 1896 года, во время весенняго разлива, во-
дой была повреждена дамба и, съ того времени, еже-
годно, повреждается во время половодья дамба. Сте:

пень поврежденія каковой находится въ зависимости отъ притока воды въ большей или меньшей мѣрѣ. (смотри прил. № 43).

Такимъ образомъ сказанный мостъ нельзя называть мостомъ для пропуска воды, а скорѣе онъ соотвѣтствуетъ искусственной плотинѣ для задержанія воды, такъ какъ при каждомъ наводненіи замѣчается, что вода со стороны притока стоитъ выше на полтора аршина отъ фарватера стороны истока воды.

Такъ въ 1908 году по сему поводу въ Управленіи Сибирской желѣзной дороги возникъ даже вопросъ о ходатайствѣ улигулированія моста, на что отъ Министра Путей Сообщенія испрашивалось ассигнованіе въ 250000 рублей, но это ходатайство до настоящаго времени остается неудовлетвореннымъ.

Въ видѣ приведенныхъ обстоятельствъ можно ли допустить освобожденіе отъ отвѣтственности за просрочку въ доставленіи грузовъ, когда во всѣхъ отношеніяхъ сама-же Сибирская желѣзная дорога виновата въ томъ (смотри 4 § правилъ о срокахъ доставки грузовъ въ развитіе 53 ст. Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ).

Но если допустить, что въ 1908 году вода была больше предыдущихъ годовъ, то допущенному нарушенію техническихъ правилъ при постройкѣ моста не можетъ быть дано никакихъ оправданій, такъ какъ и въ предыдущіе года дамба повреждалась отъ тѣхъ же причинъ, равно какъ и въ послѣдующіе года, какъ на примѣръ въ 1912 году (смотри прил. № 43).

Въ подтвержденіе основательности высказанныхъ выше соображеній, а именно, что нарушенія техническихъ правилъ при постройкѣ моста вызвали размывъ полотна желѣзной дороги, можно представить слѣдующія данныя. На вышеуказанныхъ рѣкахъ—Тоболь, Иртышъ и Обь были своевременно устроены должные мосты, постройка которыхъ соотвѣтствовала техническимъ правиламъ строительнаго искусства, кромѣ Ишимскаго, и со времени постройки ихъ до

сего времени, по случаю половодья и другихъ причинъ, вызывающихъ размывъ пути не было ни единого происшествія въ этой области желѣзнодорожныхъ происшествій.

Мною указано выше, что несоотвѣтствіе моста своему назначенію могутъ подтвердить техническій актъ о случившемся происшествіи (размывъ пути) и донесеніе Сибирской желѣзной дороги къ Главному Управленію желѣзныхъ дорогъ, о происшествіи по поводу размыва пути на линіи Сибирской желѣзной дороги. По сказанному случаю я признаю умѣстнымъ упомянуть здѣсь о порядкѣ составленія техническихъ актовъ по случаю какого либо происшествія, бывшаго на желѣзной дорогѣ.

Согласно правилъ технической эксплуатаціи Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, о всякомъ происшествіи на желѣзныхъ дорогахъ должны быть составлены техническіе акты, (подобно тому какъ былъ составленъ актъ на Самаро-Златоустовской желѣзной дорогѣ, (смотри прил. № 37).

IV.

Составленіе актовъ и донесеній.

Подобные акты составляются и подписываются агентами трехъ службъ—Управленія желѣзной дороги, службы Тяги, Движенія и Пути. И въ этихъ актахъ подробно описывается мѣсто происшествія, время происшествія, возстановленіе движенія съ обозначеніемъ—гдѣ именно и какія были остановлены поѣзда по случаю перерыва движенія и на какое время, точно также описывается причина происшествія и по чьей винѣ таковое произошло. И сїи акты представляются въ Управленія желѣзныхъ дорогъ, которое въ свою очередь, согласно указаннымъ въ актѣ обстоятельствамъ, доносятъ Главному Управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ о всѣхъ свѣдѣніяхъ, помѣщенныхъ въ актѣ.

Это донесение составляется по особой формѣ (см. прил. № 42), почему это донесение и является основательнымъ документомъ, опредѣляющимъ причины вызвавшія самое происшествіе.

По поводу происшествія бывшаго на Сибирской желѣзной дорогѣ и заключавшагося въ размывѣ пути Управление Сибирской желѣзной дороги 3 сентября 1908 года за № 15570 представило Управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ свое донесеніе.

Всѣ свѣдѣнія причины размыва пути были въ томъ представленіи указаны, согласно составленному по техническимъ правиламъ акту, копіи съ котораго Управление Сибирской желѣзной дороги не выдаетъ. (см. прил. № 12). Между тѣмъ какъ въ указанномъ актѣ ясно говорится объ обстоятельствахъ, доказывающихъ, что самое происшествіе—произошло по нарушенію обязанностей агентовъ дороги и возлагаемыхъ на нихъ исполненій правилъ технической эксплоатаціи (см. прил. № 25). Выше мною было указано, что Управление Сибирской желѣзной дороги по содержанію каждаго акта, составленному о происшествіи, бывшемъ на дорогѣ, представляетъ донесеніе въ Главное Управление казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Копіи съ формъ донесенія акта о происшествіи, для видимости прикладываю (см. прил. № 42 и 60).

Итакъ, составленіемъ акта о происшествіи до очевидности освѣщается въ пользу истца—обывателя тѣ причины, которыя вызвали размывѣ пути, но Сибирская желѣзная дорога со всѣхъ сторонъ забронирована отъ возможности доставленія суду тѣхъ причинъ, которыя вызвали нарушеніе интересовъ истца-обывателя. Копіи подобнаго рода актовъ желѣзная дорога не выдаетъ (см. прил. №№ 12, 13. и 14). а свидѣтельскими показаніями, равно какъ и экспертизой доказывать нельзя указанныхъ въ актѣ нарушеній технического характера вообще, а также и обязанностей агентовъ желѣзной дороги, такъ какъ въ домости о сложеніи отвѣтственности облечены въ

форму официальных документов (рѣшеніе Гражданскаго Департамента Правительствующаго Сѣната отъ 7 октября 1904 года дѣло № 3585, приведенное подъ статьею 110 Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ изданіе Змирлова).

V

Подтопъ казачьихъ луговъ.

Такимъ образомъ отъ этой искусственной плотины, названной почему то мостомъ терпятъ убытки не только что отправители и получатели желѣзнодорожныхъ грузовъ, но и мѣстные казаки Архангельскаго поселка, расположеннаго близъ указаннаго моста. Сказанные убытки несутъ указанныя выше лица со времени постройки указаннаго моста или плотины. Луга казаковъ затопляются, о чемъ неоднократно они сообщали Управленію Сибирской желѣзной дороги, прося устроить дополнительный стокъ воды посредствомъ проведенія двухъ трубъ, но ихъ законныя ходатайства вовсе не удовлетворялись.

Указанныя выше обстоятельства на столь сильно имѣли вліяніе на экономическое положеніе казаковъ поселка Архангельскаго, что въ 1908 году они вынуждены были, чрезъ своего повѣреннаго, предъявить къ Управленію Сибирской желѣзной дороги въ Омскомъ Окружномъ Судѣ искъ объ убыткахъ. Но эти потерпѣвшія отъ неправильныхъ дѣйствій агентовъ Сибирской желѣзной дороги лица счастливы тѣмъ, по сравненію съ истцомъ-обывателемъ, что они не обязаны подчиняться требованіямъ указаннымъ въ вѣдомостяхъ о сложеніи отвѣтственности за просрочку въ доставленіи грузовъ и права свои могутъ доказывать свидѣтельскими показаніями.

Но въ настоящее время затрудненіе истца остается въ представленіи доказательствъ оспаривать сложеніе отвѣтственности лишь за время съ 23 по 28 апрѣля въ той части, которая состоитъ якобы изъ

перерыва движенія. Но я, какъ утверждалъ въ первой моей книгѣ (прил. № 17 стр. 89 п. 2), такъ и въ настоящее время утверждаю фактически сказанное уже ранѣе (см. прил. № 44).

Изъ этого приложенія видно, что Сибирская желѣзная дорога ни на единую секунду времени не останавливала приѣма груженыхъ вагоновъ въ Челябинскѣ и не только принимала отъ Самаро-Златоустовской желѣзной дороги по нормѣ установленной въ 225 вагоновъ въ сутки груженые вагоны, (см. прил. № 29), но и принимала число болѣе установленной нормы вагоновъ, (см. прил. № 44).

Такъ на примѣръ возьмемъ за время съ 23 по 30 апрѣля включительно, по нормѣ слѣдуетъ принять 1800 вагоновъ, а было принято 2598 вагоновъ; т. е. болѣе нормы на 598 вагоновъ. Затѣмъ съ 1 по 26 мая по нормѣ слѣдовало принять 5890 вагоновъ, а принято 13163 вагона, т. е. было принято болѣе нормы 7316 вагоновъ.

VI.

Перевозна грузовъ во время объявленнаго неприѣма болѣе нормы.

Итакъ по рѣшенію Правительствующаго Сената по Гражданскому Департаменту по дѣлу Вольберга за 1911 годъ говорится, что если истецъ докажетъ, что дорога, на которой былъ перерывъ, принимала грузы нормально отъ сосѣдней дороги, то уже искъ долженъ быть разрѣшенъ въ пользу истца.

Но я указываю, что Сибирская желѣзная дорога съ 23/IV по 26 мая принимала вдвое больше нормы вагоновъ. Поэтому это сложеніе падаетъ само собой, но юристы желѣзныхъ дорогъ могутъ поставить такой вопросъ. „Да, Сибирская дорога принимала грузы, слѣдуемые на участокъ отъ Челябинска до Мамлютки, но этотъ участокъ не былъ поврежденъ на 449 верстъ“. То конечно ранѣе я отвѣчу, что Сибирская желѣз-

ная дорога не могла принимать не только что болѣе нормы, но даже и нормальное число вагоновъ, такъ какъ норма установлена для всей линіи Сибирской желѣзной дороги въ 225 вагоновъ въ сутки на разстояніи 3008 верстъ. Кромѣ того Томская вѣтка находится на протяженіи 84 верстъ, а всего имѣется 3092 версты съ вѣткою, на каковомъ пространствѣ расположено 106 станцій.

Принимая во вниманіе склады станцій и пути, на которыхъ помѣщаются груженые вагоны, а также служебный и рабочій персоналъ всѣхъ станцій, то какъ же можно принять большее количество вагоновъ противъ нормы на пространство 449 верстъ и лишь на 12 станцій. Въ данномъ случаѣ недостатокъ складовъ замѣтенъ самъ собою, а также видѣнъ недостатокъ служебнаго персонала и рабочихъ рукъ и слѣдовательно принять указанное выше число вагоновъ фактически невысказано. Кромѣ того для подтвержденія сказаннаго положенія имѣется въ первой моей книгѣ (смотри прил. № 23) указаніе на сборникъ статистики Министерства Путей Сообщенія за 1908 годъ графа 19, изъ котораго видно, что сосѣднія желѣзные дороги, какъ-то: Самаро-Златоустовская, Пермская и Забайкальская этого не приѣма не ощущали и на стоянкахъ, по случаю неприѣма груженыхъ вагоновъ у нихъ какъ, на сосѣднихъ дорогахъ, таковыхъ не было.

VII.

Способы доказательства усиленной перевозки.

Въ справкѣ данной правительственнымъ Инспекторомъ Самаро-Златоустовской желѣзной дороги (см. прил. № 44) видно количество переданныхъ груженыхъ вагоновъ съ означенной дороги на Сибирскую желѣзную дорогу, каковыя вагоны и проходили черезъ участокъ Мамлютка-Петро-Павловскъ по всей линіи. Въ подтвержденіи сказаннаго заинтересованное

въ томъ лицо можетъ просить судъ обязать Самаро-Златоустовскую, желѣзную дорогу, а также и бывшую Сибирскую, а нынѣ Томскую, представить выписки изъ передаточныхъ вѣдомостей о передачѣ грузовъ составляемыя на основаніи § 58 соглашения о прямомъ сообщеніи, или копіи, съ нихъ, по какой накладной и на какую станцію грузъ перевозился и въ какомъ именно вагонѣ (см. прил. №№ 54 и 55).

Вотъ почему я и рекомендую лицу желающему основательно знать желѣзнодорожную практику и технику ея движенія читать: а) соглашения о прямомъ сообщеніи, б) общее соглашение о взаимномъ пользованіи товарными вагонами и в) правила технической эксплуатаціи Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. (см. прил. №№ 2, 3 и 25).

Безъ указанныхъ данныхъ ничего нельзя знать и сами суды не могутъ правильно разрѣшать сказаннаго характера дѣла.

VIII.

Курьезныя вѣдомости о сложеніи отвѣтственности, напечатанныя вообще, а за январь и февраль безъ телеграммъ въ особенности.

1) Сборникъ тарифовъ № 1968 за декабрь мѣсяцъ 1907 года (см. прил. № 45) помѣстилъ свѣдѣніе, что Сибирская желѣзная дорога, вслѣдствіе сильныхъ морозовъ, вызвавшихъ затрудненіе въ движеніи и скопленія груженыхъ вагоновъ, сложила отвѣтственность за просрочку въ доставленіи грузовъ съ 17 декабря (см. прил. № 45).

2) Сборникъ тарифовъ № 1971 за январь мѣсяцъ 1908 года въ свою очередь помѣщаетъ свѣдѣнія о томъ, что сложеніе отвѣтственности за просрочку въ доставленіи грузовъ четнаго и нечетнаго направленія по Сибирской желѣзной дорогѣ продолжалось и въ теченіи января мѣсяца, каковое сложеніе было объявлено съ 17 декабря 1907 года (см. прил. №№ 45 и 46).

3) Сборникъ тарифовъ № 1987 за февраль мѣсяца 1908 года сообщаетъ, что сложеніе отвѣтственности за просрочку въ доставкѣ всѣхъ грузовъ, объявленное съ 17 декабря 1907 года, вслѣдствіе неблагоприятной снѣжной погоды, продолжалось и въ теченіи февраля мѣсяца (см. прил. №№ 45 и 46).

4) Сборникъ тарифовъ № 1995 за мартъ мѣсяца 1908 года сообщаетъ, что сложеніе отвѣтственности за просрочку въ доставкѣ всѣхъ грузовъ, объявленное съ 17 декабря 1907 года, вслѣдствіе неблагоприятной погоды, продолжалось въ теченіи марта мѣсяца (см. прил. №№ 45 и 46).

IX.

Въ Апрель мѣсяцѣ морозы болѣе 30%.

5) Сборникъ тарифовъ № 2002 за апрѣль мѣсяца 1908 года сообщаетъ, что сложеніе отвѣтственности за просрочку въ доставкѣ грузовъ, объявленное съ 17 декабря 1907 года продолжалось по 17 апрѣля (см. прил. № 45 и 46).

Теперь разсмотримъ эти необоснованныя сложенія отвѣтственности на сколько въ дѣйствительности таковыя могутъ быть признанными за официальные документы и постараемся доказать, что указанная въ нихъ свѣдѣнія, какъ основанія для сложенія отвѣтственности не выдерживаютъ критики. Эти сложенія отвѣтственности, протерпѣвшіяся ровно въ теченіе четырехъ мѣсяцевъ и принимающіяся и нынѣ считаются за официальные документы судебными мѣстами, не только что могутъ приниматься за безспорные документы, но судъ даже вовсе не можетъ касаться до разсмотрѣнія ихъ и не вправѣ требовать отъ дорогъ другихъ доказательствъ, ежели будетъ представлена вѣдомость о сложеніи отвѣтственности,

Такимъ образомъ выходитъ, что вѣдомости имѣютъ большую силу доказательства нежели рѣшеніе суда. Такъ что для обжалованія рѣшеній суда, во-

шедшихъ даже въ законную силу, установленъ порядокъ оспариванія таковыхъ въ извѣстныхъ случаяхъ, между тѣмъ какъ представленныя вѣдомости не подлежатъ оспариванію и являются неоспаримыми доказательствами. Другими словами неправильность вѣдомостей не представляется возможнымъ опровергать даже судомъ, хотя бы представляемая опроверженія правильности составленія вѣдомостей, клонились къ раскрытію противорѣчащихъ истинъ указаній. (Рѣшеніе сената № 59 за 1914 годъ).

X.

Не обоснованное сложеніе отвѣтственности.

Въ первомъ случаѣ сложеніе отвѣтственности, указанное съ 17 декабря 1907 года не обосновано по формѣ установленной правилами формы текста телеграммы, каковая форма установлена Совѣтомъ по желѣзно-дорожнымъ дѣламъ (см. прилож. № 3 и 5 § правилъ о срокахъ доставки грузовъ въ развитіе 53 ст. Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ).

Точно также не указано то мѣсто, на которомъ слагалась отвѣтственность, такъ какъ въ то время Сибирская желѣзная дорога имѣла протяженіе въ 3008 верстъ и безусловно должно быть опредѣлено до какого именно мѣста относится та неосновательная причина, которая вызвала сложеніе отвѣтственности. Не указано точно также гдѣ именно было скопленіе вагоновъ, не указано и время, на которое слагается отвѣтственность, равно какъ не указана основательная для того причина, хотя главной причиной въ сборникѣ тарифовъ № 1968 и были указаны сильные морозы, а въ телеграммѣ Управленія Сибирской желѣзной дороги отъ 16 декабря 1907 года упоминается, что эти морозы были болѣе 30%, но это указаніе не является причиною для сложенія отвѣтственности (см. прил. №№ 47 и 48).

Къ вышеозначенному указанію представляю примѣръ. За время съ 1914 на 15 г.г. могу указать какіе были въ то время морозы. Таковыя въ сказанное время доходили до 45% по Реомюру, Но не смотря на такіе сильныя морозы все-таки движеніе поѣздовъ было нормальное.

Тогда какъ въ 1907 году, то есть во время сложенія отвѣтственности 17)XII морозы, не только что, были болѣе 30 % по реомюру, но далеко не доходили до той нормы и по Цельсію. И если сравнить максимальную и минимальную норму счетовъ градусовъ, то получится, что въ 1907 году, во время сложенія отвѣтственности, морозы были не болѣе 20 градусовъ по Цельсію. То въ подобныхъ случаяхъ затрудненія въ движеніи поѣздовъ и скопленія вагоновъ (какъ показываетъ и практика по движенію поѣздовъ) быть не могло, потому что Сибирская желѣзная дорога принимала отъ Самаро-Златоустовской дороги не только что установленную норму передачи вагоновъ, но даже и больше таковой т. е. 150 вагоновъ. (см. прил. №№ 29,30 и 50).

Все вышеизложенное мною подтверждается приложенными при семъ официальными свѣдѣніями Екатеринбургской Метереологической станціи (см. прил. №№ 48 и 51.)

Во второмъ—Сложеніе отвѣтственности за январь мѣсяць началось съ того же 17 декабря 1907 года и продолжалось въ теченіе всего января мѣсяца 1908 года. (см. прил. №№ 45 и 46).

Недостатки высказанныя мною за декабрь мѣсяць 1907 года были тѣ же, каковые замѣчены и въ данномъ сложеніи, такъ какъ начало сложенія считалось съ 17 декабря 1907 года. Но въ виду непосылки особой о томъ телеграммы, сказанное обстоятельство еще большимъ является недостаткомъ, такъ какъ въ сказанномъ мѣсяцѣ издана новая вѣдомость о сложеніи отвѣтственности, но телеграммы отъ Управленія Сибирской желѣзной дороги Главному Уп-

равленію желѣзныхъ дорогъ и сосѣднимъ дорогамъ не было посылаемо. Слѣдовательно—дорога отвѣтчица распоряжалась по своему усмотрѣнію, а въдѣ Управление безъ провѣрки печатать вѣдомости не могло, такъ какъ должно было обращать вниманіе—были ли присланы телеграммы Управленіемъ Сибирской желѣзной дороги, каковая провѣрка вѣдомости о сложеніи отвѣтственности непременно должна быть, иначе нечѣмъ провѣрять вѣдомости и при непосылкѣ телеграммы сосѣднія желѣзныя дороги и вся сѣть дорогъ считаются отвѣтственными за просрочку грузовъ, (см. прил. №№ 3, 7, 8, 11 и 53).

Въ третьемъ—Сложеніе отвѣтственности за февраль мѣсяць 1908 года имѣеть также начало съ 17 декабря 1907 года (см. прил. №№ 45 и 46). По отношенію недѣйствительности той же вѣдомости мною высказаны доводы за декабрь мѣсяць 1907 года и тѣ же данныя приведены относительно непосылки телеграммъ, какъ въ январѣ, такъ въ февралѣ мѣсяцѣ, и онѣ же представляются мною и въ настоящемъ случаѣ (см. прил. №№ 3, 45 и 46).

Въ четвертомъ—По сложенію отвѣтственности за мартъ мѣсяць 1908 года (см. прил. №№ 45 и 46) слѣдуетъ сказать, что по этому сложенію кромѣ ссылки на то же 17-е число декабря мѣсяца 1907 года было сдѣлано указаніе и въ вѣдомости, на неблагоприятную снѣжную погоду, что будто-бы въ сказанное время существовали еще и бураны (снѣжная метель).*

По поводу первыхъ указанныхъ причинъ я уже высказалъ неосновательность относительно ссылки за декабрь мѣсяць 1907 года въ соответствующемъ мѣстѣ. По отношенію же указанныхъ дорогою бурановъ считаю нужнымъ добавить, что таковыхъ въ указанное въ вѣдомости и телеграммѣ вовсе не было.

Въ справедливости сказаннаго насъ убѣждаетъ справка Екатеринбургской Метеорологической

*) А въ телеграммахъ еще кромѣ того указаны и не бывшіе бураны. См. прил. № 47.

станции относительно бурановъ (см. прил. №№ 45, 46 и 49). Между тѣмъ какъ въ справкѣ, данной той станціей говорится, что отъ 3 до 7 марта включительно никакихъ бурановъ и снѣжной погоды не отмѣчено. И наконецъ

Въ пятюмъ—Сложеніе отвѣтственности за апрѣль мѣсяць 1908 года также было объявлено 17 декабря 1907 года и продолжалось по 17-е апрѣля 1908 года (см. прил. №№ 45 и 46).

По означенному сложенію отвѣтственности относительно причинъ сложенія можно сказать, что судя по природнымъ явленіямъ твердо устанавливается, что ни коимъ образомъ не могли продолжаться морозы болѣе 30 градусовъ, не бывшіе даже и въ декабрѣ мѣсяцѣ, а тѣмъ болѣе въ апрѣлѣ мѣсяцѣ, хотя въ вѣдомостяхъ ни какихъ другимъ причинъ не указано. (см. прил. № 46).

Судя по справкѣ той же метеорологической станции температура въ среднемъ въ апрѣлѣ мѣсяцѣ была не болѣе 10 градусовъ мороза. Справки Метеорологической станции по сему поводу не прилагаю, такъ какъ кто же не знаетъ, что въ апрѣлѣ мѣсяцѣ не можетъ быть такихъ морозовъ, какъ въ декабрѣ мѣсяцѣ. Вѣдь явленія природы извѣстны всѣмъ и каждому въ сказанныхъ рамкахъ.

Такимъ образомъ эти сложенія четырехъ-мѣсячнаго періода на основаніи приложенныхъ при семь официальныхъ документовъ разрушаются въ самомъ корнѣ ихъ основаній и доказано, что указанныхъ причинъ вовсе не было для сложенія отвѣтственности за просрочку доставленія грузовъ. (см. прил. №№ 49 и 50).

А такъ какъ Сибирская желѣзная дорога функционировала не только что по установленной нормѣ, (см. прил. №№ 29 и 30), но даже принимала груженные вагоны въ три раза болѣе нормы, то посему слѣдуетъ признать, что никакихъ законныхъ причинъ для сложенія отвѣтственности не было вовсе, но

лишь таковыя причины искусственно создавали канцеляріи желѣзныхъ дорогъ и даже безъ контроля высшихъ агентовъ желѣзныхъ дорогъ. А выставляя, какъ причину для сложенія отвѣтственности за просрочку доставленія грузовъ такія явленія природы какъ сильныя морозы, снѣжные заносы, бураны, неблагоприятныя погоды и тому подобныя случаи, отъ каковыхъ явленій якобы получались скопленія вагоновъ, въ дѣйствительности каковыхъ не было, тѣмъ самымъ дороги ставятъ передъ истцемъ обывателемъ ширму (преграду) для полученія свѣдѣній о дѣйствительныхъ причинахъ, послужившихъ для сложенія отвѣтственности. (См. прил. № 50).

Въ подтвержденіе того обстоятельства, что въ дѣйствительности не всегда были тѣ затрудненія въ движеніи, представлю прилагаемыя данныя, изъ которыхъ видно, что не только что движеніе было затруднено, а наоборотъ таковое было усиленно даже болѣе нормы (см. прил. №№ 48, 49, 50, 51 и 52).

XI.

Правила нормальной перевозки грузовъ.

Для обмѣна товарныхъ вагоновъ между русскими желѣзными дорогами существуетъ общее соглашеніе о взаимномъ пользованіи товарными вагонами (см. прил. № 3).

Параграфомъ тридцатымъ ежегодно устанавливается норма между дорогами для обмѣна вагоновъ, согласно каковой нормѣ одна дорога отъ другой имѣетъ право требовать передачи вагоновъ въ количествѣ установленномъ тою нормою.

По обмѣну между Самаро-Златоустовской желѣзной дорогою съ Сибирской желѣзной дорогой была установлена передача въ 1907 году 150 вагоновъ

въ сутки, а въ 1908 году въ 225 вагоновъ (см. прил. №№ 29 и 30).

Вотъ та норма—что если указанное количество вагоновъ ежедневно одна желѣзная дорога обмѣниваетъ съ другою, то этимъ доказывается нормальное движеніе ничѣмъ не нарушенное. При этомъ параграфъ 29 того же соглашенія устанавливаетъ, что изъ числа сутокъ для передачи обмѣна вагоновъ исключаются слѣдующія дни: Новый годъ, Крещеніе, Воскресеніе сырной недѣли, Благовѣщеніе, первые два дня Св. Пасхи, день Святыя Троицы и первые два дня Рождества Христова. И вотъ результатъ подчета тѣхъ четырехъ мѣсяцевъ, на которыхъ держалось сложеніе отвѣтственности по вѣдомостямъ о причинахъ просрочекъ доставленія грузовъ.

Съ 17 по 31 декабря 1907 года включительно за пятнадцать сутокъ, не исключая и двухъ дней Рождества Христова, по нормѣ должно быть передано съ Самаро Златоустовской желѣзной дороги на Сибирскую дорогу 2250 вагоновъ. Если-же исключить два дня Рождества Христова, то получается передача 1950-ти вагоновъ (См. прил. №№ 29, 30 и 50), а въ дѣйствительности было передано — 3591 вагонъ. Вотъ этимъ-то уже однимъ доказывается, что въ дѣйствительности не было тѣхъ причинъ, которыя показаны въ вѣдомостяхъ о сложеніи отвѣтственности къ каковымъ причинамъ были отнесены морозы болѣе 30 градусовъ, какъ являвшіяся затрудненіемъ въ движеніи.

XII.

Неосновательныя причины сложенія отвѣтственности.

А если сказаннымъ излишкомъ допущеннаго перевоза и создалось скопленіе вагоновъ, то кто же виновенъ въ томъ, какъ не сама дорога, допустившая таковое.

Какія же причины нужно искать, если съ 16 по 31 декабря 1907 года болѣе нормы было перевезено 1641 вагонъ.

Точно также не указано время, на которое сложалась отвѣтственность, не указано мѣсто, гдѣ происходило скопленіе вагоновъ, да и указать таковое нельзя было такъ какъ въ дѣйствительности самага скопленія вагоновъ не было.

XIII.

Скопленіе вагоновъ вообще.

Теперь скажу нѣсколько словъ о скоплениі вагоновъ и возможно ли допустить, чтобы въ теченіи четырехъ мѣсяцевъ держалось скопленіе вагоновъ, когда дорога можетъ сдать другой дорогѣ безъ ея на то согласія сверхъ нормальной передачи въ сутки 50% вагоновъ, а при согласіи вагоны передаются и тысячами въ сутки (см. прил. № 51).

Въ этомъ убѣждаютъ §§ 43 и 46 Общаго Соглашенія о взаимномъ пользованіи товарными вагонами и та практика, которую мы видимъ въ примѣненіи къ жизни самага движенія вагоновъ. Такъ на примѣръ въ 1907 году Самаро-Златоустовская желѣзная дорога передала Сибирской дорогѣ 1-го марта 2123 вагона и 21-го того же марта 1485 вагоновъ. Тогда какъ норма была установлена для передачи лишь 150 вагоновъ въ сутки. (см. прил. № 3,50 и 51).

XIV.

Невозможность существованія скопленія вагоновъ, при громадной передачи таковыхъ по обмѣну.

Такимъ образомъ при указанныхъ обстоятельствахъ можно ли допустить, что въ дѣйствительности существовало скопленіе вагоновъ двухъсуточной нормы т. е. въ 300 вагоновъ.

Высказанныя обстоятельства вполне удостовѣряютъ, что скопленіе вагоновъ не могло существовать.

Въ январѣ мѣсяцѣ 1908 года по установленной нормѣ на 1908 годъ должно было быть передано для обмѣна 6975 вагоновъ, а если исключить новый годъ и Крещеніе, то слѣдуетъ къ передачѣ всего 6525 вагоновъ, тогда какъ въ дѣйствительности было передано 8986 вагоновъ. Такимъ образомъ сверхъ нормы было передано 2411 вагоновъ.

Въ февралѣ мѣсяцѣ по нормѣ слѣдовало передать за 29 сутокъ 6525 вагоновъ, а въ дѣйствительности было передано 10337 т. е. болѣе нормы на 3812 вагоновъ.

За мартъ мѣсяцъ по той же нормѣ слѣдовало передать 6975 вагоновъ. А ежели исключить праздникъ Благовѣщенія, то слѣдовало передать лишь 6750 вагоновъ, тогда какъ въ дѣйствительности передано 13364 вагона, т. е. больше нормы на 6614 вагоновъ. (см. прил. №№ 29,30 и 50).

Въ апрѣлѣ мѣсяцѣ за 17 сутокъ слѣдовало передать 3825 вагоновъ, тогда какъ было передано 7594 вагона, т.е. болѣе нормы на 3769 вагоновъ.

Всего же за четыре мѣсяца по нормѣ слѣдовало къ передачѣ 25575 вагоновъ, тогда какъ въ дѣйствительности передано 43822 вагона. Стало быть за сказанное время было передано болѣе нормы 18247 вагоновъ (см. прил. выписки изъ актовъ передачи №№ 29,30 и 50).

При высказанныхъ условіяхъ передачи вагоновъ по нормѣ, установленной для передачи, а также и по числу дѣйствительной передачи вагоновъ можно видѣть, что въ дѣйствительности того затрудненія въ движеніи поѣздовъ, о которомъ Сибирская желѣзная дорога публиковала въ сборникѣ тарифовъ № 1968 (см. прил. №№ 45,46 и 50). не было.

XV.

Подтвержденіе неосновательности сложенія отвѣтственности.

Сказанные факты не голословно выставлены, а подтверждаются официальными документами и я положительно удостовѣряю, что такіе случаи не были случайными за небольшими исключеніями, а являлись обычными явленіями и имѣютъ мѣсто во всѣхъ сборникахъ тарифовъ о сложеніяхъ отвѣтственности и не-пріемахъ грузовъ.

Думаю, что указанная выше ссылка на явленія, которыхъ въ дѣйствительности не было, ставились для защиты отъ обывателя, чтобы не платить ему понесенныхъ имъ убытковъ отъ несвоевременной доставки грузовъ.

Само собою разумѣется, что въ настоящее время, чтобы быть послѣдовательнымъ въ своихъ доказательствахъ, опровергающихъ указанія управленій желѣзныхъ дорогъ на сборники тарифовъ, какъ на официальные доказательства своихъ правовыхъ отношеній къ лицамъ сдающимъ грузы для отправленій по назначеніямъ, слѣдуетъ коснуться и правильности выставленныхъ дорогами соображеній по вопросу о скопленіи вагоновъ. Въ данномъ случаѣ объявлена какая нибудь въ дѣйствительности не существующая причина, хотя и выставленная, не правильно, но все-таки показана. Тогда какъ въ большинствѣ случаевъ печатается указаніе на скопленіе вагоновъ безъ всякой причины и остаются эти скопленія въ теченіе весьма продолжительнаго времени.

Такъ напряміръ—говорится, что сказанное скопленіе въ теченіе четырехъ мѣсяцевъ существовало; въ другомъ же случаѣ указано, что на той же Сибирской желѣзной дорогѣ съ 16 февраля по 6 апрѣля 1907 года былъ подобный же случай скопленія вагоновъ. О такомъ же случаѣ хотя и говорится въ 1907 году, въ нижеуказанномъ сборникѣ за № 1916,

но о времени скопления вагоновъ и о причинахъ вызвавшихъ такое не упоминается, (см. прил. № 52).

Въ сборникѣ тарифовъ № 1916 о случаяхъ скопления вагоновъ, какъ вызвавшихъ затрудненіе въ движеніи упоминается такъ: „Вслѣдствіе скопления груженыхъ вагоновъ въ количествѣ превышающемъ двухсуточную норму пропускной способности участка Петропавловскъ—Татарская, считая по 150 вагоновъ въ сутки, слѣдовательно въ двухсуточной нормѣ 300 вагоновъ, съ 16 февраля слагалась отвѣтственность за просрочку въ доставкѣ грузовъ слѣдующихъ чрезъ указанный участокъ“. (см. прил. № 47 и 52).

Такъ какъ Сибирская желѣз. дорога 1-го марта дѣлаетъ обмѣнъ съ Самаро-Златоустовской на 2123 вагона, то посему скопленіе уничтожается (см. прил. №№ 29, 30 и 51).

XVI

Причины скопленія вагоновъ.

Въ такомъ случаѣ почему же образовалось самое скопленіе вагоновъ и какая тому была причина,—т. е. стихійная, искусственная или умышленная (со стороны злоумышленника) и кто виноватъ былъ въ сказанномъ явленіи.

Были ли въ томъ виноваты сами агенты дороги, или злоумышленники, или-же стихійныя причины. Эти обстоятельства должны быть положительно указаны при объявленіи о сложеніи отвѣтственности—такъ какъ безъ указанія причинъ невозможно судить существовало ли въ дѣйствительности скопленіе вагоновъ и почему.

Вагоны являются подвижными предметами и ежели на желѣзной дорогѣ вся организація движенія будетъ поставлена правильно, то и послѣднее будетъ направляться установленнымъ порядкомъ, а потому и безъ задержанія такового.

Тогда какъ-же вагоны остановятся въ своемъ движеніи и явятся скопленіе ихъ.

По сказанному вопросу, если обратиться къ правиламъ, высказаннымъ въ § 4 о срокахъ доставки грузовъ въ развитіе 53 ст. Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, то мы увидимъ, что Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ сказалъ въ п. Б., что движеніе прерывается на время остановки препятствующей начатію и продолженію движенія.

Вотъ здѣсь и напрашивается самъ собою вопросъ—что-же попрепятствовало двигаться вагонамъ. На означенный вопросъ должно дать слѣдующаго рода отвѣтъ. Въ дѣйствительности причиною остановки движенія должно считать такое положеніе на линіи дороги, которое препятствуетъ движенію на ней вагоновъ.

Но намъ о таковой причинѣ не говорятъ и не печатаютъ въ сборникѣ тарифовъ, несмотря даже на то, что въ самомъ сборникѣ тарифовъ имѣется особая рубрика, требующая показывать продолжительность перерыва и пріостановку срочности доставки грузовъ и тѣ причины, которыя вызвали то или другое явленіе и каковыя причины признаются Министерствомъ Путей Сообщенія уважительными. (см. прил. №№ 45, 46, и 52).

Представляется достаточно страннымъ—какъ Министерство можетъ разсматривать причины, вызвавшія остановку движенія, когда желѣзныя дороги не доставляютъ требуемыхъ тѣмъ же Министерствомъ донесеній о причинахъ, вызвавшихъ задержку движенія грузовъ. Доказательствомъ сказаннаго здѣсь служить прилагаемая при семь телеграмма въ копіи № 1247 отъ 15 февраля 1907 г. (см. прил. № 56).

Такъ какъ въ вѣдомостяхъ должны печататься точныя копіи донесеній, а въ послѣднихъ ничего не говорится о причинахъ, останавливающихъ движенія, то изъ сказаннаго слѣдуетъ, что желѣзная дорога, на

которой была приостановка движения грузовъ о причинахъ таковой вовсе не доносила.

Конечно кто не знаетъ желѣзнодорожную практику и не читаетъ литературу технической эксплуатаціи движения—для того пожалуй и достаточно напечатать, „вслѣдствіе скопленія вагоновъ“ для того, чтобы тутъ-же найти и причину скопленія.

Но только стоитъ обратиться къ приложенію № 7 первой моей книги, то мы увидимъ, что само Министерство Путей Сообщенія требуетъ, чтобы при скопленіи вагоновъ въ вѣдомостяхъ писать количество скопленія вагоновъ и сверхъ того и причину скопленія.

Послѣднія свѣдѣнія считается необходимымъ помѣщать, чтобы была доказана наличность причины скопленія, такъ какъ если не будетъ посторонней причины, вызывавшей скопленіе вагоновъ, то и послѣдняго не будетъ вовсе.

Для удостовѣренія справедливости сказаннаго и представляется примѣръ, — поѣздъ внезапно остановился, то неминуемо пассажиры спросятъ, почему не въ обычномъ мѣстѣ остановился поѣздъ. Тогда конечно не замедлитъ отвѣтъ на этотъ естественный вопросъ въ родѣ того, что колесо сламалось, буксъ загорѣлся, рельса треснула, или была стихійная причина посему поѣздъ и остановился въ необычномъ мѣстѣ.

Такимъ образомъ въ указанномъ и очевидна не-обычная остановка поѣзда.

XVII.

Организація желѣзныхъ дорогъ и неправильная ихъ загрузка.

Вѣдь вся организація дороги была приспособлена по обмѣну приема 150 вагоновъ, а между тѣмъ, какъ было на примѣръ 1-го Марта, вмѣсто 150 вагоновъ дорога приняла 2123 вагона и за тѣмъ 21-го того-же марта приняла 1485 вагоновъ. (см. прил. № 51).

Такимъ образомъ, если принимаются вагоны въ четырнадцать разъ болѣе нормы, то понятно, что получатся весьма не желательныя отъ подобныхъ нарушеній послѣдствія. На предложенный вопросъ—какія же послѣдствія были отъ усиленнаго приѣма вагоновъ противъ нормы, отвѣтъ можно видѣть изъ слѣдующихъ обстоятельствъ. Слѣдуетъ сказать, что легко могло случиться, что дорога была запружена вообще, а станція Обь въ частности.

Съ 8-го марта по 19 апрѣля, во время непріема вагоновъ по нормѣ, слѣдовало перевести за тридцать восемь сутокъ, считая по 150 вагоновъ въ сутки, всего 5700 вагоновъ, тогда какъ передано въ дѣйствительности всего 21417 вагоновъ, то есть болѣе противъ нормы на 15717 вагоновъ (см. прил. №№ 29, 30 и 51).

И вотъ высказанными примѣрами подтверждается все вышеизложенное, въ первой книгѣ моей указанное на страницахъ № 32, 33 и 34.

И если дорога сказала бы „да мы принимали лишнее число вагоновъ противъ нормы, но только не для станціи Обь“, то я одинъ представляю 25 накладныхъ (см. прил. № 57), по которымъ окажется противное—могущему быть сказаннымъ дорогою. Касательно того обстоятельста—провѣряетъ ли или нѣтъ Министерство Путей сообщенія вѣдомости о сложеніи отвѣтственности, печатая таковыя, то по поводу предложеннаго вопроса я уже сказалъ въ первой своей книгѣ, что эти вѣдомости не достойны названія официальныхъ документовъ (см. стр. 13, 18 и 23. первой книги.)

XVIII.

Могутъ-ли дороги обходиться безъ сложенія отвѣтственности.

Могутъ ли желѣзныя дороги обходиться, чтобы не объявить сложеній отвѣтственности и непріемъ грузовъ? На означенный вопросъ можно сказать, что

судя по законамъ и правиламъ, относящимся къ эксплоатации перевозки грузовъ, то съ увѣренностью можно сказать, что желѣзныя дороги могутъ обходиться и безъ сложенія. Но вообще все зависитъ отъ самихъ же дорогъ. И если дороги не обходились бы существующія правила на сей предметъ, а руководствовались въ подобныхъ случаяхъ подлежащими правилами, то имъ не пришлось-бы снимать отвѣтственность.

Въ Общемъ Уставѣ Рос. жел. дорогъ имѣются статьи—47, 48, 49, 51 и 52, на основаніи каковыхъ статей желѣзныя дороги должны принимать грузы къ перевозкѣ если дороги могутъ отправлять принятые ими грузы въ тотъ же день, то эти грузы именуется принятыми безъ обожданія на складѣ. Если-же предлагаемые для перевозки грузы не могутъ быть отправленными по усмотрѣнію самихъ же дорогъ, въ тотъ же день, то они именуется грузами принятыми съ обожданіемъ на складѣ.

И это обожданіе не регулируется никакими законами, а предостоявляется усмотрѣнію самихъ-же желѣзныхъ дорогъ—когда и какое количество грузовъ отправить изъ числа принятыхъ, а лишь регулируется, что-бы согласно 51, 52. ст. ст. Общаго Уст. желѣз. дорогъ не была бы нарушена очередь отправки.

Такъ какъ въ желѣзно-дорожные порядки никто не имѣетъ права вмѣшиваться и сама желѣзная дорога опредѣляетъ когда и какой грузъ отправить со склада, то какъ младшіе, какъ и старшіе агенты дороги сами опредѣляютъ время и родъ отправки грузовъ, будучи заинтересованными большимъ количествомъ заработка при меньшей затратѣ служащихъ силъ и рабочихъ рукъ, дабы отъ сдѣланныхъ на сей предметъ ассигнованій оставалась-бы экономія.

Въ сказанномъ желѣзно-дорожные агенты заинтересованы тѣмъ, что въ зависимости отъ суммы экономіи зависитъ и сумма поступающая въ награду агентовъ.

А такъ какъ желѣзно-дорожная служба вольно-наемная, то поэтому и не стѣснена никакими законами въ отношеніи нарушенія предписанныхъ дорогамъ правилъ, нормъ и инструкцій агентамъ, которымъ не приходится ни съ чѣмъ и считаться.

И хотя на общемъ сѣздѣ представителей желѣзныхъ дорогъ и устанавливается ежегодно норма передачи груженыхъ вагоновъ съ одной дороги на другую (согласно 30 §. Общаго соглашения о взаимномъ пользованіи товарными вагонами), но эти нормы устанавливають строго лишь предѣлъ минимума передачи, такъ какъ дорога, одна отъ другой имѣетъ право требовать недодачу вагоновъ до установленнаго количества и ежели обмѣнившая какая либо дорога не додастъ извѣстнаго количества вагоновъ, то платитъ за каждый недоданный вагонъ по обмѣну по 3 руб. въ сутки штрафу. (см. прил. № 3).

На счетъ не запрещенія передавать вагоновъ болѣе предѣльнаго числа въ нормѣ ничего не говорится, такъ что, дороги могутъ обмѣниваться тысячами вагоновъ, вотъ тутъ то и является злоупотребленіе (см. прил. №№ 29, 30, 50, 51 и 52).

Во первыхъ сами дороги безконтрольно ведутъ нагрузку и передачу груженыхъ вагоновъ. Это дѣлается такъ—дорога, желающая больше заработать, старается больше на сколько возможно, погрузить своихъ грузовъ, не считаясь съ транзитными грузами. И такимъ образомъ указанная дорога заполняетъ норму передачи своими грузами на сосѣдную дорогу, а транзитные грузы задерживаютъ и уже тогда снимаютъ отвѣтственность, будучи убѣжденными заранѣе, что стоитъ только представить суду ту вѣдомость, которую сами-же напишутъ и тогда будутъ забронированными отъ всякой отвѣтственности за допущенныя неправильности.

А вотъ ежели бы дороги, въ своей погрузкѣ, считались съ транзитными грузами и съ установленной нормой для передачи, тогда никогда не было-бы

объявляемо сложеніе отвѣтственности, ограниченій и неприемовъ грузовъ. Тогда все бы шло нормальнымъ порядкомъ, такъ какъ норма устанавливается согласно движенію каждой дороги и принимается въ соображеніе провозоспособность дороги, ея подвижной составъ, число служащихъ и количество рабочихъ силъ. Но когда принимается вагоновъ больше установленной нормы, то все перегружается отъ физической невозможности перевозить больше нормы и вотъ дорога усиленно зарабатываетъ, а обыватели матеріально страдаютъ.

Но въ то же время, при нормальности движенія не было бы нужды прибѣгать къ тѣмъ средствамъ сложенія отвѣтственности и неприемамъ, въ которыхъ изоцряются желѣзныя дороги, слагая отвѣтственность за просрочку доставленія грузовъ и устраивая искусственныя скопленія вагоновъ.

Точно также и скопленіе вагоновъ не можетъ быть, когда все движеніе идетъ правильно; въ случаѣ же если кѣмъ либо и какая-либо была допущена неправильность, то надо знать кто въ ней виноватъ. И ежели въ допущеніи неправильности виноваты агенты дороги, то дорога за нихъ должна отвѣчать, исключая случаевъ если неправильность движенія произошла отъ стихійной причины (см. ст. 5 Обшаг. Уст. Рос. жел. дор.). По сказанному поводу самъ собою возникаетъ вопросъ „почему же дороги не указываютъ причинъ скопленія вагоновъ и часто весьма долго продолжаютъ держать таковыя“.

XIX.

Опроверженіе выставляемыхъ желѣзными дорогами причинъ сложенія отвѣтственности и неприема грузовъ.

Агенты желѣзныхъ дорогъ весьма часто не исполняли возлагаемыхъ на нихъ обязанностей установ-

ленныхъ правилами технической эксплуатаціи (см. прил. № 25), такъ какъ не всегда въ ихъ распоряженіи было достаточное количество подвижного состава, служащихъ и рабочихъ, тогда какъ грузы къ перевозкѣ прибывали, что было, даже замѣчено Министромъ Путей Сообщенія, почему 28 января 1906 года имъ и сдѣлано циркулярное по сему поводу распоряженіе телеграммою (см. прил. № 20).

Но несмотря на сказанное, ходъ дѣлъ не улучшился и движеніе не получило желательныхъ результатовъ. И лишь въ 1909 году подвижной составъ кое-какъ сталъ пополняться, а до того времени большая его часть только ожидала времени своего ремонта. Число-же служащихъ лицъ и рабочихъ не увеличилось. (см. прил. № 34).

А для болѣе нагляднаго доказательства справедливости сказаннаго могу указать, что на Сибирской желѣзной дорогѣ съ 1906 года, когда по случаю обнаруженнаго недостатка подвижного состава и личнаго персонала служащихъ и рабочихъ силъ, Министръ сдѣлалъ соотвѣтствующее дѣйствительнымъ нуждамъ распоряженіе (см. прил. № 20), у Сибирской желѣзной дороги было товарныхъ, — паровозовъ 1078, бывшихъ у нея въ распоряженіи, и вагоновъ 19751, для перевозки грузовъ, каковой грузъ былъ перевезенъ въ количествѣ 107,696,024 пуда.

Посмотримъ, какъ быстро и насколько улучшилось дѣло перевозки грузовъ въ послѣдующее время.

Такъ на примѣръ въ 1907 году паровозовъ у той-же дороги было 950, а вагоновъ въ ея распоряженіи было 17915, тогда какъ было перевезено 150,109,645 пудовъ груза. Въ 1908 году паровозовъ уже оставалось всего 864, вагоновъ-же было 18996, груза было перевезено 159,606,908 пудовъ.

Официальный характеръ этихъ свѣдѣній получается уже потому, что таковыя взяты изъ статистическихъ сборниковъ Министерства Путей Сообщенія. Послѣднее-же вышеуказанныя свѣдѣнія брали изъ

отчетовъ, представленныхъ управлениями желѣзныхъ дорогъ и провѣренныхъ тѣмъ-же Министерствомъ и Государственнымъ контролемъ (см. прил. № 62).

И эти-же явленія, но лишь въ иныхъ цифрахъ, замѣчаются на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ. И происшедшіе и происходящіе, отъ нарушеній правилъ технической эксплуатаціи, дефекты и недочеты, — дороги стараются уже оправдывать сложеніемъ отвѣтственности и неприемомъ грузовъ. Отъ каковыхъ неправильныхъ условій движенія грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ обыватель получаетъ матеріальный ущербъ. Между тѣмъ какъ Правительствующій Сенатъ, не зная и не вѣдая дѣйствительной причины сложенія отвѣтственности и неприема груза, возводитъ вѣдомости въ официальные акты (см. рѣшенія прав. сената за 1902 годъ № 30, за 1911 годъ № 101 и за 1914 г. № 59), а также другія рѣшенія по тому-же вопросу состоявшіяся).

XX.

Почему причины сложенія отвѣтственности не помѣщаются дорогами въ вѣдомостяхъ.

На свой вопросъ даю отвѣтъ, не помѣщаются потому, что часто въ этомъ направленіи не бываетъ никакихъ причинъ законныхъ, удостовѣряющихъ, что скопленіе вагоновъ произошло по причинамъ не зависящимъ отъ агентовъ дороги, такъ какъ при виновности агентовъ въ допущеніи скопленія вагоновъ — дорога является отвѣтственной. И дороги держатъ долгое время это сложеніе отвѣтственности потому, что это представляется имъ весьма выгоднымъ.

А что-бы подтвердить сказанное фактами, то я укажу на слѣдующее сложеніе отвѣтственности съ 16 февраля по 6 апрѣля 1907 г., каковое сложеніе выражено такъ — „вслѣдствіе скопленія вагоновъ болѣе

двухъ-суточной нормы“. А норма эта есть 150 вагоновъ въ сутки (см. прил. 29, 30.). Стало быть это движеніе вагоновъ болѣе нормы являлось численностью до 350 вагоновъ, какъ превышающее двухъ-суточную норму (см. прил. № 52).

Казалось бы, что для разстоянія, на которомъ показанно скопленіе вагоновъ на пространствѣ не болѣе 414 верстъ, это скопленіе даже ничтожно и оно не могло препятствовать правильному движенію, такъ какъ дорога имѣетъ способъ урегулировать таковое, въ теченіе однихъ или двухъ сутокъ (см. прил. № 3. § § 43, 46.) можно удалить скопленіе вагоновъ.

Но въ дѣйствительности дорога не принимала совсѣмъ никакихъ мѣръ, а наоборотъ усиливала движеніе болѣе нормы. Такъ, въ день сложенія отвѣтственности, 16 февраля 1907 года, она принимаетъ отъ Самаро-Златоустовской дороги, вмѣсто нормальнаго приѣма по обмѣну вагоновъ въ 150 вагоновъ въ сутки,—395 вагоновъ, т. е. на 245 вагоновъ болѣе нормы и вотъ этимъ и дѣлаетъ скопленіе и продолжаетъ въ томъ же направленіи далѣе свою дѣятельность за все время показаннаго сложенія отвѣтственности.

А именно: съ 16 по 28 февраля 1907 года желѣзная дорога приняла по обмѣну 4419 вагоновъ, тогда какъ по нормѣ за 13 сутокъ слѣдовало было принять лишь 1950 вагоновъ. Такимъ образомъ принято сверхъ нормы 2469 вагоновъ, т. е. въ два раза противъ нормы.

Выставленнымъ примѣромъ можно было доказать, что если-бы на самомъ дѣлѣ было скопленіе, то дорога обязана была принять мѣры къ устраненію такого скопленія и по сему должна была принимать вагоны по обмѣну менѣе противъ нормы и тѣмъ самымъ привести въ нормальное состояніе движеніе вагоновъ.

Въ данномъ же случаѣ какъ разъ дѣлалось на оборотъ-продолжалось усиленное движеніе вагоновъ.

Такъ, съ 1 марта 1907 года дорога принимаетъ вагоновъ по обмѣну отъ Самаро-Златоустовской дороги по 6 апрѣля за 37 сутокъ 20357 вагоновъ, а слѣдовало принять лишь 5550 вагоновъ.

Стало быть принято сверхъ нормы 15007 вагоновъ (см. прил. № 51).

Вотъ почему дороги не объявляютъ причинъ скопленія вагоновъ и не отмѣчаютъ о томъ въ дорожныхъ вѣдомостяхъ. Дѣлается это потому, что этихъ дѣйствительныхъ причинъ, никогда не бываетъ, а потому продолжительно и держится сложеніе отвѣтственности и не приѣма грузовъ отъ 2 до 4 мѣсяцевъ.

Подъ этимъ флагомъ усиленно злоупотребляютъ предписанными дорогамъ законами и правилами. И защищаются рѣшеніями Гражданскаго Департамента Правительствующаго Сената, исходящими по случаю неправильной постановки истцами исковъ, по невозможности получить нужные отъ дорогъ документы, каковыя документы нерѣдко и Судъ лишенъ возможности отъ отвѣтчика получить, если отвѣтчикомъ является желѣзная дорога и представляетъ вѣдомость о сложеніи отвѣтственности.

Послѣдняя въ подобномъ случаѣ представляетъ къ дѣлу Суда вѣдомость о сложеніи отвѣтственности, каковая вѣдомость написана самой дорогой и почему то возведена въ officialный документъ.

Тогда и Судъ и истецъ безсильны въ своихъ правахъ.

Такой взглядъ Гражданскій Департаментъ Правительствующаго Сената подтверждаетъ и въ рѣшеніи своемъ за № 59—1914 года, разсматривая вопросъ о скопленіи вагоновъ.

По означенному дѣлу повѣренный истца обращалъ вниманіе Сената на то, что не указано было количество вагоновъ въ вѣдомости о сложеніи отвѣтственности, но въ тоже время упустилъ изъ виду самое главное,—что въ вѣдомости не указана причина скопленія вагоновъ.

Между тѣмъ какъ скопленіе двухъ суточной нормы есть только предѣлъ, до котораго дорога не имѣетъ права слагать отвѣтственности, но на время можно допустить, что тамъ была установлена двухъ-суточная норма хотя въ дѣйствительности не было скопленія. Вѣдь Министерство Путей Сообщенія должно публиковать точную копию представленной вѣдомости, въ которой должны быть обозначены количество вагоновъ и причины скопленія вагоновъ, а въ данномъ случаѣ, какъ видно изъ публикацій, требуемой причины представлено не было, а потому и нечего было обсуждать Министерству.

Что это допускается дорогой доказывается прилагаемой телеграммою (см. прил. №№ 7 и 56).

Вслѣдствіе высказанныхъ обстоятельствъ, что же будетъ оспаривать истецъ и что обсудить суду? (Рѣшеніе Сената 1910 г. за № 58).

Но Правительствующій Сенатъ въ настоящемъ случаѣ нашелъ какую-то причину сказавъ, что изложенное въ циркулярѣ № 16694 (см. прил. № 7) и въ рѣшеніи Сената № 58 за 1910 годъ относится до тѣхъ случаевъ, когда совсѣмъ не указана причина.

Такимъ образомъ изъ рѣшенія Правительствующаго Сената вытекаетъ, что Сенатъ въ выраженіи скопленія вагоновъ призналъ причину скопленія, о которой говорится въ циркулярѣ № 16594.

Между тѣмъ какъ въ послѣднемъ весьма ясно говорится, что въ вѣдомостяхъ слѣдуетъ показывать количество вагоновъ и причину скопленія ихъ.

Далѣе Сенатъ говоритъ, что представленной вѣдомостью о сложеніи отвѣтственности отвѣтчикъ освобождается отъ обязанности представлять дальнѣйшія доказательства.

Такимъ образомъ отвѣтчикъ, пользуясь этимъ указаніемъ Сената и по свидѣтельству Судовъ не выдаетъ никакихъ документовъ, ссылаясь на рѣшенія Сената (см. прил. № 12 и 58).

Лишеніе истца права, дарованнаго ему 438—455 ст. ст.
Уст. Граж. Суд.

Такою практикою. Правительствующій Сенатъ лишаетъ истца его законныхъ правъ, изложенныхъ въ статьяхъ 438, 455, Устав. Гр. Суд. Чтоже далѣе дѣлаетъ Сибирская желѣзная дорога уже послѣ того, когда принимала такое огромное количество по обмѣну вагоновъ.

Она съ 8 марта 1907 года по 14 апрѣля создала неприемъ и съ того-же 8 марта по 19 апрѣля—сложеніе отвѣтственности, указавъ въ вѣдомости № 1920 причину, а именно: (см. прил. № 24).

„Вслѣдствіе весенней распутицы и забитости складочныхъ помѣщений“. Между тѣмъ какъ въ дѣйствительности—распутицы вовсе не было (см. прил. № 28).

Что не приемъ грузовъ числился въ то время только на бумагѣ, то объ этомъ я уже говорилъ ранѣе въ первой своей книгѣ (см. стран. 30, 31, 32, 33, и 34).

Нынѣ же докажу фактически представленіемъ документа Правительственнаго Инспектора Самаро-Златоустовской желѣзной дороги, каковой документъ является въ видѣ засвидѣтельственнаго акта имъ (см. прил. № 51).

Какъ сложеніе отвѣтственности съ 16 февраля по 6 апрѣля, такъ и не приемъ грузовъ съ 8 марта по 19 апрѣля 1907 года создала сама себѣ желѣзная дорога, неправильно исполняя предписанный ей закономъ и соответствующими правилами, порядокъ нагрузки и принятія груженыхъ вагоновъ по обмѣну съ другими дорогами не по нормѣ, а гораздо въ большемъ количествѣ противъ нормы. И такъ, если даже были скопленія вагоновъ и забитость станціи Обь, всетаки должно признать, что все сказанное произошло по винѣ дороги.

XXII.

Сложение ответственности и неприемъ грузовъ по случаю снѣжныхъ метелей.

По поводу указанныхъ атмосферныхъ явленій, которыя якобы препятствовали правильному движенію груженыхъ вагоновъ и даже вызывали неприемъ грузовъ, считаю нужнымъ сказать, что дѣлаемая дорогами по сказанной причинѣ ссылки на снѣжныя метели для оправданія несвоевременной доставки грузовъ, представляясь даже странными, не всегда могутъ быть принятыми за причины, оправдывающія просрочку.

Между многими дорогами для примѣра укажу хотя на двѣ.

Такъ въ 1908 году Рязано-Уральская желѣзная дорога сложила отвѣтственность и объявила неприемъ грузовъ *) съ 8 февраля и возстановила таковыя лишь 2 апрѣля, а Юго-Восточная желѣзная дорога сложила отвѣтственность и объявила неприемъ грузовъ съ 2-го февраля 1908 года, возстановивъ таковыя также 2 апрѣля.

Но конечно, кто незнакомъ съ официальными Статистическими Сборниками Министерства Путей Сообщенія, тому, быть можетъ, и покажется объявленіе, указываемое дорогами о причинахъ, вызвавшихъ просрочку, заслуживающимъ вниманія. Но я не вѣрю такому указанію, ибо истинною причиною была недостача подвижного состава, что подтверждаю свѣдѣніями, доставляемыми Министерству Путей Сообщенія дорогами, каковыя свѣдѣнія провѣрены послѣднимъ и Государственнымъ Контролемъ**).

Изъ указанныхъ статистическихъ Сборниковъ видно, что Рязано-Уральская желѣзная дорога въ 1906 году въ своемъ распоряженіи имѣла 19119 ва-

*) См. сборникъ Тарифовъ № 1987.

***) См. Сборники Статистики и Картографіи Министерства Путей Сообщенія за 1906, 7 и 8 года.

гоновъ, перевезла грузовъ—389,580,410 пудовъ, а въ 1907 году у нея было только 16119 вагоновъ. между тѣмъ какъ она перевезла 417,848,585 пудовъ груза.

Такимъ образомъ въ 1907 году вагоновъ противу 1906 года убавилось на 3000, а грузу перевезено на 28,268,175 пудовъ болѣе противъ 1906 года.

Затѣмъ въ 1908 году вагоновъ было лишь 15014, а перевезено было 426,109,800 пудовъ груза. Слѣдовательно, считая противъ 1906 года вагоновъ убавилось на 4105, а груза было перевезено болѣе нежели въ 1906 году на 36,529,390 пудовъ.

По Юго-Восточной желѣзной дорогѣ въ 1906 году было 20,784 вагона въ распоряженіи ея, а перевезено груза 470,897,883 пуда. Въ 1907 году въ распоряженіи дороги было 20,813 вагоновъ, а груза было перевезено 524,408,645 пудовъ. Въ 1908-же году было 21558 вагоновъ, а перевезено 572,359,626 пудовъ груза.

Такимъ образомъ въ 1908 году не было достаточнаго числа вагоновъ, которые могли перевезти сказанный грузъ, такъ какъ для пропорціональной перевозки противъ 1906 года требовалось всего 24456 вагоновъ, а въ дѣйствительности ихъ было менѣе на 2798 вагоновъ. (см. прил. № 63).

Вслѣдствіе сказаннаго можно съ достовѣрностью объяснить, что указываемыя Управленіями желѣзныхъ дорогъ причины сложной отвѣтственности и непреіемовъ грузовъ явились не отвѣчающими дѣйствительности. По справедливости же должны были показываться причины—недостатокъ подвижнаго состава. Для удостовѣренія же въ томъ, что снѣжные заносы, метели и морозы могли ли вліять на движеніе грузовъ слѣдуетъ просить Судъ обязать отвѣтчика—дорогу представить къ дѣлу слѣдующіе документы, а именно: 1) книги, имѣющіяся на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, въ которыя, въ означенныхъ выше случаяхъ, машинисты записываютъ свои заявленія о причинѣ отказа

вести, въ установленномъ Министерствомъ Путей Сообщенія составѣ поѣзда, 2) выписки, представляемыя изъ тѣхъ-же книгъ Начальниками станцій, сказанныхъ заявленій, Начальникамъ Тяги и Службы Движенія.

Изъ означенныхъ книгъ и выписокъ заявленій и можно будетъ видѣть—были ли вышеуказанныя причины и имѣли-ли таковыя вліяніе на движеніе (см. прил. № 59).

И въ случаѣ неподачи подобнаго рода заявленій, то этимъ объясняется, что поѣзда были отправляемы въ установленномъ Министерствомъ Путей Сообщенія составѣ. Что же касается до нормальной передачи груженыхъ вагоновъ съ одной дороги на другую, то по сему предмету я уже упоминалъ выше, говоря, что при посредствѣ Суда отъ дороги нужно требовать сводъ нормъ о количествѣ передачи вагоновъ, копии актовъ передачи и лишь по представленіи всѣхъ вышеуказанныхъ документовъ можно будетъ опредѣлить на сколько отвѣчаютъ дѣйствительности указанные въ вѣдомостяхъ о сложеніи отвѣтственности причины.

Но въ дѣйствительности эти непріемы не всегда существуютъ, а желѣзныя дороги ими только забронировываются отъ обывателя, чтобы была возможность держать транзитные грузы, не отвѣчая за просрочку.

XXIII.

Нѣкоторыя неправильности, допускаемыя желѣзными дорогами.

Читатель можетъ возражать, говоря, что вѣдь могутъ же быть случайныя остановки во время движенія грузовъ, происходившія и происшедшія отъ непреодолимыхъ и неожиданныхъ причинъ.

На сказанное возраженіе могу отвѣчать, что дѣйствительно могутъ быть во время движенія грузовъ и непреодолимыя причины, но только въ подобныхъ

случаяхъ о каждомъ въ отдѣльности и должно быть отмѣчено въ дорожной вѣдомости, согласно 139-го параграфа и примѣчанія къ нему соглашенія о прямомъ сообщеніи (см. прил. № 2).

Предвидя таковыя случайныя остановки, Совѣтъ своевременно создалъ правила о срокахъ доставки въ развитіе 53 ст. Общаго Устава Рос. жел. дорогъ, взявъ минимальную норму.

Товарные поѣзда въ дѣйствительности идутъ триста верстъ въ сутки, тогда какъ Совѣтъ для нихъ назначилъ только норму въ полтора ста верстъ, принимая въ соображеніе, что могутъ же быть и случайныя остановки.

Въ виду только что сказаннаго я и обращаюсь къ читателю съ слѣдующаго характера вопросомъ:— что же можетъ заставить желѣзно-дорожныхъ служащихъ (агентовъ) отступать отъ исполненія имѣющихся на извѣстный случай законовъ или правилъ установленныхъ специально для эксплуатаціи движенія вообще и въ частности товарныхъ поѣздовъ?

Дороги, какъ всякое вообще коммерческое предприятие, или какъ выражается законъ—возчикъ, желая все больше и больше перевезти груза и на сколько возможно и болѣе получить заработка, допускаютъ неисполненіе установленныхъ правилъ, не соблюдая времени погрузки, не соображаясь съ нормой передачи вагоновъ и заранее зная, что, загружая дорогу, тѣмъ самымъ онѣ (т. е. дороги) дѣйствуютъ въ ущербъ обывателя.

И дѣйствуя нерѣдко безотчетно, а также и не регулируя погрузку, дороги заранее знаютъ, что, слагая отвѣтственность онѣ получаютъ барыши, а агенты, отъ поступавшихъ барышей, за произведенныя ими операциі будучь имѣть денежныя вознагражденія.

XXIV.

Несовмѣстимость должностей начальника дороги и Правительственнаго Инспектора въ одномъ лицѣ.

Сказанное стало рельефнѣе проявляться съ тѣхъ поръ, когда должности Начальника дороги и Правительственнаго Инспектора были сосредоточены въ одномъ лицѣ.

Это лицо, соединяя въ своей личности исполненіе двухъ должностей, поступаетъ слѣдующимъ образомъ:— когда нарушаются указанные правила и тѣмъ самымъ обездоливается обыватель, тогда направленныя къ нему для подписи бумаги получаютъ подпись Начальника дороги, когда же приходится защищать допущенныя агентами дороги нарушенія установленныхъ правилъ, то въ послѣднемъ случаѣ слѣдуетъ подписать какъ Правительственнаго Инспектора.

Итакъ, кто желаетъ правильно разобраться въ правилахъ о сложеніи отвѣтственности и по неприему грузовъ, а также и ознакомиться съ причинами, кои должны печататься въ вѣдомостяхъ о сложеніи отвѣтственности, то тому слѣдуетъ просить судъ, въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, истребовать отъ дороги сводъ нормъ, установленныхъ для всѣхъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, утверждаемый на каждый годъ согласно 30-го параграфа Общаго Соглашенія о взаимномъ пользованіи товарными вагонами по передачи таковыхъ съ одной дороги на другую, а также и копии или выписки изъ актовъ передачи вагоновъ съ одной дороги на другую подобно указаннымъ по приложеніямъ (см. прил. №№ 29, 30, 44, 50 и 51), составляемымъ на основаніи 21 и 27 параграфовъ того-же Соглашенія.

Этими актами и нормой освѣтится все невѣдомое и малопонятное.

И если передача была нормальная, то тогда стало быть сложение отвѣтственности и неприемъ грузовъ не имѣли никакой причинной связи между неприемомъ и задержкою груза (такое выраженіе имѣется въ рѣшеніи Кассационнаго Гражданскаго Департамента Правительствующаго Сената по дѣлу Вольберга № 101 за 1911 годъ),

XXV.

Разнорѣчіе въ рѣшеніяхъ Правительствующаго Сената съ Правительственными распоряженіями Министерства Путей Сообщенія.

Затѣмъ приходится сказать нѣсколько словъ по отношенію упомянутаго рѣшенія.

Сенатъ въ немъ между прочимъ сказалъ: „По этому перерывъ движенія на одной изъ дорогъ, участвующихъ въ перевозкѣ прямого сообщенія, вызываетъ обыкновенно задержку такихъ грузовъ не только что на той дорогѣ, на которой таковой произошелъ, но и на всѣхъ предшествующихъ дорогахъ“.

Въ этомъ случаѣ Сенатъ не толковалъ законъ, какъ предоставлено ему право (ст. 5 учреж. судебныхъ установлений), а разбиралъ существо дѣла по отношенію внутренняго распорядка движенія желѣзныхъ дорогъ, ибо на сей предметъ законовъ нѣтъ, а распорядки эти регулируются лишь циркулярами, инструкціями и соглашениями между дорогами.

А если ихъ считать равными съ законами, то по нимъ и слѣдовало-бы и разбираться въ спорныхъ или сомнительныхъ случаяхъ, а между тѣмъ какъ эти-то циркуляры, инструкціи и соглашения между дорогами, какъ разъ совершенно противорѣчатъ высказанному Правительствующимъ Сенатомъ мнѣнію, изложенному въ сказанномъ рѣшеніи (см. прил. № 7 и 53),

Сказанныя Правительственныя распоряженія, издаваемые компетентными Правительственными учреждениями по отношенію урегулированія движенія (т. е. Министерствомъ Путей Сообщенія), какъ разъ идутъ вразрѣзъ съ рѣшеніями Гражданскаго Кассационнаго Департамента Правительствующаго Сената.

Между сложеніемъ отвѣтственности, ограниченіемъ приѣма и полнымъ неприѣмомъ, Сенатъ не дѣлаетъ никакого различія, именуя все однимъ общимъ наименованіемъ „перерывъ движенія“. Тогда какъ Министерство Путей Сообщенія отличаетъ указанные случаи одинъ отъ другого (см. прил. № 53) и совершенно правильно, придерживаясь закону и нравственно по отношенію къ обывателю, излагаетъ для руководства подвѣдомственныхъ ему желѣзныхъ дорогъ указанныя правила, своевременно опубликованныя въ Сборникахъ Тарифовъ №№ 1905 и 2015, напечатавъ ихъ для общаго свѣдѣнія, подъ 110 статьею Общаго Устава Рос. желѣзныхъ дорогъ, изданнаго Управленіемъ дорогъ въ 1911 году (см. прил. № 7).

Изъ этихъ распоряженій видно, что Министерство Путей Сообщенія называетъ перерывомъ движенія только полный неприѣмъ при условіи увѣдомленія циркулярной телеграммой всю сѣть Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, и дороги, получившія о томъ телеграммы въ случаѣ, если на нихъ находится грузъ, имѣющій быть отправленнымъ на дорогу, объѣздившую неприѣмъ, или если грузъ долженъ итти чрезъ нее транзитомъ, то при соблюденіи предписанныхъ правилъ, и дороги, получившія телеграммы, останавливаютъ вагоны съ грузомъ у себя и должны о семъ дѣлать отмѣтки въ дорожныхъ вѣдомостяхъ объ оставкѣ вагоновъ. (см. прил. № 2 и 3).

Но это правило касается только тѣхъ вагоновъ, въ коихъ грузъ адресованъ одному хозяину и на одну станцію, (называемымъ по вагоннымъ). Но къ грузамъ сборнымъ, т. е. принадлежащимъ разнымъ лицамъ и адресованнымъ на разныя станціи, не отно-

сятся. Подобный грузъ должны везти всѣ дороги до мѣста перерыва и все-таки отмѣтку о томъ слѣдуетъ дѣлать въ дорожныхъ вѣдомостяхъ, если таковой грузъ будетъ остановленъ возлѣ перерыва (см. прил. №№ 2 и 3).

Точно также Министерство говоритъ, что въ подобномъ случаѣ дороги должны прекратить у себя погрузку товаровъ, имѣющихъ быть отправленными также на дорогу, которая объявила неприемъ.

Дороги-же не получившія отъ дороги, объявившей неприемъ, телеграммы и не сдѣлавшія отмѣтокъ въ дорожной вѣдомости, должны считаться отвѣтственными за просрочку (см. прил. № 2 и 7).

И какъ дорога, объявившая неприемъ должна на своихъ станціяхъ прекратить погрузку, такъ равно и дороги, получившія телеграммы, обязаны прекратить у себя погрузку тѣхъ грузовъ, которые должны быть отправлены на дорогу, объявившую неприемъ.

Если-же дороги не прекратятъ погрузку или прекращенную возобновятъ, то считаются отвѣтственными за просрочку (см. прил. №№ 3 и 7)

Затѣмъ еще слѣдуетъ упомянуть объ ограниченіи приѣма грузовъ (сокращеніе нормы приѣма), то дорога въ подобномъ случаѣ, какъ и въ первомъ случаѣ, должна увѣдомить телеграммою сосѣднія дороги и объявить въ какомъ пунктѣ и по сколько вагоновъ она будетъ принимать, а что дѣлаютъ въ этомъ случаѣ сосѣднія дороги, то примѣръ указанъ въ 42 параграфѣ Общаго соглашения; (см. прил. № 3). И если на ней окажется скопленіе превышающее нормальную передачу въ два раза вагоновъ находящихся въ ея предѣлахъ, то она слагаетъ отвѣтственность за срочную доставку грузовъ. Но такъ какъ на дорогахъ сосѣднихъ съ нею, скопленіе груженыхъ вагоновъ, вслѣдствіе ограниченія приѣма отъ нихъ, можетъ и не послѣдовать, то сложеніе отвѣтственности, объявленное первоначальною дорогою не распространяется на дороги сосѣднія; если же указанъ

ное ограниченіе, въ свою очередь, на одной изъ со-
сѣднихъ дорогъ вызвало бы скопленіе вагоновъ, въ
количествѣ превышающемъ свыше двухсуточной нор-
мы передачи еѹ, то въ такомъ случаѣ это послѣд-
нее количество дорога должна объявить о сложеніи
отвѣтственности, при чемъ этотъ случай рассматри-
вается какъ самостоятельный, почему и подлежитъ
опубликованію Управленіемъ дорогъ въ Сборникѣ
Тарифовъ (см. прил. № 53).

Сказанное здѣсь разъясненіе и объясняется
указаннымъ приложеніемъ.

Вотъ какъ компетентныя лица, изъ состава Мини-
стерва Путей Сообщенія, установили и дали приказъ
руководствоваться подвѣдомственнымъ имъ дорогамъ.

А между тѣмъ практика Правительствующаго Се-
ната по Гражданскому Кассационному Департаменту
(см. рѣшеніе Сената за 1911 годъ № 101) идетъ въ
разрѣзъ съ практикой Министерства путей Сообще-
нія и въ то же время практика послѣдняго тожде-
ственна съ рѣшеніемъ Правительствующаго Сената
за 1909 годъ № 54.

Разбираясь въ рѣшаніи Сената 1911 года № 101,
я не нахожу, чтобы отвѣтчикъ указывалъ на тѣ до-
воды или основанія, какіе высказалъ Правительствую-
щій Сенатъ въ своемъ рѣшеніи 1911 года за № 101.

XXVI.

Вопросы не бывшіе на размотрѣніи въ Сенатской практикѣ.

Кромѣ всего сказаннаго, а также и тѣхъ вопро-
совъ, которые, между прочимъ, я предлагалъ въ на-
стоящемъ своемъ трудѣ почтенному читателю, разъяс-
няя таковыя вопросы, позволю себѣ представить
и еще одинъ вопросъ на благоусмотрѣніе его, давъ
и на послѣдній должное разъясненіе, а именно:

Какъ разрѣшить такой случай—когда грузъ по-

грузень на Юго-Западной желѣзной дорогѣ 10 Апрѣля 1908 года и находился на ней до 17 того же апрѣля, просрочивъ по расчету 2,8 сутокъ, передавъ его на Московско-Кіево-Воронежскую желѣзную дорогу 17 апрѣля, на которой и находился до 20 мая, при просрочкѣ 27, 6 сутокъ, а въ это время Сибирская желѣзная дорога объявила сложеніе отвѣтственности и непріемъ грузовъ съ 23 апрѣля по 16 мая 1908 года.

Къ Управленію Сибирской желѣзной дороги, какъ дорогѣ назначенія предъявленъ искъ и послѣдняя защищаясь представила къ дѣлу сборникъ Тарифовъ № 2002 (см. прил. № 17) и говорить, что грузъ простоялъ на Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дорогѣ потому, что Сибирская дорога не принимала грузовъ.

Да, противъ сего правила и спорить было бы нельзя, если бы эти доводы были дѣйствительными и подкрѣпленными несомнѣнными доказательствами, какъ на примѣръ: если бы, помимо вѣдомости о сложеніи отвѣтственности были-бы представлены дорожная вѣдомость съ отмѣткою объ освобожденіи дорогъ, отъ отвѣтственности, о которой я уже сказалъ выше, и телеграмма, которую въ свое время должна была получить Московско-Кіево-Воронежская желѣзная дорога за время съ 23 апрѣля по 16 мая 1908 года. (См. прил. № 2 и 3).

Означенную телеграмму должна была послать согласно § 41 и примѣчанія къ нему Общаго соглашенія о взаимномъ пользованіи товарными вагонами (см. приложение № 3) Сибирская желѣзная дорога Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дорогѣ.

Но если бы Московско-Кіево-Воронежская желѣзная дорога получила своевременно телеграмму, то она, конечно, сдѣлала бы отмѣтку въ дорожной вѣдомости, освобождающую ее отъ отвѣтственности согласно 139 параграфа и примѣчанія къ нему соглашенія о прямомъ сообщеніи (см приложение № 2). Или наконецъ, если бы примѣчаніе, напечатанное въ концѣ

вѣдомости о сложеніи отвѣтственности въ сборникѣ тарифовъ № 2002, было объявлено своевременно, то фактъ неприема грузовъ также не подлежалъ бы оспариванію.

А въ данномъ случаѣ № 2002 сборника тарифовъ опубликованъ поздно, такъ что грузъ выданъ уже на станціи назначенія получателю 6 іюня 1908 года, а публикація вышла лишь 21 іюня того-же 1908 г. въ г. Петроградѣ и если бы даже, все было исполнено согласно существующимъ правиламъ, то и тогда сомнительно, что бы по сказанному случаю, бывшему на Сибирской дорогѣ, грузъ былъ задержанъ на Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дорогѣ уже и потому, что неприемъ на Сибирской дорогѣ, какъ она говоритъ съ 23 апрѣля по 16 мая 1908 года былъ, а Московско-Кіево-Воронежская желѣзная дорога держала грузъ до 20 мая 1908 года. Значить, вполне можно опредѣлить, что указанный случай не имѣетъ причинной связи съ задержкою груза. А потому, не можетъ быть оправдана въ подобномъ случаѣ и самая просрочка въ доставленіи груза.

Кромѣ сказаннаго я могу представить и слѣдующій случай:—грузъ погруженъ на Юго-Западной желѣзной дорогѣ 25 апрѣля 1908 года, которая его и продержала на своей дорогѣ до 21 мая 1908 года, т. е. по расчету двадцати шести сутокъ просрочила 21, 8.

Сибирская желѣзная дорога объявила вышесказанный неприемъ (см. сб. № 2002 приложение № 17) съ 23 апрѣля по 16 мая 1908 года.

Повѣренный Сибирской желѣзной дороги, какъ отвѣтчицы, представилъ къ дѣлу сказанный сборникъ № 2002 и оправдывая просрочку Юго-Западной желѣзной дороги этимъ сборникомъ (см. приложение № 17) говоритъ, что разъ былъ неприемъ груза на Сибирской желѣзной дорогѣ, куда слѣдовалъ грузъ, то этимъ и доказывается, что Юго-Западная дорога

иначе и не могла поступить, какъ должна была задержать грузъ.

Да, совершенно вѣрно, если бы предписанныя правила для дорогъ были исполнены, тогда бы это указаніе могло считаться вполнѣ безспорнымъ, но въ данномъ случаѣ дѣло обстояло иначе, а именно:

1) Сибирская желѣзная дорога въ указанное выше время хотя и объявляла неприемъ грузовъ, но сама его не исполняла, а во все время объявленнаго неприема, принимала груженые вагоны даже въ большей мѣрѣ, нежели была установлена норма приема (см. приложение №№ 29 и 44).

2) Недоказано, что получила ли Юго-Западная желѣзная дорога за время съ 23 апрѣля по 16 мая 1908 года телеграмму о сложении отвѣтственности и о неприемѣ грузовъ, объявленномъ Сибирской дорогой. Въ данномъ случаѣ имѣетъ рѣшающее значеніе и слѣдующее обстоятельство:—въ дорожной вѣдомости нѣтъ отмѣтки, освобождающей Юго-Западную желѣзную дорогу отъ отвѣтственности за просрочку согласно 139 параграфа и примѣчанія къ нему соглашенія о прямомъ сообщеніи (см. прил. № 2).

Точно также для правильнаго разрѣшенія указаннаго мною случая имѣетъ немаловажное значеніе и слѣдующее соображеніе: по правиламъ Общаго соглашенія о взаимномъ пользованіи товарными вагонами согласно 41 параграфа и примѣчанія къ нему дорога, получившая телеграмму отъ Сибирской желѣзной дороги, объявившей неприемъ (въ данномъ случаѣ этою дорогою была Юго-Западная дорога), если-бы въ дѣйствительности получила телеграмму, то она не имѣла бы права грузить грузъ, идущій на дорогу, на которой объявленъ неприемъ грузовъ (см. прилож. № 3).

Въ данномъ-же случаѣ указанное противорѣчить доводу отвѣтчика. А именно: Сибирская желѣзная дорога объявила неприемъ 23 апрѣля, а Юго-Западная дорога грузить грузъ 25 того же апрѣля. По-

слѣдними обстоятельствами подтверждается во первыхъ, что на Сибирской желѣзной дорогѣ неприемъ вовсе не былъ и во вторыхъ, что Юго-Западная дорога отъ Сибирской дороги должной телеграммы не получала, какъ это бывало и бываетъ на дорогахъ неоднократно (см. приложение № 11).

Такихъ случаевъ читатель найдетъ не мало въ дѣлахъ дорогъ, если ему придется критически разбираться со всѣми обстоятельствами, указанными въ правилахъ для желѣзныхъ дорогъ.

Я уже сказалъ въ своей первой книгѣ, что у обывателя борьба съ управленіемъ желѣзныхъ дорогъ неравномѣрна. И дѣйствительно, возвращаясь къ вышеуказанному примѣру могу прибавить, что еслибы въ послѣднемъ случаѣ отвѣтчикъ сказалъ бы, что вообще къ вѣдомости о сложеніи отвѣтственности добавляется примѣчаніе объ освобожденіи дорогъ послучаю неприема грузовъ, то можно было-бы еще считать съ его возраженіемъ. Но дѣло въ томъ, что къ данному случаю примѣчаніе, напечатанное въ сборникѣ тарифовъ, № 2002 за апрѣль мѣсяць 1908 года непримѣнимо оно уже потому, что опубликовано поздно и то лишь въ Петроградѣ 21 іюня, почему самый сборникъ на ЮгоЗападную желѣзную дорогу могъ по ступить не ранѣе 24 іюня, а неприемъ грузовъ объявленъ Сибирской дорогой съ 23 апрѣля по 16 мая 1908 года. Тогда какъ Юго-Западная желѣзная дорога сдала уже грузъ 21 мая 1908 года, т. е. за мѣсяць ранѣе до опубликованія сборника тарифовъ № 2002 (См. прил. № 17).

Разсмотрѣвъ вышеприведенные случаи обыватель-истецъ дѣйствительно, въ правѣ сказать, что борьба его съ управленіями желѣзныхъ дорогъ неравномѣрна. И откуда онъ можетъ знать всѣ тонкости желѣзнодорожнаго техническаго движенія, когда и случайнымъ повѣреннымъ истцовъ трудно разобратъся въ законахъ и въ желѣзнодорожныхъ правилахъ. А повѣренные дорогъ, какъ специалисты въ этихъ дѣ-

лахъ, всегда освѣдомлены о таковыхъ и являются знакомыми со сказанными законами и правилами, что подтверждается многими случаями выигрыша ими дѣлъ по искамъ предъявляемымъ къ желѣзнымъ дорогамъ обывателями истцами, борьба конхъ за права свои, у послѣднихъ неравномѣрна съ управленіями желѣзныхъ дорогъ.

Итакъ, желѣзныя дороги всякими способами стараются истолковать въ свою пользу всѣ допущенныя ими нарушенія, что не всегда является возможнымъ признать за дѣйствительно правильныя толкованія.

И если въ иномъ случаѣ самъ судъ не всегда можетъ принять эти толкованія за имѣющія значеніе для дѣла, то какъ же случайный повѣренный истца, не говоря уже, о самомъ истцѣ-обывателѣ, отъ котораго, по справедливости, и нельзя требовать знанія того, что не всегда вѣдомо даже и случайному повѣренному,—можетъ разобраться въ тѣхъ случаяхъ, когда управленія желѣзныхъ дорогъ не выдаютъ, даже и по свидѣтельству суда, требуемыхъ документовъ.

XXVII.

Два разнорѣчивыхъ документа одного и того же министерства по одному и тому же предмету.

Указывая на разнорѣчіе документовъ, имѣющихъ извѣстное отношеніе къ опредѣленному Министерству и говоря, что таковые касаются одного и того же предмета, неминуемо слѣдуетъ охарактеризовать таковые.

По сему и поясню, что одинъ по своему роду дѣйствительно является имѣющимъ официальное значеніе и полученъ истцомъ Грачевымъ отъ Начальника Обскаго участка Томскаго воднаго пути, въ вѣдѣніи котораго находятся свѣдѣнія о закрытіи и открытіи навигаціи.

А потому желѣзная дорога никоимъ образомъ не можетъ представлять собою источникъ свѣдѣній официального въ сказанномъ направленіи значенія, какъ не могущая даже и вовсе имѣть свѣдѣнія указаннаго мною характера.

Въ представленномъ и вышеупомянутомъ документѣ изложено, что навигація въ 1908 году въ Ново-Николаевскѣ закрылась 11 Октября, въ Барнаулѣ 14 того же мѣсяца и въ Бійскѣ 16 числа сказаннаго Октября.

И на сказанной именно справкѣ Томскій Окружный Судъ построилъ свое рѣшеніе отъ 16 марта, объявленное 4 Апрѣля, каковымъ опредѣленіемъ по дѣлу о взысканіи Грачевымъ съ Сибирской желѣзной дороги 316 рублей было присуждено въ пользу истца 137 руб. съ процентами съ 29 января 1909 г.

Подавая кассационную жалобу въ Омскую Судебную Палату, отвѣтчикъ сослался на одинъ изъ вышесказанныхъ документовъ, опубликованныхъ въ Сборникѣ Тарифовъ № 2036 за 1908 годъ, частнаго характера, какъ исходящемъ отъ самого отвѣтчика.

Въ упомянутомъ Сборникѣ имѣется извѣщеніе № 12719, въ каковомъ и говорится, что въ 1908 г. навигація на рѣкѣ Оби закрылась около города Бійска 4 октября, около города Барнаула 7 октября и около станціи Оби (нынѣ Ново-Николаевская) 6-го того же Октября. Изъ этого указанія уже видна неправильность сообщаемыхъ свѣдѣній (такъ называемыхъ официально доставляемыхъ), такъ какъ условія самой природы уже опровергають указанные свѣдѣнія, печатанныя официально.

Въ городѣ Бійскѣ, находящемся на семьсотъ верстъ южнѣе города Ново-Николаевска, навигація открывається ранѣе послѣдняго и закрывається позднѣе нежели въ немъ, о чемъ указывается въ справкѣ Начальника Обскаго Участка, тогда какъ въ Сборникѣ Тарифовъ какъ разъ доставляемыя о семь свѣдѣнія имѣють обратный характеръ.

Независимо отъ сего нельзя не принять во вниманіе и слѣдующія обстоятельства, а именно: Начальникъ Томскаго Обскаго воднаго пути ничѣмъ не заинтересованъ въ доставленіи свѣдѣній о времени открытія и закрытія навигаціи и, какъ лицо, имѣющее спеціальнаго характера назначеніе по исполненію возложенныхъ на него обязанностей и имѣющее имѣсто своего пребыванія въ районѣ воднаго пути и всего ближе стоитъ къ тому мѣсту, объ открытіи и закрытіи навигаціи, по которому обязанъ наблюдать за таковою, почему и имѣетъ болѣе авторитетности въ сравненіи съ какимъ-бы то ни было желѣзнодорожнымъ агентомъ.

Первый имѣетъ сказанныя свѣдѣнія на мѣстѣ своего служенія, а Управление Желѣзной Дороги не можетъ наблюдать за тѣмъ, что не входитъ въ его компетенцію.

И весьма возможно допустить, что послѣднему (т. е. Желѣзнодорожному Управленію) представляется интересъ, чтобы навигація открывалась позднѣе и закрывалась бы ранѣе, или же самая о томъ свѣдѣнія оно получаетъ и собираетъ позднѣе въ первомъ случаѣ—и ранѣе въ послѣднемъ, по условіямъ чисто личнаго характера. Да къ тому же Управление является въ тоже время и отвѣтчикомъ имѣющимъ свой интересъ отъ полученія свѣдѣній о времени открытія и закрытія навигаціи.

Затѣмъ по установившемуся порядку составленія Сборника Тарифовъ все то, что въ немъ печатается относительно указанія извѣстнаго времени, принимается включительно по объявленное число. Такъ и въ данномъ случаѣ слѣдуетъ признавать, что разъ въ немъ упоминается, что навигація на станціи Обь закрыта 6-го октября—значитъ 5-го числа погрузка уже вовсе закончена и грузъ болѣе не принимался. Между тѣмъ грузъ, по которому истецъ Грачевъ вчинилъ искъ, былъ погруженъ для доставки въ г. Барнауль 6-го октября—т. е. на другой день закрытія навигаціи,

Послѣднее обстоятельство вполне подтверждаетъ выданную Начальникомъ Обскаго участка справку о закрытіи навигаціи не 6-го, а 11-го октября же. Разсматривая, въ кассационномъ порядкѣ, жалобу повѣреннаго Сибирской желѣзной дороги на рѣшеніе Томскаго Окружного Суда, Омская судебная палата, касируя сказанное рѣшеніе въ своемъ опредѣленіи отъ 18-го сентября 1912 года даже не обсуждаетъ значенія вышеуказанной справки Начальника Обскаго участка Томскаго Округа водного пути, а лишь говоритъ, что судъ не могъ принять во вниманіе вышеуказанную справку, а долженъ былъ руководствоваться закономъ установленнымъ Сборникомъ Тарифовъ.

Выслушавъ подобнаго рода опредѣленіе, истецъ чувствуетъ себя вполне безпомощнымъ, вопить, вопрошая — откуда и какія можно достать и нужно имѣть справки, чтобы опровергнуть не отвѣчающія дѣйствительности свѣдѣнія, помѣщенные въ сборникъ Тарифовъ, если даже официальная справка компетентнаго учрежденія, не имѣетъ законнаго довѣрія, и гдѣ, наконецъ, тотъ законъ, который предоставляетъ объявленію, неотвѣчающему даже дѣйствительности, правонаименованія официальнымъ документомъ, коимъ должно руководствоваться само судебное учрежденіе, имѣющее право отмѣнять рѣшеніе даже судебного мѣста, каковое судебное мѣсто, свое вполне законное опредѣленіе, основало на документѣ, не подлежащемъ оспариванію.

Эти несомнѣнные факты и легально обоснованныя соображенія вполне и доказываютъ, что поставленное во главѣ настоящаго сообщенія наименованіе послѣдней, имѣетъ уже полное оправданіе стоять предъ послѣднимъ заключеніемъ автора настоящаго труда, какъ доказательство, что способы оправданія просрочекъ желѣзными дорогами являются объясненіями не заслуживающими права наименованія законныхъ доказательствъ.

XXVIII.

Непризнание Министерствомъ финансовъ вѣдомостей о сложеніи отвѣтственности за оффиціальныя документы.

Независимо отъ всего сказаннаго меня интересуетъ еще одинъ вопросъ въ практикѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ. А именно почему Правительствующій Сенатъ по Кассационному Департаменту выдѣлилъ изъ многихъ циркуляровъ Министерства Путей Сообщенія циркуляръ отъ 28 апрѣля 1894 года за № 7237 и на послѣднемъ основалъ рѣшеніе свое № 30 за 1902 годъ и, взявъ его за основаніе, возвелъ вѣдомости о сложеніи отвѣтственности въ оффиціальныя акты.

И если Сенатъ придалъ такое серьезное значеніе сказанному циркуляру, въ которомъ говорится, что министерство Путей сообщенія обѣщало провѣрять присылаемые ему дорогами вѣдомости, "его на самомъ дѣлѣ не исполняетъ *) и нынѣ, какъ не исполняло—ранѣе, то почему-же не принимаются во вниманіе послѣдующіе циркуляры, какъ-то: (отъ 29—30 декабря 1901 года за № 54624, отъ 18 іюля 1907 года за № 16694 и отъ 7 января 1910 года за № 320 (см. прил. №№ 6, 7, 8, 11 и 53).

Всѣ эти циркуляры опубликованы въ сборникѣ тарифовъ своевременной напечатаны подъ статью 110 Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, изданнаго Управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. И видимо въ этомъ случаѣ Министерство Путей Сообщенія не соглашается съ Правительствующимъ Сенатомъ въ высказанныхъ послѣднихъ взглядахъ на вѣдомости и сложеніи отвѣтственности, а идетъ съ нимъ въ разрѣзъ (см. прил. №№ 6, 7 и 53).

Сенатъ возвелъ вѣдомости эти въ оффиціальныя документы, а Министерство финансовъ ихъ за тако-

*) О чемъ говорится и во всѣхъ послѣдующихъ рѣшеніяхъ Сената.

вые не признаеть.

Послѣднее видно уже изъ того, что Министерство финансовъ, какъ до возведенія вѣдомостей тѣхъ въ официальные акты, такъ равно и послѣ того помѣщаетъ ихъ въ сборникахъ тарифовъ какъ приложение частнаго характера, а вышесказанные циркуляры напечатаны въ официальномъ отдѣлѣ подъ рубрикою „правительственныя распоряженія“.

Въ послѣднемъ убѣждаютъ правила программы Сборниковъ Тарифовъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, утвержденные Министерствомъ финансовъ 29 декабря 1892 года.

Въ параграфѣ восьмомъ сказанныхъ правилъ перечислены всѣ предметы, которые должны помѣщаться въ официальномъ отдѣлѣ, а такъ какъ вѣдомости о сложении отвѣтственности не помѣщены, то изъ сего и слѣдуетъ заключить, что имѣ оставлено мѣсто подъ пунктомъ „два“ тѣхъ правилъ, гдѣ публикуются предметы частнаго характера.

Сказанное свидѣтельствуеть, что эти вѣдомости даже вовсе не установлены для освобожденія дорогъ отъ отвѣтственности, такъ какъ вышеозначенные циркуляры во все время своего существованія публикуются какъ правительственныя распоряженія, каковыя, какъ издаваемыя компетентными учрежденіями, должны быть принимаемы къ руководству ежели они не противорѣчатъ закону.

Послѣднее соображеніе подтверждаютъ и самыя Сборники Тарифовъ, въ которыхъ вѣдомости тѣ печатаются съ 1901 по 1909 года.

Заключеніе.

Все сказанное въ настоящемъ моемъ трудѣ является плодомъ долгаго изслѣдованія затронутаго мною въ немъ вопроса. И вопросъ этотъ связанъ съ тѣмъ матеріаломъ, который прееставляетъ первый мой трудъ—

„Неравномерная борьба обывателя съ управленіями желѣзныхъ дорогъ“.

И оба эти труда дополняя и поясняя одинъ другого, вмѣстѣ съ представленными къ нимъ документами въ видѣ приложений, подтверждаютъ основное мое положеніе обоихъ трудовъ. что указанная борьба въ дѣйствительности неравномерна и истецъ обыватель не всегда огражденъ правосудіемъ въ защитѣ интересовъ правъ своихъ, и хотя законы наши допустимы до знанія ихъ и даже самъ законъ говорить, что незнаніемъ его отговариваться нельзя, тогда какъ нѣкоторыя правила, изъ числа тѣхъ, которыя подлежатъ исполненію управленіями желѣзныхъ дорогъ и агентами, ихъ являются недоступными для ознакомленія съ ними не только что истцу-обывателю, но даже и юристу.

ПРИЛОЖЕНІЯ.

М. П. С.

Приложение № 38.

Копія.

Самаро-Златоустовская

желѣзная дорога

СЛУЖБА ДВИЖЕНІЯ.

12-го марта 1916 года,

№ 48854|318.

На прошеніе отъ 10 мая 1914 г.

Иваху Васильевичу Рѣшителько.

Томскъ, Подгорный пер. д. № 3, кв. 1.

Завѣренныя копии телеграммъ Управленія Сибирской дороги №№ 1/3284 отъ 16|xii—07 г., 1/2012 отъ 5|iii—08 г., 1/2405 отъ 17|iv—08 г., 617 отъ 23|iv—08 г., 1/2618 отъ 16|v—08 г., 1/172 отъ 25|iv—08 г., 1/405 отъ 24|iv—08 г., 1/2618 отъ 26|v—08 г., препровождаю.

За Начальн. дор. Инжен. (Подпись).

За Юрисконсульта (Подпись).

За Начальн. сл. Движен. (Подпись).

Копія съ копій.

Копіи изъ Управл. Сибир. №.....

ТЕЛЕГРАФЪ
Самаро-Златоустовской
желѣзной дороги.

Разрядъ.	Чис. словъ.	П О Д А Н А.				Служб. телегр. отъѣлка.						
		Чис.	Час.	Мин.	Допол.							
ВРЕМЯ ПРИЕМА.		ВРЕМЯ ПЕРЕДАЧИ.				Полученіе квитанціи.						
Отъ ст.		Куда передана.	Чис.	Чис.	Мин.	Пол.	Прав.	Подпись передавшаго.	Отъ какой ст.	№ кат.	Ряд.	Подпись получившаго квитанцію.
По проводу №.....												
попол. Число.												
.....ч.....м.												
Кат. № ...по...ряду.												
Принялъ												

Нач. и Управ. всѣхъ русскихъ жел. дор. копія М. П. С. Главн. Инспектору Завѣд. дѣл. Общ. Свѣзда и Междунар сообщен. и Пред. Пор. Комит.

Вслѣдствіе небывалаго разлива рѣки Ишима и размыва пути на 479 и 480 вер. протяженіемъ полторы версты на перегонѣ Петропавловскъ-Затонъ и невозможности установить пересадку, Сибирская дорога съ 23 апрѣля, впредь до увѣдомленія, прекращаетъ погрузку у себя и пріемъ отъ сосѣднихъ дорогъ на станціи Челябинскъ всѣхъ безъ исключенія грузовъ, слѣдующихъ черезъ означенный перегонъ, и слагаетъ отвѣтственность за срочную доставку этихъ грузовъ въ оба направленія, а также прекращаетъ продажу пассажирскихъ билетовъ и пріемъ багажа прямого сообщенія черезъ означенный перегонъ предупреждая пассажировъ о невозможности слѣдованія черезъ него впредь до возстановленія сквозного движенія.

№ 617. Осиповъ.

В ъ р н о: въ качествѣ Правительственнаго Инспектора
Начальникъ Самаро-Златоустовской желѣзной
дороги, Инженеръ. (Подпись).

(М. П.).

М. П. С.

Приложение № 39.

Копія.

Самаро Златоустовская

желѣзная дорога.

Ивану Васильевичу Рѣшитыко.

Томскъ, Подгорный пер. д. № 3, кв. 1.

СЛУЖБА ДВИЖЕНІЯ.

12 марта 1915 года.

№ 48854|318.

На прошеніе отъ 10 мая 1914 г.

Завѣренныя копіи телеграммъ Управленія Сибирской дороги №№ 1/3284 отъ 16|xii--07 г., 1/2012 отъ 5|iii--08 г., 1/2405 отъ 17|iv--08 г., 617 отъ 23|iv--08 г., 1/2618 отъ 16|v--08 г., 1/172 отъ 25|iv--08 г., 1/405 отъ 24|iv--08 г., 1/2618 отъ 26|v--08 г. преупровождаю.

За Начальн. дор. Инжен. (Подпись).

За Юрисконсульта (Подпись).

За Начальн. сл. Движен. (Подпись).

ТЕЛЕГРАФЪ

Самаро-Златоустовской

желѣзной дороги.

Копія съ копіи.

Копія изъ Управл. Сибир. №

Разрядъ.	Чис. словъ.	П О Д А Н А.				Служб. телегр. отбѣтка.						
		Чис.	Час.	Мин.	Попол.							
						1907 г.						
ВРЕМЯ ПРИЕМА.		ВРЕМЯ ПЕРЕДАЧИ.					Полученіе квитанціи.					
Отъ ст.		Куда передана.	Чис.	Час.	Мин.	Поп.	Пров.	Подпись передавшаго.	Отъ какой ст.	№ кат.	Ряд.	Подпись получившаго квитанцію.
По проводу №												
попол.	Число.											
.....ч.....м.												
Кат. №... по ...ряду.												
Принялъ												

Копія телеграммы № 1/405, изъ Упр. Сиб., отъ 29|iv -- 1908 г. Нач. и Упр. всѣхъ ж. д. копія М. П. С. Главн. Инспектору Завѣд. дѣлами Общаго сѣзда и Международнаго сообщен. и Пред. Пораюн. Комитета.

Во измѣненіе телеграммъ моихъ отъ 23 и 25 апрѣля № 617 и 1/172 сообщаютъ: съ 28 апрѣля черезъ перегонъ Петропавловскъ-Мамлютка возобновлено сквозное движеніе всѣхъ поѣздовъ. Вслѣдствіе этого Сибирская дорога съ 29 апрѣля возобновляетъ въ Челябинскѣ пріемъ переселенцевъ, переселенческой клади, грузовъ скоропортящихся большой и пассажирской скорости и живности. Прекращенный пріемъ остальныхъ грузовъ, а также сложенная отвѣтственность за срочную доставку всѣхъ грузовъ, слѣдующихъ черезъ перегонъ Затонъ-Петропавловскъ, остается въ силѣ впредь до отпавленія задержанныхъ груженыхъ вагоновъ и переселенческихъ поѣздовъ.

№ 1/405. Осиповъ.

В ѣ р н о: Въ качествѣ правительственнаго Инспектора Начальникъ Самаро-Златоустовской желѣзной дороги, инженеръ. Подпись. (М. П.).

Копія телеграммы № 1/2618, изъ Управл. Сибир., отъ 16/IV—1908 г.

Нач. и Управл. русскихъ ж. дор. и под. нут. копія Упр. жел. дор. Э. О. М. П. С. Главному Инспектору, Завѣд. дѣл. Общаго Сѣзда и междунар. сообщ. Пред. Пор. Комит. по нахожд. старш. Инспектору Яшанову Томскъ переустройству.

Вслѣдствіе установившагося правильнаго сквознаго движенія на перегонѣ Петропавловскъ-Затонъ, Сибирская дорога, въ измѣненіе телеграммы отъ 29 апрѣля № 1/405, съ 17 сего мая возобновляетъ пріемъ въ Челябинскѣ всякихъ грузовъ до 430 вагоновъ въ сутки отъ обѣихъ дорогъ въ томъ числѣ переселенцевъ, ихъ клади, грузовъ пассажирской и большой скорости, живности, скоропортящихся, внѣочередныхъ и воинскихъ и 30 пор. вагоновъ ледниковъ, возвращающихся изъ-подъ выгрузки. Сложеніе отвѣтственности за срочную доставку грузовъ, объявленное телеграммой № 617 отъ 23 апрѣля, остается въ силѣ впредь до увѣдомленія.

№ 1/2618. За Нач. дор. Осиповъ.

В ѣ р н о: Въ качествѣ Правительственнаго Инспектора Начальникъ Самаро-Златоустовской желѣзной дороги инженеръ. Подпись. (М. П.).

Я, нижеподписавшійся, удостоверяю вѣрность этихъ восьми копій съ подлинниками ихъ представленными мнѣ Ивану Николаевичу Петрову, Томскому Нотариусу, въ конторѣ моей, находящейся въ городѣ Томскѣ, по Почтамтской ул., въ домѣ № 11, Златоустовскимъ купцомъ Иваномъ Васильевичемъ Рѣшитко, живущимъ въ городѣ Томскѣ.

При сличені мною этихъ копій съ подлинниками, въ послѣднихъ подчистокъ, приписокъ, зачеркнутыхъ словъ и никакихъ особенностей не оказалось.

Подлинники оплачены гербовымъ сборомъ въ суммѣ.....

Копіи эти предназначаются лицамъ и учрежденіямъ, поименованнымъ въ ст. 63-й Уст. о герб. Сборѣ. Апрѣля 9 дня 1915 года по реестру №№ 2547—2354. Исправлено „Груженныхъ“.

Нотаріусъ Петровъ. (М. П.).



**Сборникъ тарифовъ
РОССІЙСКИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.**

№ 2009.

Среда, 16 іюля 1908 года.

№ 2009.

По снятію отвѣтственности за срочность доставки грузовъ.

Наименованіе до- рогъ.	Продолжительность перерыва дви- женія или пріостановки срочности до- ставки и причины, вызывавшія то или другое, признаваемые Министерствомъ Путей Сообщенія уважительными.
Сибирская.	Сложеніе отвѣтственности за про- срочку въ доставкѣ грузовъ, слѣдовав- шихъ черезъ перегонъ Петропавловскъ- Мамлютка, объявленное съ 23-го апрѣ- ля 1908 года, продолжалось по 26 мая, причемъ, оставшееся въ силѣ съ 29 апрѣля 1908 года, прекращеніе погруз- ки на станціяхъ отъ Челябинска до Мамлютки грузовъ этого направленія (кромѣ переселенческой клади, живно- сти и грузовъ скоропортящихся и боль- шей скорости) продолжалось по 16 мая.

Приложение № 41.

Копія телеграммы № 1\2681.

Изъ Управл. Сибир., отъ 26|v—1908 г.

Начальн. и Управл. всѣхъ русск. жел. дор. и под. пут.
копія Управл. жел. дор. Э. О. М. П. С. Главн. Инспектору
Завѣд. дѣл. Общ. Свѣзда и международн. сообщен. Пред.
Пор. Комит.

Вслѣдствіе освобожденія отъ задержанныхъ груженныхъ
вагоновъ Сибирская дорога въ дополненіе телеграммы отъ
16 мая № 1/2618 и въ отмѣну телеграммы отъ 23 апрѣля № 617
съ 27 сего мая восстанавливаетъ отвѣтственность за срочную
доставку всѣхъ грузовъ, слѣдующихъ въ оба направленія.

№ 1|2671. Осиповъ.

В ъ р н о: Въ качествѣ Правительственнаго Инспектора
Начальникъ Самаро-Златоустовской желѣзной
дороги, инженеръ. (Подпись)

(М. П.).

Донесеніе о происшествіи,

не относящимся непосредственно къ движению подвижного состава на желѣзныхъ дорогахъ.

Объясненіе къ формѣ Б. Сюда относятся: 1) Случай поврежденія или разрушенія дороги и ея сооружений (напр. пожары внѣ движенія, обвалы, промывы и т. п.).

2) Случаи поврежденія принадлежностей дороги (напр., снесеніе льдомъ водопіемника водоснабженія, взрывъ котла или другого прибора въ мастерскихъ или другихъ зданіяхъ и т. п.), а также:

3) Несчастные случаи исключительно съ людьми, (при производствахъ работъ строительныхъ ремонтныхъ, а равно въ мастерскихъ и паровозныхъ депо, при нагрузкѣ, разгрузкѣ и т. п.).

4) Несчастные случаи исключительно съ людьми, не имѣющіе прямого отношенія къ желѣзнодорожному дѣлу (какъ-то: случаи скоропостижной смерти, покушеніе злоумышленниковъ, самоубійства и покушенія на самоубійство, пораженіе молніей, нахожденіе мертвыхъ тѣлъ въ полосѣ дороги и т. п.).

Примѣчаніе. Несчастные случаи съ людьми, имѣвшіе мѣсто при поврежденіи или разрушеніи дороги и ея сооружений, а также при поврежденіи принадлежностей дороги, не считаются особымъ происшествіемъ, а отмѣчаются какъ послѣдствіе одного изъ этихъ происшествій.

УПРАВЛЕНИЕ
СИБИРСКОЙ

желѣзной дороги.

3 Сентября 1908 г.

№ 15517.

По исходящ. журн. Управ.

Послѣдоват. номеръ
происшествія.

№ 496/388.

191...года.

ВЪ УПРАВЛЕНИЕ
ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

III дѣлопроизводство.

В о п р о с ы :

О т в ѣ т ы :

1. Родъ происшествія: Размывъ пути.
 2. Время происшествія: Апр. мѣс., 22 чис., ... ч., ... м. по полу
 3. Мѣсто происшествія:

}	На станціи.....
	На... верст..... саж., считая отъ.....
 4. Краткое описаніе послѣдовательнаго хода происшествія.....
.....
.....
 5. Условія мѣстности и погоды
- на сколько они существенны по отношенію къ происшествію):
- б) Условія грунта
 - в) Условія погоды

6. Послѣдствія происшествія:

- а) Пострадало людей:
- аа) Пассажировъ..... число
- бб) Служащихъ и рабочихъ на желѣзн. дорогѣ (2). „
- вв) Постороннихъ . . . „
- Итого постр. люд. (3)... число

Убито.	Ране- но. (1)	Примѣчанія.

1) Въ число раненыхъ входятъ также получившіе какіе бы то ни было ушибы. Въ графѣ „примѣчанія“ слѣдуетъ указать, сколько въ числѣ раненыхъ было тяжело и легко раненыхъ.

2) Состоящіе при желѣзныхъ дорогахъ чины желѣзнодорожной полиціи, а также чины почтово-телеграфнаго и таможеннаго вѣдомствъ вносятся въ эту же статью.

3) Слѣдуетъ указать въ графѣ „примѣчанія“, была ли оказана медицинская помощь, черезъ сколько часовъ времени и въ чемъ она заключалась.

В о п р о с ы :

О т в ѣ т ы :

9. Кто оказался виновнымъ и взысканіе.

10. Сообщено ли полицейской или судебной власти о происшествіи и когда.

11. Мѣры принятыя Управленіемъ для предупрежденія происшествія.

12. Заключение начальника дороги

.....

*Начальникъ дороги,
Инженеръ*

Примѣчаніе: Чертежъ и болѣе подробное изложеніе происшествія могутъ быть помѣщены здѣсь или же въ особомъ приложеніи; въ послѣднемъ случаѣ здѣсь слѣдуетъ сдѣлать надлежащую ссылку на это приложеніе.

ВѢДОМОСТЬ

ЗА АПРѢЛЬ МѢСЯЦЪ 1912 ГОДА.

Вѣдомость № 8—1912 г.: Сборн.
Тар. № 2234.

По снятію отвѣтственности за срочность доставки грузовъ.	
Наименованіе до- рогъ.	Продолжительность перерыва движенія или при- остановки срочности доставки и причины, выз- вавшія то или другое, признаваемые Миннстер- ствомъ Путей Сообщенія уважительными.
Сибирская.	Вслѣдствіе скопленія на участкѣ Че- лябинскъ-Петропавловскъ груженныхъ вагоновъ, подлежащихъ слѣдованію че- резъ перегонъ Мамлютка-Петропав- ловскъ, которое было вызвано пере- рывомъ товарнаго движенія на озна- ченномъ перегонѣ по случаю повреж- денія разливомъ рѣки Ишима дамбы моста на 480 верстѣ дороги съ 13 по 17 апрѣля слагалась отвѣтственность за просрочку въ доставкѣ грузовъ, слѣ- довавшихъ черезъ перегонъ Мамлют- ка-Петропавловскъ, а съ 15 по 17 апрѣ- ля прекращались погрузка на своихъ станціяхъ и приѣмъ отъ сосѣднихъ до- рогъ грузовъ малой скорости указан- наго направленія, за исключеніемъ живности, скоропортящихся, воинскихъ и переселенческой клади.

М. П. С.

Приложение № 44.

Копія.

УПРАВЛЕНІЕ
Самаро-Златоустовской
ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

Юридическій Отдѣлъ.

4/5 мая 1915 года.

№ 34857^а / 247^п 14 г.*Ивану Васильевичу Рѣтителько.**г. Томскъ, Подгорный пер. д. № 3.*

Вслѣдствіе прошенія Вашего отъ 28 марта 1915 г., Управление Самаро-Златоустовской ж. д. препровождаетъ Вамъ при семъ надлежаще засвидѣтельствованную выписку изъ актовъ обмѣна о количествѣ сданныхъ съ Самаро-Златоустовской ж. д. на бывшую Сибирскую жел. дорогу вагоновъ — за время съ 23 апрѣля по 26 мая 1908 г.

*За Начальника Сл. Движенія (Подпись)**За Юрисконсульта (Подпись)***Выписка**

Изъ актовъ обмѣна о количествѣ сданныхъ съ Самаро-Златоустовской на Сибирскую желѣзную дорогу вагоновъ въ періодъ времени съ 23-го апрѣля по 26-е мая 1908 года.

СДАНО С-ЗЛАТОУСТОВСКОЮ ЖЕЛ. ДОРОГОЮ.																				
Числа.	В ъ о б м ѣ н ѣ.										Безъ обм.				ВСЕГО.					
	Крытн.		Плат-формы.		Полу-вагоны.		Фруктов.		Порохов.		Теплуш.		ИТОГО.	Въ томъ числѣ вагоны.		Вагоновъ.		ИТОГО.		
	Гр.	Шор.	Гр.	Шор.	Гр.	Шор.	Гр.	Шор.	Гр.	Шор.	Гр.	Шор.				Гр.	Ш.		Гр.	Ш.
А П Р Ъ Л Ь 1 9 0 8 Г.																				
23	349	15	13	2	—	—	2	—	—	—	37	1	419	85	12	11	9	—	32	451
24	309	13	1	4	—	—	4	—	—	—	163	1	495	114	3	3	16	—	22	517
25	94	13	3	1	—	—	—	—	—	—	63	—	174	36	5	2	—	—	7	181
26	90	3	3	5	—	—	2	—	—	—	72	—	175	42	—	—	—	—	—	175
27	70	—	6	—	—	—	—	—	—	—	125	—	201	49	1	3	—	—	—	4 205
28	60	2	5	—	—	—	—	—	—	—	164	—	231	61	1	2	2	—	—	5 236
29	83	2	2	—	—	—	—	—	—	—	108	—	195	52	3	1	—	—	—	4 199
30	178	8	3	—	—	—	1	—	—	—	244	—	432	108	—	2	—	—	—	2 434
М А Й.																				
1	197	3	6	—	—	—	1	—	—	—	198	—	405	97	1	18	—	—	—	19 424
2	216	4	4	—	—	—	—	—	—	—	249	—	473	100	5	24	—	—	—	29 502
3	235	2	1	—	—	—	2	—	—	—	224	—	464	110	3	68	—	—	—	71 535
4	237	3	—	—	—	—	—	—	3	—	189	2	534	113	2	—	—	—	—	2 536
5	132	2	—	14	—	—	4	—	—	—	190	—	342	76	—	66	11	—	—	77 419
6	288	4	4	3	—	—	—	—	—	—	174	—	473	96	9	83	1	—	—	93 566
7	162	4	2	—	—	—	—	—	—	1	210	—	379	93	1	1	8	—	—	10 389
8	200	6	6	—	—	—	—	—	—	—	243	—	455	107	26	1	11	—	—	38 493
9	247	3	4	—	—	—	—	—	—	—	157	—	411	84	36	10	3	—	—	49 460
10	258	4	3	1	—	2	1	—	—	—	287	—	556	130	45	—	—	—	—	45 601
11	298	1	1	—	—	—	—	—	—	—	260	—	560	124	73	20	—	—	—	93 653
12	171	—	—	—	—	—	12	—	—	—	221	—	404	94	24	6	—	—	—	30 434
13	203	2	3	1	—	1	2	—	—	—	154	—	381	84	45	28	19	—	—	92 473
14	203	7	2	12	—	1	—	—	—	—	168	—	393	89	10	30	—	—	—	40 433
15	234	5	2	1	—	—	—	—	—	—	182	—	424	93	19	2	12	—	—	33 457
16	282	4	5	1	—	—	—	—	—	—	95	—	387	94	15	3	—	—	—	18 405
17	309	—	8	—	—	—	—	—	—	—	202	—	519	120	38	13	—	—	—	51 570
18	342	11	15	—	—	—	4	—	—	—	157	—	529	112	13	8	17	—	—	38 567
19	343	11	34	13	—	—	4	—	—	—	105	—	510	111	24	16	17	—	—	57 567
20	267	6	26	3	—	—	—	—	—	—	60	—	362	83	8	1	—	—	—	9 371
21	297	34	25	4	—	—	2	—	—	—	90	31	483	108	13	25	6	—	—	44 527
22	342	9	31	2	—	—	1	—	—	—	154	—	539	143	33	6	29	—	—	48 587
23	346	5	4	3	—	—	—	—	—	—	175	2	535	122	13	15	21	—	—	49 584
24	296	3	1	—	—	—	1	—	—	—	16.	—	452	99	6	1	22	—	—	29 481
25	268	2	12	1	—	—	2	—	—	—	205	—	490	129	12	15	10	—	—	37 527
26	337	—	17	—	—	—	—	—	—	—	202	—	556	144	5	24	7	—	—	36 592

Я, Начальник Самаро-Златоустовской Казенной желѣзной дороги, дѣйствующій въ качествѣ Правительственнаго Инспектора этой дороги, удостовѣряю настоящую выписку изъ актовъ обмѣна о количествѣ сданныхъ съ Самаро-Златоустовской на Сибирскую желѣзную дорогу вагоновъ въ періодъ времени съ 23-го апрѣля по 26-е мая 1908 года.

М. П.

За Начальника Дороги, Инженеръ (Подпись).

ВѢДОМОСТЬ

ЗА ДЕКАБРЬ МѢСЯЦЪ 1907 ГОДА.

№ 1968.

Сибирская.	Вслѣдствіе сильныхъ морозовъ, вызвавшихъ затрудненіе въ движеніи и скопленіе груженыхъ вагоновъ, съ 17 Декабря слагалась отвѣтственность за просрочку въ доставкѣ всѣхъ грузовъ, слѣдовавшихъ въ четномъ направленіи къ Востоку и нечетномъ къ Западу.
------------	--

Приложение № 46.



Сборникъ тарифовъ

РОССІЙСКИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

№ 1971.	Среда, 5 Марта 1908 г.	№ 1971.
Сибирская.	Скоженіе отвѣтственности за просрочки въ доставкѣ всѣхъ грузовъ четнаго и нечетнаго направленій, объявленное съ 17 декабря 1907 года, продолжалось въ теченіе Января мѣсяца.	

Продолженіе приложения № 46 смотрите на оборотѣ.

№ 1987.	Среда, 30 Апрелья 1908 г.	№ 1987.
Сибирская.	Сложение отвѣтственности за просрочки въ доставкѣ всѣхъ грузовъ четнаго и нечетнаго направленій, объявленное съ 17 декабря 1907 года,— вслѣдствіе неблагоприятной снѣжной погоды,—продолжалось въ теченіи февраля.	
№ 1995.	Среда, 28 Мая 1908 г.	№ 1995.
Сибирская.	Сложение отвѣтственности за просрочку въ доставкѣ всѣхъ грузовъ четнаго и нечетнаго направленій, объявленное съ 17 декабря 1907 года, вслѣдствіе неблагоприятной погоды,— продолжалось въ теченіе марта.	
№ 2002.	Суббота, 21 Іюня 1908 г.	№ 2002.
Сибирская.	Сложение отвѣтственности за просрочку въ доставкѣ грузовъ четнаго и нечетнаго направленій, объявленное съ 17 декабря 1907 года,—продолжалось по 17 апрѣля.	

М. П. С.

Приложение № 47.

Копія

Самаро-Златоустовская

Иваху Васильевичу Ръшитъко.

жельзная дорога.

Томекъ, Подгорный пер. д. № 3, кв. 1.

СЛУЖБА ДВИЖЕНИЯ.

12-го марта 1915 года.

№ 48854|318.

На прошение отъ 10 мая 1914 г.

Завѣренныя копіи телеграммъ Управ-
ления Сибирской дороги №№ 1/3284
отъ 16/xii—07 г., 1/2012 отъ 5/iii—08 г.,
1/2405 отъ 17/iv—08 г., 617 отъ 23/iv—08
г., 1/2618 отъ 16/v—08 г., 1/172 отъ
25/iv—08 г., 1/405 отъ 24/iv—08 г.,
1/2618 отъ 26/v—08 г., препровождаю.

За Начальн. дор. Инжен. (Подпись).

За Юрисконсульта (Подпись).

За Начальн. сл. Движен. (Подпись).

ТЕЛЕГРАФЪ

Самаро-Златоустовской

жельзной дороги.

Копія съ копій.

Копія изъ Управл. Сибир. №.....

Разрядъ.	Чис. словъ.	П О Д А Н А.				Служб. телегр отбѣтка.					
		Чис.	Час.	Мин.	Попол.						
ВРЕМЯ ПРИЕМА.		ВРЕМЯ ПЕРЕДАЧИ.				Полученіе квитанцїи.					
Отъ ст.....	Куда пере- дано.	Чис.	Час.	Мин.	Пол.	Прев.	Подпись пе- редавшаго.	Отъ какой ст.	№ кат.	Ряд.	Подпись по- лучившаго квитанцію.
По проводу №.....	попол.	число.									
.....ч. м.											
Кат. №.....по.....ряду.											
Принялъ											

Копія телеграммы № 1/3284, изъ Управл. Сибирской, отъ 16/xii—07 г.

Петербургъ Управление ж. д. Э. О. копія М. П. С. Завѣд. дѣл. Общаго сѣзда международ. сообщенія Самара, Москва,

Петербургъ. Воронежъ, Харьковъ, Кіевъ, Варшава Пред. Пор. Комит. и Начальн., Директ. и Управл. всѣхъ русск. жел. дор. и под. путей.

Вслѣдствіе крайняго затрудненія въ движеніи по случаю сильныхъ морозовъ свыше 30-ти градусовъ, скопленіе груженыхъ вагоновъ въ количествѣ, превышающемъ двухсуточную провозную способность, Сибирская дорога съ 17 сего декабря, впредь до увѣдомленія, слагаетъ отвѣтственность за срочную доставку всѣхъ грузовъ, слѣдующихъ въ четномъ направленіи къ востоку и не четномъ къ западу.

№ 1/3284. **Ивановскій,**

В ъ р н о: въ качествѣ Правительственнаго Инспектора Начальникъ Самаро-Златоустовской желѣзной дороги, инженеръ (Подпись). (П М.).

Копія телеграммы № 1/2012, изъ Управл. Сибирской, отъ 5|ш -1908 г.

Начальн. Директ. Управл. всѣхъ русск. жел. дор. и под. пут. копія Петербургъ Управление жел. дор. Э. О. М. П. С, Завѣд. дѣл. Общаго сѣзда и междунар. сообщенія, Самара. Москва, Петербургъ, Воронежъ, Харьковъ, Кіевъ, Варшава Пред. Пор. Комит.

Вслѣдствіе продолжающихся затрудненій въ движеніи по случаю бурановъ и скопленія задержанныхъ груженыхъ вагоновъ болѣе двухсуточной пропускной способности Сибирская продолжаетъ впредь до увѣдомленія сложение отвѣтственности за срочную доставку грузовъ въ оба направленія, объявленное телеграммой № 1/2284 отъ 16 декабря 1907 года.

№ 1,2012. **Ивановскій.**

В ъ р н о: въ качествѣ Правительственнаго Инспектора Начальникъ Самаро-Златоустовской желѣзной дороги, инженеръ (Подпись). (М. П.).

Копія телеграммы № 1/2405, изъ Управл. Сибирской, отъ 17|ш—1908 г.

Начальн., Директ. Управл. всѣхъ русск. жел. дор. и под. пут., копія Петербургъ Управление жел. дор. Центр. Комит. М. П. С. Завѣд. дѣламм Общаго сѣзда и Междунар. сообщенія Самара, Москва, Петербургъ, Воронежъ, Харьковъ, Кіевъ, Варшава Пред. Поряон. Комит.

Вслѣдствіе освобожденія дороги отъ задержанныхъ груженыхъ вагоновъ и устраненіе затрудненій въ движеніи Сибирская дорога, въ отмѣну телеграммъ № 1/3284 отъ 16 де-

кабря 1907 г. и № 1/2012 отъ 5 марта с. г. съ 18 сего апрѣля возстановливаетъ отвѣтственность за срочную доставку всѣхъ грузовъ въ оба направленія.

№ 1/2405. Ивановскій.

В ѣ р н о: въ качествѣ Правительственнаго Инспектора Начальникъ Самаро-Златоустовской желѣзной дороги, инженеръ. (Подпись) (М. П.).

Я, нижеподписавшійся, удостоверяю вѣрность этихъ восьми копій съ подлинниками ихъ предствленными мнѣ, Ивану Николаевичу Петрову, Томскому Нотариусу, въ конторѣ моей, находящейся въ городѣ Томскѣ, по Почтамтской улицѣ, въ домѣ № 13. Златоустовскимъ купцомъ Иваномъ Васильевичемъ Рѣшитко, живущимъ въ городѣ Томскѣ.

При сличеніи мною этихъ копій съ подлинниками, въ послѣднихъ подчистокъ, приписокъ зачеркнутыхъ словъ и никакихъ особенностей не оказалось.

Подлинники оплачены гербовымъ сборомъ въ суммѣ.....

Копіи эти предназначаются лицамъ и учрежденіямъ, поименованнымъ въ ст. 63-ей Уст. о герб. Сборѣ. Апрѣля 9 дня 1915 года, по реестру № 2547—2554: исправлено „груженныхъ“.

Нотариусъ Петровъ.

(М. П.).

Приложение № 48.

Выписка.

Выписка изъ наблюдений метеорологическихъ станцій,
расположенныхъ вдоль линіи Сибирской желѣзной
дороги, состоящихъ въ вѣдѣніи Екатеринбургской
Обсерваторіи.

Директоръ Обсерваторіи: *Г. Абели.*

Инспекторъ: *П. Штеллитъ.*

(М. П.).

Метели, максимальная и минимальная температура воздуха.

За Декабрь 1907 года.

Число.	Челябинскъ.	Курганъ.	Старо-Сидорова.	Петро-Павловскъ.	Омскъ.	Татарскъ.	Канскъ.	Каргатскій фористь.	Ново-Никол. (Правая Обь)	Чулымъ.	Тайга.	Маринскъ.	Ачинскъ.	Екатеринбургъ.	Иркутскъ.	Разность.												
1																												
2																												
3																												
4																												
5																												
6																												
7																												
8																												
9																												
10																												
11																												
12																												
13																												
14																												
15																												
16																												
17	☃ ^о п.а.2. -9.2	-13.2	-10.8	-18.6	-11.4	-19.0	—	—	☃ ² -12.2	-21.0	☃ ^{1.2} -16.0	-19.9	☃ ² -18.6	-25.0	☃ ³ -16.0	-21.9	-14.5	-20.2	-16.3	-23.0	-13.0	-20.9	☃ ^{н.1.а.} -13.4	2.р.3 -19.5	☃ ^{н.1.а.2.р.3} -12.8	-19.6		
18	☃ ^о р.3. -8.4	☃ ² -12.4	-11.5	-16.5	-11.0	-18.0	—	—	-11.0	-14.9	-9.7	× -18.4	-12.2	-22.0	-12.6	-16.2	-12.9	-15.1	-13.2	-17.3	-12.2	-18.2	☃ ^{н.а.2} -10.0	-15.0	☃ ^{н.1} -9.2	-12.8		
19	-11.4	-18.9	-15.2	-19.0	-13.8	-18.7	-17.8	-24.4	-14.6	-19.5	-9.7	-22.4	-16.2	-22.0	-16.2	-20.5	-13.8	-19.5	-15.1	-21.5	-10.6	-15.6	-10.4	-17.6	-8.0	-14.7		
20	-16.4	-26.3	-15.2	-31.6	-13.8	-29.8	-17.2	-23.8	-16.9	-25.9	-19.0	-23.6	-19.6	-23.0	-15.2	-21.7	-15.8	-26.3	-17.0	-21.2	-12.0	-21.0	-14.1	-24.8	-9.0	-21.2		
21																												
22																												
23																												
24																												
25																												
26																												
27																												
28																												
29																												
30																												
31																												
Суммы.																												
Средня Мюеннея.																												

☃^о — метель слабая, ☃² — метель средней силы, ☃³ — метель сильная.

п. — между 9-ю часами вечера предшествовавшего дня и 7-ю часами утра данного дня 1 — в 7 час. утра.
 а. — " 7 " утра " 1 " дня.
 р. — " 1 " дня " 9 " вечера " 3 " 9 " вечера.

Числа в левой графѣ означаютъ максимальную температуру въ градусахъ Цельсія съ 9 час. вечера предшествовавшего дня до 9 час. вечера данного дня, а числа в правой графѣ минимальную температуру за этотъ же періодъ. Крестиками отмѣчены величины интерполированныя и вообще не вполне точныя.

Я, нижеподписавшійся удостовѣряю вѣрность этой выписки съ подлиннымъ ея, предоставленнымъ мнѣ, Вячеславу Григорьевичу Стронину, и. д. Ивана Николаевича Петрова, Томскаго Нотаріуса, въ конторѣ его, находящейся въ гор. Томскѣ по Почтамтской ул. въ д. № 11, Знаменскимъ кушомъ Иваномъ Васильевичемъ Рышителью, живущимъ въ городѣ Томскѣ.

При сличеніи мною этой выписки съ подлинникомъ, въ послѣднемъ приписокъ, зачеркнутыхъ словъ и никакихъ особенностей не оказалось.
 Подлинникъ оплаченъ гербовымъ сборомъ въ суммѣ _____ Выписка эта предназначается лицамъ и учреждениямъ, поименованнымъ въ ст. 63-й Уст. о гер. сборѣ — Июля 7 дня 1915 года по реестру № 4657. Зачеркнуто «Екатеринбургъ». — И. д. Нотаріуса В. Стронина.

Выписка изъ наблюдений метеорологическихъ станцій,
расположенныхъ вдоль линіи Сибирской желѣзной дороги,
состоящихъ въ вѣдѣніи Екатеринбургской Обсерваторіи.

Директоръ Обсерваторіи: *Г. Абелъ.*

Инспекторъ: *П. Штеллитъ.*

(М. П.).

Метели, максимальная и минимальная температура воздуха.

За Мартъ 1908 года.

М а р т ь 1908 г о д а п о с т а р о м у с т и л ю .

Число.	Челябинскъ.	Курганъ.	Старо-Сидорово.	Петро-Павловскъ.	Омскъ.	Татарская.	Каинскъ.	Каргатскій Форпостъ.	Чулымъ.	Ново-Никол. (Правая Обь)	Тайга.	Мариинскъ.	Ачинскъ.	Наибольш.	Наименьш.	Разность.										
1																										
2																										
3																										
4	-6.8	-17.6	-8.0	-17.1	-8.3	-16.5	-2.8	-10.4	-3.0	-5.4	-0.2	-8.2	-1.2	-14.5	-1.5	-13.4	-0.7	-14.9	-1.8	-11.7	-0.9	-15.8	-1.5	-19.5	-6.6	-21.6
5	-5.0	-18.0	-6.5	-18.4	-7.4	-17.7	-9.1	-14.2	-1.4	-9.6	-0.2	-7.2	-0.2	-12.4	-3.5	-8.9	-2.5	-8.4	-3.6	-4.9	-7.0	-3.9	-5.0	-7.6	-2.6	-7.6
6	-8.0	-16.0	-8.2	-21.8	-8.3	-19.5	-12.1	-25.1	-9.3	-19.0	-3.0	-15.7	-3.4	-15.5	-2.0	-12.9	-2.5	-12.6	-1.7	-9.6	-2.5	-6.2	-8.6	-5.1	-4.6	-3.6
7	-3.5	-18.0	-11.2	-23.7	-7.6	-22.2	-16.6	-27.7	-12.0	-25.1	-8.7	-22.7	-11.4	-23.0	-9.9	-21.3	-10.6	-21.5	-9.5	-17.5	-5.9	-14.9	-2.5	-14.1	-0.2	-11.2
8																										
9																										
10																										
11																										
12																										
13																										
14																										
15																										
16																										
17																										
18																										
19																										
20																										
21																										
22																										
23																										
24																										
25																										
26																										
27																										
28																										
29																										
30																										
31																										
Суммы.																										
Средня.																										
Мауennes.																										

☉^o — метель слабая, ☉₂ — метель средней силы, ☉₂ — метель сильная.

п. — между 9-ю часами вечера предшествовавшего дня и 7-ю часами утра данного дня, 1 — в 7 часов утра.

а. — " 7 " утра " 1 " дня " " 2 — " 1 " дня.

р. — " 1 " дня " и 9 " вечера " " 3 — " 9 " вечера.

Числа въ лѣвой графѣ означаютъ максимальную температуру въ градусахъ Цельзія съ 9 часовъ вечера предшествовавшего дня до 9 часовъ вечера данного дня, а числа въ правой графѣ минимальную температуру за тотъ же періодъ. Крестиками отмѣчены величины интерполированныя и вообще не вполне точныя.

Я, нижеподписавшій удостоверяю вѣрность этой выписки съ подлинникомъ ея, предоставленнымъ мнѣ, Вячеславу Григорьевичу Строингину, и. д. Ивана Николаевича Петрова, Томскаго Нотаріуса, въ конторѣ его, находящейся въ гор. Томскѣ, по Почтамтской ул., въ домѣ № 11, Златоустовскимъ купцомъ Иваномъ Васильевичемъ Ръштыкко, живущемъ въ гор. Томскѣ, по Подгорному пер., въ домѣ № 3.

При сличеніи мною этой выписки съ подлинникомъ, въ послѣднемъ приписокѣ, зачеркнутыхъ словъ и никакихъ особенностей не оказалось.

Подлинникъ оплаченъ гербовымъ сборомъ въ суммѣ выписки эта предназначена лицамъ и учреждениямъ поименованнымъ въ ст. 63 Уст. о герб. сборѣ. Доли 7 дни 1915 г., по реестру № 4658. Зачеркнуто: „Екатеринбургъ“ и исправлено „его“. И. д. Нотаріуса В. Строингина.

(М. П.).

М а р т ь 1908 г о д а п о с т а р о м у с т и л ю .

Число.	Челябинскъ.	Курганъ.	Старо-Сидорово.	Петро-Павловскъ.	Омскъ.	Татарская.	Канскъ.	Каргатскій Форпостъ.	Чулымъ.	Ново-Никол. (Правая Обь).	Тайга.	Маринскъ.	Ачинскъ.	Наибольш.	Наименьш.	Разность.											
1																											
2																											
3																											
4	-6.8	-17.6	-8.0	-17.1	-8.3	-16.5	-2.8	-10.4	-3.0	-5.4	-0.2	-8.2	-1.2	-14.5	-1.5	-13.4	-0.7	-14.9	-1.8	-11.7	-0.9	-15.8	-1.5	-19.5	-6.6	-21.6	
5	-5.0	-18.0	-6.5	-13.4	-7.4	-17.7	-9.1	-14.2	-1.4	-9.6	-0.2	-7.2	-0.2	-12.4	-3.5	-8.9	-2.5	-8.4	-3.6	-4.9	-7.0	-3.9	-5.0	-7.6	-2.6	-7.6	
6	-8.0	-16.0	-8.2	-21.8	-8.3	-19.5	-12.1	-25.1	-9.3	-19.0	-3.0	-15.7	-3.4	-15.5	-2.0	-12.9	-2.5	-12.6	-1.7	-9.6	-2.5	-6.2	-8.6	-5.1	-4.6	-3.6	
7	-3.5	-18.0	-11.2	-23.7	-7.6	-22.2	-16.6	-27.7	-12.0	-25.1	-8.7	-22.7	-11.4	-23.0	-9.9	-21.3	-10.8	-21.5	-9.5	-17.5	-5.9	-14.9	-2.5	-14.1	-0.2	-11.2	
8																											
9																											
10																											
11																											
12																											
13																											
14																											
15																											
16																											
17																											
18																											
19																											
20																											
21																											
22																											
23																											
24																											
25																											
26																											
27																											
28																											
29																											
30																											
31																											
Суммы.																											
Средня. Мауеннес.																											

☉^o — метель слабая, ☉¹ — метель средней силы, ☉² — метель сильная.

п. — между 9-ю часами вечера предшествовавшего дня и 7-ю часами утра данного дня, 1 — в 7 часовъ утра.

а. — " 7 " утра " 1 " дня " 2 — " 1 " дня.

р. — " 1 " дня " 9 " вечера " 3 — " 9 " вечера.

Числа въ лѣвой графѣ означаютъ максимальную температуру въ градусахъ Цельзія съ 9 часовъ вечера предшествовавшего дня до 9 часовъ вечера данного дня, а числа въ правой графѣ минимальную температуру за тотъ же періодъ. Крестиками отмѣчены величины интерполированныя и вообще не вполне точныя.

Я, нижеподписавшій удостѣряю вѣрность этой выписки съ подлинникомъ ея, предоставленнымъ мнѣ, Вячеславу Григорьевичу Строгину, и. д. Ивана Николаевича Петрова, Томскаго Нотаріуса, въ конторѣ его, находящейся въ гор. Томскѣ, по Почтамтской ул., въ домѣ № 11, Златоустовскимъ купцомъ Иваномъ Васильевичемъ Рѣшитко, живущемъ въ гор. Томскѣ, по Подгорному пер., въ домѣ № 3.

При сличеніи мною этой выписки съ подлинникомъ, въ послѣднемъ приписокъ, зачеркнутыхъ словъ и никакихъ особенностей не оказалось.

Подлинникъ оплаченъ гербовымъ сборомъ въ суммѣ выписка эта предназначена лицамъ и учреждениямъ поименованнымъ въ ст. 63 Ук. о герб. сборѣ. Июля 7 дня 1915 г., по реестру № 4658. Зачеркнуто: „Екатеринбургъ“ и исправлено „то“. И. д. Нотаріуса В. Строгинъ.

(М. П.).

М. П. С.

Приложение № 50.

УПРАВЛЕНИЕ

Копія.

Самаро-Златоустовской
железной дороги.*Иваху Васильевичу Ръшитыко.*

Юридическій Отдѣль.

6/7 Марта 1915 года.

г. Томскъ, Подгорный пер., д. № 3.

№ 19137.

Вслѣдствіе прошенія Вашего отъ 8 декабря 1914 года и свидѣтельства Томскаго Окружнаго Суда отъ 2 декабря 1914 года за № 16330, по дѣлу его № 93 за 1914 годъ, Управл. Самаро-Златоустовской ж. д. препровождаетъ Вамъ при семъ надлежаще засвидѣльствованную выписку изъ актовъ обмѣна о количествѣ сданныхъ съ Самаро-Златоустовской ж. д. на бывшую Сибир. ж. д. вагоновъ за время съ 17 декабря 1907 г. по 17 апрѣля 1908 г.

*Начальникъ дороги. Инженеръ (подпись)**Юрисконсультъ (подпись)***В Ы П И С К А**

изъ актовъ обмѣна о количествѣ сданныхъ съ Самаро-Златоустовской на Сибирскую желѣзную дорогу вагоновъ въ періодъ съ 17-го декабря 1907 г. по 17-е апрѣля 1908 года.

Сдано Самаро-Златоустовской желѣзною дорогою.

Число.	Въ О Б М Ъ Н Ъ.					Итого.	Въ голъ чис. тор.		БЕЗЪ ОБМѢНА.				
	Крытые.	Платформы.	Полувагон.	Фруктов.	Порохов.		Теплушекъ.	Вагоновъ.	Цистернъ.	Итого.	Всего.		
6 89 62	—	1	—	—	—	135	1 238	56	2	6	1	—	9 297
7 88 22	2	—	—	—	—	49	4 166	43	—	3	1	—	4 170
8 79 67	10	—	—	—	—	38	2 190	37	8	7	6	—	2 124
9 233 166	11 2	—	2	—	—	40	3 457	83	5	9	9	—	24 450
10 295 27	10 1	—	—	—	—	34	2 369	74	1	9	21	—	31 400
11 149 43	16	—	—	—	—	13	— 221	39	3	9	15	—	27 248
12 170 2	11	—	—	—	—	47	3 234	54	2	6	15	—	23 257
13 225 3	8 8	—	1	2	—	—	1 248	58	6	11	21	—	38 286
14 213 6	14 2	—	2	—	—	—	1 286	43	2	10	13	—	25 261
15 223 4	12	—	—	—	—	38	2 281	65	4	6	9	—	19 300
16 248 9	23	—	—	—	—	23	1 304	59	4	11	32	—	47 351
17 279 2	14	—	1	—	3	4	5 408	72	9	9	24	—	42 450
18 278 4	21 1	—	—	—	—	3	2 309	62	6	9	33	—	43 357
19 182 6	15	—	—	2	—	10	3 218	43	2	6	22	—	30 248
20 143 4	16 2	—	—	—	—	50	3 218	48	3	6	19	—	28 246
21 178 2	14	—	—	—	—	2	6 202	38	3	4	9	—	16 218
22 254 6	15	—	—	—	—	17	2 294	59	2	9	15	—	26 320
23 263 2	13	—	—	—	—	51	7 341	79	—	2	14	—	17 353
24 286 5	21	—	—	—	—	13	5 233	63	1	7	16	—	24 307
25 219	—	5 2	—	—	—	—	3 230	49	6	7	10	—	23 258
26 272 3	20 3	—	—	—	—	6	2 306	66	3	12	2	—	17 323
27 243	—	33	—	5	—	53	1 335	73	—	10	22	—	33 367

Сдано Самаро-Златоустовской железною дорогою.

Сдано Самаро-Златоустовскую желѣзною дорогою.

Ч и с л о .										И т о г о .		В ъ т о м ѡ ч и с . т о р .		В а г о н о в ѡ .		Ц и с т е р и ѡ .		И т о г о .			
гр.	ноб.	гр.	ноб.	гр.	ноб.	гр.	ноб.	гр.	ноб.	гр.	ноб.	гр.	ноб.	гр.	ноб.	гр.	ноб.	гр.	ноб.	гр.	ноб.
18	165	259	23	4	—	2	—	—	—	18	6477	93	1	10	10	—	—	—	—	21498	
19	162	7	12	—	—	4	—	—	—	5	190	31	10	9	24	—	—	—	—	48233	
20	158	3	16	1	—	7	—	—	—	28	6219	53	1	1	16	—	—	—	—	18235	
21	157	—	—	—	—	—	—	—	—	26	1186	42	4	5	3	—	—	—	—	12198	
22	237	4	7	1	—	2	—	—	—	92	5349	88	1	7	—	—	—	—	—	8367	
23	192	3	26	—	—	—	—	—	—	58	5294	72	3	7	9	—	—	—	—	19313	
24	217	6	4	—	—	—	—	—	—	106	3538	80	2	4	9	—	—	—	—	15353	
25	224	6	3	—	—	—	—	—	—	158	1922	79	4	6	1	—	—	—	—	11403	
26	200	1	7	—	—	—	—	—	—	147	—	36	87	—	3	5	—	—	—	8374	
27	212	1	11	1	—	—	—	—	—	60	3295	69	2	—	18	—	—	—	—	20815	
28	242	2	17	2	—	—	—	—	—	69	2339	75	7	8	12	—	—	—	—	27366	
29	226	1	20	—	—	—	—	—	—	52	—	301	63	4	7	7	—	—	—	18319	

М а р т ѡ .

1	242	5	19	3	—	—	—	—	—	28	1299	64	10	7	1	—	—	—	—	18317
2	350	4	12	9	—	3	—	—	—	66	2546	76	7	12	6	—	—	—	—	25371
3	229	—	14	—	—	—	—	—	—	59	1303	68	1	9	8	—	—	—	—	18321
4	221	1	5	—	—	—	—	—	—	37	—	264	48	10	8	6	—	—	—	24286
5	262	3	17	—	—	—	—	—	—	70	2369	79	2	6	7	—	—	—	—	15374
6	276	303	7	—	—	—	—	—	—	61	2654	83	—	4	1	—	—	—	—	5659
7	254	1	14	—	—	—	—	—	—	63	2337	75	8	7	11	—	—	—	—	26363
8	253	4	11	—	—	—	—	—	—	75	3348	84	9	5	5	7	—	—	—	21369
9	319	4	13	—	—	—	—	—	—	81	2422	92	8	5	3	—	—	—	—	16438

Слано Самаро-Златотстовною желъзную Дорогою.

Число.	Итого.					Въ томъ час. тор.	Вагоновъ.		Итого.					
	Крытые.	Платформъ.	Полувагон.	Фруктов.	Порохов.		Теплушекъ.	др. пор.		др. пор.				
10205	2	17	—	—	—	94	—	318	70	4	8	13	—	25348
11238	2	23	—	—	—	69	—	1338	77	5	10	17	—	32370
12144	1	9	—	—	—	66	—	224	58	6	7	9	—	22246
13313	5	14	—	—	—	95	—	1432	89	7	7	3	—	17449
14219	1	10	—	—	—	100	—	1333	71	1	7	17	—	25358
15182	2	8	—	—	—	89	—	2288	62	8	5	11	—	24307
16274	5	11	—	—	—	130	—	3428	92	5	6	6	—	15443
17215	3	21	—	—	—	143	—	2388	93	1	6	11	—	18406
18181	—	17	—	—	—	131	—	380	81	4	5	2	—	11391
19305	7	10	—	—	—	143	—	2477	101	10	7	8	—	25502
20307	3	8	—	—	—	134	—	455	84	3	5	4	—	12467
21208	7	12	—	—	—	166	—	2397	92	1	7	9	—	17414
22271	12	12	—	—	—	185	—	2482	104	3	3	1	—	7433
23241	1	14	—	—	—	154	—	2412	74	8	6	10	—	24436
24281	2	2	—	—	—	184	—	1475	105	4	2	9	—	15490
25286	3	1	—	—	—	187	—	2481	100	9	4	—	—	18494
26258	4	24	—	—	—	92	—	5383	83	10	7	10	—	27410
27259	4	8	—	—	—	159	—	434	91	2	6	7	—	15443
28243	32	1231	—	—	—	105	—	183	660	120	9	10	13	32632
29326	72	117	—	—	—	198	—	1938	150	4	3	1	—	8644
30275	—	10	—	—	—	167	—	1455	99	9	3	—	—	12667
31287	2	20	—	—	—	55	—	2366	86	5	9	4	—	18384

Сдано Самаро-Златоустовскою желѣзною дорогою.

Сдано Самаро-Златоустовскою желѣзною дорогою.

Число.	В Ъ О Б М Ъ Н Ъ .										БЕЗЪ ОБМѢНА.								
	Крѣпке.		Платформ.		Полувагон.		Фруктов.		Порохов.		Теплушакъ.		Итого.	Въ томъ числ. тор.	Вагоновъ.		Цистернъ.	Итого.	Всего.
	гр.	пор.	гр.	пор.	гр.	пор.	гр.	пор.	гр.	пор.	гр.	пор.			гр.	пор.			

А п р ѣ л ь .

1	305	1	6	—	—	—	2	—	—	—	169	—	483	103	5	6	12	—	23	506	
2	277	—	—	—	—	—	3	—	—	—	280	—	560	126	—	1	—	—	—	1	561
3	262	2	2	—	—	—	—	—	—	—	261	—	527	122	—	2	4	—	—	6	533
4	290	2	2	3	—	—	—	—	—	—	211	—	508	116	23	—	—	—	—	23	531
5	302	1	31	—	—	—	—	—	—	—	164	1	499	114	1	3	8	—	—	12	511
6	346	2	8	1	—	—	2	—	—	—	244	—	607	144	—	3	16	—	—	19	622
7	273	—	8	—	—	—	—	—	—	—	199	27	507	102	2	3	1	—	—	6	513
8	273	2	3	—	—	—	—	—	—	—	196	—	476	102	6	1	—	—	—	7	463
9	293	3	13	—	—	—	—	—	—	—	83	4	396	97	20	4	23	—	—	47	443
10	248	—	7	3	—	—	—	—	—	—	139	—	397	107	1	4	18	—	—	23	420
11	313	7	10	7	—	—	4	—	—	—	45	2	389	100	15	6	6	—	—	27	416
12	204	2	7	—	—	—	5	—	—	1	85	1	304	71	21	1	10	—	—	52	336
13	165	1	6	2	—	—	6	—	—	—	69	—	249	50	3	1	3	—	—	7	236
14	99	—	1	—	—	—	—	—	—	—	43	—	143	35	3	57	—	—	—	60	203
15	293	4	9	—	—	—	1	—	1	—	47	1	356	68	5	41	2	—	—	48	404
16	352	6	9	4	—	—	—	—	—	—	78	—	449	85	4	13	12	—	—	29	478
17	304	4	13	1	—	—	—	—	—	—	52	—	374	70	8	8	8	—	—	24	398

Я начальник Самаро-Златоустовской казенной желѣзной дороги дѣйствующій въ качествѣ Правительственнаго Инспектора этой дороги удостоверяю настоящую выписку изъ актовъ обмѣна о количествѣ сданныхъ съ Самаро-Златоустовской на Сибирскую желѣзную дорогу вагоновъ въ периодъ времени съ 17-го Декабря 1907 г. по 17-е Апрѣля 1908 года.

(М. П.)

Начальникъ дороги, Инженеръ (подпись)

М. П. С.

Самаро - Златоустовская

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Статистика Службы Движения.

Апрѣля 27 дня 1915 года.

№ 76354.

Приложение № 51.

Копія.

Г-ну Присяжному Повѣренному

Б. М. Тажъ.

(гор. Томскъ, Торговая 26).

Вслѣдствіе просьбы Вашей и на основаніи свидѣтельства, выданнаго Томскимъ Окружнымъ Судомъ за №467, при семь имѣю честь препроводить заверенною Его Превосходительствомъ г. Начальникомъ С.-Златоустовской жел. дор., дѣйствующимъ въ качествѣ Правительственнаго Инспектора этой дороги, выписку изъ актовъ обмѣна о количествѣ сданныхъ съ С.-Златоустовской на бывшую Сибирскую дорогу вагоновъ въ періодъ времени съ 16-го февраля по 19 апрѣля 1907 года.

Приложение: Свидѣтельство Томскаго Окружнаго Суда за № 467 и выписка изъ актовъ обмѣна.

За Начальника Сл. Движенія (Подпись)

За Завѣдущаго Отбѣломъ Статистики (Подпись)

Выписка

Изъ актовъ обмѣна о количествѣ сданныхъ съ Самаро-Златоустовской на Сибирскую желѣзную дорогу вагоновъ въ періодъ времени съ 16-го февраля по 19-е апрѣля 1907 года.

Здано Самаро-Златоустовскую желѣзною Дорогою.

Сдано Самаро-Златоустовскую желѣзную дорогу,

Сдано Самаро-Златоустовскою желѣзною дорогою

Числа.	В ъ о б м ѣ н ѣ .										БЕЗЪ ОБМѢНА.											
	Крыше.		Платформа.		Полувагоны.		Фруктов.		Порохов.		Теплуш.		Итого.		Вагонов.		Цистерн.		Итого.		Всего.	
	гр.	пор.	гр.	пор.	гр.	пор.	гр.	кот.	гр.	пор.	гр.	пор.	Итого.	Въ томъ чис. гор.	гр.	пор.	гр.	пор.	Итого.	Всего.		

А п р ѣ л ь

1	408	45	12	5	—	—	15	—	—	—	—	—	480	92	1	12	1	—	14	494
2	408	94	3	—	—	12	5	—	—	—	—	—	522	91	2	4	4	—	10	532
3	249	242	9	5	—	15	4	—	—	—	—	—	524	97	—	18	14	—	32	536
4	364	43	6	4	—	—	—	—	—	—	—	—	417	87	—	30	9	—	39	457
5	429	57	19	2	1	2	—	—	—	—	—	—	510	110	2	4	3	—	9	519
6	342	29	9	2	2	1	—	—	—	—	146	—	531	109	—	12	4	—	16	547
7	201	10	11	1	2	1	1	—	—	—	207	—	484	93	6	—	9	—	15	449
8	148	4	9	1	—	2	3	—	—	—	135	—	302	563	101	9	5	—	115	417
9	236	15	19	11	—	2	—	—	—	—	125	—	408	74	98	59	1	—	158	566
10	193	—	5	—	—	—	—	—	—	—	142	—	370	74	101	21	10	—	132	442
11	215	1	9	1	—	—	—	—	—	—	111	—	337	77	103	3	2	—	108	445
12	313	7	38	—	—	5	3	—	—	—	108	—	474	94	—	34	9	—	43	517
13	315	1	6	—	—	1	1	—	—	—	161	—	486	95	3	3	—	—	6	492
14	275	7	16	2	—	—	4	—	—	—	87	—	391	64	8	9	7	—	24	415
15	395	2	11	—	—	5	—	—	—	—	195	—	608	120	6	7	1	—	14	622
16	198	1	4	1	—	—	—	—	—	—	189	—	393	87	2	25	8	—	35	428
17	310	79	9	2	—	8	—	—	—	—	123	1	532	102	1	7	11	—	19	551
18	306	28	8	—	—	—	—	—	—	—	110	—	432	93	4	7	11	—	22	504
19	282	34	2	—	—	—	—	—	—	—	82	—	400	77	2	4	1	—	7	407

Я, Начальникъ Самаро-Златоустовской Казенной желѣзной дороги, дѣйствующій въ качествѣ Правительственнаго Инспектора этой дороги, удостоверяю истинность выписки изъ актовъ обмена о количествѣ сданныхъ съ Самаро-Златоустовской на Сибирскую желѣзную дорогу вагоновъ въ періодъ времени съ 16-го февраля по 19-е апреля 1907 года.

М. П. За Начальника Дороги, Инженеръ (Подпись)



Сборникъ тарифовъ

РОССІЙСКИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

№ 1916.	Суббота, 25 Августа 1907 г.	№ 1916.
По снятію отвѣтственности за срочность доставки грузовъ.		
Наименованіе до- рогъ.	Продолжительность перерыва движенія или приостановки срочности доставки и причины, вызвавшія то или другое, признаваемыя Министерствомъ Путей Сообщенія уважительными.	
Сибирская.	Вслѣдствіе скопленія груженыхъ вагоновъ въ количествѣ, превышавшемъ двухсуточную норму пропускной способности участка Петропавловскъ-Татарская, съ 16 февраля слагалась отвѣтственность за просрочку въ доставкѣ всѣхъ грузовъ, слѣдовавшихъ черезъ указанный участокъ.	

Сборникъ относящихся къ желѣзнымъ дорогамъ узаконеній и распоряженій.



Часть I.

Общій уставъ

Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

(Томъ XII Св. Зак. Часть I).

Съ изданіемъ въ измѣненіе и развитіе его, по 1-е октября 1911 года, постановленіями, правилами и распоряженіями (по изданію управленія желѣзныхъ дорогъ 1911 г.).

Выписна.

Разъясненіе случаевъ объявленія о сложеніи отвѣтственности дорогъ за просрочку въ доставкѣ грузовъ.

Въ виду повторяющихся случаевъ различнаго пониманія дорогами дѣйствующихъ правилъ, а равно и циркуляровъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, касающихся объявленія о сложеніи отвѣтственности за просрочки въ доставкѣ грузовъ, Управление желѣзныхъ дорогъ считаетъ необходимымъ разъяснить: что въ случаѣ затрудненія въ движеніи, происшедшаго по причинамъ предусмотрѣннымъ дѣйствующими законоположеніями, управленіе данной дороги, согласно § 41 общаго соглашенія о вагонахъ, обязано оповѣстить циркулярной телеграммой всѣ подлежащія дороги или—а) о полномъ прекращеніи приема вагоновъ и погрузки грузовъ, заявленныхъ, къ отправленію какъ на ея станціи, такъ и на дороги, за нею лежащія, или б) только объ ограниченіи приема отъ сосѣднихъ дорогъ вагоновъ слѣдующихъ въ пункты и черезъ пункты, въ коихъ произошло затрудненіе и о соотвѣтственномъ сокращеніи погрузки.

Въ первомъ случаѣ, т. е., когда одною изъ дорогъ объявлено о полномъ прекращеніи пріема, остальные дороги, на основаніи примѣчанія 1 къ § 41 общаго соглашения о вагонахъ, съ своей стороны, телеграмми о прекращеніи пріема соответствующихъ грузовъ и о сложеніи ими отвѣтственности за просрочку въ доставкѣ грузовъ не подаютъ и руководствуются въ своихъ распоряженіяхъ станціямъ своей дороги циркулярной депешей той дороги, на которой произошелъ перерывъ движенія, причемъ дороги эти, согласно примѣчанію, публикуемому Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ въ Сборникѣ тарифовъ въ концѣ сводныхъ вѣдомостей о случаяхъ пріостановки передвиженія и непріема на станціяхъ грузовъ, освобождаются отъ отвѣтственности за могущія произойти просрочки въ доставкѣ на время объявленнаго прекращенія пріема грузовъ дорогою, испытывающей затрудненія

Во второмъ случаѣ, т. е., когда одною изъ дорогъ объявлено только объ ограниченіи пріема вагоновъ, остальные дороги, согласно § 42 общаго соглашения о вагонахъ, сокративъ соответственно свою погрузку, сообщаютъ телеграммой тѣмъ изъ числа сосѣднихъ дорогъ, отъ коихъ есть основаніе ожидать грузы ограниченнаго направленія, сколько въ каждомъ передаточномъ пунктѣ онѣ будутъ принимать отъ нихъ вагоновъ, адресованныхъ въ указанномъ направленіи.

Принемъ, если на дорогѣ, объявившей о сокращеніи нормы пріема грузовъ, окажется скопленіе груженыхъ вагоновъ въ количествѣ, превышающемъ суточную передачу въ два раза, то она слагаетъ отвѣтственность за срочную доставку грузовъ, находящихся въ ея предѣлахъ. Но такъ какъ на дорогахъ, сосѣднихъ съ нею, скопленія груженыхъ вагоновъ, вслѣдствіе ограниченія пріема отъ нихъ, можетъ и не послѣдовать, то сложеніе отвѣтственности, объявленное первоначальною дорогою, не распространяется на дороги сосѣднія; если же указанное ограниченіе, въ свою очередь на одной изъ сосѣднихъ дорогъ вызвало бы скопленіе вагоновъ, въ количествѣ свыше двухъ суточной передачи, то въ такомъ случаѣ эта послѣдняя должна объявить о сложеніи отвѣтственности, причемъ этотъ случай разсматривается какъ самостоятельный, почему и подлежитъ опубликованію Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ въ Сборникѣ Тарифовъ.

Есть случаи, когда дороги, давая временно сокращенныя

нормы приёма отъ сосѣднихъ дорогъ по нѣкоторымъ передаточнымъ пунктамъ, указываютъ, что на прочихъ пунктахъ, приёмъ будетъ производиться по особому каждый разъ соглашенію. Такого положенія дѣйствующими правилами не предусмотрено, и Управление желѣзныхъ дорогъ такого рода объявленія рассматриваетъ, какъ неограниченный по заявкамъ приёмъ отъ дорогъ, сдача съ которыхъ въ затрудненномъ направленіи не предвидится и указаніе нормъ сдачи для коихъ неизбѣжно понизило бы нормы сдачи съ дорогъ, имѣющихъ такіе грузы, а норму дороги, приёмъ отъ коихъ объявленъ по особому каждый разъ соглашенію, не имѣютъ основанія объявлять о сложеніи отвѣтственности за срочную доставку грузовъ, или о прекращеніи ими приёма, впредь до отказа въ приёмѣ отъ нихъ вагоновъ по заявкѣ дорогою объявившею приёмъ по особому соглашенію.

Цирк. Управл. ж.д. № 320 отъ 7 января 1910 г.—Вѣстн. М-ва П. С. 1910 г. № 5 и Сб. Тар. № 2115.

СОГЛАШЕНИЕ О ПРЯМОМЪ СООБЩЕНИИ

между русскими желѣзными дорогами,

состоявшееся на XXVI Общемъ сѣздѣ въ 1887 году, введенное въ дѣйствіе съ 1 Января 1888 года,

дополненное и измѣненное постановленіями послѣдующихъ Сѣздовъ,

по 1-е Октября 1904 года.

ОТДѢЛЪ II.

Перевозка грузовъ большой и малой скоростей.

ГЛАВА I.

Общія основанія.

§ 7. Настоящій Отдѣлъ Соглашенія устанавливаетъ правила прямого грузового сообщенія большой и малой скорости.

§ 8. Всѣ дороги, кромѣ документовъ, обязательныхъ по Общему Уставу, принимаютъ еще нижеозна-

ченныя, однообразныя по формѣ и содержанию, документы:

- а) дорожную вѣдомость (см. приложение № 9);
- б) передаточную вѣдомость (см. прил. № 10);
- в) вагонный листъ (см. прил. № 11);
- г) свидѣтельство, извѣщеніе о наложенномъ платежѣ и квитанцію (см. прил. № 12).

Подчистки и поправки въ указанныхъ выше документахъ воспрещаются; поправки же должны быть оговариваемы на самихъ документахъ, за подписью лицъ, которыми такія поправки сдѣланы, съ приложеніемъ штампа станціи.

ГЛАВА IX.

Передаточная вѣдомость.

§ 58. Передаточная станція сдающей дороги составляетъ въ двухъ экземплярахъ нижеслѣдующія передаточныя вѣдомости всѣмъ одновременно передаваемымъ ею сосѣдней дорогѣ, въ вагонахъ, предъявляемыхъ къ сдачѣ, грузамъ, по формѣ, при семь приложенной (прил. № 10).

Передаточныя вѣдомости составляются отдѣльно по каждой изъ нижеслѣдующихъ пяти категорій грузовъ малой скорости (1--5) и по грузамъ большой скорости (6);

1) Грузы, слѣдующіе по назначенію на станціи дороги принимающей.

2) Грузы, слѣдующіе транзитомъ черезъ дорогу принимающую.

3) Военскіе грузы, слѣдующіе по назначенію на

станции дороги принимающей.

4) Военскіе грузы, слѣдующіе транзитомъ черезъ дорогу принимающую.

5) Грузы, перевозимые въ прямыхъ заграничныхъ сообщеніяхъ.

6) Грузы большой скорости.

Приложение № 55.

Приложение № 10 (къ § 8 Соглашения о пр. сообщеніи).

..... жел. дорога
станція

№

Передаточная вѣдомость

грузамъ, переданнымъ съ жел. дор.
на жел. дороге.

За число мѣсяца 19 года.

Штемпель

Грузъ		Дороги
-------	--	--------

Сланошеи

Штемпель

Грузъ		Дороги
-------	--	--------

Приняиошеи

Сдадь агентъ

Приняиь агентъ

Передаточная вѣдомость по

№№ вагоновъ.	Свѣдѣніе о пломбахъ.				№№ накладныхъ.	Отправленіе.		Назначеніе.		Переда- точные пункты.
	Станція.	Число пломбъ.	Мѣсяць и число.	Контрол. знаки.		Станція.	фирма дороги.	Станція.	фирма дороги.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

*) Указаніе свѣдѣній, требуемыхъ графами 17 и 18 обязательно въ вѣдомостяхъ, указаніе этихъ свѣдѣній предоставляется усмотрѣнію дорогъ.

перевозимымъ товарамъ.

Подробное обознач. груза.											
Марки и знаки.	Число мѣстъ.	Родъ упаковки.	Названіе груза.	Вѣсъ груза.	Уплата при от- правленіи.		Плата, показан- ная при переда- чѣ въ штемпель на дор. вѣдом.		Извѣщеніе о на- ложенномъ пла- тежѣ.	Время выдачи груза.	Примѣчанія и от- мѣтки о докумен- тахъ, актахъ и проч., слѣдующихъ при дорожной вѣдо- мости.
					Р.	К.	Руб.	Коп.			
12	13	14	15	16	17*)	18*)	19		20	21.	

первой передаточной вѣдомости, при составленіи же дальнѣйшихъ таковыхъ слѣдованія груза.

Приложение 56.

Копія съ копій.

ТЕЛЕГРАФЪ
Самаро-Златоустовской
жельзной дороги.

Копія изъ Управл. Сибир. №.....

Разрядъ.	Чис. словъ.	П О Д А Н А.			Служб. телегр. отмѣтка.							
		Чис.	Час.	Мин		Попол.						
					1907 г.							
ВРЕМЯ ПРИЕМА.		ВРЕМЯ ПЕРЕДАЧИ.					Полученіе квитанціи.					
Отъ ст.		Куда передана.	Чис.	Час.	Мин.	Пол.	Пров.	Подпись редавшаго.	Отъ какой ст.	№ кат.	Ряд.	Подпись получившаго квитанцію.
По проводу №.....												
.....ч.....м.	Число.											
Кат. №...по...ряду.												
Принялъ												

Нач. и Упр. всѣхъ Рос. ж. дор. копія. Петербургъ
Управление ж. д. Э. О. Завѣд. Дѣл. Общаго Свѣзда и Междун. Сообщен. Самаро Пред. Восточн. Комит.

Влѣдствіе скопленія по независящимъ отъ дороги обстоятельствомъ груженыхъ вагоновъ болѣе двухсуточной нормы пропускной способности участка Петропавловскъ—Татарская, Сибирская дорога на основаніи § 41 Общаго Соглаше-

ня съ 16-го сего февраля сложила отвѣтственность за срочную доставку всѣхъ грузовъ четнаго и нечетнаго направленій, проходящихъ черезъ вышеуказанный участокъ.

№ 1/1247 Ивановскій.

В ъ р н о:

Въ качествѣ Правительственнаго Инспектора
Начальникъ Самаро-Златоустовской желѣзной дороги,

Инженеръ (подпись)

(М. П.).

ВѢДОМОСТЬ

приема грузовъ Сибирской жел. дорогой въ періодъ сложенія отвѣтственности съ 8/ш по 19/iv и во время объявленнаго не приема съ 8 марта по 14 апрѣля.

№№ по порядку.	№№ на кладныхъ.	СТАНЦІИ.		ВРЕМЯ.		Примѣчанія.
		Отправленія.	Назначенія.	Приема въ Челябин. Сиб. ж. д.	Приема станц. Обь.	
1	3821	Петровскъ	Барнаулъ	10 марта	2 апрѣля	
2	249571	Москва гор.	"	20 "	26 марта	
3	104305	Торенсбергъ	"	3 апрѣля	23 апр.	
4	79064	Александр.	"	3 марта	26 марта	
5	140965	Лодзь	"	15 марта	2 апрѣля	
6	927763	С.-Петербур.	"	8 "	26 марта	
7	908067	"	"	21 февр.	10 "	
8	234657	Москва гор.	"	23 марта	1 апрѣля	
9	28107	Моск. Симон.	"	5 апрѣля	13 "	
10	19217	Москва гор.	"	8 марта	22 марта	
11	205359	" тов.	"	8 "	23 "	
12	205388	" "	"	8 "	23 "	
13	203595	" "	"	15 "	2 апрѣля	
14	9030	Рост. Яросл.	"	29 "	7 "	
15	15104	Омскъ гор.	"	11 апр.	25 "	Мѣст. погруз.
16	88046	Тула	"	11 марта	4 "	
17	7846	Вязовая	Обь	8 апрѣля	20 "	
18	79475	Александр.	Барнаулъ.	12 марта	30 марта	
19	14495	Омскъ гор.	"	22 "	25 апр.	Мѣст. погруз.
20	335095	Москва гор.	"	16 "	4 "	
21	248699	" "	"	20 "	4 мая	
22	247117	" "	"	15 "	1 апрѣля	
23	334700	" "	"	16 "	13 "	
24	99047	" "	"	17 "	5 "	
25	18705	" "	"	6 "	27 марта	

М. В. Д.

Приложение № 58.

ПРИСТАВЪ

5-го

ПОЛИЦЕЙСКАГО УЧАСТКА
гор. Томска.

17 Юля 1951 года.

№ 8655.

СПРАВКА.

Дана настоящая справка, проживающему по Подгорному переулку гор. Томска, въ домѣ № 3, Ивану Васильевичу Рѣшитко, вслѣдствіе его просьбы въ томъ что сего 17-го Юля 1915 года, ему Рѣшитко, объявлено отношеніе Управленія Томской Желѣзной Дороги, Юрисконсульской Части, отъ 30-го Юня 1915 года за № 155557, слѣдующаго содержания: Прошу Полицейское Управленіе объявить Ивану Васильевичу Рѣшитко, проживающему по Подгорному пер. въ домѣ № 3, подъ росписку о нижеслѣдующемъ: Просьба Ив. В. Рѣшитко о выдачѣ ему выписокъ изъ актовъ передачи вагоновъ по обмѣну Самаро-Златоустовской и Сибирской жел. дор. о взаимномъ пользованіи товарными вагонами и подлинныхъ сводовъ нормъ суточныхъ обмѣновъ вагонами въ прямомъ сообщеніи, не подлежитъ удовлетворенію на томъ основаніи, что свѣдѣнія и причинахъ сложенія отвѣтственности, на не срочную доставку, какъ уже было объявлено И. В. Рѣшитко Управленіемъ дороги отъ 15-го Юля 1914 года, помѣщаются въ ежемѣсячныхъ вѣдомостяхъ о приостановкѣ движенія грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ, публикуемыхъ въ „Сборникѣ Тарифовъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ“, при чемъ означенныя вѣдомости, составляемыя на основаніи подробнаго разсмотрѣнія и повѣрки обстоятельствъ, воспрепятствовавшихъ правильному движенію грузовъ, согласно разъясненію Сената, по д. Подгурскаго за 1902 годъ, имѣютъ значенія официального удостовѣренія, ком-

петентнаго правительственнаго распоряженія по такому предмету, который всецѣло входитъ въ кругъ прямыхъ служебныхъ обязанностей Министерства Путей Сообщенія.

При этомъ публикаціи въ сборникѣ тарифовъ о сложеніи отвѣтственности вслѣдствіе накопленія груженыхъ вагоновъ, какъ разъяснено въ рѣшеніи Сената отъ 24-го Сентября 1914 года, не составляютъ ни какого сомнѣнія въ томъ, что означенное въ нихъ накопленіе было не какимъ инымъ, какъ превышающимъ въ два раза суточную норму обмѣна вагоновъ, хотя бы въ нихъ, публикаціяхъ, и не было особо оговорено, что скопленіе превышало въ два раза суточную норму обмѣна вагоновъ и подобныя публикаціи должны почитаться вполне достаточными для оправданія допущенной просрочки. Подписалъ по порученію Начальника дороги И. Д. Юрисконсульта Богоявленскій и Дѣлопроизводитель, подпись котораго не разборчива. Вѣрно: Приставъ 5-го уч. гор. Томска.
17-го Іюля 1915 года.



М. П. С.

Сибирская желѣзная дорога.

НОРМАЛЬНОЕ РАСПИСАНИЕ

ХОДА ПОѢЗДОВЪ

коммерческаго движенія между станціями Челябинскъ—Иркутскъ

и по Томской вѣтви.

(ЗИМНЕЕ).

Съ 15 октября 1908 года.

Ч и с л о г р у ж е н

Скорые и служебные.	—	24	—	24	—	—	—	—	—	—	24
Пассажиры	—	32	—	32	—	—	—	—	—	—	32
Почтово-пассажирские	—	40	—	44	—	60	60	—	—	—	40
Товаро-пассажирские и переселенческие . .	—	60	—	60	44	90	90	—	66	—	56
Товаро-ускорен. . .	—	—	—	76	56	114	—	—	84	—	—
Воинские— грузовые, товарные и рабочие .	—	—	—	90	66	*) 184	—	—	98	—	—

*) Состав воинского поезда при обслуживании двойной тягой 8 колес

Нормы состава

ПО ЗАПАД.

ОТЪ ЧЕЛЯВИН

ДѢЛІЯ НОРМА.		ВѢСЕН
При 10 кол. нар. Дуплексъ п.	Двойная тяга.	
При 10 кол. пасс. паровозѣ.		При 10 кол. пасс. паровозѣ.
При 12 кол. тов. п. Дуплекс.		При 10 кол. пас. Дуп. лексъ и 8 кол. тов. нар.
При 8 кол. тов. паровозѣ.		При обѣихъ 6 колесныхъ тов. паровозахъ.
При 6 кол. тов. паровозѣ.		При 10 кол. нар. Дуплексъ.
При обѣихъ 8 колесныхъ тов. паровозахъ.		При 10 кол. пасс. паровозѣ.
При 10 кол. пас. и 8 кол. тов. паровозѣ.		
При 10 кол. пас. Дуп. лексъ и 8 кол. тов. нар.		
При обѣихъ 6 колесныхъ тов. паровозахъ.		
При 10 кол. нар. Дуплексъ.		
При 10 кол. пасс. паровозѣ.		

ВОВЪ ПОВЪЗДОВЪ. НОМУ ЧЧАСТНУ. СКА ДООВИ.

НИИ И ОСЕННИИ НОРМА.		ЗИМНИИ НОРМА.	
При 12 кол. тов. п. Душлек.			
При 8 кол. тов. паровозъ.			
При 6 кол. тов. паровозъ.			
При обохъ 8 колесныхъ тов. паровогахъ	Двойная теле.		
При 10 кол. пас. и 8 кол. тов. паровозъ.			
При 10 кол. пас. Душлекъ и 8 кол. тов. пас.			
При обохъ 6 колесныхъ тов. паровогахъ.			
При 10 кол. пар. Душлекъ			
При 10 кол. пасе. паровозъ			
При 12 кол. тов. п. Душлек.			
При 8 кол. тов. паровозъ.			
При 6 кол. тов. паровозъ			
При обохъ 8 колесныхъ тов. паровогахъ.	Двойная теле.		
При 10 кол. пас. и 8 кол. тов. паровозъ.			
При 10 кол. пас. Душлекъ и 8 кол. тов. пар.			
При обохъ 6 колесныхъ тов. паровогахъ.			

Нормы составовъ обязательны для машинистовъ.

И уменьшеніе ихъ можетъ быть допущено только въ исключительныхъ случаяхъ, какъ-то: порчи паровоза, гоголедицы, снѣжныхъ заносовъ и т. п. Въ такихъ случаяхъ машинисты обязаны записывать въ установленныя для того книги заявленія о причинѣ отказа, а начальники станцій представляютъ выписки изъ книги заявленій машинистовъ въ Сл. Движенія и мѣстнымъ начальникамъ участковъ Тяги, согласно циркуляра по службамъ Движенія и Тяги отъ 8 марта 1901 года за № 23764/9.

При этомъ составы смѣшанныхъ и воинскихъ поѣздовъ могутъ быть уменьшаемы только въ томъ случаѣ, если они слѣдуютъ съ грузомъ; если же они слѣдуютъ съ пассажирами, переселенцами, рабочими, войсками, то уменьшеніе составовъ не допускается, а поѣзда должны идти двойной тягой. Зачеркнуто „Зимнее октября“ надписаны „лѣтнее апрѣля“. Я нижеподписавшійся удостовѣряю вѣрность этой выписки съ подлинникомъ ея напечатаннымъ вмѣсто нормального росписанія поѣздовъ за 1908 г. представленнымъ мнѣ Семену Митвѣвичу Плетневу Томскому Нотариусу въ конторѣ мной находящейся въ г. Томскѣ, по Ямскому переулку, въ домѣ № 9, Златоустовскимъ купцомъ Иваномъ Васильевичемъ Рѣшитко, живущимъ въ городѣ Томскѣ, при сличеніи моей этой выписки съ подлинникомъ въ послѣднемъ подчистокъ приписокъ зачеркнутыхъ словъ и никакихъ особенностей не оказалось, выписка эта предназначается къ представленію лицамъ и установленіямъ поименованнымъ въ ст. 63 Герб. Уст. 1914 года августа 8 дня по реестру № 6241 Нотариусъ Плетневъ (м. п. зачеркнуто „зимнее октября“ надписано „лѣтнее апрѣля“.

Представлено.	Мѣс. чис.
Представителямъ службъ.	
Начальнику службъ.	
Начальнику дороги.	

М. П. С.

Сибирская желѣзная дорога.

АКТЪ №.....

ПЕРВОНАЧАЛЬНАГО ДОЗНАНІЯ

О

Составленъ 19.....г. мѣс. " дня.

Вопросы:

Отвѣты:

1. Родъ происшествія
2. Время происшествія " чис. мѣс. " въ час. мин.
по полу.....

3. мѣсто происш. { на станціи.....
на перегонѣ.....
на.....вер.....саж. считая отъ Челяб.....

4. Описаніе происшествія
-
-
-
-
-
-
-
-

5. Поѣзда и подвиж. составъ, участвов. въ происшествіи:

Родъ поѣзда №.....

Составъ поѣзда №.....паровоз....., клас. ваг....., товарн.
гружен.: подъем. сил. въ 750 п....., подъем. сил. въ 600 п.
.....порожн....., всего вагонн. осей.....

Тоже поѣздъ № (или маневрировав. ваг.):.....

Всего вагон, осей.....

Было донесено по телеграфу и письменно:

К о м у и м е н н о .	В р е м я .		№№ донесен. и телеграм.
	Мѣсяцъ.	Число.	
Телеграммой по адресу			
Письменно по формѣ Л.....			

Подписи составителей акта: {

.....

Мнѣніе Начальн. Службы, агенты котораго обвиняются.

.....

Подпись:

19.....г....." дня.

Резолюція Начальника дороги:

.....

Резолюція Начальн. дороги со-общена. { Нач. Служ. Пути.....19 г. „....." №.....
 " " Тяги.....19 г. „....." №.....
 " " Движ.....19 г. „....." №.....

СБОРНИКЪ

желѣзнодорожныхъ узаконеній и распоряженій правительства.

ЧАСТЬ I.

ВВЕДЕННЫЯ ВЪ ОБЩІЙ УСТАВЪ

россійскихъ желѣзныхъ дорогъ

СПЕЦІАЛЬНЫЯ УЗАКОНЕНІЯ

о тарифахъ и производствѣ желѣзными дорогами особаго
рода перевозокъ и операций

по 1-е Января 1909 года.

ОТДѢЛЪ III. ТАРИФНЫЯ УЗАКОНЕНІЯ.

**Программа сборника тарифовъ російскихъ желѣзныхъ до-
рогъ.**

Утвержденная Г. Управляющимъ Министерствомъ Финансовъ 29 декабря
1892 г.

§ 1. Сборникъ Тарифовъ Россійскихъ желѣзныхъ
дорогъ выходитъ два раза въ недѣлю, по средамъ и
субботамъ.

§ 2. Сборникъ этотъ состоитъ: 1) изъ общей
части, содержащей въ себѣ указатель тарифовъ и пра-

вительственные по тарифной части распоряжения и 2) изъ самихъ тарифовъ.

§ 3. Сборникъ тарифовъ заключаетъ въ себѣ всѣ тарифы, издаваемые вновь или въ отмѣну, измѣненія или дополненія дѣйствующихъ тарифовъ, а также извѣщенія объ отмѣнѣ тарифовъ.

§ 4. Могуція оказаться опечатки означаются въ слѣдующихъ нумерахъ Сборника, въ началѣ оныхъ.

§ 5. Тарифы помѣщаются въ Сборникѣ въ порядкѣ ихъ поступленія въ редакцію, при чемъ всѣмъ отдѣльнымъ тарифамъ, хотя бы и сообщеннымъ одною и тою же дорогою, присвоивается въ указателѣ отдѣльная нумерація и при семъ указывается:

- 1) этотъ послѣдовательный номеръ,
- 2) дороги и сообщенія, на коихъ устанавливается тарифъ,
- 3) наименованіе предметовъ перевозки,
- 4) тарифныя ставки и условія ихъ примѣненія,
- 5) срокъ дѣйствія, если тарифъ срочный.

§ 6: Въ случаѣ отмѣны, дополненія или измѣненія прежняго тарифа, означаются номера, за коими прежніе тарифы были включены въ Сборникъ, а если эти тарифы вошли въ силу до начала изданія Сборника, то дѣлается точное указаніе прежняго изданія тарифа.

§ 7. Продажѣ публикѣ подлежатъ только полные номера Сборника, ежели же кромѣ того будетъ допущена розничная продажа отдѣльныхъ, отпечатанныхъ въ Сборникѣ, тарифовъ, то цѣна таковыхъ тарифовъ въ розничной продажѣ означается въ указателѣ, содержащемся въ общей части Сборника (§ 2) и на самихъ тарифахъ.

§ 8. Въ Сборникѣ Тарифовъ, сверхъ указателя и самихъ тарифовъ, печатаются:

1) Объявленія желѣзнодорожныхъ правленій и сѣздовъ: а) о времени созыва общихъ и частныхъ сѣздовъ по тарифнымъ вопросамъ, съ одновременнымъ распубликованіемъ утвержденной г. Министромъ программы занятій сихъ сѣздовъ и б) о таксахъ сборовъ, взаимныхъ желѣзнодорожными агентами-экспедиторами за совершеніе таможенныхъ обрядностей.

2) Частныя публикаціи.



СТАТИСТИЧЕСКІЙ СБОРНИКЪ
 МИНИСТЕРСТВА
ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.



Желѣзныя дороги въ 1906, 1907 и 1908 г.г.

Длина.—Финансовое состояніе.—Подвижной составъ и его работа. Поѣзда.—Топливо.—Перевозки и валовой доходъ.—Расходъ эксплуатацій.—Число пострадавшихъ людей.—Число и содержаніе служащихъ и рабочихъ.—Желѣзныя дороги мѣстнаго значенія.



Таблица III.

III.

Подвижной составъ
ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.



Приложеніе къ таблицѣ III.

СРЕДНІЯ КОЛИЧЕСТВА:

III. А. Всѣхъ паровозовъ и III В. Всѣхъ товарныхъ вагоновъ, бывшихъ въ распоряженіи отдѣльныхъ жел. дорогъ въ 1906, 1907 и 1908 г.г.



№№		Среднее число паровозовъ въ сутки.							
	I казенная СИБИРСКАЯ.								
	1906 года								
	1907 года								
	1908 года								

III. А. и В. Среднія количества всѣхъ паровозовъ и товарныхъ вагоновъ, какъ обыкновен

		1			2			3	4	5	6	7	8	6	10
		П А Р О В О З Ы.													
		Названіе													
		ЖЕЛѢЗНЫХЪ													
		ДОРОГЪ.													
		ж. ж. дорогъ по порядку.													
		Своихъ (т. е. собствен., Правит. и частныхъ лицъ и Ко).													
		Н а н и т ы х ъ .													
		ИТОГО гр. 3×4.													
		Въ наймѣ на чужихъ дорогахъ.													
		На вновь строящихся участ. какъ дотоги.													
		Въ ремонтѣ и ожиданіи ремонта.													
		На стоянкѣ за неимѣніемъ работы.													
		ИТОГО гр. 6-9.													
		Наход. на до- рогъ паровоз													
		Неупотреб. паровоз. за бытностью ихъ:													

Среднее число товарных вагонов въ мѣсяцъ.

№№№

1078

958

864

19751

17915

18996

ныкъ, такъ и спеціальныкъ, бывшихъ въ распоряженіи желѣзныкъ дорогъ въ 1906, 7 и 8 г.г.

Г О В А Р Н Ы Е В А Г О Н Ы .

Находилось въ распоряженіи дорогъ на эксплуатируемыхъ дорогахъ линіяхъ и вѣтвяхъ гр. 5 безъ графы 10.	
Тоже на версту эксплуатируемыхъ дор. линій и вѣтвей гр. 11: на гр. и 7, т. I.	
Своихъ (т. е. собствен. Правительства и частныхъ линій. и К ^о).	
Н а н я т ы х ъ .	
Долгомъ по обмѣну не считая долга по роду вагоновъ.	
ИТОГО гр. 13—15.	
В ъ н а и м ъ .	Наход. на дорогахъ вагоновъ.
Долг. по обмѣну, не считая долга по роду вагон.	Не употреблено вагоновъ за ботностью ихъ:
На стоянкѣ гружен. вслѣдствіе не приѣма сосѣдними дорогами.	
На вновь строящихся участкахъ.	
Приспособл. въ санитарн. приюты и для друг. спеціальн. цѣлей	
Въ ремонтъ и ожиданіи ремонта.	
На стоянкѣ за неимѣніемъ работы.	
ИТОГО гр. 17--23.	
Находилось въ распоряженіи дор. на эксплуатируемыхъ дорогахъ линіяхъ и вѣтвяхъ гр. 16—безъ гр. 26.	
Тоже на версту эксплуатир. дор. линій и вѣтвей гр. 25: на гр. 7 табл. I.	
ж ж. дорогъ по порядку.	

11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 1

VII.

Перевозки и валовой доходъ желѣзныхъ дорогъ.

въ 1906, 1907 и 1908 годахъ.

Общаго количества перевозки товаровъ малой скорости.

ОБЪЯСНЕНІЕ:

1. Материаломъ для составленія этой таблицы служили по всѣмъ дорогамъ статистическія вѣдомости о коммерческой дѣятельности ж. дорогъ, помѣщаемыя въ годовыхъ отчетахъ по эксплуатаціи.

		ПЕРЕВЕЗЕНО:	
		Товаровъ малой скорости.	
СИБИРСКАЯ.			ПУДЫ.
1906 года			107696024
1907 года			150169645
1908 года			159006908



СТАТИСТИЧЕСКІЙ СБОРНИКЪ
 МИНИСТЕРСТВА
ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.



Желѣзныя дороги въ 1906, 1907 и 1908 г.

Длина. — Финансовое состояніе. — Подвижной составъ и его работа. Поѣзда. — Топливо. — Перевозки и валовой доходъ. — Расходъ эксплуатаціи. — Число пострадавшихъ людей. — Число и содержаніе служащихъ и рабочихъ. — Желѣзныя дороги мѣстнаго значенія.



Таблица III.

III

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВЪ

ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.



Приложеніе къ таблицѣ III.

СРЕДНІЯ КОЛИЧЕСТВА:

III А. Всѣхъ паровозовъ и **III В.** Всѣхъ товарныхъ вагоновъ, бывшихъ въ расцорженіи отдѣльныхъ жел. дорогъ въ 1906, 1907 и 1908 г.г.



III. А. и В. Средняя количества вѣтъ паровозовъ и товарныхъ вагоновъ, какъ обыкновенн

сутки.	Среднее число товарных вагоновъ въ мѣсяцъ.												№№	
													19119	
													16119	
													15014	
													20784	
													20813	
													21558	

НѢХЪ, ТАКЪ И СПЕЦІАЛЬНЫХЪ, БЫВШИХЪ ВЪ РАСПОРЯЖЕНІИ ЖЕЛЕЗН. ДОР. ВЪ 1906, 1907 И 1908 Г.Г.

ТОВАРНЫЕ ВАГОНЫ.

Находилось въ распоряженіи дороги на эксплуатироваемыхъ дорогахъ линіяхъ и вѣтвяхъ гр. 5 безъ графа 10.	11
Тоже на версту эксплуатируемая доро- гою линій и вѣтвей гр. 11 на гр. 7, т. 1.	12
Своихъ (т. е. собствен. Правит. и частныхъ лицъ и К ^о).	13
Н а н я т ы х ъ.	14
Долгомъ по обмѣну не счита- тая долга по роду вагоновъ.	15
ИТОГО гр. 13—15.	16
В ъ н а й м ѣ.	17
Долг. по обмѣну, не счита- тая долга по роду вагон.	18
На стоянкѣ гружен. вслѣдствіе не пріема сосѣдними дорогами.	19
На вновь строящихся участ- кахъ.	20
Приспособл. въ санитарн. прію- ты и для друг. специальн. цѣлей.	21
Въ ремонтѣ и ожиданіи ре- монта.	22
На стоянкѣ за неимѣніемъ работы.	23
ИТОГО гр. 17--23.	24
Находилось въ распоряженіи дороги на эксплуатируемыхъ дорогахъ линіяхъ и вѣтвяхъ гр. 16 - безъ гр. 26.	25
Тоже на версту эксплуатир. дорог. ли- ній и вѣтвей гр. 25; на гр. 7 табл. 1.	26
ж. ж. дорогъ по порядку.	1

Наход. на доро-
гѣ вагоновъ.

Неупотреблено вагоновъ за быт-
ностью ихъ:

На чуж.
дорогахъ

VII.

Перевозки и валовой доходъ желѣзныхъ дорогъ

въ 1906, 1907 и 1908 годахъ.

Общаго количества перевозки товаровъ малой скорости

ОБЪЯСНЕНИЯ:

1. Материаломъ для составленія этой таблицы служили по всѣмъ дорогамъ статистическія вѣдомости о коммерческой дѣятельности желѣзн. дорогъ помѣщаемыя въ годовыхъ отчетахъ по эксплуатаціи.

		ПЕРЕВЕЗЕНО.
		Товаровъ малой скорости.
РЯЗАНО-УРАЛЬСКАЯ.		ПУДЫ.
1906 года		389580410
1907 года		417848585
1908 года		426109800
ЮГО-ВОСТОЧНАЯ.		
1906 года		479897889
1907 года		524408645
1908 года		572359626

О Г Л А В Л Е Н І Е .

№№
по по-
рядку.

Стран.

1	Вмѣсто вступленія	1
2	Несоотвѣствіе вѣдомостей о сложеніи отвѣтственности за прос- рочку въ доставкѣ грузовъ и о неприемѣ ихъ съ телеграммами желѣзныхъ дорогъ и съ другими документами	5
3	Неожиданство вѣдомостей о сложеніи отвѣтственности съ телег- раммами	6
4	Постройка мостовъ на западномъ участкѣ Сибирской желѣзной дороги	10
5	Составленіе актовъ и донесеній	13
6	Подтопъ казачьихъ луговъ	15
7	Перевозка грузовъ во время объявленнаго неприяма болѣе нормы	16
8	Способы доказательства усиленной перевозки	17
9	Курьезныя вѣдомости о сложеніи отвѣтственности, напечатан- ныя вообще, а за Январь и Февраль мѣсяцы безъ телеграммъ въ особенности	18
10	Въ Апрѣлѣ мѣсяцѣ морозы болѣе 30 градусовъ	19
11	Не обоснованное сложеніе отвѣтственности	20
12	Правила нормальной перевозки грузовъ	24
13	Неосновательныя причины сложенія отвѣтственности	25
14	Скопленіе вагоновъ вообще	26
15	Невозможность существованія скопленія вагоновъ при громад- ной передачѣ таковыхъ по обмѣну	26
16	Подтвержденіе неосновательности сложенія отвѣтственности	28
17	Причины скопленія вагоновъ	29
18	Организация желѣзныхъ дорогъ и неправильная ихъ загрузка	31
19	Могутъ ли дороги обходиться безъ сложенія отвѣтственности	32
20	Опроверженіе выставляемыхъ дорогами причинъ сложенія отвѣ- тственности и не приема грузовъ	35

№№ по по- рядку.		Стран.
21	Почему причины сложенія ответственности не помѣщаются до- рогами въ вѣдомостяхъ	37
22	Лишеніе истца права дарованнаго ему 438—45 ст. ст. Устава Гражданскаго Судопроизводства	41
23	Сложеніе ответственности и непріемъ грузовъ по случаю снѣж- ныхъ мятелей	42
24	Нѣкоторыя неуравновѣсности, допускаемыя желѣзными дорогами.	44
25	Несовмѣстимость должностей—Начальника дороги и Правитель- ственнаго Инспектора въ одномъ лицѣ	46
26	Разнорѣчіе въ рѣшеніяхъ Правительствующаго Сената съ пра- вительственными распоряженіями Министра Путей Сообщенія .	47
27	Вопросы не бывшіе на разсмотрѣніи въ Сенатской практики .	50
28	Два разнорѣчивыхъ документа одного и того же Министерства по одному и тому же предмету	55
29	Непризнаніе Министромъ Финансовъ вѣдомостей о сложеніи ответственности за официальные документы	59
30	Заключеніе	60

ПРИЛОЖЕНІЯ.

№№ по по- рядку.	№№ прило- женій.	Стран.
I	№ 38	65
II	№ 39	67
III	№ 40	70
IV	№ 41	71
V	№ 42	72
VI	№ 43	76
VII	№ 44	77
VIII	№ 45	79
IX	№ 46	79
X	№ 47	81
XI	№ № 48—49 со вложеніемъ особой таблицы на двухъ листахъ	84

Всього приложений 25.

Всього страниц 127.

№№№ по по- ряdkp.	№№№ придо- жений.	Стран.
XII	№ 50	85
XIII	№ 51	92
XIV	№ 52	96
XV	№ 53	97
XVI	№ 54	100
XVII	№ 55	103
XVIII	№ 56	106
XIX	№ 57	108
XX	№ 58	109
XXI	№ 59	111
XXII	№ 60	115
XXIII	№ 61	120
XXIV	№ 62	123
XXV	№ 63	127

ЗАМѢЧЕННЫЯ ОПЕЧАТКИ.

<i>Стран.</i>	<i>Строка.</i>	<i>Напечатано:</i>	<i>Должно быть:</i>
5	4 св.	буква „е“ поставлена неправильно въ словѣ	„дополнительное“
„	20 св.	буква „й“	отошла отъ слова „Сибирской“
8	9 сн.	„до 43“	„до 430“
9	14 св.	„1911 года.	„1911 года,
10	12 сн.	передъ потому.	передъ потому,
11	6 сн.	чемъ	чѣмъ
12	11 св.	желѣзой	железной
13	9 и 14 св.	дорогъ.	точки не нужно.
17	19 св.	зафевраль	за февраль
20	15 св.	по-	по
22	2 сн.	убраны	бураны
„	3 сн.	пропущено слово „время“	
23	№ 117	метеорологической	метеорологической
23	17 св.	другимъ	другихъ
24	12 св.	слеженіе	сложеніе
25	4 сн.	ислишкомъ	излишкомъ
26	10 св.	вагоновъ	вагоновъ
26	10 св.	скопленіи	скопленіе
26	11 св.	течені	теченіи
29	15 сн.	искусственная	искусственная
38	4 св.	въ словѣ вагоновъ буква „а“ повернута въ обратную сторону.	
39	12 св.	пріема	пріемъ
42	2 св.	метель	мятель
42	7 св.	метели	мятели
43	7 сн.	метели	мятели
60		пропущено послѣ 19 строки (см. приложение № 61).	
114.	4 св.	гоголедницы	гололедницы.
На обложкѣ напечатано „Законъ 20 Марта 1912 г.“			1911 г.