

6Т  
С56

ВИБЛОТЕКА  
РОССИИ  
1912

# ЖУРНАЛЫ

СОВѢТА

## ПО ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫМЪ ДѢЛАМЪ

1889.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія Мануфактурнаго завода общаго (А. Базисъ), Фонтанная 99.

1890.

Описание

№

ИЗЪ БИБЛИОТЕКИ

ЛІТЪ-ГІРДИ СІМЕОНА СІМЕОНОВА

1935

ВА ТЕКЛ

Купили

за БУД

ФРАГМ

25  
1000

№ 24001

ЛЮБОВ

1940  
K

Книжка № 1. В. В. СЕМЕНОВА

Полка № 1/13

Книжка № 1/13

ИЗЪ БИБЛИОТЕКИ

ЛІТЪ-ГІРДИ СІМЕОНА СІМЕОНОВА

1960 г.

ПРОВЕРЕНО

1954

ПРОВЕРЕНО

Проверено 1954 г. Л. М.

1972

194



Штамп № 11111111111111111111

Номер № 1

Класс № 13

ИЗЪ БИБЛИОТЕКИ

УЧЕБНО-НАУЧНОГО ЦЕНТРА



67  
C 66

ПРОВЕРЕНО  
1942

БИБЛИОТЕКА  
С.-ПЕТЕРБУРГА  
И. А. ВАСИЛЬЕВ

# ЖУРНАЛЫ

СОВѢТА

✓

## ПО ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫМЪ ДѢЛАМЪ

1889.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія Императорскаго вѣдомства (А. Панаевъ), Фонтанная 18.

1889.



## ОГЛАВЛЕНИЕ

№ п/п	СТАТЬИ
1.	О тарифной перевозке по Двинской ж. д. горюч. материалов для постройки Мариинского порта . . . . . 1
2.	„ тарифы на каменные грузы, перевозимые по ст. ст. Грязно-Валдайской ж. д. порты на С.-Петербур. . . . . 2
3.	„ правила перевозки по ж. д. дорогам грузов военно-гражданского и военного назначения . . . . . 3
4.	Об установлении правил перевозки ж. д. портами № 1 и 2 с судн на прудовые грузы, правилах их перевозки на обводных ст. ст. . . . . 3
5.	О тарифах на каменные грузы, отправляемые на Гату по ст. ст. Мезенско-Брянской и Либаво-Рязанской ж. д. порты . . . . . 6
6.	„ тарифы на перевозку сандового и соснового шп. брус, через Олонку, на Мароту . . . . . 11
7.	„ тарифы на перевозку шп. брус, на Волжск по ст. Грязно-Валдайской ж. д. порты . . . . . 12
8.	Об установлении правил перевозки каменными материалами оброч. при перевозке шп. брус и каменными материалами . . . . . 14
9.	„ установление правил перевозки каменных грузов на ж. д. порты и в пункты приема каменных портов каменными материалами оброч. . . . . 14
10.	О тарифах перевозки Пошехонск ж. д. порты на перевозку грузов, состоящих преимущественно из кирпича, леса, щебня, камня, гравия и каменного шп. брус . . . . . 14
11.	„ правила на время действия 1890 г. тарифа Кавказской ж. д. порты на каменные грузы, соль, известь и другие материалы . . . . . 42
12.	„ тарифы на перевозку шп. брус, отправляемые на Гату на С.-Петербур. . . . . 44
13.	„ тарифы на каменные грузы, перевозимые по ст. Волокола-Волокола-Волокола ж. д. порты на С.-Петербур. через Москву . . . . . 46
14.	„ тарифы на каменные грузы, отправляемые по ст. Новгородской и Грязно-Валдайской ж. д. порты на Великий Новгород . . . . . 46
15.	„ тарифы на каменные грузы, перевозимые по ст. Новгородской ж. д. порты на Великий Новгород по специальному тарифу грузов для постройки военного завода на заводском шоссе от Новгородской ж. д. порты до соединения с военно-строительным шп. брус . . . . . 48
16.	„ тарифы на перевозку сандового шп. брус по ст. Волокола, Грязно-Валдайской ж. д. порты, на Либаву . . . . . 49



40.	О правилах вывоза сырья из лесных участков при вывозе лес. дрова из Архангельска на различные порты . . . . .	318
41.	„ вывоза разнородных лес. сырья на различные порты, а также вывоза растений . . . . .	317
42.	Об вывозе сырья из лесных участков при вывозе из Балы, на Печенгскую железную дорогу, вывоза сырья из лесных участков . . . . .	328
43.	О порядке вывоза из лесных участков сырья из станций Курляндско-винной лес. дрова . . . . .	327
44.	Об вывозе ст. № 88 Общ. устан. раскладки лес. дрова . . . .	344
45.	О правилах вывоза лес. сырья по островам Балтика и Гурья . . . . .	347
46.	„ правилах вывоза сырья из лесных участков . . . . .	358
47.	„ правилах ст. № 45—48 Общ. устан. раскладки лес. дрова . .	371
48.	„ правилах вывоза сырья с островов, леса и станций вывоза лес. сырья из лесных участков, вывоза лес. сырья из станций вывоза лес. дрова . . . . .	380
49.	„ правилах вывоза сырья из лесных участков на лес. дрова . .	383





## ПРЕДМЕТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ.

	№№ стр.	Стор.
<b>Б.</b>		
Берега казенная . . . . .	26	90
<b>Д.</b>		
Домохозяйство оборы (показатели на тулгу иль на стороне Галыны Шубы) . . . . .	8	14
<b>О.</b>		
Оборы (заготовка материалов для Жаруновского боры) . . . . .	1	1
Оборы (заготовка материалов нефтяных грунтов) . . . . .	33	220
<b>П.</b>		
Правила (порядок работы лесной-субсидии и порядок эксплуатации) . . . . .	3	3
Правила (о вывозе обора на 1/2 м. сь суда на хранение грунтов). . . . .	4	5
Правила (заготовка и хранение) . . . . .	9	14
Правила (о вывозе иль утрата дубовых изделий) . . . . .	23	73
	30	215
Правила (заготовка и хранение обора в лесу) . . . . .	27	206
	45	300
Правила (о вывозе иль хранения) . . . . .	28	210

	№№ стр.	Стор.
Правила (о вывозе иль хранения обора на Западном иль лесу) . . . . .	29	218
Правила (заготовка иль хранения обора на Западном иль лесу) . . . . .	31	220
	37	254
	42	279
Правила (заготовка и хранение Гравитационных и Тягово-сцепных иль, других нефтяных грунтов) . . . . .	34	220
Правила (заготовка иль хранения иль изделий) . . . . .	35	220
Правила (заготовка иль хранения обора на Одессе иль хранения) . . . . .	40	226
Правила (заготовка иль хранения иль изделий) . . . . .	43	247
Правила (заготовка иль хранения иль изделий) . . . . .	45	247
Правила (заготовка иль хранения иль изделий) . . . . .	45	250
Правила (заготовка иль хранения иль изделий) . . . . .	49	283
Правила (заготовка иль хранения иль изделий) . . . . .	50	283
Правила (заготовка иль хранения иль изделий) . . . . .	58	200
Правила (заготовка иль хранения иль изделий) . . . . .	59	200
Правила (заготовка иль хранения иль изделий) . . . . .	60	240

	Мил. руб.	Коп.		Мил. руб.	Коп.
<b>Р.</b>			<b>Тарифы на</b>		
Различные тарифы) . . .	22	62	„ навозу . . . . .	6	11
	41	267	„ навозу . . . . .	7	12
			„ навозу . . . . .	9	3
<b>С.</b>				5	8
Склады (включая порты доказательных об- ротов) . . . . .	9	44		12	46
Склады (на перевозку нефти или каменным угле- вом Каспийской порты) . . . . .	25	228		14	46
				15	22
				22	61
			„ Шанхай . . . . .	19	56
<b>Т.</b>			<b>У.</b>		
Тарифы (навозной) . . .	12	52	Углекислотная вода (в Одессе) . . . . .	28	289
„ (навозной, Барба- досской) . . . . .	20	62	Углекислотная вода (в Одессе) . . . . .	44	344
Тарифы (навозной, Барба- досской) . . . . .	10	34	Углекислотная вода (в Одессе) . . . . .	47	372
Тарифы (навозной, Барба- досской) . . . . .	11	41			
Тарифы (навозной) . . .	15	43	<b>Х.</b>		
Тарифы на			Углекислотная вода (в Одессе) . . . . .	29	126
„ навозу (навозной) . . .	12	45		43	337
„ навозу (навозной) . . . .	20	56	Углекислотная вода (в Одессе) . . . . .	30	226
„ навозу (навозной) . . . .	17	51			
„ навозу . . . . .	19	56			
„ навозу . . . . .	8	21			
„ навозу . . . . .	26	49			



**ЖУРНАЛЫ  
СОВѢТА  
ПО ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫМЪ ДѢЛАМЪ.**

Журналь 12 января 1889 года.

№ 1<sup>го</sup>.

Слушая доклад Департамента желѣзныхъ дорогъ 13 января 1889 г. № 1881, — о последовательной перевозкѣ по Двинской желѣзной дорогѣ матеріаловъ для постройки Мариупольскаго порта.

Паспаловскій Ереванской комиссія по устройству коммерческаго порта признала необходимымъ установить последовательно по Двинской желѣзной дорогѣ матеріаловъ, требующихся для работъ по устройству Мариупольскаго порта.

По плану комиссія, для устройства Мариупольскаго порта необходимо отправлять последовательно по Двинской желѣзной дорогѣ слѣдующіе матеріалы: 10 вагоновъ съ гранитомъ со станціи „Нарва“, одну вагонъ съ известковымъ рудкомъ и одну съ известкомъ и прочими грузами, всего же около 13 вагоновъ вѣсу. Отправка этихъ матеріаловъ будетъ продолжаться приблизительно до конца 1889 года.

Департаментъ желѣзныхъ дорогъ извѣщаетъ, что назначенное паспаловскіе комиссія по устройству коммерческаго порта издала работамъ въ беззаконномъ производствѣ работъ по устройству Мариупольскаго порта, сооруженіе которъ признается необходимымъ въ общегосударственныхъ интересахъ.

При рассмотреніи настоящаго дѣла Совѣтъ обратилъ вниманіе на отсутствіе въ докладѣ Департамента желѣзныхъ дорогъ данныхъ

в развѣрті движенія на участкѣ желѣзной дороги отъ Карамы до Марбутова. Давши эти объясненія по тѣмъ соображеніямъ, что если движеніе на означенномъ участкѣ возмалителна, то въ первомъ матеріаломъ для постройки Марбутовскаго порта избыточнаго числа вь представленіи надобности; если же, наоборотъ, движеніе ничтожно, то конечно предположеніе, что требуется избыточнаго переезда на 12 вагоновъ въ сутки можетъ сдѣлать передвѣщеніе другихъ грузовъ на желѣзную общегосударственную желѣзную.

Кромѣ того, конечно на устройствѣ портовъ на устьяхъ на какихъ нибудь участкахъ дороги требуется избыточнаго переезда угля, жѣлѣза и другихъ матеріаловъ, кромѣ гранита.

Въ сѣбствіе сего вь особѣ не усмотрѣна нѣмъ вьспавшаго представленія, сдѣлаю за благо сообщить съ правленіемъ Дорудной желѣзной дороги, Советъ постановилъ: направить вьспавшій докладъ въ Департаментъ желѣзныхъ дорогъ для дознанія его уваженія нѣмъ сѣбствіемъ вь заключеніи вь запискѣ, буде нужно, внести нѣмъ представленія на разсмотрѣніе Совета.

Поданный журналъ на подписаніи подписавшихъ.

## Журналь 12 января 1888 года.

№ 2/100.

Служащій докладъ Департамента желѣзныхъ дорогъ 12 декабря 1888 г. № 1.815, — о тарифѣ на злѣбные грузы, перевозимые со станцій Рижско-виленской желѣзной дороги въ Петербургъ черезъ Ригу.

Правленіе общества Рижско-виленской желѣзной дороги представило на утвержденіе правленія тарифа на перевозку злѣбныхъ грузовъ со станцій Рижско-виленской желѣзной дороги: Рига, Желудино, Свинья и Павликъ, въ Петербургъ, объяснивъ, что въ отношеніи правленія общества Рижско-виленской дороги правленіе участіе въ этомъ тарифѣ, для желѣзной дороги рижскаго по на общему тарифу; общій же этотъ на 150 р. утвержденъ Советомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ на засѣданіи 31 августа, 1 вь 5 сентября 1888 года. За сему правленіе просоветовать, что съ тѣмъ же станцій въ Петербургъ уже установлены тарифа на на-

прямоею линіею через Протопопово и Ваню-Осташково, но измѣненіе через Рязань, является кратчайшимъ.

Разсмотрѣвъ это ходатайство, Департаментъ желѣзныхъ дорогъ заключаетъ, что прямоею линіею означенной дороги испрашивается рязанскіе перевозы по кратчайшему измѣненію ставки тарифа, дѣйствующаго въ настоящее время на прямомъ измѣненіи. Такое измѣненіе ставокъ можно принять только желательнымъ, по тому, что при этомъ отпадаютъ грузы вѣсомъ пути сѣвернымъ, что устраняетъ возможность заволоки на станціяхъ дороги — откартывальныя грузы, выходящія на отрезѣ отрезанъ, а на отрезѣ — потому, что при прямой по кратчайшему измѣненію на прямую линію, устанавливающую въ прямомъ измѣненіи, желѣзныя дороги будутъ получать большую чистую прибыль.

Для прохода дороги, выходящая въ подобныя же условія, во многихъ случаяхъ уже допускаетъ уменьшеніе тарифовъ по сѣвернымъ измѣненіямъ, потому каково бы послѣдствіемъ дороги то же самое и для Рязань-ванюшской дороги.

По силѣ ходатайства Департаментъ желѣзныхъ дорогъ предлагаетъ предложенныя прямыею линіею общества Рязань-ванюшской дороги тарифы по прямому измѣненію грузовъ со станцій Рязань-ванюшской желѣзной дороги: Рязань, Златоулинъ, Сиваки и Павлово, къ Петербургу, черезъ Рязань, доузнать въ дѣствіе.

Согласившись съ заключеніемъ Департаментъ желѣзныхъ дорогъ, Съездомъ вѣдомствъ заключеніе это утвердить.

Подлинный журналъ на видѣющаго подписаніе.

## Журналъ 19 января 1888 года.

### № 1<sup>ая</sup>.

Слушаніе дѣла въ Департаментѣ желѣзныхъ дорогъ, по Высочайшему указу отъ 23 декабря 1888 года, № 14.133, — съ протестомъ противъ перевозки по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ вѣсомъ-судопутнымъ в короткаго вѣдомствѣ.

Высочайшимъ утвержденіемъ, по представленію Комитета Министровъ, отъ 12-й день января 1873 г., положено в перевозѣ вѣсомъ по желѣзнымъ дорогамъ производимыхъ измѣненіемъ въ видѣ армейской вѣсы, вѣсомъ до вѣдковъ, въ вѣдомствѣ вѣсомъ вѣдомствъ, общества вѣдомствъ объ импозитациѣ желѣзныхъ дорогъ.

Во вступительном 14-го декабря 1884 г. Высочайшим утверждением Комитета Министров объ изменениях §§ 95, 96, 27-98, 141 и 142 Высочайшим утвержденным 12 января 1878 г. Положением о перевозке товаров по железнодорожным путям сообщения в военное, объявленныя въ руководству съ 1-го января 1885 г. временныя правила для перевозки по железнодорожным путям сообщения военного имущества, одобренныя въ видѣ закона 12-го января 1885 г. въ войну.

При составленіи вышесказанныхъ временныхъ правилъ употреблены некоторые затрудненія, вследствие чего таковыя правила пересмотрѣны въ апрѣлѣ 1888 году въ образованной при Департаментѣ военныхъ дорогъ особой комитетъ, съ участіемъ представителями Военнаго и Морского ведомствъ, Государственнаго Контроля, Временнаго правленія военныхъ железныхъ дорогъ и общаго съезда представителей военныхъ дорогъ.

Представили въ разсмотрѣніе Съезду по железнодорожнымъ дорогамъ правила для перевозки по железнодорожнымъ дорогамъ грузомъ военно-судовому въ военное ведомствѣ въ тѣхъ случаяхъ, кои составляютъ собственно услуги перевозки, (не касаясь служебныхъ обязанностей чинамъ: Военнаго, Морского ведомствъ и Государственнаго контроля) и вѣдому подожать, на основаніи ст. 51 Общ. уст. военныхъ дорогъ, утвержденію Съезду по железнодорожнымъ дорогамъ. — Департаментъ военныхъ дорогъ объявилъ, что правила эти въ избранъ основаны на установленномъ Общедомъ условіяхъ перевозки грузовъ по железнодорожнымъ, а равно и на предложеніяхъ подкомитета статей положенія о перевозкѣ товаровъ, Высочайшимъ утвержденнымъ 14 декабря 1884 г. (сверхъ того, по вѣдому въ потребностяхъ Военнаго и Морского ведомствъ и въ исключительныхъ, вѣдъ правительственныхъ отрядахъ, отнесенія къ военнымъ дорогамъ, въ правилахъ Департаментовъ противорѣчивыхъ докладамъ некоторыхъ студентовъ отъ Общаго съезда).

Ввиду вышесказаннаго представителями частныхъ железныхъ дорогъ, гдѣсь таже комитетъ. Паритетъ, — о необходимости передать разсмотрѣніемъ гдѣ на предварительное обсужденіе общаго съезда представителями военныхъ дорогъ, который состоялся 6 февраля, Съезду военнаго; вносимой Департаментовъ военныхъ дорогъ проектъ правилъ перевозки по железнодорожнымъ дорогамъ грузомъ военно-судовому въ военное ведомствѣ направить въ Департаментъ, для передачи на предварительное обсужденіе ближайшаго общаго

суда представителей желѣзных дорогъ и двѣ палаты, имѣющія съ собою съѣзда, представляюща Сибирь.

Подлинный журналъ за подписаніемъ подписавшихся.

## Журналъ 19 января 1889 года.

№ 4/мн.

Слушая докладъ Департамента желѣзныхъ дорогъ, по Тарифному отѣлу, отъ 2 января 1889 г. за № 2, — объ установленіи прѣдела взимаемаго желѣзными дорогами особаго сбора въ  $\frac{1}{10}$  к. съ пуда за перевозку грузовъ, приравнивая къ перевозкѣ съ обкладкою въ станціонныхъ складочныхъ помѣщеніяхъ (въ размѣрѣ ст. 50-й Общ. устава желѣзныхъ дорогъ).

Департамента желѣзныхъ дорогъ возмѣнить — въ размѣрѣ ст. 50-й Общ. устава желѣзныхъ дорогъ — установивъ слѣдующіе „Прѣделы взимаемаго желѣзными дорогами особаго сбора, въ  $\frac{1}{10}$  к. съ пуда, за перевозку грузовъ, приравнивая къ перевозкѣ съ обкладкою въ станціонныхъ складочныхъ помѣщеніяхъ“.

§ 1. На желѣзныхъ дорогахъ (или участкахъ путей), находящихся — въ силу ст. 50-й Общ. устава желѣзныхъ дорогъ, разрѣшенъ Министерствомъ путей сообщенія взимать особый сборъ за перевозку въ  $\frac{1}{10}$  к. съ пуда, — какой грузъ, за исключениемъ помѣщаемыхъ въ приѣзжихъ въ назначенную парграфу, перевозимъ въ перевозкѣ съ обкладкою (ст. 49-й Общ. устава) и сложенныхъ въ станціонныхъ складочныхъ помѣщеніяхъ, а именно въ амбарахъ, на платформахъ крытыхъ и открытых, а также на подсталяхъ, принадлежащихъ желѣзной дорогѣ, — возмѣнить налогъ складочныхъ сборовъ въ  $\frac{1}{10}$  к. съ пуда. Грузы же сложенные грузомошниками на приземляющей дорогѣ свободной оградѣ (ст. 47) или на указанныхъ въ площадяхъ, принадлежатъ для складочн., но для сего не отвѣдены, — обертываются \*) представляя собой грузомошники и налогъ сборовъ въ  $\frac{1}{10}$  к. съ пуда, не возмѣнять. Для осыпей таковыхъ грузовъ, по желанію грузомошника и съ соблюденіемъ начальнаго ставка, допускается привлеченіе старика и рабочаго грузомошника, должностноисполняющаго всѣмъ законными требованіемъ начальнаго ставка.

\*) По вѣдѣнъ предписаніямъ Министерства Финансовъ, подѣль оныхъ „обертываются“, слѣдующимъ образомъ: оныхъ въ „обертывающаго“.

Применение. Сборка грузов, как, согласно вышеизложенному, не подлежит сбору по  $\frac{1}{2}$  в., для чего сборы не подлежат выделению: грузы, подлежащие для того приехать ли они из перевозок с обходными на станцию или без обходных: а) грузы отправленные по назначенным большим станциям \*) и местные приемы; б) вагоны, съезды и другой малой грузы; в) войсковые грузы, перевозимые по военному тарифу; г) грузы отправленные попутно; д) грузы перевозимые по каналу системы судоходства, как например: минеральное топливо, дрова, лесной и лесной строительный материал, грузы в т. и. и; е) все грузы доставляемые прямыми сообщениями с русских и иностранных дорог, при этом перевозят, а также грузы доставляемые в транзитные или таможенные склады, расположенные при станциях железных дорог; ж) грузы перевозимые в плетях идуя по железным дорогам, когда отправлены по тарифу для грузов, в них зафиксированы, не считая посылочный, не податный, не посылочный.

§ 2. „Вагоны на станциях грузы складываются на места по указанию железнодорожного агента дороги, средствами грузополучателя, при чем для полного грузины на местах должны быть приняты удобные меры. Переброска, по желанию грузополучателя, грузов производится или на свободные вагоны или на площадки, приспособленные для складывания, но для чего не отведенных, на специально отведенных платформах (§ 1 настоящего правила) производится также средствами или за счет грузополучателя.“

§ 3. „При назначении, по желанию или на их отправителя, на одну очередь (ст. 52 Общ. уст. авт.) таких грузов, как, согласно § 1, подлежат оплате особым сбором по  $\frac{1}{2}$  в., с приотправителем своим назначается сей сбор по  $\frac{1}{2}$  в. с груза, подлежащего для указанного назначения в железнодорожных сборных вагонах на станциях. Сбор по  $\frac{1}{2}$  в. с груза также подлежит грузы при перевозках или с предоставленной дорогом свободной или для с площадей пригодных для складывания, но для чего не отведенных, — в необходимых случаях на специально отведенных платформах“.

§ 4. „Сбор за хранение грузов по  $\frac{1}{2}$  в. с груза назначается за количество груза, подлежащего отправителем на складной,

\*) Преподать правила ст. 50 Общ. уст. авт. являются применимы к виду того, что в Общ. уст. авт. § 1 ст. 57) грузы большие и малой перевозят перевозят по разным тарифам, а обходными с тем же назначением.

или чрезвычайных дорогах. Сбор этих взносов или стандартных ставок, или стандартных ставок, при перевозке принадлежащих ведомству грузов и перевозке грузов на попутных, как и при ст. 67 Общ. уставе такой перевозке извозных дорогах отменяется. При этом, на основании ст. 78 Общ. уставе, при сборе на станции отправления, принадлежащий сбор взимается со лица, прибывающего право распоряжения грузом, при выезде груза".

§ 3. Сбор по  $\frac{1}{2}$  п. ст. 78 куда поступают на станции дорогах отправления, которая служит таковыми сборов, имеет следующий вид, определяемый для него следующим образом".

Дирекционер. Инструкция о порядке отправления на станциях общего сбора на перевозку грузов Министерством путей сообщения, по согласованию с Министерством финансов и Государственным контролером".

§ 4. Распоряжение Министерства финансов о порядке сбора на данной дороге, должно быть опубликовано директно в "Привременных вестниках" и публиковаться введомствами района данной дороги или участком ее. Во избежание от него, объявления о порядке распоряжения должны быть вывешены на каждой станции".

Предметом Министерством финансов и Таможенным отделом Департамента, означенных в приведенных вышеуказанных постановлениях, является проект правил общего параграфов, определяющих, что сборы на дорогах, следующие на станции для складов по принадлежности и не отправления, имеют общеправильность или на отправления или от раскладки, а по правилам складов на станциях перевозить грузовые и на принадлежность грузовых партиями, — отправления и на перевозку, и на перевозку груза".

Предметом частью желаемых дорогах извещать о порядке отправления Департамента правил на перевозку грузовых перевозок общего сбора представляемой ведомству дороги, который собран на станции февраля".

Принимая во внимание вышеуказанное, во избежание разногласий между правительством, означенных общего сбора, — Службы ведомства отправления Департамента, правил перевозок грузовых перевозок общего сбора, по  $\frac{1}{2}$  п. ст. 78, на перевозку грузов, перевозку на перевозку от отправления на склад, — перевозку в Департамент ведомству дороги для перевозки на отправления

Специального общего съезда представителей землевладельцев дорогов и поручить при этом Департаменту установить железнодорожного двукласного общего съезда, что настоятельно для подожжения заявления на перевозку зерна, как требующее быстрое рассмотрение.

Подписаный журнал и заявления подписаны.

## Журнал 19 января 1889 года.

№ 4/мес.

Суринский комитет Департамента землевладельцев дорогов, по Тарифному съезду, от 4 января 1889 года, № 14, — о тарифе на хлебные грузы, отправляемые из Рязи со станций Московско-Брестской и Либаво-Роменской железных дорог.

Председатель съезда представителей землевладельцев дорогов 1-8 группы пообещал, от 28 ноября, о разрешении вопроса в отношении проездных специальных тарифов на перевозку хлебных грузов из Рязи со станций Московско-Брестской дороги через Смоленск-Валуйск и через Минск-Валуйск-Двинбург, а также со станций Либаво-Роменской дороги через Валуйск-Двинбург.

Настоящему комитету представлено предложение правления Московско-Брестской железной дороги, от 4—5 октября о введении проездных специальных специальных тарифов со станций Минск-Брестского участка основной дороги из Рязи, через Минск-Валуйск-Двинбург.

Во представлении этого предложения объяснено, что по распоряжению, согласно указаниям Съезда по железнодорожному двукласному, составленного на перевозку общего тарифов съезда специальных тарифов на перевозку хлебных грузов со станций Московско-Брестской железной дороги из Либавы через Минск, стали этого тарифа от станций Минск-Брестского участка включены на столько как пообещано было ставкой тарифа на перевозку хлебных грузов из станций Московско-Брестской дороги из Рязи через Смоленск-Двинбург, что перевозка хлеба от станций указанного участка из Рязи через Смоленск сделана невозможной.

По рассмотрении указанного проекта тарифа и по мнению его по специальным тарифам на перевозку хлебных грузов из Рязи на станций Московско-Брестской дороги из Рязи через Смоленск-Валуйск-Двинбург, введенный уже в действие на осно-

наше постановление Совета по железнодорожным делам, ознакомились, что обреша провозная плата до Риги по первому направлению значительно выше, чем по второму. Кроме того, при составлении проекта с тарифом со станций Либаво-роженской дороги до Риги мыслями также необходимо станция для сообщения со Манс-ку станций той и другой дороги.

По делу железнодорожного представителя Министерства путей сообщения на конференцию 1898 г. с целью представления ходатайств дороги I группы соборно было решено в установленном порядке составить проект, для внесения ходатайств оспариваний.

Важнейшие свои мысли и предложения представителем дороги I группы, в конце, между прочим, высказывающиеся:

„По обсуждению дела, оказалось, что различие во величиннах тарифов провозных вследствие того, что специальной тарифа на Ригу по направлению через Манс-ку-Валейку были регулированы со специальным тарифом по первому направлению провоза со станций Московско-Восточной дороги до Либавы через Манс-ку-Валейку“.

„По мысли устроения этого различия в соглашениях между специальным тарифом по первому направлению провоза со станций Либаво-роженской дороги до Ригу, через Валейку-Дамбургъ, со специальным тарифом по первому направлению провоза со станций Московско-Восточной дороги, через Манс-ку-Валейку-Дамбургъ до Ригу, представляется целесообразным дороги установить согласие:

во 1-ю, отъ указанного пункта Валейка, установить по означенному направлению отъ Риги до Либавы, установить одинаковы обреша провозная плата до Риги и Либавы, и

во 2-ю, отъ специального тарифа по первому направлению провоза со станций Московско-Восточной дороги до Ригу чрез Соломенку-Витебскъ включить станция отъ Жолна до Вреста, потому что для регулирования тарифов отъ этихъ станций, находящаяся во больше близкомъ расстоянии отъ Риги чрез Манс-ку-Валейку нежели чрез Соломенку-Витебскъ, необходимо было бы установить повышенный удорожества ставки по направлению чрез Соломенку-Витебскъ, отъ означенныхъ же станций регулировать тарифы до Ригу чрез Соломенку-Витебскъ такимъ образомъ, чтобы устроены возможность перевозирования“.

„На означенныхъ основанияхъ были составлены проекты специальныхъ тарифовъ по первому направлению провоза со станций Московско-Восточной дороги до Ригу, чрезъ Соломенку-Витебскъ и

через Минск-Валейку-Дзвинбургъ, а также со станцій Либаво-ро-  
ненской дороги въ Ригу, через Валейку-Дзвинбургъ\*.

Департаментъ желѣзныхъ дорогъ установилъ на слѣдующихъ соображеніяхъ:

Относительно проекта тарифа до Риги со станцій Московско-  
брестской дороги Департаментъ считаетъ, что установленіе тарифа  
въ двухъ направленіяхъ: черезъ Смоленскъ — со станцій отъ Мо-  
сквы до Борисова, а черезъ Валейку — отъ остальныхъ станцій, на-  
ходящихся дѣствующаго на данномъ линіи управленія черезъ Смо-  
ленскъ, — представляется disadvantageous, такъ какъ при этомъ  
каждый railway представляетъ особенное, болѣе короткое, на-  
правленіе перевозокъ.

Зачитываясь положеніе станокъ отъ станцій Задвесье — Брестъ  
въ новомъ тарифѣ, черезъ Валейку, проектъ окончательно  
становитъ дѣствующаго тарифа, черезъ Смоленскъ, весьма необхо-  
дительно регулярна тарифа на Ригу съ тарифами на Либаву, и  
полагая что не только не представляется никакой опасности  
увеличенія издержекъ отъ перевозокъ на Ригу, но можетъ способ-  
ствовать равною старанію въ этомъ направленіи, такъ какъ по  
каждъ дѣствующаго тарифу черезъ Смоленскъ — тарифъ въ регу-  
лярна станцій на Ригу не старанію. Что же касается до по-  
ложивъ представить плату для станцій Борки и Борисовъ въ  
проектѣ тарифа черезъ Смоленскъ, то положивъ это платитъ не-  
обходимы для постоянного перевоза съ болѣе выгоды станковъ  
тарифа черезъ Валейку.

Передъ въ проекту тарифа со станцій Либаво-роненской до-  
роги въ Ригу, Департаментъ находитъ, что проектъ этотъ пред-  
ставляетъ considerable advantage противъ кажда дѣствующаго та-  
рiffs, но такъ какъ въ этомъ станокъ advantage со станковъ дѣ-  
ствующаго тарифа отъ тѣхъ же станцій до Либавы и, кроме того,  
тарифъ этотъ согласованъ съ проектными тарифами со стан-  
цій Московско-брестской дороги въ Ригу, то Департаментъ нахо-  
дитъ возможнымъ разбить введеніе этого въ дѣствіе.

Наконецъ, что касается до предполагаемого введенія этихъ  
тарифовъ въ сѣвѣнныя горныя, равнинныя и низинныя, передъ  
въ введеніи въ дѣствіе особа въ перевозку отъ сѣвѣнны тар-  
iffs, то противъ этой проектной мѣры Департаментъ возраженій  
не имѣетъ, въ виду установленія Указа по железнодорожному  
дѣлу (журналъ отъ 9 октября 1888 г. № 101), объ открытіи

свернуть таковыя тарифы до уровня их обнуления на пред-  
стоящем общем тарифном съезде.

На основании вышеизложенного Департамент желанием до-  
рог просит разрешить ввести в действие, со 15 августа 1889  
года, временныя тарифы на перевозку железных грузов и  
железных вагонов из Рязи по станціи Московско-Восточной и Де-  
бисовско-Рязанской желѣзных дорогъ, съ транзитъ проходить станці  
эти тарифы въ отношеніи перевозку, жаконку и расконку,  
перезъ до выработке на эти продукты каковыя тарифы на пред-  
стоящемъ общемъ тарифномъ съездѣ.

Согласившись съ вышеизложеннымъ сообщеніемъ, Советъ министровъ  
полномочилъ Департаментъ желѣзныхъ дорогъ утвердить.

Подписавшій журналъ за министерствомъ подписавшимъ.

## Журналъ 10 января 1889 года.

### № 5141.

Суровымъ докладъ Департамента желѣзныхъ дорогъ, по Тариф-  
ному отдѣлу, отъ 8 января 1889 года № 18, — о тарифѣ на  
перевозку сала свиного в солонинахъ изъ Ордн черезъ Омску на  
Марскъ.

Привлеченіе обществъ Кю-ландскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ пред-  
стоящемъ отъ 15 декабря 1888 года, издѣлывающаго объ утвер-  
жденіи противоположнаго тарифа на перевозку сала свиного в солонинахъ изъ Ордн черезъ Омску на Марскъ, при чемъ объявлены  
слѣдующее. Вѣдѣстное ведомство вѣдомства торговля фирмъ  
объя утвержденіемъ правды тарифа на перевозку изъ Ордн черезъ  
Омску на Марскъ сала свиного в солонинахъ, правленіе общества,  
по согласенію съ Русскимъ обществомъ пароходства и торговли в  
дорогахъ Московско-Восточной и Курскъ-Вітебской, каковыя вклю-  
чить эти грузы, при отправленіи ихъ изъ Ордн въ Марскъ, съ  
Московско-Восточныхъ черезъ Омску сообщенію съ иностранными  
партиями, со станціи на жѣзъ желѣзныхъ дорогъ, представляю-  
щихъ тарифы, тотъ сообщенію для сала свиного, ветчины и ко-  
бала; Русское же общество пароходства и торговли, которое вклю-  
чить на перевозку отъ Омскы до Марскы сала свиного — 21  
коп., съ сала и ветчины — 14 п. съ сала, каковыя сообщенію со-

ить мало сильное и слышную по тарифу, установленному для сала голландца, т. е. по 10, 50 и с. с. дуб.

Департамент желанных дорог признает из соображений: а) что для переноса сала свиного и голландца на настоящее время отъ Одры до Одессы предложено ввести истинные тарифы; следовательно же те же — сало голландца — и более истинные, нежели в настоящее время, переносится на более истинных тарифов, которые (на часть желанных дорог) предложено распространить на перевозку свиного сала и голландца; б) что из интереса свиного сельского хозяйства желательна отмена налога добываемых свиных продуктов; в частности же самым важным тарифом — из одры голландца — сократится правительство, путем предоставления отсрочки на развозку сала, при чем желанные дороги не могут не желать перемещения налога установленными истинными тарифами на  $\frac{1}{100}$  —  $\frac{1}{100}$  и с. с. дуба и верста; в) что транспортные статьи на  $\frac{1}{100}$  —  $\frac{1}{100}$  и с. с. дуба и верста достаточно высоки для обеспечения дороги на частные доходы отъ переноса. По сему Департамент желанных дорог предлагает рассмотреть предложение Северо-западных желанных дорог вместе на истинные пропорциональные на часть желанных дорог отъ Одры до Одессы пропорциональные части на перевозку сала свиного и голландца, отразившись на Варшаву, с тем чтобы части не предполагались только народными обществами, с коими будет заключено соглашение о правых свободных до Варшавы, и чтобы означенный тариф составлял отдален от случая требования правительства.

Согласно с вышесказанным соображением, Советом министров; министерство Департамента желанных дорог утвердить.

Подлинный журнал на надлежащую подписанную.

## Журналъ 19 января 1889 года.

### № 100.

Слушать докладъ Департамента желанных дорог, по Тарифному уставу, 9 января 1889 г. на № 10, — о тарифе на перевозку сала свинного и голландца со ст. Рязско-киевской желанной дороги въ Рязь.

Принятие дорог 1 группы задатываться объ утверждении означенного между ними специального тарифа на перевозку сала свинного со ст. Рязско-киевской дороги въ Рязь.



## Журналь 26 января 1889 года.

№ 2/44.

Слушая доклад Департамента желѣзныхъ дорогъ отъ 17 января за № 101, — по поводу несогласія Главнаго Штаба по вопросу желѣзныхъ дорогъ, при перевозкѣ войскъ и военныхъ грузовъ, министерство окончательно сбиреть.

Главный Штабъ просилъ Министерство путей сообщенія разъяснить Разказъ-проектной и Долово-санктенбургской желѣзнымъ дорогамъ, что дополнительные сборы за балластъ вывозимый и за статическые расходы не должны быть включены или при перевозкѣ военныхъ грузовъ. Въ вышедшей изъ этого powodu перепискѣ выказано, что вѣдомы на этотъ вопросъ Департамента желѣзныхъ дорогъ переняли образцы расчетовъ съ Главнаго Штаба.

Привыкая по выказанію, что въ настоящее время при Главномъ Штабѣ образована особая комитетъ для выработки проекта Положенія о перевозкѣ войскъ, какъ председателемъ комитета генералъ-адъютантъ Головановъ, — Департамента желѣзныхъ дорогъ выказали проектъ Высшаго министра перенести составленій при Главномъ штабѣ комитетъ обсуждать выказанія и докладывающія по выказанію желѣзнымъ дорогамъ дополнительные сборы за перевозку военныхъ грузовъ, съ цѣлью, какъ устранить эту недоразумѣній въ выработываемомъ комитетомъ выказаніи проектъ Положенія, такъ равно и выказанія выказъ изъ выказывающаго по сему предмету разъясненія, съ тѣмъ § 10 выказъ дифференціала Положенія.

Рассмотрѣвъ это представленіе, выказанное въ Сибирѣ по резолюціи изъ Министра, и д. Товарища Министра путей сообщенія, Сибирѣ выказали выказанію Департамента желѣзныхъ дорогъ принять представленіе.

## Журналь 12 и 26 января 1889 года.

№ 2/44.

Слушая докладъ Департамента желѣзныхъ дорогъ, по Тарифному суду, отъ 14 января 1888 года за № 814, — по предмету разнаженій правилъ выгрузки и выгрузки выказывающаго по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ, — а отъ 20 августа 1887 года за № 1021, о проектѣ свавы выказанія выказъ дополнительныхъ сборовъ.

Общій съездъ армянскихъ русскихъ вѣдомствъ дорожъ (XXIII) ходатайствовалъ о включеніи ст. 77 Общедо устанъ дорожъ особымъ приложениемъ: во первыхъ, списать грузы, которые дорожамъ представляется перевозить въ ограниченъ индивидуальныхъ системахъ (ходатайство это получило уже удовлетвореніе въ журнале Съезда по железнодорожнымъ дѣламъ № 100 и № 101), во вторыхъ, особымъ, представляемымъ при проектѣ устанъ перевозкы пассажирскы и грузы, приложить къ 18-столькимъ параграфамъ этого ограниченъ ограничена устанъ, относящихся до представительства ст. 77 Общедо устанъ правилъ нагрузки и выгрузки. Независимо отъ того, въ заключительной запискѣ къ списанию проекту устанъ перевозкы, XXIII Общій съездъ ходатайствовалъ о включеніи въ дорожамъ при требованіи отъ ограничена нагрузки и выгрузки въ системахъ такыя нагрузки, нагрузки или нагрузки концы обладать дорожамъ дорожю индивидуальны или индивидуальнаго сбора. Наконецъ, тотъ же съездъ, въ другомъ приложеніи къ проекту устанъ перевозкы, относящихся къ списанию выгрузки индивидуальнаго сбора, сообщилъ ст. 3 заключительнаго списка особымъ приложениемъ, опредѣляющаго вѣдущаго правилъ по нагрузкѣ и выгрузкѣ.

Разсмотрѣвъ это ходатайство, Департаментъ дорожъ постановилъ на слѣдующаго образомъ:

По ст. 77 Общедо устанъ нагрузки и выгрузки прилагается средственны железнодорожъ дорожъ или грузы. Правила по сему предмету утверждаются Съездомъ по железнодорожнымъ дѣламъ.

Представленные XXIII Общедо съезду отдѣльныя предложения, касающаго вѣдущаго отношенія до представительства ст. 77 Общедо правилъ нагрузки и выгрузки, опредѣлены:

1) въ какихъ случаяхъ и по отношенію къ какому группѣ общително представляемы железнодорожъ дорожамъ нагрузки и выгрузки могутъ быть представляемы группированы, и

2) порядокъ представительства такой нагрузки и выгрузки (разстояніа группированы), въ приложеніи къ сему заключенію, въ случаѣ отъ несправности, удовлетворяющаго вѣдущаго, а равно о-обязанно въ вѣдущаго справиться железнодорожъ дорожъ отъ общително-повеленной для нихъ ответственности (запр. при пути армянскъ выгрузки вѣдущаго предметомъ).

Вопросъ о приложеніи такъ или другою способомъ нагрузки и выгрузки разрѣшенъ XXIII Общедо съезду въ томъ смыслѣ, что нагрузки и выгрузки всѣхъ группъ (крошъ первоначальны на вы-

буать условити) производима жалельными деревьями, вырубна на в вырубна грубои, перевозити на особах условити, повинна на обязательна производити, если деревья неже потребны. Отсюда следует, что XXIII Общій съездъ наследитъ на безусловнаго права жалельными деревьями производити вырубну и вырубну етотъ грубои подобно в депутаты равнѣ въ силу операций производити по условити лица въ некоторыхъ случаяхъ и то въ тѣхъ только случаяхъ, когда деревья либо потребуются тѣмъ съ условити въ смыслъ обязательнаго для послѣдняго дѣйствія (выр. по условити въ грубои, перевозити на особахъ условити), либо жалельными производити производити по добровольному съ лица условити (лицъ по обязательнаго XXIII Общій съездъ наследитъ по условити по всемъ остальнымъ случаямъ).

Между тѣмъ ст. 77 предусматриваетъ возможность производима вырубна и вырубна какъ жалельными деревьями, такъ и средними деревьями, при чемъ необходима быть утвержденами Съездомъ по жалельными деревьями дѣлами равна дѣлами равнѣ: 1-е, случаи обязательнаго производима жалельными деревьями на сѣверѣ, 2-е, случаи вырубна того производима, съ участкомъ или безъ него для дерева и производима послѣдствіямъ.

Что же касается до предоставленія однимъ изъ сторонъ возможности обязательнаго для нея вырубна и вырубна другой стороной, то подобна дѣствіямъ, какъ результаты добровольнаго согласія стороны, следовательно въ нормировавіи на особахъ производима.

Обращаясь къ четвертой предусматриваетъ ст. 77 Общій равнѣ права, Департаментъ жалитъ, что составленіи на сѣверѣ съ жалельными деревьями, такъ какъ производима въ производима страночныя положенія XXIII Общій съездъ не имеетъ для себя права производима материалъ.

Для четвертаго первой части предусматриваетъ права, а именно: производима случаи обязательнаго производима жалельными деревьями и производима вырубна и вырубна, необходимо обратиться равнѣ всего на тѣхъ жалельными, какъ обѣ стороны, до введенія на въ дѣствіе Общій уставъ, должными сохранять на собой исключительнаго право на производима етотъ операций, съ предоставленія на другой стороной лица въ случаи обязательнаго на те случаи.

Въ общій на концѣ 1884 г., при Департаментѣ жалельными деревьями, каждой жалельными на перевозку дѣствіюнаго случая вы-

ища поровну доказательствать обороты, предоставлены желанием дороги удовлетворения в том, чтобы нагрузка и выгрузка товаром производилась вообще работами железнодорожников обороты, а товарообороты предоставлялись бы это право лишь в том случае, когда гармонично поровну выдать удобства устроить как ту или другую операцию, как обе стороны; предоставляем на С.-Петербургское баржовое общество, с одной стороны, указать, что принадлежно нагрузка и выгрузка от право грузополучателя, которые могут обратиться к услугам желанной дороги по назначению этих операций лишь на собственному желанию, а по тому означенные предоставлены принадлежно не спрашивать предоставления грузополучателя принадлежно нагрузка и выгрузка, только тогда, когда на это вследствие общего желания желанной дороги. По желанию Департамента не подвизать сомнений, что исполнение на обязанности дороги совершать эти операции во время случается, когда грузополучатель того от себя не потребовать, а лишь бы для желанной дороги прежде сличительности, по следовательно изображаться.

1) Хотя означенный поровну доказательствать обороты в установленные пределы платы за производство нагрузка и выгрузка, но на практике становится делом работы, означенная эти условия известности операций как операций, от времени года, рода грузов и т. п. вероятно возмещается по количественно размера (одном критикам действительности поровну), а иногда на столько же возмещается вследствие того, при такой поставленной для грузополучателя для бытия возможности во время выгрузки лишь на работниках требуется производством нагрузка и выгрузка работниками желанной дороги, а при наличии только совершить эти работы своим средствами, тогда как желанная дорога — в ожидании принадлежности со стороны грузополучателя, во всякое время, требования принадлежности нагрузка и выгрузка — выжили были бы лишь в состоянии готовности доставлять число работников и по тому нести расходы, по означенным действительности в том же направлении.

2) Чрезвычайно на стандартные дорожные исторически работники, враня означенных на станциях, как принадлежно по назначению и принадлежно на хранения дороги грузов, принадлежно бы означенному риску, ибо никакой надежды не может предполагать лишь принадлежно или хотя, при означенных на станциях означенных числе исторически дорожных дел. Между тем принадлежно желанной дорожной нагрузка и выгрузка выдать себе выдержива-

ше из этого пункта, который относится к делу (ст. 49 Общ. уст.) признавать грузы на перевозку даже в том случае, если бы они не могли быть отправлены в том виде его на станцию, конечно, с момента признания его на складе дорож. является уже окончательно на тяжесть и опасность тяжести груза (ст. 43 и 26 Общ. уст.). Поэтому необходимость перевозки его (хотя бы и временно) из ряда посторонних дел, для совершения перевозки, представляла бы для администрация дорож. дело самостоятельного дела, а, значит.

3) Правильная совершение перевозки из имущественной стороны обуславливается безопасностью движения, непосредственно зависящая от прочности и качества железных дорог.

Все вышеизложенное признается Департаменты из заключения, что производство перевозки и перевозка действительно представлять должно быть признано самостоятельным делом.

С другой стороны, производство перевозки и перевозка односторонней, не составляющей из себя часть операций или обязанностей, если бы она была в иных случаях невыгодны для торговли, в других же — существенно для общего благополучия дорож. (как можно убедиться уже XXIII Общ. уст. об этом предмете, подобно перевозке для дорож. представляла бы обязательная перевозка и перевозка: квалифицировать грузы, производство перевозки на частные склады, развозочными или станционными складами и т. п.).

По тому, оставаясь из старой статьи представляется производство перевозки и перевозка одним образом другой — по существу или между собой одинаково, — а также из того основного закона, что перевозка и перевозка — по существу всегда принадлежат Обществу устанав. на дорож. требований — составлять обязательство для владельцев, Департаменты также признают так сказать, когда обязательство это, в силу простираться на ст. 77 Общ. уст. признавать, должно переходить на перевозчиков.

По тому предмету XXIII Общ. уст. об этом предмете представляется железные дороги простираться исключительно.

1) Перевозка и перевозка являются обязательными предметами операций и операций: а) перевозочных операций и перевозочных операций и б) грузов, которые представляются, с согласия дорож., отправлены в обязательных законах, с перевозкой на два в более пунктов.

2) Перевозка и перевозка являются обязательными предметами

применения, когда дороги таже употребляты: а) при перевозкѣ животныхъ, особенно въ зимнее время, и б) покровъ в гурьмахъ, перевозимыхъ безъ упряжки изъ пункта. Соглашаясь съ предложениемъ Комитета на употребленіе выгрома и выгрома лѣтно-зимовальнаго и перевозить животныхъ, равно и продукты съ выгрома въ два и болѣе вьюса (въ виду особаго рода работы съ ними). Департаментъ заявляетъ, что во тѣхъ же обстоятельствахъ было нѣкогда применяемо выгрома и выгрома домота людей и фуража животныхъ означенныхъ—тоже Комитетъ на обязанности департамента: равныхъ образомъ, въ виду особаго рода работы по выгромамъ и выгромамъ, во мѣсто Департамента, слѣдуетъ отнести къ той же категоріи какъ грузы, выгружаемые и выгружаемые на частныя склады, какъ събереженіе животныхъ, такъ и грузы, выгружаемые и выгружаемые животными при помощи особаго, не принадлежащаго мѣстнымъ дорожкамъ, предпріимчивымъ, извѣстнымъ подъ послѣднимъ предложениемъ восторженно-мѣстной дорожкѣ лицамъ и учрежденіямъ выгружаемые грузы, резервуары, планшеты и т. д. употреблены, при томъ выгружаемые и выгружаемые тѣхъ или другихъ резервистическихъ способовъ.

Что же касается до предложенаго XXIII Обществу съдѣлать коллекцію, чтобы выгрома и выгрома товаровъ в гурьмахъ, перевозимыхъ безъ упряжки, изъ пункта, а равно животныхъ, перевозимыхъ животными животными, принадлежали предметами производства, когда дорожки или употребляются,—то съ тѣмъ же положеніемъ Департамента не согласенъ на слѣдующее доводомъ: а) какъ выше сказано, выгрома и выгрома—по совокупности всѣхъ коллекціонныхъ Обществъ устанавъ на дороге профанной—составляетъ обязанности какъ послѣднихъ; б) означенныя товары в гурьмахъ, не по свойствамъ своимъ, не по характеру производства работъ по выгромамъ и выгромамъ, не могутъ быть отнесены къ категоріи продуктовъ в гурьмахъ, выгрома и выгрома какъ, какъ исключеніе или общаго, должны составлять предметъ обязанности самихъ производителей; в) въ докладѣ Временнаго Тарифнаго Комиссара отъ 20 августа 1887 г. на № 1031, предложено было сборъ на выгрома и выгрома съ  $\frac{1}{10}$  в. на  $\frac{1}{10}$  в. означеннаго именно тѣмъ, чтобы производство выгрома и выгрома дорожкѣ, доставить материалъ и вообще грузы означенныя, перевозимы изъ пункта, принадлежали бы только производителямъ, будь они или коллекціонны, при этомъ Тарифнаго отъ 20

смысла ссубсидиация означает, что при таком условии пользование общественным сбором является не только быт существенно для грузооказателя, так как они могут избежать уплаты этого сбора, применив нагрузку и выгрузку собственными средствами, буде найдут это более для себя выгодным. В виду сего и применимо по указанию статьи 104-го (Кодига закона, издаваемо бы, по указанию Департамента, груза вывозными, итерактивными способами вывозными в складку, проставить, по желанию грузооказателя, нагрузку и выгрузку из собственными средствами.

В эту же категорию Департамента включил и жилищных, представляющих в перевозках вывозных вагонов (что не противоречит пункту в статье 104 Общедога условия).

Переходя теперь к порядку применения нагрузки и выгрузки, мы упоминаем как сего для обмена стороны последствий, Департамента обратил внимание на то, что XXIII Общедога ссылаясь определяются в этом отношении для оказания услуг, она необходима была собственно для ограждения интересов владельцев дорог (платить-то означало сь грузооказатель собирать на железнодорожном перевозке нагрузку и выгрузку, освобождение владельцев дорог от ответственности и т. п.).

Между тем, для разрешения в указанной подпункт в подпунктности пункта приложения нагрузки и выгрузки, необходимо было, по указанию Департамента, рассмотреть прежде всего следующие вопросы:

- а) реальный вид и состав подлежащего под нагрузку движимого состава;
- б) определение средней нагрузки этого состава;
- в) определение времени для применения нагрузки и выгрузки, при выполнении такой работы силами грузооказателя, и
- г) возможность применения нагрузки и выгрузки общественными для владельцев дорог в грузооказательной организации, независимо от того время выполнения груза и общественности обмена стороны и т. п.

По сему вопросам Департамента, в доклад описан на № 814, означены:

- 1) Железнодорожные дороги, по которым из устанавли в технических условиях, общими вывоз сь определяются различия, для определения времени реального вида груза, закрытый и открытый подвижной состав, в том числе не все грузы, не считая ссубсидиация-своими, требуют нагрузки из по закрытые вагоны, плати-

перее не был найден, но своей целью или объекту дела не подлежит изъятию из массы материалов, — по не противоречит ли правилам необходимости, по мнению Департамента, возмездия, что нагрузка в третий раз в открытый подвешной состав производится, сверх по свойству и различиям представляемых из различных грунтов, прочих грунтов, выдержанных перел и дождеванием, в случае представления этих как дождя открытого подвешного состава, должны быть возмездия возмездия.

2) Циркулярным бывшаго Техническо-испытательскаго комитета предложено думать, что 22 января 1877 г. № 564, было решено, что нагрузки в открытый подвешной состав с различным бортом, — по высоте означенный ход и означенные ресурсы с количеством 400 пуд. грузом означены, — могут быть увеличены нагрузки — до 700 пуд., а открытый подвешной — до 650 пуд., но подвешивать испытание подвешной силы означенных нагрузок и увеличенных.

На виду разнообразия типовъ выходящих на железных дорогах подвешного состава, различающихся по отношению къ максимальной нагрузкѣ, въ предельной силѣ отъ 450 до 800 пуд., Департаментъ предлагаетъ при назначеніи испытательскаго объекта принять, не основываясь предельной нагрузкѣ съ высоты, ограничиться установленіемъ, что „нагрузка должна производиться, по возможности, до предельной подвешной силы масса, означенной въ предложении бывшаго комитета“.

3) Такъ какъ по разнообразію свойствъ грунтовъ, типовъ означеннаго состава и по разнообразности характера работы не представляется возможности предвидѣть объектъ для всѣхъ дорогъ подробно различій, касаются правилъ нагрузки и нагрузки, то Департаментъ предлагаетъ необходимо въ противоречіи правиламъ ограничить объектъ выдерживать, означенными какъ для железныхъ дорогъ, такъ и для грунтовыми, чтобы „предвидѣть работу по нагрузкѣ и нагрузкѣ совершалась только съ дѣйствительнаго на дѣлѣй перелъ означеннаго и означеннаго, установивъ порядокъ означеннаго“. Относительно же возможности, обозначенной при нагрузкѣ и нагрузкѣ представлять грунты, какъ то: незначительная и значительная влажность, означенныя грунты и т. п., соответствующія условия должны быть выданы въ объектъ для этихъ грунтовъ установленнымъ правительствомъ правиломъ.

Для этихъ же случаевъ, когда нагрузка и нагрузка будутъ пре-

наводиться средними грузоподъемностями. Декартменты должны соблюдать потребности:

С) средними грузоподъемностями:

а) ответственности за точное соблюдение правил и инструкций работы, не сбить скорости сцепления, а за исполнение всех работных заданий требовать желободорожных элементов;

б) наличием достаточного количества воды при необходимости, необходимости для удержания в рамках груза, при нагрузке на открытой площадке состава, и

в) исправности портов подкачки воздуха, при устройстве приспособлений для нагрузки собственного средства.

С) средними желободорожными:

а) наличием подкачки состава воды при нагрузке сцепления от сора, а также насосы, сбить того, не подкачка случайно произойдет и декартментов;

б) при наличии платформ под железной дорогой — наличием подкачки количества воды, для удержания состава, а при наличии насосов под нагрузку — наличие насосов, насосов и воды, а насосов;

в) наличием насосов на железнодорожных станциях, на платформах станционных элементов, работ на нагрузке и нагрузке желободорожных элементов.

4) За силу статьи 43 (Много устава, на каждой станции устанавливаются требования для и часов отгрузки состава для приема и выдачи груза, а так как при приеме груза на станции без обхода на станции, работы не по нагрузке должны быть выполнены до срока приема, т. е. станция приема от отгрузки должна выдать, а эту работу дублировать (ст. 43 и 43), при нагрузке же — в большинстве случаев — по окончании одной работы в начале при нагрузке, т. е. обязанность декартментов дублировать (ст. 43), как, другие элементы, в начале приема желободорожных, обеспечивая действия по приему и выдаче груза, — по Декартменту указав, что нагрузка и нагрузка должны производиться не только на два и не только на период приема два, в которых станции открыты для приема и выдачи груза.

5) Периоды на срок на рассмотрение ориентировались XXIII Общественный срок на рассмотрение элементов железнодорожных нагрузок и нагрузок в начале станционных до тех пор, пока Де-

принадлежит распоряжаться, что XXIII Общій соборъ постановилъ, что:

а) назначать для исполнения работъ и работъ средннмъ цѣломъ въ время шестъ непрерывно сѣдующихъ рабочихъ дней, со средннмъ рабочимъ временемъ между работами и работами.

б) „въ случаѣ, если производится въ работѣ своей или въ указанной выше срокъ, съ него исключаются время на проездъ вагона“;

в) „да въ работѣхъ на указанной срокъ время вычета сбора, рѣшеннаго на проездѣ вагона, а если на срокъ дорога пойдетъ необходимо вычитать время своего средства, то, проездъ сбора на проездѣ, она вычитается сборъ на выработку“;

г) работѣ инвентаризація почвы, урды, вода и удобрительныя вещества, когда эти работы переходятъ безъ рывка, въ случаѣ выполнения его рабочими, производится обязательно дорожно по времени 24 часовъ со времени начала работы подъ работами со исключеніемъ съ рабочими собственно на производство работъ“;

д) „въ работѣхъ для работъ въ обыкновенные время работы въ два и более часа назначается и устанавливается средствомъ отработкой въ день работы вагона подъ работами“;

е) „по требованію на станцію назначения и по работѣ вагона, работѣ вагона считать работѣхъ и времени вагона въ обыкновенный часъ дня. Въ случаѣ выполнения этого въ день работѣхъ, работѣхъ назначеннаго средствомъ дорожно на станцію работѣхъ, при чемъ станція не отбываетъ на станцію и исключаетъ работѣхъ“.

Въ Общій уставѣ Россійскаго желѣзнодорожнаго вагона на время срока, въ которой работѣ вагона должна быть отбываетъ отработкой; существованію на время работѣхъ — въ ст. 81 говорится, что „время работѣхъ вагона на станціи средствомъ вычитана, времени на вагонѣ вычитана въ течение 12 часовъ со времени начала вагона для работѣхъ“.

По распоряженію до сихъ поръ станція назначить время доплатительнаго сборѣ (приказъ Департамента желѣзнодорожнаго вагона отъ 8 января 1882 г. № 156) определено, что „время работѣхъ и работѣхъ вагона на станціи, назначеннаго для производства этихъ работъ, временемъ рабочими въ опредѣленныя станціи на станціи, опредѣляется отъ 12 до 18 часовъ со времени начала вагона“ (приказъ, 1 въ ст. 11), при чемъ определено время срока

на специально назначенных предельных подстанциях утверждения Министера путей сообщения (примечание 2 к той же статье).

Как и в настоящее время, соблюдение сроков не нарушается только на производстве выгрузки груза, а потому признано необходимым, что если для выгрузки назначаются специальные бригады, то эти бригады должны работать сразу, а не по производств. или работам выгрузки и упаковке груза в вагоны (назначенной в статье 1 или 1<sup>а</sup> или в пункте 1) и только в том случае, если при перевозке груза в вагоны в перевозках быть обязательным, или ее обязательным на складе (ст. 49 и 51 Общ. уст. ж. д.), грузоприемником всегда является с установленным количеством бригад, в которых нет возможности выгрузки, или работников для производства выгрузки, так и подготовить необходимые для того приспособления. Департамент желает возложить на Министерство предложенный XXIII Общ. устав соблюдать установленный срок на выгрузку, считая от времени подачи вагона на станцию производства работ, но при этом, чтобы производственной бригадой выгрузки, в интересах дороги и отправителей избежать:

во 1-ю, установить, чтобы в подлиннике под выгрузку выгрузки на станциях назначенных бригад, удовлетворенные количеством назначенных бригад, с указанием их числ. фамилии отправителей, места подачи вагонов, их числа и времени подачи (примечание к статье 1), дабы таким образом избежать отправления в неопределенности или времени подачи вагонов под выгрузку;

во 2-ю, предоставить отправителю право не приступать к выгрузке, при подаче вагонов выгрузки на станцию в случае (примечание к статье 1) в интересах станций, с обязательством для последней произвести подачу на складской день;

во 3-ю, обязать отправителя, приступившего к выгрузке вагона, подавать на станцию в случае (примечание к статье 1) в интересах станций, с обязательством для последней произвести подачу на складской день, уплату за проезд;

во 4-ю, так как, по указаниям опыта, вследствие известных или новых условий, может возникнуть необходимость в изменении сроков или условий с сокращением выгрузки назначенных бригад, то также необходимо допустить по инициативе Министра путей сообщения, и

во 5-ю, установить, чтобы назначенные специально бригады производили выгрузку в наиболее выгодной, или рабочей выгрузке



За сего, кате въ виду, че въ упомянутом докладѣ Высшимаго Тарифнаго комитета предложено отпустить, отъ 29 августа 1887 г. иъ № 1031, при прекращеніи статьи VIII „сбора за простотъ иговыя, сѣбана статья за простотъ о вырубкѣ и вырубкѣ, Департамента имѣла необходимостъ снѣхъ опредѣлить въ смыслѣ отпустить даромъ комета или иже или вырубанной, такъ и иже окончательно сбора при непосредственномъ освобожденіи вырубленнаго иговыя или-комъ гдѣ. По сему предмету Департаментъ принялъ необходимость уменьшить въ-силу: если получилъ, по одной или, не отпустить въ теченіи вырубленнаго сбора въ вырубкѣ, по даромъ въ правѣ вырубанной въ правѣ вырубку своимъ гдѣ-тогда, въ исключеніи установленныхъ на сѣхъ снѣхъ доплатившаго сбора; буде-же, въ качествѣ лица вырубленнаго право распоряженія гдѣ-тогда, даромъ видѣтъ необходимость отпустить гдѣ въ иговыя, то въ качествѣ снѣхъ исключившаго сбора за простой иговыя и за простотѣ. Если получилъ, отпустить въ вырубкѣ, по отпустить въ въ опредѣленный сборъ, то даромъ исключившаго сбора за простой иговыя. Если получилъ, по отпусти-ый вырубкѣ въ сборъ, по комета видѣтъ въ теченіи снѣхъ доплатившаго снѣхъ работы, то, необходимо отъ исключившаго сбора за простой, даромъ въ правѣ вырубанной такой комета, по исключившаго въ вырубкѣ увеличеннаго на сѣхъ снѣхъ вырубленнаго сбора. Если получилъ по освобождать комета въ установленный для вырубкѣ сборъ отъ простотѣ, употребившаго отступленіемъ, то даромъ, по простотѣ снѣхъ, снѣхъ исключившаго снѣхъ таи-нымъ простотѣ, безъ отступленія за правотѣ и сохран-ность иго, а въ исключившаго исключившаго сбора за простой иго-гдѣ не было, такъ за снѣхъ и сѣхъ работы, необходимые даромъ въ снѣхъ простотѣ.

6) Статья XIII Общія сѣбана прекращены снѣхъ слѣдующее:

„При вырубкѣ комета въ вырубку за снѣхъ работы даромъ былъ комета простотѣ въ сборъ или въ снѣхъ. То-варъ вырубеннаго, по не отпустившаго снѣхъ въ теченіи 12 ча-совъ, снѣхъ за снѣхъ вырубкѣ, по исключившаго въ выруб-ку въ сборъ въ въ комета въ 2 рубля въ вырубкѣ комета“.

Высшимъ Тарифнымъ отакомъ, такъ видно изъ снѣхъ доклада отъ 29 августа 1887 г. иъ № 1031, по распоряженію Высшимаго ком-итета въ смыслѣ окончательно сбора при прекращеніи сѣ-бана сбора за вырубку гдѣ-тогда по тому сообщенію, что отпусти-та за комета быть видѣна за комета или снѣхъ услуги, иъ

которым, по предложению Комитета Министров (26 ноября 1892 г.), дорожные предприятия имеют право искать особым контрактом, сверх обычной платы, т. е. без конкурса, что им разрешается заключать в интересах дорог по рассмотренной рубрике и могут быть весьма полезны.

Ввиду, в виду того, что государственные предприятия и частные предприятия в области железных дорог находятся в тесной зависимости от результатов освоения и эксплуатации для производства дальнейшей работы, и признавая, что установленный действующим законодательством срок для работы частных предприятий, как для принятия во внимание групп изысканий, так и для отвода от себя последствий от истребования, Департамент признает возможным установить:

а) чтобы группы, истребленные законодательством и не принятые или не выполненные установленного срока, и также истребленные дорогами, не могут протестовать против принятия, заключая на общепризнанных условиях, статьи 81 Общ. зак. установленных, и

б) чтобы группы, принятые законодательством, но не выполненные или не спеша, не могут на установленный срок, и не сданные дороги на хранение, могли быть рассмотрены дорогами убранными по их желанию на других условиях, с вознаграждением за пользование железнодорожных дорог, и могли быть рассмотрены на других условиях, с вознаграждением за пользование железнодорожных дорог, либо по желанию законодательством, либо по желанию суда.

На основании вышеизложенного, Департамент проектирует, принять истребленные и истребленные группы, истребленные по законодательству дорогами (ст. 15-го параграфа), которые, с разрешения Комитета путей сообщения, и истребленные на рассмотрение Совета железнодорожных дел, при условии от 14 июня по № 814.

После принятия решения Совета, рассмотренные группы, так как передали были в особую комиссию из состава Совета, с участием директора Департамента железнодорожных дел, — частью для истребования и квалификации и для истребования истребленных, частью для истребования истребленных с условием истребования статей Общ. зак. установленных.

По окончании работы Комиссии истребленные группы, истребленные и истребленные передаются на рассмотрение дорогами группы истребленные по законодательству.

## I. Общи́я постановле́ния.

§ 1. Высшая норма ответственности до загрузки и выгрузки грузов на прибалтийских специализированных платформах.

Данные сети правил не распространяются на следующие группы:

а) железнодорожные вагоны и перемещаемые контейнеры, б) машины и их группы, перевозимые на автомобилях-загоналах. Во отношении загрузки и выгрузки этих грузов применяются особые правила, установленные отдельными актами.

Воды вагоны, не имеющие специальных правил, при отсутствии должного ухода, разгружаются только под наблюдением состава, на котором производится груз.

§ 2. Загрузка и выгрузка, во исключительных случаях, осуществляется на следующих параграфі, в зависимости от обязанности владельца дороги. По соглашению одна сторона может с разрешения владельца груза, или с грузом может быть предоставлена особая посылка.

§ 3. Средствами сообщения грузовладельцы должны быть произведены: а) загрузка и выгрузка грузов при помощи особым, не принадлежащим владельцу дороги приспособлений, допускаемых Министерством путей сообщения, и б) загрузка и выгрузка грузов, перевозимых с помощью особым приспособлений для усадки в специально другом.

§ 4. Находящиеся грузы, в случае повреждения или их перевозкой особыми вагонами, могут быть, по желанию грузоотправителя, выгружены или выгружены кем-либо из средств:

а) автомобиль, или в вагонах из кузова, в вагонах, особой конструкции (для группы 1, по конструкции грузов, утвержденных Министерством путей сообщения);

б) асфальт или из дуба и асфальтовой машины, в вагонах и вагонах (для группы 3);

в) для свинцовый, оловянный, стальной, фарфоровый и фарфоровый (для группы 9);

г) для бочечная (для группы 10);

д) вагон, ленточная, гравитационная и термовоздушная выгрузка (для группы 25);

е) для бочечная (для группы 34);

ж) для (для группы 31);

з) для железной, чугунной и стальной, стружки и склади (для группы 82);

- к) посуда чугунная (вся группа 11);
- л) кости, раки и панцири (вся группа 16);
- м) шпатель, гвозди, гвозди приклеивать и клеить на масле (вся группа 36);
- н) клеить по иль дубу: строгильный, булавочный, бутылочный, ботиночный, почтовый и конский, пробки и тачильные бруски (вся группа 41);
- о) кости простые овечьи (вся группа 50);
- п) шпатель лезвийный и тачильный (вся группа 54);
- р) клеить строгильные материалы (вся группа 58);
- с) шпатель и гвозди приклеивать, особо приклеивать на масле (вся группа 66);
- т) клеить тонкие (вся группа 66);
- у) дуб и сосна (вся группа 67);
- ф) клеить строгильные материалы по клею: клеить по клею (гвозди отклеивать и клеить тонкими), пробки и клеить пробки (вся группа 77);
- х) клеить клеить и клеить, клеить и клеить клеить (вся группа 78);
- ц) клеить (вся группа 82);
- ч) клеить (вся группа 101);
- ш) клеить клеить, не клеить на клею (вся группа 109);
- щ) клеить и клеить клеить (вся группа 109);
- ы) клеить (вся группа 110);
- я) клеить клеить (вся группа 111);
- э) клеить, клеить и клеить (вся группа 112);
- ю) клеить клеить и клеить, не клеить на клею (вся группа 114).

§ 5. Работы на железной дороге по нагрузке и нагрузке должны производиться по всем правилам с соблюдением по своему предмету на дороге правил и инструкций, установленных приказом начальника, на сколько возможно не отклоняться от правил.

По всем случаям относительно нагрузки, следует: а) чтобы грузы не выпадали на установленные предельные размеры (таблицы) подвижного состава; б) чтобы весь груз не проваливался обонянием на вагоны подвижного состава с возмущением по тарифу перевозок, и в) чтобы распределение груза на вагоны и укладка груза на открытые платформы производилась с соблюдением всех необходимых технических условий.

§ 6. За провозом груза и выгрузки средствами жуканьа дорожа, а такжа за спаданье изъ распада, при провозе сукъ работа средствами жукованья, намянется установка джананьянае сора.

## II. Особые правила о провозе груза и выгрузке средствами жукованья.

§ 7. Выгрузка и загрузка производится съ тѣ дни и часа, въ которые станція открыта для приема и выдачи груза (ст. 43 Общ. уст. Росс. жуканьа дорожа).

§ 8. О времени и мѣстѣ представленной подаче груза для загрузки или загрузки производится постановленье съ известность посредство мѣстныхъ, выдѣленныхъ на станція.

§ 9. Жуканья дорожа обязана подавать поданной составъ подъ выгрузку означенныхъ отъ сора, а крытые вагоны, сюртъ тара, въ поданной случаетъ, провѣриванья и декарфорванья.

Платформы для загрузки должны имѣть надлежащее количество сукъ для укрѣпленья груза.

§ 10. При загрузкѣ на открытой поданной составъ, отправленья обязана имѣть свои поданья, веревки, гвозди, стѣпки и другія принадлежноты, необходимы для укрѣпленья в рамках груза.

§ 11. Потребны для загрузки и выгрузки груза особые приспособленья въ готованье изготовляются, устанавливаются и спаданье средствами жукованья. При установканья в спаданье изъ выдѣленья, чтобы готованье не было протажено цорка.

По составленью съ жуканью дорожо, означенныя приспособленья могутъ быть изготовлены, установлены и спаданье изъ сукъ жукованья.

§ 12. Жукованья съ цоркѣ загрузка и выгрузка производится при спаданье означенныхъ на станція свободныхъ в пригодныхъ поданьяхъ црковъ, съ тѣмъ однако, что непосредственное распоряженье дѣйстванья црковъ, потребны для производствъ означенныхъ работа, можетъ, въ исключенья дорожа, оставаться на еѣ обязанности.

За надлежащее цркованье съ жукованью намянется установка джананьянае сора.

§ 13. За правильность загрузки и выгрузки жуканья дорожа

обязан начать вывозные работы своим агентом. Вывозные работы сего характера должны быть выполнены или грушевыми, или, так и сего рабочими.

§ 14. Отправитель должен произвести выгрузку на вокзале станции, на течение времени выезда вагона под выгрузку. Если вагон будет подан на более поздней время на вокзале станции, то отправитель не имеет право не присутствовать на выгрузке на этой станции, но должен, буде не присутствовать на ней, произвести ее на следующий ближайший день, на который станция открыта для приема и вывоза грузов. Для сего вывозная дорога обязана подать сего вагон на указанной станции на шесть часов до выезда станции. Если же отправитель присутствует на выгрузке на означенный выше определенный срок, то сего должен означать ее на этот же срок.

Отправитель, производивший выгрузку, обязательный для него на вывозных выезде произвести, выехать вагон, если это будет совпадать с действиями § 7-го, произвести или выехать выгрузку на дополнительный срок, который имеет сего первоначальным не должен превышать двойного выезда, вывозных выездами течение вагона; но сего обязан уплатить установленный сбор за простой вагона сверх первоначального срока.

§ 15. В случае пропуска отправителем крайнего срока, на который сего на основании предшествующего параграфа, мог произвести или выехать выгрузку, вывозная дорога имеет право вывозных выездами выездами вагона на сего выездами, вывозных или сего груза, который мог бы на сего вывозиться. Выезд сего груза на крайний потребовать от отправителя уплатить сборов: а) за стационарные расходы; б) за простой вагона на течение дополнительного срока и в) за простой вагона сего груза на течение крайнего срока выгрузки. Последний сбор не должен превышать размера платы за сего сего.

§ 16. Получатель должен произвести выгрузку на течение выезда вагона сего времени выезда вагона для выгрузки. Течение сего срока приостанавливается на те часы, когда вагон груз не производится (ст. 41 Общ. пос. зако. выв. дороги).

Получатель, производивший вывозный срок, обязан уплатить, если это будет совпадать с действиями § 7-го, произвести или выехать выгрузку на дополнительный срок, составляющий двойное выезда часа, вывозных выездами течение сего времени выезда

первоначальное время, на эти объекты является установленная норма на предмет налога сверх этого срока.

§ 17. В случае ввоза пограничного крайнего срока, в который акт, на основании предельного параграфа, может применяться или может применяться, начиная с даты ввоза, этот срок должен быть установлен, и в случае его необходимости этот пункт должен быть установлен на основании расписки и на предмет налога. На основании предельного срока является соответствующим предельным сроком, установленным в § 16.

§ 18. В случае ввоза и ввоза, указанные в §§ 14 и 16, включаются также в срок ввоза срока, необходимого для установления и возврата на предмете, случаи особые предельной, означенные в § 10, а в случае ввоза-срока, необходимом для учета таких предельных.

В случае ввоза, произведенный предельным предельным сроком, на основании §§ 15 и 17, также является и установленным предельным, если такая была установлена в законе. Держа не отказывая и начиная предельным при этом поведении предельных и в случае ввоза-срока предельным предельным актом полагается на расходы по означенной работе.

При этом закон в отношении переработанных соответствующим образом ввоза и ввоза предельным по предельным сроком предельным, и образом особое значение на § 4 предельным, предельным предельным предельным предельным ввозу и ввозу предельным предельным предельным. Сверх предельным на этот, что эти означенные закон предельным на общий предельным предельным, предельным и предельным предельным § обусловленным актом, а было бы иное возможно для предельным, но что, с другой стороны, предельным предельным ввозу и ввозу предельным предельным, предельным на предельным предельным означенным предельным, должно предельным на предельным предельным и в предельным предельным на предельным предельным означенным, которые не могут быть предельным на предельным предельным. Сказывая, в этот срок, в необходимости предельным на основе предельным и ввозу строгим предельным так образом предельным, что ввозу и ввозу предельным предельным предельным предельным предельным предельным, на предельным предельным, а не означенным, и означенным закон предельным на предельным и так означенным, которые предельным в § 1, Сверх предельным также предельным означенным предельным

этой мере того, что для ограничения интереса торговля и промышленность сборы на выгрузку и выгрузку товаров уплачиваются должны быть установлены в одинак размера, который, будучи справедливым для дороги, покрывает бы лишь собственно, на этом случай, расходы дороги, не служа для нее источником дохода.

Какъ по поводу этого предложения, такъ и когда по поводу него представлялись проекты, Советъ, по рассмотрѣніи ихъ, останавливался на томъ общемъ соображеніи, что утверждение въ настоящее время представлялось бы совершенно несправедливымъ, ибо когда нѣтъ содержаніемъ въ силу приняты постановленій можно быть приняты только условия, на виду того или другого размера сбора, подлежащаго въ данномъ случаѣ взысканію. Сверхъ того, если бы Советъ даже и утвердилъ, хотя бы условно, разсмотрѣнную правила, то и тогда правила эти не могли бы быть сведены въ дѣйствіе пока не будутъ решительно перемѣнены дѣлательными сборомъ на нѣ дѣлательн дороги и услуги иной, существенныя съ выгрузкой и выгрузкой тѣмъ же другимъ товаромъ. Между тѣмъ, согласно существующему Высочайшему повелѣнію о порядкѣ желѣзнодорожнаго тарифовъ и прочимъ измѣненіямъ размера сборовъ востало въ обществѣ Министерствъ финансовъ, законченное такъ законченными сборомъ не брать уже взыскать эти Советъ, а воздвигъ на пути общаго этого учрежденія. Хотя правила оныхъ взысканій перемѣнились законченными сборомъ востало быть въ Советѣ тарифныя судыбы при дождѣ отъ 30 августа 1887 г. на № 1081, и подтвердилъ въ Советѣ, въ теченіи этого послѣдній, весьма подробной разработкѣ, тѣмъ же жѣ, въ настоящее время, на виду вышеозначеннаго Высочайшаго повелѣнія, Советъ имеетъ возможность предложить будущіе размеры законченными сборомъ и потому было бы желательно въ ближайшемъ извѣщеніи при опредѣленіи нѣкъ въ такіе группы разсмотрѣныя правила выгрузки и выгрузки возмѣны распространены, а также кредитовъ перевозимъ или взысканъ не могутъ, взысканія оныхъ правилами означаются существующія правила перевозимъ взысканъ группы и проч.

По нѣкъ сему соображеніямъ Советъ постановилъ: 1) рассмотреть для по докладу Департамента желѣзныхъ дорогъ отъ 14 июля 1888 г. на № 814, по предмету установленія правилъ выгрузки и выгрузки перевозимыхъ на желѣзномъ дорожномъ группѣ, равно какъ и взысканіемъ въ группѣ въ нѣкъ сему тѣмъ

и дополнительно собрать, для и внесенные на обсуждение Совета 20 августа 1887 г. № 1831, по изложению мной на заседании Совета, в силу соглашения в изверженном году Пасквильского комитета — проехать, проездом в Департамент желѣзнодорожных работ для их рассмотрения, так и сейчас в настоящее время не стали думать по изложению Совета по желѣзнодорожным работам гражданств, 2) вернуть Департаменту желѣзнодорожных работ обязательство возмездия проездом и выезда для обсуждения Советом, когда, согласно изложенному Пасквильскому комитету, в Министерствѣ финансов установить будет тарифы дополнительно сборов за оказанные дорогами транспортные работы, проезд перевозимых грузов, услуги.

Поданный журнал и подлежащая подписанием.

## Журнал 9 февраля 1888 года.

№ 18/100.

Слушать доклад Департамента желѣзных дорог 23 октября 1888 г. № 1887, — в изложении изложено сообщением Пасквильского комитета дороги на первом дрифт, дѣлать строительные материалы, лѣса, угля, нефти, лигнина и каменной соли.

Временное управление желѣзных дорог подает проект об изложенном изложено тарифов Пасквильского комитета проезд на первом:

- а) проезд;
- б) изложено строительными материалами, и
- в) лѣса, угля, нефти, лигнина и каменной соли.

Департамент на первом пути предметом тарифа утверждено Советом по желѣзнодорожным работам 21 мая 1887 г. по сроку до 15 марта 1888 г. в силу распоряжения Министра путей сообщенія продлены до 15 июня 1888 г. в том, чтобы в то же время были переработаны также проекты тарифов сообщенія съ условиями конкуренция и другие обстоятельства, подлежащие на первом дрифт, дѣлать материалы, угля, лѣса и проч.

Представлен по изложению сего выше проекта тарифов, Временное управление предложить вниманию основан для каждой из трех категорий сего тарифов.

1) Дієстурції зь 15 верня 1887 г. по 15 жовт 1888 г. тариф на перевозку дров по Польському залізничному коридору способувала розвиток перевозок означеного грузу на дистанції лише до 176 верст, на такій жакі можливість була бы развити перевозку дров и на дальшім дистанції, чтобы дати можливість надбавляти лісові, розмістити их больше ступенчаті зь геронію лісовозів, поставити дрова на залізничній дорозі, то Временное управління виконати вказаний дієстурції на Польському залізничному коридорі тарифи на перевозку дров ось 1 до 176 верст оставити без зміни; на дальшім дистанції же розмістити лише 176 верст допустити слідуєщій дифференціальний тариф:

ось 176 вер. до 183 вер. по — р. 3 а. зь вагов и верст.

„ 190 „ „ 200 „ „ 17 „ 60 „ „ „ на все расстояние, свыше 200 верст по 6 а. зь вагов и верст, т. е. выдать лишь приблизительную стоимость эксплуатационных расходов единиц вагов при этой перевозке, при чем действительный сбор на станционные расходы на станциях отправления и назначения определять по тарифу 1 р. 20 а. зь вагов. Дієстурція сего тарифа ограничитися сроком 15 жовт 1888 г.

2) Осиль перевозок на новій дієстурційскій тарифі лісовозів и строготимити матеріалом показало, что на числа 5.787 вагонов сего коша, перевезеного в 1887 г., по Польському коридору было отправлено:

а) преимущественно означеного сортаго лісу на Вильну и на Вильну 1.667 вагонов, средній пробіг вагов достигал 249 верст;

б) также по лісу в Ровно и на Ровно было отправлено 1.349 вагонов, средній пробіг вагов при дієстурційскій тарифі достигал 25 верст;

в) на Швант, Пинск, Жабинку и Бисоков, для дальшім слідованія на транзит, преимущественно дубового лісу было перевезено в общей сложности 1.661 вагов, средній пробіг вагов при дієстурційскій тарифі достигал 112 верст;

г) на Говань и на Говань на Либаво-рауніскій дорозі перевозило преимущественно дубового лісу 568 вагонов, средній пробіг вагов при дієстурційскій тарифі достигал 80 верст, и

д) на Пронск для дальшім слідованія на восточній дорозі в Ригу разное лісу было перевезено 346 вагонов, средній пробіг вагов достигал 97 верст.

Государства или хотя бы дельты, что наиболее ценные лесные угодья (древесное сырье), направляются в главный центр Швейцарии и Бельгии, водным путем, или же через Гельву до Любано-ранского порта, и через Рено до Это-шампанских дорог, и дельты весьма невыгодная работа по Польскому маршруту, в сравнении с лесными материалами перевозимыми в Виллу и в Виллу, Временное управление надеется, что дельты будут платить тарифы на Польском железном дороге по направлению к упомянутым передаточным станциям свободнее, нежели отсюда грузы из района Польского порта на протяжении до сих пор платили конкурентным направлениям, а именно сибирским железным железным тарифом. Польскому железному дороге, в доверие является весьма желательным, посылать станционные вагны провозной платы, по направлению к Рено, Гельву и Брансу (проездная плата тарифо-различный пункт ст. Лушанна) по следующим тарифам:

отъ	1 до 100 верст	до	— р.	14 <sup>5</sup> / <sub>10</sub>	з.	съ вагона и верста
„	101 „ 128	„	„	16	„	67 „ за вагонъ
„	129 „ 150	„	„	—	„	13 „ съ вагона и версты
„	151 „ 204	„	„	28	„	40 „ „ „
„	205 „ 267	„	„	24	„	68 „ за вагонъ
платя	267	„	„	—	„	09 „ съ вагона и верста.

Что же касается перевозки грузов на передаточных станциях Виллу, Шампанна и Любана, то на приближение конкурентных тарифов на конкурентности с Польскими дорогами направлением, чтобы избежать тарифа восточного свободных отсюда послышавшихся дорог. Временное управление должно бы иметь дельты тарифы вагны провозной платы по направлению до этих станций, для избежания отсюда Польского порта, сократить тарифы между без избежания и избежать ст. съ вагона и верста съ станция ст. С-Петербург-варшавской, Рено-двигательной и Варшавских дорогами оба упомянутых тарифа тарифов отъ станция отправления Польского железного порта до станция назначения упомянутых дорог, т.е. безъ отъ ст. С-Петербург-варшавской и Варшаво-берлинской железных дорог поступая на Временное управление конкурентности тарифов.

1) Временное управление тарифов на перевозку дельты и плата за перевозку 1887 г. станция-перевозка, что грузы отъ, перевозка железнодорожных ст. станция Гельва-Бранского участка (длина 242 вст.), направляются

через Франкф.	къ Рату.	122 верста.
„ Франкф.	„ Кельнбергъ.	34 „
„ Франкф.-Вальдбу.	„ „	34 „
„ Жабенку.	„ „	11 „
„ Вилло.	„ „	8 „
„ Жабенку-Барнау.	„ „	48 „

Изъ этого видно, что по пути на ринку въ разстояннхъ, между и между перевозились отъ станцій Франкф.-Вальдбургъ къ Кельнбергу по различнымъ направлениямъ, въ началъ Гевалль-шлейфе въ параллельнхъ ось сѣверъ южному направлению для Пфальцскихъ желѣзныхъ дорогъ. Вслѣдствіе сего, Временное управленіе, въ видѣхъ увеличенія карузы Пфальцскихъ желѣзныхъ дорогъ на незначительныхъ протѣженіяхъ, а также въ видѣхъ того, чтобы путь съ оныхъ дорогъ не уклонился на провинціалія, въ курортныхъ направленихъ, вводить необходимыя вывѣсты тарифа на короткихъ разстояніяхъ и поминуть на болѣе дальнихъ, а къ кому вывѣсты;

а) дѣйствующій въ настоящее время въ мѣстности сообщенія Пфальцскихъ желѣзныхъ дорогъ сѣверный тарифа на короткую поездку и вывѣстку ама, куда, пенсия, амаши и пенсийнхъ шала отбѣнны;

б) на разстояніяхъ до 496 верста, ама для покурннхъ, такъ и для покурннхъ стравонхъ, ввѣннованнымъ въ 64 и 82 грузнхъ общей покурннхъ грузонхъ, ввѣннованнымъ въ мѣстности сообщенія Пфальцскихъ желѣзныхъ дорогъ нормальнхъ и сѣверныхъ тарифа, дѣйствующіе въ настоящее время въ III и I грузнхъ желѣзныхъ дорогъ;

в) на разстояніяхъ свыше 496 верста до 596 верста ввѣнновать ама, расчитанную по 15 коп. съ агона и верста, отъ 596 верста до 696 верста по 15 коп., свыше 696 верста по 17½ коп. съ агона и верста (т. е. свыше 496 верста отъ ¼ до ½ коп. съ ауда и верста);

г) тарифа, расчитанный на вывѣннованнымъ основаннхъ мѣстахъ кару до отбѣннхъ.

Рассмотрѣвъ предложенія Временнаго управленія ввѣнновать желѣзныя дороги, Департаментъ желѣзныя дороги обратилъ вниманіе прежде всего на то обстоятельство, что вѣнны, предложенныя Временнымъ управленіемъ ввѣнновать желѣзныя дороги, — въ тарифныхъ отбѣннхъ, — расчитанныя на двѣ категоріи:

а) на вывѣнновать ввѣнновать шнръ, въ тѣхъ случаяхъ, когда

онимъ тарифомъ указаны на сѣверномъ грузѣ по выводу для Польскаго желѣзныя дороги материалъ (дѣловые материалы, жѣль, лесныя и др.).

б) возмѣненіе провозной платы, — для применения тарифа на сѣверномъ по дѣловымъ материалѣмъ Польскаго желѣзныя дороги, въ томъ случаѣ, когда тотъ же грузъ указанъ на вывозномъ тарифѣ грузовъ этой желѣзныя дороги на другія желѣзнодорожныя и водныя пути (дрова, дѣловые материалы, жѣль, лесныя и др.).

По отношенію къ первой изъ сихъ статей, т. е. къ возмѣненію провозной платы, на короткомъ расстояніи, необходимо, по мнѣнію Департамента, имѣть въ виду, что, въ данномъ случаѣ, для вывоза дѣловыхъ грузовъ Польскаго желѣзныя дороги, грузы эти могутъ отпущены на другія желѣзныя дороги, для въ первую линію considerable profits. Тамъ какъ несомнѣнно, что каждому желѣзнодорожному предпріятію собственно, цѣлью всего, является выгода отъ перевозки того груза, который производится непосредственно съ работами, то въ дѣйствіи предположеннаго возмѣненія провозной платы, въ цѣломъ отношеніи къ возмѣненію таковыхъ выгодъ, необход. не должно бы встрѣтиться препятствій. Присутствіе крайнѣ того по мнѣнію, что возмѣненіе тарифа предпологается произности на возмѣненіи тарифа въ значительномъ разстояніи и что даже и для этого короткаго разстоянія времени предпологается усладить плату не только по тарифу — дѣловымъ въ данномъ случаѣ протекшимъ возмѣненіемъ сдѣлать произвольнымъ.

Что же касается второй статьи, т. е. возмѣненія провозной платы для применения къ сѣверномъ грузамъ по дѣловымъ материалѣмъ, то такую мѣру нельзя не принять какъ цѣлью образомъ, съ точки зрѣнія интересовъ одной Польскаго желѣзныя дороги. Но такъ какъ въ данномъ случаѣ, по мнѣнію самого Превосимаго директора, интересы сохраняются желѣзнодорожныя материалѣмъ, то протекшимъ возмѣненіемъ плата бы быть короче, такъ при условіи тарифа въ сообразномъ интересомъ и стать выразителю.

Развѣннъ подобно соображенія, представляемая Превосимымъ директоромъ, и устанавливаются по тому линію на этой послѣдней сторонѣ тарифа, Департаментъ желѣзныя дороги находимъ:

А. По тарифамъ на дрова. До 176 кв. предпологается сохраненіе дѣйствующаго тарифа; для большаго же разстоянія —

увеличивать эту плату на пропорцию величины собственных расходов перевозчика. Такая плата вѣра эта является главнымъ цѣлью — рѣшить перевозку вѣстала свободна и правителю дѣломъ, удаляясь на водные пути, то проектированное увеличение было бы главнымъ допустить въ пользу его общества.

В. По тарифамъ на лѣсные матеріалы. По распоряженію, на основаніи вложеннаго акта, представленій съ установленіемъ вѣстала болѣе повышеннаго тарифа для короткихъ разстояній, во направленіи съ Рязань и Гомель, при чемъ для такихъ же короткихъ разстояній во направленіи съ Вильно, Гданьскому и Бресту, будутъ сохранены дѣствующія платы провозки платы, — вѣстала бы предложено допустить введеніе означеннаго тарифа. Небы однако же въ виду, что правленіе для междустанційной перевозки болѣе низкаго тарифа, проектированнаго до Вильно, Бреста и Гданьскаго, было бы способно платить поддержанія при таковой отправкѣ на Брестъ, Рязань и Гомель по болѣе высокому тарифу, представлялось бы необходимымъ прибавить на вышеупомянутыхъ означеннаго поставленнаго тарифа, съ указаніемъ раздѣла провозки платы отъ станцій отправленія до станцій назначенія.

В. По тарифамъ на лѣса, концы и проч. Въ означенно провозки платы на короткихъ разстояніяхъ, и въ данныхъ случаяхъ, согласно вложенному, представленія не встрѣчается.

Привлеченіе къ новому тарифу платы съ 15 в. съ вагона и верста (до 597 вер.), какъ дѣствующей и въ настоящее время, также сохраненія не встрѣчается. Проектируемая же, для разстояній свыше 597 верста, означеннаго востребованія интереса не только Либаво-роменской желѣзной дороги (во направленіи на Копенгегенъ), но и дороги I группы (во направленіи на Ригу и Копенгегенъ). При таковой вложеннаго дѣла, вѣстала бы предложено привлекенія, раздѣленія проектируемый тарифа въ разстояніяхъ до 597 верста, распространять временно ставку въ 15 в. съ вагона и верста и на болѣе протяженія, какъ та вѣстала вѣста и въ дѣствующей тарифа.

Относительно же продолженія означеннаго предложенія Временному управленію вѣстала война не согласенно съ заинтересованными направленіемъ. При этомъ, въ виду того, что спорный районъ (Варшаво-гданьскій участокъ) является отправнымъ пунктомъ на Копенгегенъ черезъ Кіевъ-Гомель и черезъ Вильно-Перебалово, на Ригу — черезъ Брестъ-Давабургъ, черезъ Палло-Можайску и черезъ Вильно-Давабургъ и на С.-Петербургъ и Рязань — черезъ Орелъ-Москву,

а равно и привычки во внимание, что подобнее для народа о са-  
мых интересах высказались направились уже выслушаны и по-  
пробовать дела и цены с другими дорогами, и что, таким обра-  
зом, изобретениям является интереса дороги I, II и III гр., на-  
более целесообразности представляется бы рассмотреть вопрос о  
тарифах на леса, пеньку и проч. на особую службу, соединивши  
то согласно представлений желавших дороги между тремя группами.

На основании вышесказанного Департаменту желавших дороги  
предлагается:

I. Рассмотреть Временному управлению желавших желавших  
дороги вместе с действительными представленными или тарифы настоящего  
соединения Польского желавших дороги на перевозку:

A) Дрова и лесные строительные материалы, по протекро-  
ванному тарифу, с тем, чтобы по лесным материалам были  
выработаны настоящие таблицы перевозных плат, подлежа-  
щих сравнению на утвержденных ныне выработанных.

B) Леса, дрова, пенька, льняной и конопляной пакли — по  
протекрованному тарифу для расстояний до 500 верст, а для  
больших расстояний — преемственно с тарифу станция дистанционного  
плат тарифа в 15 в. с. за леса и версты;

II. Поручить железнодорожному главному обществу служба, по согла-  
шению с представителями службы между собой, ввести на  
общий тарифный службу представителей русских желавших до-  
роги вопрос о тарифах на перевозку леса, пеньки и проч. пре-  
доставить Временному управлению желавших желавших дороги  
вместе с лесом служба, — с дорогами заинтересованными по пере-  
возке леса, пеньки и проч. с Гомель-Брянским участком, — по со-  
глашению относительно тарифа желавших желавших тарифов  
Польского дороги, для желавших группы, при перевозке лес  
на расстояниях свыше 500 верст, т. е. со станций Брянск-се-  
верный участка до Вильно, Бiałостока, Бреста и Ровно.

Срок. Временному Вр. управлению желавших желавших  
желавших дороги тарифы должны быть рассмотрены Советом по ве-  
дущему делу главы 13 октября 1888 г.; по Службе принять  
желавших, представляющих учреждения тарифов Польского  
дороги на службу, оставаться на рассмотрение общего вопроса  
с целью установления тарифов желавших дороги и о том, ка-  
ким образом тарифы должны утверждения Советом по желавших  
желавших делам, для чего и поручить Департаменту желавших  
дороги представить железнодорожному управлению.

В настоящее время, в виду предстоящего освобождения Сибиря от железнодорожных налогов, от рассмотрения вселя вопроса для по железнодорожным тарифам, разграничив этот вопрос между учреждениями.

Обсуждая по существу предложение Временного управления железной дороги тарифам и тарифам, Сибирь не удерживать никаких обстоятельств, которые могли бы препятствовать выводу предложенной Временным управлением в действие с тем, чтобы, согласно заключению Департамента железной дороги, тарифы на перевозку леса, угля, соли, льна и хлопчатобумажной ткани для расстояний более 497 верст были оставлены в прежнем разряде, 16 в. с. вольно и весте.

Поданный журнал не подписывался председателем.

## Журналъ 9 февраля 1889 года.

### № 11/100.

Слушая доклад Департамента железной дороги, по Тарифному отряду, от 19 января 1889 года № 111, — о выведении тарифов Николаевской железной дороги на хлебные грузы, соль, асфальт и лесные материалы — в период навигации 1889 г.

Сибирь разграничив Глиняные общества разбираться железной дороге, ходатайствуя о разбирании тарифов на время навигации 1889 года навигация, на части Николаевской дороги, тарифы на старомосковские от Рыбинска до Тьери со Волги в даль по Николаевской железной дороге хлебные грузы, соль и асфальт не в даль до окончания тарифов ставок и на лесные материалы, старомосковские до Москвы.

При этом Сибирь разграничив ходатайство, что тарифы на хлеб, соль и асфальт прокатывались в том же разряде, как в 86-навигацию предыдущего года, а на лес и лесные материалы, — с семнадцатилетним сроком, предыдущего года навигации, заключаясь в том, что вместо ставки Крылатки в тарифе обозначена ставка Тьери, со ставкою до Москвы с начала в 600 рублей на 16 руб., (как было для Крылатки) в означенной ставке Завидово — со ставкою в 16 руб. 60 коп.

Не утверждая, в виду сего, предложенный разграничив означенный тарифы, Департамент железной дороги ходатайство, что

из числа этих изданных тарифов на перевозку хлебных грузов от Тверской губернии до Петербурга, который, на силу постановления Совета на железнодорожных дорогах (ч. в. 26 и 27 правил Совета от 31 августа, 1 и 2 сентября 1888 года № 83/254), должен был подвергнуться обнародованию на Общественной представительной железной дороге в период плавания 1889 года, на распоряжение Совета. Во исполнение сего постановления проекта тарифа на перевозку хлебных грузов из Петербурга подлежать изданию на основании соглашения на 4 февраля общему тарифному съезду.

На виду железнодорожного Департамента железных дорог министры:

1) тарифы на перевозку хлебных грузов, следовали от Рыбинска по Волге до Твери и далее по Наволжеской дороге до Петербурга, подвергнуть на обнародование общему съезду представительной железной дороги, издание этого представлять на распоряжение Совета по железнодорожным дорогам, и

2) остальные тарифы, изданные Советом управления Главного общества от 23 декабря 1888 года № 16.148, — издать вместе в действие на время плавания 1889 года.

Ваше-президенту Провинциального управления известили железных дорог объявили, что по отношению к тарифам на соль и асфальт Провинциальное управление не имеет никаких возражений; что же касается предлагаемого Николаевскою дорожно-владельцами тарифов на лесные материалы и хлебные грузы от Твери и Заволжья, то было бы желательно пожелание это допустить с условием одновременного пропорционального понижения платы Наволжеской дороге на перевозку указанных предметов также от Осташкова до Москвы, ибо при сохранении тарифа от Твери и Заволжья, лесные и хлебные грузы от района железной Рязанско-московской дороги могут оказаться дороже из Твери или Заволжья, на ущерб интересам указанной дороги.

Заключая эти моменты в пользу из интересам павлов и других железнодорожных учреждений, предложенного действия, по Губернскому, Совету правды на виду, что от самого Провинциального управления известили железных дорог министры на основании с Главным обществом и комиссиями по рассмотрению тарифов от Осташкова и сызвесты из этих со-

особенные тарифы со станций Рязань-киевской дороги, через Рязань-Одесскую, в Москву. Задача Совета следующая:

1) принять поминалы предварительное обсуждение общими собраниями представителей желѣзных дорог тарифы на хлѣбъ отъ Рыбновска до Волги до Туры и далее по Николаевской дорогѣ до Петербурга;

2) остальные тарифы, составляющие предметъ настоящего дня, разрѣшить внести въ дѣйствіе на начало 1889 года, предоставить Пресвитеру гарантию желѣзныхъ дорогъ—относительно установленія исключительнаго тарифа на хлѣбные вагоны и хлѣбные грузы со станцій Рязань-киевской дороги—защита на означеніе съ Советомъ гарантіи Главнаго общества.

Поданный журналъ не подписывается подписавшимъ.

## Журналъ 9 февраля 1889 года.

### № 12<sup>1/2</sup> ам.

Судья дѣлъ Департамента желѣзныхъ дорогъ, по тарифному отряду, въ 19 января 1889 года № 116, — о тарифѣ на шведскую муку, старинную или Рига въ Петербургъ.

Председателю съезда представителей желѣзныхъ дорогъ, I группы, объявлено, что въ виду удостовѣренія равнаго торговаго дѣла Бордета о возможности, при соответствіи желѣзнодорожнаго тарифа, старинную шведскую муку или Рига по желѣзнымъ дорогамъ не только въ Петербургъ, куда она выѣзъ кончена на пароходахъ, но и въ Варшаву, кондуктъ 1888 г. съездъ представителей желѣзныхъ дорогъ I группы разработать проектъ исключительнаго тарифа на перевозку шведской муки въ означенномъ сообщеніи, каковой проектъ проектъ разрѣшить внести въ дѣйствіе.

По шведскому тарифу на перевозку шведской муки изъ Риги въ Петербургъ выдана за вѣсомъ въ 600 пудовъ, провозна плата:

въ пользу Риги-данбургской . . . . .	48 р. 26 к. — 1/2
„ „ С.-Петербургъ-варшавской . . . . .	112 „ 06 „ — 1/2

Всего . . . . . 160 р. 06 к.

на старинно-шведскому тарифу предложено по означенію провозна плата:

изъ ввозу Рого-днзбургской . . . . .	37 р. 19 к. — $\frac{1}{4}$
С.-Петербургско-нрмьской . . . . .	74 „ 86 „ — $\frac{1}{4}$
Всего . . . . .	102 р. 64 к.

дополнительно же сборы — за обдѣлы ввозованія.

Департаментъ желѣзныхъ дорогъ извѣдалъ, что такъ какъ со-  
дѣланъ циркулярному распоряженію Министра путей сообщенія отъ  
19 октября 1887 г. № 8489, желѣзныя дороги воспрещено  
получать, безъ особаго на то разрѣшенія, лишь дѣйствице тѣ-  
рарифы, предвѣщаемыя въ проектѣ, а также и въ предѣлахъ Платежа  
въ нормѣ и стандарта существующей системы, — то тарифы на ве-  
рховую шведскую муку въ Варшаву подлежатъ извѣднію въ дѣ-  
ствіе безъ особаго утвержденія со стороны правительства.

За сѣмъ, стасятельно тарифа на верховую муку шведскую въ  
Петербургѣ Департаментъ извѣдалъ, что тарифы отъи имѣеть дѣлаю  
вреденіе въ верховой во желѣзныя дороги транспортномъ муку,  
отражающія нась меру, что можетъ быть признано вполнѣ  
исключеніемъ, такъ болѣе, что для сего дороги отказались отъ  
привлеченія къ хлѣбнымъ грузамъ крайне низокія установленныя про-  
вѣдѣныя тарифы, шелью дороги проектировали привлеченіе су-  
дверствы ставки въ  $\frac{1}{4}$  —  $\frac{1}{2}$  к., низокія ставки для хлѣбныхъ  
грузовъ вообще признаются вредными, а на извѣстныхъ раб-  
отникахъ верховой даже извѣдалъ.

По сѣмъ сообщенію Департаментъ желѣзныя дороги во-  
дѣлалъ разрѣшить вѣсти въ дѣствіе на срастѣ по 15 августа  
1889 г. впривлеченій сѣбѣомъ I группы спеціальной тарифа на  
верховую шведскую муку въ 600 пудовъ муку шведскую отъ  
Рига до Петербурга черезъ Днзбургъ (102 р. 4 к. вѣсто 102 р.  
6 к.).

Исторію чинами — а съ особенной силой чинами отъ Го-  
сударственнаго контроля — было узнано на стрѣжность предвѣсти-  
но въ извѣдѣніи сѣбѣомъ распоряженію Совета тарифа. Коллек-  
тивныя сѣбѣ предвѣсти, чтобы на проектирующаго тарифу отъ  
Рига въ Петербургъ вѣнныя муку, привезденныя въ Ригу съ Волги  
или Оки, а въ отъи стасятели тарифа отъи, очевидно, не во-  
мощъ быть конкурентными для другихъ ввезденной того же грузы  
въ Петербургъ, но Департаментъ желѣзныя дороги не право-  
мерно извѣдѣніи дѣлалъ, которая бы дѣлалы, что тарифы  
отъи не можеть быть конкурентными для извѣстныхъ русскихъ  
ввезденной для въ ввозу Рига, такъ же въ ввозу извезденной

мундальных вельмож. Въ виду этого, некоторым лицам позволено было считать, чтобы податейство дороги, означенное исключительно на постройку отъ тароного дома Бортера означало, когда бы тарифа достаточно для установленнаго просторонаго тарифа.

Принимая во внимание соблюдение служебности полного закона, за не вида, чтобы тарифное регулирование простого тарифа, за ряду съ предложены введенныя дополнить для нешего мундального для означить тарифны, когда серьезно решить этому делу, Советъ указал на виду, съ одной стороны, что податейство о развративеннаго тарифѣ обсуждено за сѣбѣй предвзвѣтеной I группы, а съ другой, что означеннаго тарифа выдѣленъ пока лишь предложены, но означенныя за достаточныя данныя. За виду этого Советъ предложил: просторонаго специальной тарифа за перевозку полоннаго вагономъ груза означеной отъ Рига до Петербурга черезъ Дамбургъ развративенныя места за дѣйствіе на срокъ по 15 августа 1889 г., съ тѣмъ, что за сѣбѣй подобныя тарифы отъ нежесть быть означены, но требованно правительства, а равно, съ соблюденыя провоза, для тарифныхъ означенныя регулирование.

Поданный журналъ за подписаннаго подписаны.

## Журналъ 9 февраля 1889 года.

### № 18<sup>ше</sup>.

Слушанъ докладъ Департамента означеннаго дорожа, о Тарифному отдалу, отъ 30 января 1889 г. за № 135, — о тарифѣ за означенныя грузы, перевозимыя со станцій Московско-Брестской означенной дороги изъ Петербурга черезъ Москву.

Принимая во внимание Московско-Брестской дороге представило за утверждение провоза тарифа за перевозку означенныхъ грузовъ изъ Петербурга, черезъ Москву, со станцій Московско-Брестской означенной дороги, означеннаго между Москвою и Салдвискомъ, — означеннаго, что просторонаго за этого тарифѣ означеннаго станца, отъ Вильны за 120 р. 70 к., развративеннаго и за стороны со станцій отъ Минерской до Бордана означенныя, а для Московско-Брестской дороги отъ станцій означеннаго за означеннаго отъ Вильны, до Дрота означеннаго, означеннаго по той же означеннаго станці,

на этой почтовой дороге от ст. Вязьмы, т. е. по 12,20 в. съезда и версты.

Во исполнение на срок по 15 августа 1889 г. тарифа на перевозку хлеба и крупы от станций Рязань-Осташковской желѣзнодорожной дороги из Петербурга, через Рязань-Осташков, общей длины 400 в. в. и в обратном направлении от Вязьмы составляется 125 р. 20 к. за возку в 610 пудовъ.

Тарифа со станцій Московско-Брестской желѣзной дороги из Петербурга в направлении через Вязьму-Рязань-Осташково не установлено.

Уведомляя въ министерство, что проектируемый тарифъ не имеетъ характера конкурентнаго тарифа (за отсутствіемъ иныхъ станцій Вязьмы), а что временно въ отъѣздъ изъ Вязьмы въ желѣзной желѣзнодорожной отъ станцій Переславль, Дедовщина и желѣзной желѣзнодорожной отъ станцій Переславль, Дедовщина желѣзнодорожной дороги имѣются различныя привѣсія Московско-Брестской желѣзной дороги и въ дѣйствіе на срокъ по 15 августа 1889 года представляемый тарифъ, при откомандированіи отъ 17 декабря 1888 г. за № П. 100/мин., тарифа на перевозку хлеба и крупы со станцій Московско-Смоленскаго участка Московско-Брестской желѣзной дороги из Петербурга через Москву.

Представленъ Министерству финансовъ въ Тарифномъ отдѣлѣ согласіемъ съ Министерствомъ Департамента съ тѣмъ, чтобы тарифъ отъ тѣхъ же станцій до С.-Петербурга и въ томъ же размѣрѣ былъ установленъ въ направлении через Рязань.

Представленъ въ исполненіе отъ Министерства финансовъ, Съездъ желѣзныхъ дорогъ различныя привѣсія Московско-Брестской желѣзной дороги и въ дѣйствіе на срокъ по 15 августа 1889 г. представляемый тарифъ на перевозку хлеба и крупы со станцій Московско-Смоленскаго участка из Петербурга в Москву, съ тѣмъ, чтобы одновременно съ введеніемъ отъ тарифа была составлена соответствующій тарифъ отъ тѣхъ же станцій до Петербурга и въ направлении через Рязань.

Подлинный журналъ въ министерствѣ подписанъ.

Журналъ 3 февраля 1889 года.

№ 10/мин.

Служба вѣдомъ Департамента желѣзныхъ дорогъ 21 января 1889 г. № 182, — о тарифѣ на хлебные крупы, отправляемые отъ

станцій Новоторжской и Рязно-нижегородской желѣзной дороги къ Калужбергу.

Президиумъ общества Московско-Брестской желѣзной дороги издѣлываетъ оба утвержденіе согласованнаго между администраціею желѣзными дорожками спеціального тарифа на перевозку хлѣбныхъ грузовъ съ станцій Новоторжской и Рязно-нижегородской желѣзной дороги къ Калужбергу, черезъ Валу-Брестъ-Грано, вѣдывая, что согласно требованію пункта 2 журнала Съезда по желѣзнодорожному дѣлу 23 июля 1888 г. № 68, въ проектѣ этого тарифа провозная плата съ двозначительнымъ сборомъ исчислена въ тѣло въ разсѣрѣ, какъ и въ дѣствующемъ тарифѣ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ съ станцій этихъ же дорогъ къ Лябалу черезъ Валу-Минскъ.

Но вѣривая предостереженію къ удовлетворенію настоящихъ администраціи, Декретомъ желѣзной дороги возмѣнилъ предположенію Московско-Брестской желѣзной дороги ввести въ дѣйствіе на срокъ до 15 августа 1888 г. протестированный какъ спеціальный тарифъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ съ станцій Новоторжской и Рязно-нижегородской желѣзной дороги къ Калужбергу черезъ Валу-Брестъ-Грано.

При обсужденіи сего дѣла въ Съездѣ по желѣзнодорожному дѣлу Висо-предѣлитель Временнаго управленія вѣдомства желѣзныхъ дорогъ заявилъ, что въ интересахъ вѣдомства сего дѣла не только было бы одновременно съ испрашиваемымъ тарифомъ установить платъ же тарифа (съ означенными вѣдомства провозными платами) черезъ Валу-Барановичи-Влоостокъ къ Калужбергу; это извращеніе вѣдомства предлагаемаго Московско-Брестской дорогой на 110 в. Для установленія сего тарифа Временное управленіе вѣдомства въ отношеніи съ администраціею Московско-Брестской и Юго-западной дорогъ, во извѣстную сумму лишь эта желѣзная, управленіе же Московско-Брестской дороги не для отбѣга до настоящаго тарифа.

Принимая во вниманіе дѣйств. стат. сов. Гербунова извѣщавшаго управленія, Съездъ возмѣнилъ разрѣшить правленію общества Московско-Брестской желѣзной дороги ввести въ дѣйствіе испрашиваемый имъ тарифъ съ тѣмъ условіемъ, чтобы одновременно съ введеніемъ этого тарифа были установлены, согласно означеннаго Временнаго управленія вѣдомства желѣзными дорожками, тарифы съ означенными вѣдомства провозными платами и въ извращеніи черезъ Барановичи-Влоостокъ.

Поданный журналъ въ администраціи подписанъ.

## Журнал 16 февраля 1869 года.

№ 4/111.

Судить доклад Департамента желѣзной дороги 21 января 1869 г. № 181, — о разрѣшеніи перевозки объѣздомъ Западнорусской желѣзной дороги перевоза по служебному тарифу 300 куб. саж. груза для постройки желѣзнодорожнаго моста отъ Чендидской дѣлы до соединенія съ военно-судовеннымъ мостомъ.

Принимая во вниманіе, что Строительное отдѣленіе Куньинской губернскаго правленія, для обзавѣженія моста на станціи Ново-Селана Западнорусской желѣзной дороги желѣзными брусьями, построило на средства земства Куньинской губерніи желѣзную колею для подвѣшенія моста отъ Чендидской дѣлы до соединенія съ военно-судовеннымъ мостомъ. Для возмощенія этого моста предложено шпаловать граніи въ колодезь ближайшей станицы, а мостомъ у моста черезъ р. Текурь, на 19 верстѣ Западнорусской желѣзной дороги, и завѣсть перевоза отъ на желѣзной дорогѣ къ мосту черезъ р. Цыгу на 35 верстѣ, в. с. мосто на разстояніи 7 верстѣ.

Въ виду недостаточности средствъ земства, Строительное отдѣленіе обратилось къ управленію дороги съ просьбою перевести 10 куб. саж. груза на служебный тарифъ дороги.

Таки мѣръ съ устройствомъ наперевозимарталь моста можно ожидать реалізаціи навоза срубомъ въ ст. Ново-Селана, чѣмъ ознаменована бы дѣятельность желѣзной станціи во отправленіи товаровъ, по времени объѣздомъ подѣлывающаго в разрѣшеніи предоставленнаго перевоза 100 куб. саж. груза, потребнаго для возмощенія устраиваемаго моста, служебный тарифъ дороги, т. е.  $\frac{1}{100}$  в. с. въ 1 версту, навозъ навозъ дѣлывающаго тарифа на мостъ срубомъ  $\frac{1}{100}$  в. с. въ 1 версту.

Принимая во вниманіе, что въ дѣлѣ случившагося возмощенія перевоза моста временемъ груза не прослѣдуетъ навозъ мѣръ возмощенія моста, а мѣръ возмощенія моста, предложено на средства земства Куньинской губерніи, а что мѣръ моста въ перевозѣ по сторонамъ желѣзной Западнорусской желѣзной дороги не противорѣчить ст. 71 Общ. уст. Росс. желѣзницы мостомъ, въ силу сужденій Комитета Министровъ (20 сентября и 7 октября 1866 г.), — Департаментъ

желѣзныя дороги пожелали различить правила обиретовъ За-  
падной желѣзной дороги перенести изготовленные для постройки  
посоа 300 руб. сѣм. груза, на расстояніи 7 вер. (съ 33 до 33  
версты) по сѣверному тарифу, т. е. по  $\frac{1}{100}$  в. съ груза и версты.

Согласная съ заключеніемъ Департамента желѣзныхъ дорогъ,  
Советъ пожелалъ заключеніе это утвердить.

Подлинный журналъ на подлинникахъ подвѣсавіемъ.

## Журналь 16 февраля 1889 года.

### № 10/111.

Слушавъ докладъ Департамента желѣзныхъ дорогъ 4 февраля  
1889 г. № 189.—о тарифѣ на перевозку сала со станціи Коляны,  
Рязанско-козловской желѣзной дороги, въ Либаву.

Дорога II группы представила на утвержденіе Министерства  
просить согласованнаго между дорогами этой группы тарифа на  
перевозку сала со станціи Коляны, Рязанско-козловской желѣзной  
дороги, въ Либаву.

Въ известномъ дѣйствующемъ тарифомъ на перевозку сала  
изъ С.-Петербургъ и Ревель на районныя станціи съ Коляны  
съ тарифомъ прѣдположеннымъ изъ Коляны въ Либаву, Департа-  
ментъ желѣзныхъ дорогъ разъясняетъ, что послѣдній, какъ на  
общей границѣ, такъ и на промежуточной станціи, какъ провозитъ та-  
рифомъ, выжить для сравненія.

Въ известномъ раскладкѣ тарифовъ на Петербургу и Ревель  
опредѣляется, что она представляется не болѣе какъ совѣтныя ста-  
новя нормальнаго тарифа дороги II группы и извѣстнаго тарифа Наго-  
ловской желѣзной дороги. Такъ какъ нормальнаго и извѣстнаго та-  
рифа вообще дѣлалась выгода, то и станція провозитъ тарифомъ на  
этихъ сообщеніяхъ составляеть  $\frac{1}{100}$  —  $\frac{1}{100}$  в. съ груза и версты  
( $\frac{1}{100}$  в. прѣдположена на Ревель, при чемъ Псковская желѣзная  
дорога держитъ  $\frac{1}{100}$ , а Балтійская вѣтвь  $\frac{1}{100}$  в. съ груза и версты).

Даннымъ въ извѣстномъ салѣ изъ Россіи упоминаеть не вниматель-  
ность ступеня этого товара черезъ Балтійскіе порты и на полахъ въ  
Россію извѣстнаго количества сала, при чемъ Петербургская таможня,  
отпускающая наибольшее количество сала, въ то же время и полу-  
чаетъ наибольшее его количество. Такъ какъ таможняная статистика  
дѣлеть сообщенія подъ рубрикою „сало сырое всакое“, не подраз-

этой посылки особый тарифъ 131-й на другой отрядъ, съ тѣмъ чтобы тарифъ этотъ возмѣнилъ, по требованію правительства, особый, съ предпріимомъ о томъ отъ три аббата.

Советъ возмѣнилъ законоченіе Департамента утвердить.  
Валовой журналъ не подписывается подписавшимъ.

## Журналъ 16 февраля 1869 года.

№ 15/11.

Судить докладъ Департамента желѣзныя дороги 19 января 1869 г. № 121, — о тарифѣ на гдѣбные грузы, отправляемые въ Кензибуръ, Паллу, Мемелъ, Дамптъ и Вейфарнессеръ черезъ Вераблонъ.

Советъ управленія Главнаго общества русскаго желѣзныя дороги предложилъ въ утверженіе Министерству путей сообщенія проектъ тарифовъ на перевозку гдѣбныхъ грузовъ, переработанныхъ на заводахъ системою Сибиря въ желѣзнодорожные вагоны съ 31 августа, 1 и 3 октября 1868 г.:

- 1) со станціи Восточнаго желѣзныя дороги въ Кензибуръ, Паллу, Мемелъ, Дамптъ и Вейфарнессеръ, черезъ Валло-Вераблонъ;
- 2) со станціи Либанъ-романской желѣзной дороги до тѣхъ же перевозимыхъ станціи, черезъ Валлоу-Вераблонъ;
- 3) со станціи Курскъ-саратово-амурской желѣзной дороги въ Кензибуръ, Паллу и Мемелъ, черезъ Курскъ-Валковатъ-Валлоу-Вераблонъ, и
- 4) со станціи С.-Петербургъ-варшавской желѣзной дороги въ Кензибуръ, Паллу, Мемелъ, Дамптъ и Вейфарнессеръ, черезъ Вераблонъ.

Выводимая, въ эту постановленія переехъ изъ перечисленныхъ проектовъ тарифы съ тарифами конкурирующаго Брестскаго направления, Советъ управленія Главнаго общества, 29 декабря 1868 года въ № К. 1141, заключительномъ о проектѣ тарифа со станціи Варшава въ Кензибуръ, Мемелъ и Паллу чрезъ Валлоу и Вераблонъ думалъ во противникамъ изъ разности провозимыхъ и объ законоченіи изъ тарифа станціи для сообщенія станціи Берлинъ въ Дамптъ и Вейфарнессеръ.

По желанію Департамента желѣзныя дороги представленныя Со-

есть как уравнивая проезд тарифом на первом же удобном пункте сменить либо доложить о нем общему совету или дѣйствующимъ тарифомъ, либо испрашивать съ него, согласно правиламъ Совета по желѣзнодорожному дѣлу.

Особенно перекладывать проезд тарифомъ, а именно: со станцій Волысская и Люблино-романовской дороги, Департаментъ считаетъ, что въ виду согласованія какъ съ постановленіемъ Совета по желѣзнодорожному дѣлу—въ общемъ проездной въ издѣліе какъ въ дѣйствіе не производится. Хотя въ первомъ изъ этихъ пунктовъ и имѣются помѣщеніе станцій для станцій Барановичи Волысская желѣзная дорога въ сообщеніи до Ковноборскъ и Паллау, но оно сдѣлано для уравниванія общаго тарифа проезда какъ проезда съ назначеніемъ же станцій въ дѣйствующемъ тарифѣ по станціи Барановичи Могилевско-бѣлостокской дороги въ направлении черезъ Брестъ-Гриво и потому исправленій не требуется.

Проездъ тарифа со станцій Курско-харьковско-амурской желѣзной дороги въ Ковноборскъ, Паллау и Мемель представляется линію исправленій Ковноборскіе станціи для станцій Лозова Курско-харьковско-амурской дороги и Лозова Люблино-романовской дороги въ дѣйствующемъ тарифѣ что не исправленія, съ назначеніемъ платы за 70 в. съ вагона. Исправленіе это сдѣлано съ цѣлью упростить проездную плату въ станціи Лозова въ тарифѣ черезъ Верейболновскъ, въ платили отъ того же станціи въ дѣйствующемъ тарифѣ въ направлении черезъ Вурцы-Віенъ-Гриво, желѣзнодорожное сообщеніе это можетъ быть достигнуто.

Что касается до проезднаго тарифа со станцій С.-Петербургско-варшавской желѣзной дороги въ Ковноборскъ, Паллау, Мемель, Давидъ и Шейфаровскъ, то Департаментъ считаетъ, что назначеніе въ этомъ отношеніи проездной платы для станцій Верейболновской линіи на пути является оставаться отсутствіемъ съ общепринятыхъ нашіхъ русскихъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ равнотипные ставки въ одной линіи русской валюты. Принимая во вниманіе, что въ представленіи Совета уравниванія не производится назначенія сообщеній, оправдывающихъ такое отсутствіе, и что по отношенію къ тарифамъ ставки двойной валюты, конверсіонніе расчеты издѣлываемы, при различіи желѣзнодорожныхъ курсовъ не могутъ быть подлежащихъ вниманію, Департаментъ считаетъ неудобнымъ допустить въ этомъ тарифѣ двойную валюту.

Возможнѣе отъ него нельзя не обратить, по желанію Департамента, вниманія и на то, что рейсы общаго тарифа производятся

платъ, представляющая для Варшавской вѣтви, не составляетъ выгоды для станціи главной линіи. При такомъ состояніи вѣтви, тарифъ для бѣлорусскихъ въ Дандарову станціи Варшавской вѣтви не можетъ быть практическимъ значенія и послужилъ бы къ перетранширу прѣвозъ. Въ виду сего Департаментъ имѣетъ право предлагать включить въ проектъ вѣтви станціи Варшавской вѣтви станцію со станціей Дандарова.

Далѣе необходимо, какъ предлагаетъ Департаментъ, обратить вниманіе на доставку на участіи Гатчина-Новоселье пассажирскихъ вагоновъ принимать участіе въ разназначеніи расстояній вѣтви.

Обстоятельство это объясняется способомъ установленія тарифа на пассажирскихъ участіи С.-Петербургско-варшавской желѣзной дороги. Пассажирскіе тарифы на вѣтви вѣтви назначены отъ станціи Пески 71 р. 25 к., отъ слѣдующей станціи Торосино — 82 р., отъ далѣе слѣдующей станціи Новоселье — 84 р. и имѣетъ, ввиду дальнѣйшее пониженіе своего тарифа возмѣстительна, распространена плату въ 84 р. на весь участіе отъ станціи Новоселье до станціи Гатчина. Судоворотная плата для судна въ 84 р., въ зависимости отъ расстояній Новоселье-Гатчина, возмѣщается отъ  $\frac{1}{4}$  до  $\frac{1}{16}$  к., между тѣмъ въ договорѣ съ пермскими дорожниками, для участующихъ дорогъ должна быть назначена пропорциональная отъ вѣтви, т. е. на одной и той же судоворотной платѣ. Такимъ способомъ распространена плата производится платѣ между русскими и иностранными желѣзными дорожниками одобрена и Сибирскому не желѣзнодорожному. Дѣла въ участіи 2 заключенія по журналу отъ 23 мая 1888 г. № 11/м.

Такимъ образомъ и урѣзаніе Бранденбургскаго маршрута поставило въ необходимость возмѣнить свою плату отъ станціи участіи Новоселье-Гатчина соответственнымъ возмѣщеніемъ станціи С.-Петербургско-варшавской дороги, вѣдѣніе чего и обидѣ судна провозной платѣ для бѣлорусскихъ участіи до Гатчины вполнѣтельно жѣлѣ, отъ жѣлѣ для вѣтви вѣтви отъ Новоселья.

Приведенъ въ извѣстіе, что расстоянія между вѣтви вѣтви платѣ на вѣтви участіи не только (платѣ для Кашубска 4 р., для Дандарова 2 р. на вѣтви) и что на вѣтви вѣтви отъ станціи отъ вѣтви вѣтви вѣтви, Департаментъ предлагаетъ возмѣщать дозрѣть для сплавного участіи распространена отъ вѣтви платѣ. Что же касается Петербурга, для котораго тоже вѣтви вѣтви вѣтви вѣтви вѣтви вѣтви, то, въ вѣтви Дѣ

парламента, въ виду конкуренція корсаго зерна и возможности отклоненія въ перевозкѣ по этому пути, представляется бы особенно повредить эту станцію, тѣмъ болѣе, что Петербургъ можетъ экспортировать сравнительно большое количество зерна.

Насколько вѣдѣтельное значеніе станція для станцій Пскова, Черны и Острова, объясняется конкуренціей рѣки Волжской и Чудовскаго озера, черезъ посредство которыхъ зерна можетъ быть отпущена отъ Вереболовскаго извращенія къ Дорнгу и другимъ пунктамъ; въ виду того дурное устройство сѣвальныхъ станцій представляется нежелательнымъ.

По извѣщенію Высшаго Сибирскаго Департамента желѣзнодорожныхъ работъ поминалъ разрѣшить вопросъ въ дѣйствіи, въ срокъ до 15 августа 1889 года, представленныя Сибирскому управленію Галицкаго общества, при отклоненія отъ 15 ноября 1888 года на № В. 2.813, четыре проекта тарифовъ на перевозку зерна въ Германию черезъ Вереболово, но съ тѣмъ: а) чтобы въ тарифѣ по станціи Пельбисскаго желѣзнодорожнаго общества для станцій Барановкиа было учтено отклоненіе отъ Высшаго Сибирскаго управленія отъ 29 декабря 1888 года на № В. 2.141, и б) чтобы въ тарифѣ по станціи С.-Петербургско-германской дороги была исключена вся станція отъ Лаадарова до Вереболова исключительно, съ представленіемъ Сибирскому управленію права, если отъ того пожелаетъ, выйти съ представленіемъ оба утвержденія новыя проекты тарифа для нашей исключительной станціи.

Согласившись съ извѣщеніемъ Департамента желѣзнодорожныхъ работъ, Сибирскому управленію извѣщеніе это утвердить.

Подлинный журналъ на вѣдѣвательствѣ подписанъ.

## Журналъ 16 февраля 1889 года.

№ 19/111.

Слушая докладъ Департамента желѣзнодорожныхъ работъ 30 января 1889 г. на № 174, — по ходатайству старшинской руды и шихты по Нижегородско-добровской желѣзнодорожной о движеніи сбора на станціонныя расходы, или тарифа на эти грузы.

Товаропровозителемъ Нижегородско-добровской желѣзнодорожной дороги: Ф. Леонидъ, Г. Буковскій, Л. Шарко и М. Рюмкевичъ, съ вѣдомствъ, 13 января, на имя Г. Министра прошенія шихты на

сделавшие эти дороги, 10 декабря 1888 г. рассмотрели обр. упр. делами обр. и стационарные раскаты с 0,2 до 0,4 в. с. с. упр. вследствие чего можно возмещать проездной платы по обр. дорогам на 1 р. 50 в. с. казенноустроительного налога, в частности на плату, при обращении грузов в вагоны, доставляются жема. на руды и паша на шоссе Бантон-Гута и на станции Сестонана.

За эту проездную плату, что также увеличилось проездной платы единичным образом некоторо отразится на отправлениях деловой руды, в равно принять в судного-судовых пашах, вследствие чего она выжидая, перед до исполнения сроков паша-чекаться уже ранее кончатся, хотя при перевозке плата грузит на 50 в. убиты на каждой паше, так что продвигая эти уклоняться руды и пашах, вследствие переполнения вагонов на границу, в последние время в Провансе-Паше край паша кончатся, в руды-пашах-пашах, при пашах выжидая уклоняться проездная, выжидая по более одной руды до конца паша.

Находя, что подобно возмещению для пашах с. единичным образом, проездная возмещаются с проездной платы пашах на Пашах-пашах-пашах деловой дорогам обр. и стационарные раскаты в уклоняться до предельной нормы раскаты по отправлениях деловой руды и пашах—по крайней мере на два года, т. е. до исполнения контрактов сроков, для же, если бы это оказалось невозможным, о возмещении действующего специального тарифа на перевозку руды и пашах до  $\frac{1}{10}$  в. с. с. упр. и користи, при перевозке на расстояния не более 150 верст.

Департамент возмещать дороги, рассмотрев все ходатайства, паша, что на основании статьи XII закона пашах пашах до возмещаются обр. и стационарные раскаты по каждой отправление грузовой и грузовой проездной тарифом, стационарный сбор на шоссе 0,4 в. с. с. упр. т. е. по 0,2 в. с. с. при нагрузке в грузовом на три нагрузки. В пашах раскаты обр. и стационарные, в возмещаются исключаются, на шоссе плата дорогам, в обр. Пашах-пашах-пашах дорогам возмещаются до исполнения сроков только в исключительных случаях предельной нормы раскаты по отправлениях до паша вследствие переполнения вагонов по этой статье. Поэтому плата есть исключение в случае если бы требовалось возмещать дорогам с. единичным образом с. с. обр. уклоняться платы на стационарные раскаты, сделанные при этом с. с. пашах-пашах-пашах Департамент возмещать дорогам с. с. 25 ноября

1888 г. Край того, въ предложеньяхъ на обсужденіе Совета по желѣзнодорожнымъ дѣламъ проектъ новаго статьи дополнителнаго сборнаго дополнительнаго сбора на стационарные расходы съ руды и шихта минеральнаго топлива увеличитъ на сборнаго до 0,3 в. съ куда, въ видѣхъ увеличенія подорожнаго по этому предмету податей въ тарифномъ законодательствѣ отъ-Россія. Такимъ образомъ, съ разбирательствъ вопроса о новомъ статьѣ получить удовлетворенію в настояще законодательствѣ рудоэксплуатационнаго района Инвалеро-добротской желѣзной дороги.

Различныя образцы, въ размѣрахъ обѣихъ основній въ дѣлѣ и въ виду количества вѣстнаго тарифа Инвалеро-добротской желѣзной дороги на руду и шихта до  $\frac{1}{10}$  в., какъ того количества предмета, ибо грузы эти перевозятся по шихта предѣльнымъ расстояніемъ тарифнаго этой дороги, проектъ перевозимыхъ, груза удовлетворенію по количеству требованій вѣстнаго вѣстнаго промышленности, совершено на короткія расстоянія, слѣдовательно акцизы в боль чемъ уже невыгодной для дорогъ. Между тѣмъ, перевозка руды и шихта по шихта этой дорогѣ составляетъ значительный  $\frac{1}{2}$  объема количества перевозимыхъ по ней грузов (въ 1887 г. было 87 $\frac{1}{2}$ ), вѣдѣтнѣ что в прошломъ законодѣ тарифа могла бы ограничена количествомъ вѣстнаго сборнаго дорогъ в то же время ограничена бы количествомъ на интересахъ Государственной казны, какъ платиларна тарифна дорогъ, тѣмъ болѣе, что законодѣ тарифа на увеличенные грузы не имѣетъ увеличенія количества въ перевозкѣ.

На основіи соображеній Департамента желѣзныхъ дорогъ предложено:

- 1) указать проектомъ, что въ настоящее время законодѣ въ не можетъ получить удовлетворенія, но что при утѣрбѣ новія вѣстнаго тарифа дополнителнаго сборнаго — законодѣ это будетъ вѣстна въ виду, и
- 2) предложить въ Советѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, въ дополненію къ другимъ законодѣтнѣмъ въ статьѣ XII дополнителнаго вѣстнаго статьи дополнителнаго сборнаго, шихта вѣстна въ акцизамъ на расстояніяхъ Совета докладѣ Тарифнаго отѣла отъ 20 августа 1887 г. № 1,441, в настоящее законодѣтнѣ стариннаго руды и шихта по Инвалеро-добротской желѣзной дорогѣ.

Слѣдуетъ. Докладъ Департамента желѣзныхъ дорогъ 20 августа 1887 г., № 1,441, вѣстна въ Департаментъ на журналъ Совета

по желанію дворянъ гласъ отъ 12 и 26 января 1859 года и № 71а.

Общая выставка гласъ, Советъ призналъ на пользу, что въ тарифѣ Нижегородско-добровольской желѣзной дороги, въ силу устава общества этой дороги, подлежатъ утверждению правительства и то діѣствующій въ настоящее время тарифъ на перевозку руды и шихтовъ былъ установить при назначеніи стандартнаго сбора въ разнѣхъ 42 п. въ куб. Въ виду этого настояній частный случай тарифъ разнѣженія общаго характера съ тарифъ Нижегородско-добровольской желѣзной дороги на желѣзныя разнѣженія доволнительности сборовъ, такъ бы и въ тарифѣ разнѣженія шихтовъ выставить перевозку сборовъ, во то тарифъ определятъ, которыя собираются по утвержденнаго тарифовъ. Вопросъ этотъ, въ свою очередь, требуетъ изслѣдованія истиннаго смысла статьи XIII устава выставить вопросъ доволнительности сборовъ и изображенія этого смысла съ § 13 и 18 Высочайше утвержденнаго устава общества Нижегородско-добровольской желѣзной дороги. Въ виду этого и не выходя изъ границъ Департамента желѣзныхъ дорогъ дѣланы были дѣланы для разнѣженія общаго характера, Советъ пожелалъ: вслѣдствіе, должно по распоряженію гласъ въ Департаментъ желѣзныхъ дорогъ до доволненія его разнѣженія на общаго характера. Прочая Советъ пожелалъ постановить, чтобы работа эта исполнена была въ своемъ первоначальномъ времени во дѣлѣ дружелюбнаго срока.

Высочайше утвержденъ и одобренъ постановленіемъ.

## Журналъ 23 февраля 1859 года.

№ 29/III.

Судная бумага отъ 21 февраля 1859 г.—въ журналъ Советъ по желанію дворянъ гласъ 9 февраля, № 71аа.

9 февраля 1859 г. вошло въ Совету по желанію дворянъ гласъ представленіе Департамента желѣзныхъ дорогъ о тарифѣ на перевозку каменной руды изъ Рига въ С.-Петербургъ. Въ этомъ представленіи Департаментъ желѣзныхъ дорогъ предлагалъ разнѣжить тарифъ въ діѣствіе на срокъ до 15 августа 1860 г. въ разнѣженій общаго характера 1-й группы стандартный тарифъ на перевозку каменнаго шихта въ 600 куб. при каменной, отъ Рига до Петербурга, при Давыдовъ (162 р. 94 к., тарифъ 162 р. 96 к.)

При обсуждении этого дела, министерские чиновники и съ особеной силой настаивали отъ Государственной канцелярии, были указаны на странность предложеннаго въ министерствѣ случая разсмотрѣнія Сибирскаго тарифа. Конечно, весьма себя представить, чтобы по простиремому тарифу отъ Рига въ Петербургъ возмалыя суда, принадлежнныя Ригу съ Волги или Оки, и съ этого отношенія иностраннаго тарифа означена, не можетъ быть конкурентными для другихъ направлений тамо же отъ Петербургу, въ Девятеринскомъ желѣзномъ дорожъ не притормозно достаточною дачею, которая бы достигала что тарифа этого не можетъ быть конкурентными для иностранной русскаго импортируемаго дѣла въ пользу Рига, если не съ целью ограничить конкуренцию возмалыя. Въ виду этого министерские чиновники высказывали было сужденіе, чтобы констативно дорожъ означенное включительно на получившемся отъ портоваго дѣла Бороздита означенно, могло быть признано достаточно для установленія простиремнаго тарифа.

Принимая во вниманіе сообщеніе министерства оного министерствѣ, но не имѣя, чтобы притормозно установленіе простиремнаго тарифа, на ряду съ предстоящихъ издѣлкахъ достигнуть для каждаго изъ означеннаго дѣла означеннаго тарифа, когда термине угрожать коому дѣлу, Сибирскъ принять на себя, съ одной стороны, что констативно и разсмотрѣніемъ тарифа обсуждалось на сибирскъ представляемой дорожъ 1-й группой, а съ другой, что означеннаго этого тарифа примется пока дѣла предложившихся, не основательно на достаточною дачею.

Въ виду этого Сибирскъ, на журналѣ 9 февраля 1883 г. № 1710, постановилъ: простиремный социальная тарифа на портовому пошлины означеннаго суда исключенной отъ Рига до Петербургу черезъ Девятеринскъ разрѣшить ввести въ дѣйствіе на срокъ со 15 августа 1883 г., съ тѣмъ, что въ случаѣ надобности тарифа этого можетъ быть означенно по требованію правительства и рѣшѣ съ сообщеніемъ правленія, для тарифа означеннаго установившихся.

На поданіе журнала до министру дѣлу, представляющаго термине на Сибирскъ, конференція означеннаго А. И. Прозорова представляется была означенно, отъ 16 февраля, слѣдующаго содержанія:

1) Въ городѣ Ригѣ и окрестностяхъ судоходствѣ 6 возмалыя для развоза означеннаго (в частіи рѣки).

2) Для развоза употребляетъ означеннаго а) курашова, б) крышка, в) пиджакъ, г) пальто, д) рубашка, е) куртка или веревка.

3) Шла суда означеннаго въ Ригѣ отъ курашова означеннаго

1 сорт 8 р. 25 к., II сорт 4 р. 25 к., или кубитки или черенки 9 р. 20 к., или же шпалы по 5 кубитк.

4) Гашеные кирпичи швейцарской работы от Р. С. Варшавы и Ин. Фоссы.

5) Варшавянность на шпалы швейцарской работы полагается, а Рагу получать цену как другие шпалы.

6) Провоз на пароходах от С.-Петербурга на Рагу считается одинаковым 8 к. на пуд, но при боковом паровом движении увеличивается до 7 и даже 6 к. на пуд.

7) По назначению всем сараямъ провозъ от С.-Петербурга на Рагу 142 руб. 55 коп. на вагонъ, кроме дополнительныхъ сборовъ.

8) На пароводы швейцарская работа от Раги имеет право приходить на С.-Петербургъ и на полагается полагается, шпалы доброты, потому что шпалы шпалы до пяти рублей на шпалы дровахъ противъ сараями и шпаловодной работы.

Принимая во внимание все вышесказанное и полагая себе вынести следующее заключение:

1) О вывозе шпалы с пароводныхъ сообщений не имеет быть права: 600 пуд. X 8 к. = 48 р., а тарифы провоза 102 р. 4 к.

2) Хотя бы и было тарифы в Варшавы если бы были у нас в России, то справедливее требовать, чтобы провозная плата на пароводахъ была одинакова какъ от Раги на С.-Петербургъ, так и от С.-Петербурга на Рагу.

По докладу г. Министру путей сообщения вышесказаннымъ журналу Съезда 9 февраля шпалы с шпаловодныхъ А. В. Прозорова, Его Превосходительства помянутое, 21 февраля, на журналу съездовъ резолюция: „решилось Съезду до утверждения ШПР свои рассмотреть доклад Министра путей сообщения Прозорова“.

На основании обсуждения этого дела на съезде с шпаловодныхъ А. В. Прозорова, Съездъ не имеет оснований къ вынесению решения на то, выходящего изъ журналу 9 февраля № 11, что не имеет вопроса об установлении шпаловодности тарифа на пароводахъ Петербург-Рага, но Съездъ напоминает, что в случае необходимости одинаково об установлении тарифа провоза шпалы шпаловодныхъ и шпаловодныхъ шпаловодныхъ.

Подписавший журналъ на шпаловодныхъ шпаловодныхъ.

## Журналъ 23 февраля 1889 года.

№ 21/215.

Слушанъ докладъ Департамента желѣзныхъ дорогъ, въ тарифномъ отдѣлѣ, отъ 18 февраля 1889 года № 256, — о тарифѣ на перевозку габбарныхъ грузовъ со станцій дороги П. гранич. въ Кенигсбергъ, Паллау и Мемель.

Советъ управленія Главнаго общества российскихъ желѣзныхъ дорогъ представлялъ на утвержденіе проекта означеннаго между заинтересованными дорогами тарифнаго на перевозку габбарныхъ грузовъ въ Кенигсбергъ, Паллау и Мемель со станцій дороги — Московско-Варшавской, Рязанско-волоцкой, Рязанско-нижегородской, Тамбово-саратовской, Тамбово-волоцкой, Оренбургской, Моршанско-сырчанской, Рязанско-верейской, Самаро-уфимской, Московско-нижегородской и Муромской — черезъ Москву или Рязань-Владимиръ — на Минусинскъ-Палеюкъ-Верхобитово.

При этомъ Советъ Главнаго общества объяснилъ, что тарифы эти были выработаны во время войны съестія первого общаго тарифнаго съезда и представлены на утвержденіе; но вслѣдствіе протеста противъ установленія ихъ со стороны представителя Московско-Варшавской дороги, въ 3 съездѣ означеннаго тарифнаго съезда, съездъ принялъ возмозможнаго измѣненіе этихъ тарифовъ, какъ возмозможнаго, въ общій оборотъ габбарныхъ тарифовъ, эти таковыя были выданы въ произвольномъ въ журналѣ Совета по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, отъ 31 августа, 1 и 3 сентября 1888 г. (№ 22/100), впрочемъ тарифовъ на перевозку габбарныхъ грузовъ въ горы и до станцій сухопутной границы. За сими тарифы эти была подтверждена вѣному рассмотрѣнію и данъ, въ виду достигнутаго согласія, представляются на утвержденіе Министерству путей сообщенія.

Департаментъ желѣзныхъ дорогъ оставилъ на слѣдующее соображенію: 1) ограничить тарифы колесами меденію въ дѣствіе на восточнаго постановленія Совета по желѣзнодорожнымъ дѣламъ отъ 31 августа, 1 и 3 сентября 1888 г. № 22/100; 2) въ тарифахъ этихъ общаго этия произвольнаго измѣнъ и дважительнаго оборотъ до Кенигсберга и Паллау одинаковы съ тѣми, кои уже рассмотрѣны и утверждены Желѣзнодорожнымъ обществомъ для перевозки черезъ Брестъ-Литовскъ и 3) для сообщенія въ Мемель русскія дороги

будут получать те же даны, как ирешаются въ эту сумму по тарифамъ до Каванберга. По сему Департаментъ просилъ, чтобы тарифы были въ дѣйствиіе, на срокъ до 15 августа 1889 г., предположенные Сибирскимъ правленіемъ Главнаго округа 19 января сего года за № 5, 102 противъ тарифовъ на верховому желѣзнымъ путемъ съ назначеніемъ въ проектѣ станцій дороги II группы въ Каванбергъ, Палму и Новая черезъ Верховинку.

Высшимъ путемъ заключеніе Департамента желѣзными дорогами и рѣшеніе вышесказаннаго Сибирскимъ правленіемъ: вышесказанные тарифы утвердить.

Поданный журналъ за подписаніемъ подлиннаго.

## Журналъ 23 февраля 1889 года.

№ 21/116.

Сиринъ докладъ Департамента желѣзныхъ дорогъ, по Государственному случаю, отъ 3 февраля 1889 года, за № 1,364, — въ проектѣ, составленномъ при опредѣленіи тарифовъ желѣзнодорожныхъ разстояній.

Министръ путей сообщенія, отъ 11 января 1889 г. за № 283, препроводилъ къ Государственному Секретарю, для востановленія Государственнымъ Сибирскимъ правленіемъ: 1) о разсмотрѣніи на всѣ желѣзные дороги права взыскать плату за верховому на разстояніи менѣе 6 верстъ, какъ на дальнѣе 6 верстъ 2) о согласованіи статьи 3 пункта 1 Высочайше утвержденного 13 іюня 1887 г. указомъ Государственнымъ Сибирскимъ съ § 12 Высочайше утвержденного устава Главнаго округа российскихъ желѣзныхъ дорогъ, и 3) о проектѣ опредѣленія тарифовъ разстояній между тарифными пунктами выходящими въ томъ же районѣ станцій разстояній желѣзными дорогами.

Такииъ образомъ разсмотрѣніи въ сему представленіи вопроса не было предпринято разсмотрѣніемъ Сибирскимъ правленіемъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, — въ силу ст. 6 Высочайше утвержденного 13 іюня 1887 г. указа о назначеніи и исполненіи учрежденія, — въ желѣзномъ сѣтѣ, а равно и статьи 140 и 141 учрежденія Государственнымъ Сибирскимъ правленіемъ на Государственномъ Секретаря министерства путей сообщенія вышесказаннаго дѣла, вступившаго на уполномоченіе Государственного Сибирскаго, — статьи-секретаря Пашковъ, 27 января за № 181, ввернулъ Министерству путей сообщенія представленіе по

накрупногабаритных предметов, а если предметов этих на обращение Совета по железнодорожным делам в целях сообщения нет, как наличие их нет Совета, так и количества, по сравнению с тем количеством, определенным Министерством для Совета Государственному Совету.

При исполнении Высочайше утвержденного 15 июня 1887 года указа Государственного Совета о порядке определения тарифов растовый между станциями железных дорог, Министерством путей сообщения уведомлено съ железнодорожных инженерами.

1) При установлении тарифов растовый, во всем согласно съ Высочайше утвержденными уставом железнодорожных обществ, тѣ же железныхъ дороги, въ уставы которыхъ содержится постановление о платѣ растовый между станциями, во всемъ платѣ между станциями бы при перевозкахъ на растовый величина платѣ между станциями должна тарифную плату за проездъ такого же числа верст, сколько железныхъ дорогъ, уставомъ которыхъ предусмотрено законодательный величина проездъ. Въ число железныхъ дорогъ, въ уставы которыхъ указана за растовый величина платѣ между станциями, какъ за плата платѣ между станциями, входятъ дороги: Московско-курской, Барановской и 4. Шуткинской, дороги казенная, въ ведомствѣ Муромской, Харьковско-владимирской и Тамбово-саратовской.

Во видахъ установления единообразия въ величинахъ тарифовъ растовый, а равно и съ целью выставить единыя железныхъ дороги на одинаковомъ уровне съ железнодорожныхъ частными, предлагается бы комиссией справедливо распространить на всѣ железныхъ дороги законодательное правило о платѣ за растовый между станциями.

2. Въ § 12 Высочайше утвержденномъ уставе Главнаго общества российскихъ железныхъ дорогъ, во второй параграфѣ сказано сказано въ уставы большинства железнодорожныхъ обществъ, установлено, что за перевозку на растовый величина платѣ между станциями плата какъ за плата платѣ между станциями, безъ ограничения дѣйствія этого правила только приравнивать исключенія. Между тѣмъ, въ пунктѣ 4 ст. 1 Высочайше утвержденномъ 15 июня 1887 г. указомъ Государственного Совета говорится: «въ определении за железнодорожныхъ обществахъ (ст. 1 и 2) тарифовъ растовый возмущается перевозка между станциями платѣ между станциями. Сверхъ того, во видахъ железныхъ дорогъ, въ Высочайше утвержденномъ уставомъ которыхъ содержится постановление о платѣ за



тому жуту дужа розпредѣляцца мѣжду участкованиа въ верховой желѣзницеа дорожки съчитателнаго частномъ прѣзжаніа стѣи дуга, принадлежаніа каждой желѣзной дорожкѣ.

По сему основанію Министерствѣ путей сообщенія приказано сараедителноу прѣзжаніу въ вышеозначенныхъ случаяхъ прѣдсмотряюио Высочайше утвержденнаго уставомъ большинствомъ желѣзнодорожныхъ обществъ правила, по которому казенный прѣзжаніа грузъ по данной желѣзной дорожкѣ съезжаетъ въ мѣстѣ верети, а прѣдставлятъ желѣзницеа дорожкаа нестиимать въ вышеозначенныхъ случаяхъ въ мѣстѣ верети прѣзжаніа, проводимаго грузомъ по дугамъ или прѣдканондѣ, или вь единичной группѣ желѣзной дорожки, если они пути выдѣють каждая въ отдельности прѣзжаніа менше мѣста верети. Въ случаяхъ же прѣзжаніа казенныхъ или грузомъ казенными путями, въ споможенъ (примочъ) сообщенія мѣжду установленными по Высочайше утвержденному 15 іюня 1887 г. мѣсто Государственомъ Соѣта тарифами дугами станцій различныхъ желѣзныхъ дорожек, расположенныхъ въ той же рѣдѣ, — тарифна разстаніа перевозимъ дужа бы бытъ опредѣлены въ объемѣ основанія, т. е. по действительному прѣзжанію, сараедителноу до рѣднѣхъ верети.

На основаніе по вышеозначенныхъ прѣдположеніахъ Министръ финансовъ, 4 мая 1888 г. и № 4.431, сообщалъ, что согласившись таковыма, онъ не отрицаетъ прѣзжаніа въ прѣзжаніа правила относителнаго мѣста въ мѣстѣ верети больше перевозимъ прѣзжаніа въ тѣхъ случаяхъ: а) когда все разстаніа, проводимаго грузомъ по таковыма путямъ или ихъ вѣтвямъ, не превосходитъ возможности мѣста верети, и б) когда въ объемѣ прѣзжаніа выше сего числа верети грузъ проводить мѣжду двумя станціама, въ которомъ пунктѣ отправления или прѣзжанія расположенныа, прѣзжаніа дорожкѣ вь верети по споможену или соединительному пути принадлежаніа желѣзной дорожкѣ, принадлежаніа или споможенъ группѣ или мѣстѣ пунктѣ.

Прѣдставленіе въ Государственомъ Соѣта, внесенное — первоначально — на Министръ путей сообщенія, и. д. Томарина Министръ, 4 ноября 1888 г. и № 12.888 и возвращенное въ Министерствѣ по поводу состояніа Высочайшаго указанія инаго Министръ путей сообщенія, Департамента желѣзныхъ дорогъ остановило на слѣдующихъ соображеніахъ.

Установленіа прѣдложеннаго дорожкѣ тарѣднѣхъ тарифныхъ разстаній соединительныхъ путей мѣжду тарифными пунктами

определенными расстояниями для перевозки и плата за проезд, должно определяться законодательным путем во избежание каких-либо недоразумений, возникающих при самостоятельном назначении ставок Высочайше утвержденным уставом железнодорожных ставок Высочайше утвержденным 15 июня 1887 г. тарифы Государственного Совета в порядке определения устанавливаются тарифы расстояний железных дорог.

Подразумевая при этом соблюдение обстоятельств:

а) тарифы на Высочайше утвержденном уставе большинства железнодорожных обществ устанавливаются с учетом перевозки на расстояниях свыше 6 верст за плату 6 верст по предельным ценам грузов, когда пассажиры или грузы следуют по прямому сообщению по прямому пути, принадлежащему расстоянию железных дорог, причем каждая из этих платится только только шесть верст, за остальную часть тарифного пункта станции отправления до пункта по пункту станции назначения по прямому пути, принадлежащему общему расстоянию пункта — пункта — и обратно — трижды шесть верст.

б) по прямому пути в. 1 ст. 1 Высочайше утвержденном 15 июня 1887 г. тарифы Государственного Совета тарифы расстояний железных дорог должны быть назначены между всеми определенными пунктами, между определенными пассажирскими станциями на железной.

Высочайше утвержденным 15 июня 1887 г. тарифы Государственного Совета назначены трассы-областной стравы для определения в Правительствующий Совет во опубликованном постановлении тарифы расстояний железных дорог. Ввиду этого обнародования, как такового, необходимости в предварительном рассмотрении материалов вопроса, возникло необходимость провести в установленном порядке в Правительствующий Совет тарифы расстояний железных дорог так для внутреннего движения в пределах каждой отдельной железной дороги в пределах по всей длине железных дорог, которая не имеет между тарифными пунктами расстояний между пунктами и в Высочайше утвержденном уставе тарифы право назначать тарифы на перевозку на таких расстояниях, как на шесть верст.

Опубликованные тарифы расстояний соединительных путей между тарифными пунктами, принадлежащих к той же железной дороге, а равно установленных тарифы расстояний для внутреннего движения по железным дорогам, и

включены в железнодорожный фонд, не могут быть выделены ранее утверждения железнодорожных наставлений, представляемых железнодорожной Министерству путей сообщения.

На основании вышеназванного, на основании упомянутого представления своего (за № 12.334) Министерство путей сообщения выдало:

1) распространить принадлежащую балансовой ведомости дорога на Пасажирное утверждением условия обности сети дороги право ввозить провозную плату, при движении из пункта на каждой отдельной железной дороге, за расстояния между пунктами верей, как за полную сеть верей, на всей железной дороге, включая в частности, построенные и подлежащие строиться в будущем в на всей сети верей;

2) установить общее правило, что при перевозках на соединительных путях между установленными Высочайше утвержденным 15 июня 1857 г. ведомств Государственного Совета тарифных пунктами станций различных железных дорог, находящихся в том же пути, — расстояния перевоза по путям, принадлежащим к отдельности принадлежащей или единой сети железной дороги, между пунктами верей, должны считаться на полную сеть верей и вычисляться следующим:

- а) когда путь находится в перевозной исключительно между двумя станциями различных железных дорог в одном и том же пути;
- б) когда путь, проложенный по одной или железной дороге, находится в виду на пути на станция другой дороги, и
- в) когда путь, отграниченный в пути от станция одной железной дороги, находится перевозной на другой железной дороге;

3) во случаях перевозов пассажиров на путях соединительных путей в исключении (прямых) сообщений между установленными, на основании Высочайше утвержденного 15 июня 1857 г. ведомств Государственного Совета, тарифных пунктами станций различных железных дорог, расположенных в том же пути, — тарифные расстояния перевоза определять на основании, т. е. по известному пути перевозки, определенному для полной сети верей до пункта верей;

4) предоставить распоряжение, в отношении во п. 2 под буквами а, б и в случаях перевозки, тарифных расстояний соединительных путей, которые принадлежат отдельным частям сети

предела, нежели шести верст, трети и больше принадлежат дороге. — Министерству путей сообщения по согласованию со Министерством финансов.

б) открыть кредитацию в Правительствующий Сенат на опубликование таблиц тарифных расценок по соединительным путям между установленными, согласно Высочайше утвержденному 15 июня 1887 г. указом Государственного Совета, — тарифными пунктами станций различных владельцев дорог, расположенных в том же пути, — на шести верстах со дня опубликования указанного указа и в 2 исключения.

Новые расценки все изложенные предложения и заключения представлять Министерству путей сообщения в Государственный Совет и № 12.138, Совету министров.

а) что, для установления большей ясности изложения пунктов 3-го и 4-го исключений расширить предложения, было бы удобнее снести и изменить эти пункты в следующем виде:

„а. 3) Установить особые правила, что при перевозках по принадлежавшей доныне дороге соединительными путями между тарифными пунктами станций, находящаяся в том же пути, — расстояние между шести верст считается, для каждой отдельной дороги, на шести верст, во всякаго рода случаях, когда перевозка по путям, принадлежавшим доныне дороге, ограничивается таким означенным расстоянием“.

При перевозках же по соединительному пути, принадлежавшей отдельным частям трети или больше дороги, определение тарифных расценок для перевозки по каждой из этих частей меньшей шести верст производится — на расстоянии не исключается в не свыше 6 верст — Министерству путей сообщения, по согласованию со Министерством финансов.

в) пункты 1-й того же исключения должны бы остаться в том же, вышеизложенном изложении, а следовательно сообразно надлежало бы исполнить статью 3 статьи 1 Высочайше утвержденному 15 июня 1887 г. указом Государственного Совета, где можно разъяснить, что при определении тарифных расценок для перевозки попутных грузов, принадлежащих к тому же пути, для каждой дороги отдельно.

Полный проект на изложенные изменения.

Судом выдано на дѣлу объ опредѣленіи тарифнаго расстоянія между станціями  
«**улицыми**».

Во видахъ достиженія болѣе точной и опредѣленной редакціи проектировавшаго закона закона, а также разъясненія проекта закона на тѣхъ же предмету, а именно бы изданнымъ по сему дѣлу Судомъ по международнымъ дѣламъ вынести въ слѣдующемъ видѣ:

«Во извѣщеніи и разъясненіи Высочайше утвержденнаго 15 іюня 1887 г. закона Государственнаго Совета о опредѣленіи тарифнаго расстоянія между станціями извѣщаются дорозы постановили:

1. Во извѣщеніи пункта 3-го статьи 1-го.

1) При опредѣленіи тарифнаго расстоянія въ предѣлахъ одной и той же дорозы, должно считать версты, которые представляютъ или при дѣленіи принадлежатъ между тарифнаго станціями участка, округается до слѣдующаго цѣлаго числа версты; если же представлятъ это число несмысленны версты, то оно считается за полное число версты.

2) При опредѣленіи тарифнаго расстоянія между двумя станціями различнаго дорозы, принята постановленнаго въ предисловіи къ закону, тарифнаго отдаленія въ извѣщеніи въ предѣлахъ сего расстоянія пути каждой участковой дорозы. Въ сего извѣщеніи, въ означенномъ классѣ отдаленія, случай опредѣленія тарифнаго расстоянія между означенными въ означеніи пути концами станціями двухъ дорозы, или соединительной между сими станціями пути принадлежатъ версты или болѣе версты, или которыхъ на каждую приходится по одному участку сего пути. Въ сего случай производится означенное только означенномъ виде (а. 1) округленіе означеннаго версты, означеннаго отдаленія каждого участка, означеннаго же сего означеннаго, означеннаго означеннаго округленія, или означеннаго участка между несмысленны версты, производится усмотрѣніемъ и означеннаго между собой Манастровъ путей сообщенія и финансовъ, въ тѣхъ только, чтобы означеннаго производилось всегда по цѣлому числу версты, а чтобы означеннаго не принималось несмысленно.

II. Въ разланныхъ случаяхъ 1-го и 2-го тома же издания.

1) Тарифная разность между станціями желѣзныхъ дорогъ опредѣляется по пути вѣрны, которое должно проходить пассажиры или грузы на railway пути между тарифными станціями какъ прямая, такъ чрезъ одну вѣтвь каждой дороги подлѣжать маршрутно или условному соглашенію преемствъ, и означеннымъ путемъ въ статьѣ I-ой сего указація.

2) Для пассажирскаго и грузоваго движенія, тарифная разность принимается каждой станціи, отсчитанъ для одного пассажирскаго или также и для грузоваго движенія, принимается средняя постояннаго станціоннаго движенія, а если его нѣтъ, средняя пассажирскаго движенія. Для грузоваго же движенія средней скорости, при вѣрной прямой станціи, соответствующей отдаленно отъ пассажирскаго станціоннаго движенія и въ особомъ для опредѣленія сего движенія постановѣ, тарифный станціонный пунктъ той станціи опредѣляется Министерствомъ путей сообщенія, по соглашенію съ Министерствомъ финансовъ, согласно потребностямъ, вытекающимъ изъ сего указація.

III. Въ особомъ статьѣ III-ей.

Примененіе въ дѣствѣ постановленій, означенныхъ въ статьѣ I-ой сего указація Высочайше утвержденнаго указа Государственнаго Совета, на станціи или участки желѣзныхъ дорогъ, отсчитанъ по пути вѣрны по для обозначенія настоящаго указація.

Предложенныя текстъ основаны на слѣдующемъ соображеніи.

Текстъ проектнаго Министерствомъ путей сообщенія закона, и три статьи его означено министерствомъ Совета, по желанію правительствъ странъ, по вѣрному вѣдѣнію, по достаточному количеству въ станціи означенія сего закона въ Высочайше утвержденномъ 15 Іюня 1887 г. указѣ Государственнаго Совета, что закономъ желанія выработана, такъ при изрѣченіи закона закона на практикѣ, такъ и три статьи его въ составъ Общдаго плана россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Для изрѣченія закона выработана, законъ бы выработана: во-1-ей) отдаленно предположенія закона закона выработана съ разнесеніемъ означенія закона въ пунктъ въ конституціонному указу закона 1887 г., и во-2-ей) формуляръ законъ, въ изрѣченіи закона, сданный текстъ, законъ изрѣченія законъ въ томъ же изрѣченіи закона означеннаго закона.

При этомъ означены потребностями и въ изрѣченіи законъ сего закона.

## I.

Судимость земли пункта проекта Министерства, на основании п. 5, заключается в следующем: 3-го пункта статьи 1 закона 1887 г. Этого пункта статьи проекта закона, по которому, при определении тарифов расточий, округляются дробная часть и увеличивается количество верст, не достигавшее целого.

Постановление, заключающееся в первом 4-го пункта означенного проекта, имеет в пункте 3-го закона 1887 г., в котором бы целесообразно было указать на двух пунктах, как именно первый основан бы на определении тарифов расточий в пределах одной и той же дороги (сходственно по отношению сообщению), а второй имеет бы в виду определение тарифов расточий между двумя станциями разными дорогами (сходственно по отношению сообщению).

Сходство слов 1-й пункта статьи 1-го предлагаемого закона текста основано на постановлении 1-го пункта статьи 1-го закона 1887 года и 1-го пункта проекта Министерства, при чем во 2-м) пункте, согласно с постановлением закона 1887 года „о порядке определения тарифов расточий между станциями железных дорог“ говорится об определении тарифов расточий, а не определенно желательны дорогами прямо указать провозную плату за расточия между жести верст по такому же расчету; и во 2-м) округление дробная часть не только дробная, как сказано в п. 3-го закона 1887 года, но признается обязательным.

Следующий пункт статьи 2-й предлагаемого закона текста заключается в себе постановления пунктов 2 — 4 проекта Министерства, при чем содержание его является в таком виде, что здесь выражено общее правило, а статья именно имеет в виду, указание в пункте 4-го означенного проекта. Это, по моему мнению, заслуживает в законодательной сфере в разъяснении для. При сем: 1) постановления 2 и 4 пунктов, относятся в виду первого пункта только проект, распространяем, согласно постановлению Совета, и на первую железнодорожную; 2) округление дробная часть увеличивается обязательно; и 3) определены также предельные условия административной власти, при определении тарифов расточий в случаях, составляющих предмет общего правила. По проекту Министерства (пункт 4) административная власть имеет бы в отношении случаев прямо, какого административного постановления, не достигавшего целого верст, признавать,

по своему содержанию, по расстоянию расстояния: свыше восьми верст, а также считать тарифные, тарифы по  $\frac{1}{2}$  версты, быть другими до одной версты, а между тем по установлению: между тем она не представляется либо либо основана.

## II.

В законе Министерства (статья 3) представляется существующим общее правило об определении тарифных расстояний по железнодорожному производству и устанавливается (статья 2, 3, 6) и тарифные расстояния между железнодорожными станциями, установленными законом 1887 года.

Между тем в представленной записке означенного общего правила не сказано, в тарифном «тарифном правиле» какое не установлено. В пункте 1-го пункта 1-го пункта устанавливается об установлении тарифного расстояния, по 2-му же пункту в такой тариф не говорится, а представляется административной власти, на основании данных какой скорости, определять, сколько времени требуется, устанавливая тарифное расстояние «на том основании, что пункт, где существует отделение не устанавливается станциями одной товарной станция, с особым для означенных поездов иметь составов». Таким образом по пункту 2 пункта от административной власти власти, не устанавливая в том пункте случаев, определять тарифные расстояния, по установлению предварительное указать тарифные пункты, а определять только в отношении условий.

В виду означенного, представляется общим правилом означенного не только означенным в законе 1887 г., как по существу для железнодорожного производства представляется общим правилом.

Для определения тарифных расстояний между двумя станциями железнодорожно-железнодорожно между в виду в котором случаи до тех пор, когда расстояние от расстояния находится, — так означенных тарифных правил. Тарифный пункт каждой станция, отчасти для этого устанавливается не только и для граница движущихся определений для означенных и сурового большой скорости означенных означенных (п. 1 отч. 1 закона 1887 г.), а именно тем или другим устанавливается средняя железнодорожной станциями одна, а отн отн отн, — предельная железнодорожной платформе. Таким образом расстояние должно быть определено, по смыслу пункта 1 и 1 представленного закона, что только и не устанавливается.

прежде всего по числу верств рельсового пути, которые поставлены или будут поставлены проложить \*) между тарифными пунктами двух станций, а также на основании числа подометров, по которым будет измеряться расстояние, увеличиваясь посредством округления дробей или иными образом. На том же основании должно быть определено тарифное расстояние между станциями, если оба или одно из них принадлежат к категории товарных станций, увеличиваясь по 2 верстам закона 1887 г. и два сантиметра кругового движения каждой станции; а также в целях определения должны быть известны тарифные пункты обоих станций и расстояния вычисляются только в том, что тарифный пункт каждой товарной станции второй категории должен быть определен. Министры путей сообщения, по согласию с Министром финансов, собрались вступить в решение. Задача по определению, на каком основании, тарифных пунктов тарифное между ними расстояние должно быть определено уже не по расстоянию означенных Министров, а по увеличению этого закона. При таком положении 2 пункта закона 1887 г. как железных дорог, так и леса, коммунальные или услуги, будут иметь известные данные для проверки тарифных расстояний и предусмотренных этим пунктом закона, т. е. как тарифные пункты, так будут иметь возможность проверить расстояния между ними, тогда как для определения тарифных расстояний административная власть, без обязательного определения тарифных пунктов, никакая проверка определенного расстояния не возможна. А между тем представляется возможность такой проверки совершенно согласно с содержанием закона 1887 г., который, по справедливому указанию проекта Министерства, „должен быть дан окончательно для исполнения и для проверки промаха платы, а также предусмотренных по нему пунктов железнодорожных и лесных“. И если в том же законе указывается, что означенный тарифный расстояния обязательны для соблюдения установленной при расчете провозной платы, то никак конечно вовсе не устранится право контролировать железные дороги и коммунальные или услуги лишь означенные, не установленные тарифы, на означенном определенном тарифном расстоянии.

Надо из виду, что законодательная деятельность закона 1887 года пожелания, леса и коммуналы с этими расстояния, означенные

\*) При означенных пунктах не требуется различия от верств между путями.

прямо не так не параллельно, а между тѣмъ новый законъ предпо-  
лагаетъ существованіе пяти колоній, то вѣроятно бы помѣнили  
вѣстѣ съ пропорціонными таблицами для закона, разъяснивъ  
еще изъ разъясненій выше сказанъ. Во новомъ случаѣ, кажется, не  
возможно остаться въ законѣ проектѣ уклоненіе на тарифнаго рас-  
стояніа между тарифными пунктами, когда въ законѣ 1887 г. о  
тарифахъ пунктахъ издѣланныхъ товаровъ станцій неже на уль-  
кинется. На основаніи изложеннаго сообщеній и составленъ  
судитъ III предлагатию ниже текста.

## III.

Проектъ вѣдѣнія Министерства составленъ конфекціи судитъ  
III закона 1887 г. По буквальному смыслу его, осьъ попарному  
опредѣленъ только на тарифнаго расстояній между станціями рас-  
стояніа дороги, изчисляются съ одного улькѣ, тогда какъ, безъ со-  
мнѣнія, вѣстѣ съ виду тарифнаго расстояній и между двумя  
станціями осьъ дороги. Если, напримеръ, осьъ станцій А, Б, В, Г  
и Д станція В и Г будутъ конечнаи станціаи дороги, изчи-  
сливается съ одного улькѣ, то вѣдѣніа оторвать существующаго  
расстояній не только между станціями В и Г, но и между А и Г,  
Б и Г, Д и В и т. д. Согласно осьъ изложеннаго вѣдѣніа пред-  
лагатию изъ издѣланныхъ редакціа, изложенной въ судитѣ III вы-  
ше текста.

## IV.

Изъ изложеннаго, руководствуясь приведеннаго выше судитѣ  
Министерства о сѣмъ законѣ 1887 г., а считаю долгомъ улькѣ  
на извѣстѣ вопроса о способѣ ослѣженія подомышлять опредѣ-  
ненъ административно вѣстѣ тарифнаго пункта, для предостав-  
ленія такъ издѣланныхъ товаровъ, такъ и субстанцій конечности пре-  
дѣлать тарифнаго расстояній между двумя тарифными пунктами, осьъ  
же осьъ осьъ осьъ принадлежатъ къ издѣланнымъ выше вѣдѣ-  
ніа тарифнаго пункта.

Подписали: Членъ отъ Министерства вѣстѣния,

Сѣмъ конфекціи К. Шиблеръ

## Журналъ 23 февраля 1909 года.

№ 42/400.

Слушавъ докладъ Департамента желѣзныхъ дорогъ 21 декабря 1888 года въ № 1870, объ установленіи временныхъ правилъ о публикаціяхъ, которыхъ должно быть на собою утрачу дубликата накладной.

Въ перепискѣхъ XIII Обществу сѣверо-восточной русской желѣзныхъ дорогъ проектъ предложеній о допущеніи и разсѣянн Обществу права россійскихъ желѣзныхъ дорогъ малозначительна, между прочимъ, въслѣдующимъ правиломъ на случай утраты дубликата накладной:

„Объ утратѣ дубликата накладной выдается на станціи отправленія или на станціи назначенія дубликатъ накладной съ необходимыми пометками указывать содержаніе дубликата и съ несомнѣтельностью указать номеръ вагона и номеръ вагона, номеръ судна или посылки (ст. 1-й пункта. 2-о въ § 75 проекта условій перевоз.). О получеши такого дубликата выходящая станція отправленія и назначенія, а если желѣзныя дороги свободны, то отправитель и получатель, послѣдній — когда его адресъ указанъ въ накладной; если же адресъ получателя въ накладной не указанъ, то о сдѣланномъ дубликатѣ выходящая на станціи назначенія особое объявленіе (пунктъ 2, пункта. 2 въ § 75 проекта условій перевозки)“.

„Объ утратѣ дубликата накладной дѣлается управленіемъ дороги провозимая публикація въ „Привѣтственномъ вѣстникѣ“, а въ-стности, въ районѣ станціи отправленія и назначенія пресса, газетамъ, издателямъ на публикація вагона представлять журналъ (пунктъ 3, пункта. 2 въ § 75 проекта условій перевозки)“.

„Законное объ утратѣ дубликата накладной не освобождаетъ желѣзныя дороги отъ обязанности извѣстить до выданія пресса, особенно выходящая публикація, разсѣяніемъ о грузѣ со стороны лица, выходящаго на то право по § 47 (ст. 76 Общ. уст. россійскихъ желѣзныхъ дорогъ пунктъ 4, пункта. 2, въ § 75 проекта условій перевозки)“.

„Грузъ, подлежащій извѣстн по дубликату накладной, обязательному управленіемъ, извѣстна лицу, назначенному объ этой утратѣ, по истеченіи 15 дней со дня послѣдней публикаціи въ „Привѣтла-

судимых обязательств" (пункт 3, статьи 3 и § 76 проекта российской перемены)".

При выдаче груза лицу, назначенному для утраты дубликата накладной, лицо это должно удостоверять личность своею и дать расписку на получение груза, с обязательством возместить погребенный, провозный судной или накладной (пункт 6, статьи 2 и § 73 проекта русской перемены)".

Управление дороги предоставляет, по его усмотрению, при выезде груза извещать в разное время железнодорожного, если лицо, утратившее документ, представить обязательство (залог или поручительство), которое управление дороги принимать на достаточное, такое обязательство возмещается дорогом по истечении 15-ти дней со дня выдачи дубликата из "Правительственного распоряжения" для утраты дубликата накладной (пункт 7, статьи 2 и § 73 проекта русской перемены)".

При рассмотрении этого проекта, на основании постановления Совета по железнодорожному делу от 1 июля 1888 года № 73, предложено не отменять выдаче правды и посылки, которая должна влезть на себя утраты дубликата накладной. Действие железнодорожных документов на железнодорожных сооружениях:

Согласно ст. 78 Общ. уст. российских железных дорог право распоряжения грузом может быть исключительно отграничено для лица, коему отправитель передает установленным порядком дубликат накладной (при выезде из отправителя), или же действительный дубликат (при отправке на предъявителя) или же предъявление дубликата накладной. Разным образом представляется это документ, согласно ст. 84-й Общ. устава, необходим и для выдачи груза по прибытии его на станцию назначения.

Вследствие чего утрата дубликата накладной или же или, лишенная право распоряжения грузом или выдачи там же, при существующем значении этого документа, влечет за собой:

А. При выезде из отправителя: 1) для отправителя или лица, коему отправитель передает установленным порядком дубликат накладной, — лишение возможности воспользоваться предоставленным ст. 78-й правом распоряжения грузом и 2) для лица, на имя которого груз отправлен, сверх того, лишение возможности получить налич.

Б. При отправке на предъявителя: для действительного дубликата

накладной—личное обязательство и распорядиться грузом, а получить таковой.

Из вышеизложенного усматривается, что предъявляемая на выдачу правил о посылке груза, которая влечет за собой утрату дубликата накладной, должна означать влечь собой указание относительно способа обеспечения:

- 1) право распоряжения грузом со стороны отправителя или лица, кому отправитель передает установленными порядком дубликат накладной, или же лица, на имя которого груз отправляется, если дубликат накладной находится в его руках (в том числе утерян);
- 2) право получения груза лицом, на имя которого груз отправлен; и
- 3) право распоряжения и получения груза держателем (утраченного) дубликата накладной на предъявителя.

Установление таинственности правил, на имя которых это не может происходить XIII Общих условий для дубликата накладных взыскать и на предъявителя, не может быть признано, по мнению Департамента желательным делом, равнообразным с тем, что при взыскании отправился груз лицом, выполняющим право распоряжаться грузом и получить таковой предъявителем взыскания, а следовательно и необходимая мера для удовлетворения в законной справедливости груза может быть значительно сокращена сравнительно с правом необходимостью для тех же действий в случае утраты дубликата накладной на предъявителя, когда личность выполняющего право распоряжения грузом, равно как и получателя, держателю не известны и единственной возможной формой связи с этим является предъявление.

Ввиду этого оттого, предусмотренными XIII-ых Общих условий правила предусматриваются только случаи посылки прибавочного груза, но они не впадают в виду всех случаев, означенных на право распоряжения грузом по ст. 78-й Общ. усл., что нельзя не признавать весьма существенными проблемами.

Проблема со стороны Департамента показала необходимость рассмотреть указание, в соответствии с которым взыскание взыскания производится тем, что делались делами обобщены в получении выданысь из записки об утрате дубликата накладной выдавать заявителем удостоверение, которая, вместе с уведомлением „Правит. взыскания“, в том же направлении послышалась дубликатом об утрате документа, или же (при наличии отправителя) вместе с уведомлением отправителя груза вместе бы служить доказатель-

назначені для распоряженія грунтою, равносильнымъ самому дублянцу накладной.

Во виду извѣщеннаго Департамента желѣзныхъ дорогъ полагалъ бы: во исполненіе п. 2-го постановленія Соедѣнаго желѣзнодорожнаго дѣла отъ 1 июля 1888 г. № 11/10 и въ удовольствіе распоряженія XXIII Общаго съѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ — ввести въ дѣйствіе извѣщующія

Принятая статья о желѣзничныхъ, которая давала вѣсть утраты дублянца накладной.

§ 1. Въ случаѣ утраты тѣхъ либо нѣхъ штукъ, имѣющихъ право распоряженія грунтою (ст. 78 Общ. уст. рус. желѣзныхъ дорогъ), дублянецъ накладной—онъ представляется подать о своемъ извѣщеніи станціи отправленія.

Лицу же, имѣющему право на представленіе дублянца накладной, получить на станціи назначенія груза (ст. 66-я Общ. уст.) представителю, въ случаѣ утраты нѣхъ сего дублянца, подать извѣщеніе на станцію назначенія.

§ 2. Заявленіе должно заключать въ себѣ возможно полное означеніе содержанія утраченнаго дублянца и указаніе обстоятельствъ, изъ которыхъ извѣстно, что дублянца потеряна, каковыя изъ употребленія и что имѣтель имѣлъ право распоряженія грунтою или получить оныя.

Подпись имѣтеля должна быть неоспоримостю установлена посредствомъ (подписаннаго, завереннаго судомъ, полиціею).

Заявленіе отправляется на станцію назначенія или на назначенія станціи, содержаща заберѣ съ тѣхъ всѣхъ послѣдствіями извѣщеннаго, неопределеннаго, неопределеннаго или неопределеннаго.

Каждая дорога не обязана возвращать станціи и достаточную копию нѣхъ станціи.

§ 3. Станція, которой надлежитъ извѣщеніе, извѣщаетъ о томъ, по принадлежности, станціи отправленія или станціи назначенія.

§ 4. Станція отправленія или станція назначенія, получившая такое извѣщеніе (§ 3), извѣщаетъ о томъ: первая—отправителю а вторая — получателю, адресъ которыхъ означенъ въ накладной, или при томъ въ первомъ случаѣ отправителю, а во второмъ случаѣ, не только въ томъ случаѣ лично, которому надлежитъ извѣщеніе объ утратѣ дублянца.

Уведомление производится так же свободно, какой определено в ст. 80 Общего устава.

§ 5. Если станція, принявшая заявление об утратѣ дубликата, такъ и станція, получившая о томъ извѣщеніе, немедленно выписываютъ у себя объявленіе о поступившемъ заявленіи.

§ 6. Дорога, которой видно заявление об утратѣ дубликата, производитъ извѣщенію о томъ прокуратора, — въ теченіи одной недѣли, публикацію въ „Правительственномъ вѣстникѣ“ и въ одной изъ вѣстницъ, какъ по назначеніи станція отправленія, такъ и по назначеніи станція назначенія гонца.

§ 7. Основанное на § 4 уведомленіе возмещаетъ и установленное на § 4 публикаціи производится какъ по представленіи заявителемъ потребныхъ денегъ на станцію, на которой подается или подано объявленіе об утратѣ дубликата. Показанное уведомленіе составляетъ, по желанію отправителя, телеграммное. Денги на публикацію могутъ быть представлены и въ управленіи той дороги, которая должна произвести публикацію.

§ 8. По дубликатамъ выданнымъ заявителю, если заявленіе видно отправителю или лицу, коему отправитель передаетъ свой дубликатъ установленнымъ порядкомъ (ст. 78 Общего устава) и получена отписка отъ получателя, на противорѣчивой этому заявленію, или когда на поданное заявителемъ заявленіе получена подобная же отписка отъ отправителя или лица, коему дубликатъ переданъ установленнымъ порядкомъ, то въ первомъ случаѣ отправитель или лицо, коему дубликатъ переданъ, приобретаетъ право распоряженія грузомъ, а во второмъ получателъ приобретаетъ право немедленнаго полученія груза. Въ случаѣ же получена отписка извѣждающая права приобретателя на истеченіи 5 дней со дня послѣдней публикаціи въ „Правительственномъ вѣстникѣ“, по выдаче груза можетъ воспользоваться не ранее 5 дней со дня прибытія груза на станцію назначенія.

По дубликатамъ выданнымъ на арестованныхъ права распоряженія грузомъ и полученія его приобретаетъ лицо подавшее заявленіе об утратѣ, по истеченіи 30 дней со дня послѣдней публикаціи въ „Правительственномъ вѣстникѣ“ и во всякомъ случаѣ не ранее 5 дней со дня прибытія груза на станцію назначенія.

Примечаніе. Станція, получившая извѣщеніе на свой адресъ, обязана немедленно уведомить о томъ заявителя.

§ 9. При отсутствіи заявителей со стороны другихъ лицъ, арестъ предоставляется видѣть грузъ, на свой страхъ, заявителю об утратѣ.



что только разрывные вопросы о последствиях утраты дубликата накладной, при наступлении положенных дней, если не могла бы считаться обеспеченными, Совет принял необходимость ограничить эту видату разрешением лишь превышать пределы, на основании которых желаемая дорога могла бы выдать грузы из случая утраты дубликата накладной.

При рассмотрении проекта принять с этой точки зрения Совет выносит:

1) В случае заявления об утрате дубликата накладной должно быть, во всяком случае, как это и предполагалось проектом проекта, отпущено как на станции назначения груза, так и на станции отправления. В виду того не представляется целесообразным устанавливать, что на известном случае заявление должно быть подано исключительно на станции назначения, а во других — на станции отправления, а оказывается возможным допустить, как это и было предложено в проекте XIII съезда, чтобы этого рода заявления формально на станции отправления или назначения.

2) Указание в проекте на то, что заявителю отпущены на истребление накладных для сведений, признало Советом не нужным, как вытекающее из общего назначения.

3) Видату груза, по накладной сровно опубликован, по одному только подтверждению заявления со стороны отправителя груза или указанного в накладной получателя — Совет выносит разрешение, так как предание этой накладной значения такого рода подтверждением могло бы послужить поводом к злоупотреблениям.

4) Отграничила свою видату лишь признавая видату груза, Совет выносит однако, что лицу, приобретшему право на истребление груза, естественно должно быть предоставлено и первоначальное отношение с этим право на истребление вознаграждение из случая утраты груза, вознаграждение это как провозное и доставки, а тем и признало необходимым, во избежание недоразумений, отозваться в любой статье проекта.

5) Сохранение в проекте § 12-го проекта признало вытекающим, так как это относится к случаю из проекта, а в частности дубликата накладной.

Сделав таким образом представленные проекты в некоторых редакционных изменениях, Совет постановил: принять необходимым установить следующие

## Время прихода пакета грузов при утрате дубликата накладной.

§ 1. В случае утраты дубликата накладной, лицу, ответственному за оформление грузов, представляется подать о себе заявление станции отправления или назначения.

§ 2. Заявление должно включать в себя возможно полную информацию о содержании утраченного дубликата, об обстоятельствах потери, извлечения или истребления вагона и о правах заявителя распоряжаться грузом. Подпись заявителя, буде держа того потребуют, должно быть засвидетельствовано установленным порядком (нотариусом, иерархией судей, иными).

На дубликате должна быть указана обязанность проверить обратившегося в отношении обстоятельств.

§ 3. В течение указанного времени выдается удостоверение, в коем описывается время прихода заявления и его содержание.

§ 4. Станция, которой подано заявление, информирует о том, по принадлежности, станцию отправления или станцию назначения.

§ 5. Станция отправления или станция назначения, получившая заявление или указанное выше уведомление (§ 4), уведомляет о том: первая — отправителя, а вторая — получателя, адрес которого обозначен в заявлении, или при том в первом случае отправителя, а во втором — получателя, не есть ли то же время лица, которым подано заявление об утрате дубликата.

Уведомление производится тем же способом, который определен в статье 80 (Китайская).

§ 6. Если станция, принявшая заявление об утрате дубликата, так и станция, получившая в том уведомление, немедленно информируют у себя обратившего о востребованном заявлении, которое остается действительным до времени выдачи груза.

§ 7. Держа, которой подано заявление об утрате дубликата, производит уведомление о том: телеграфом, на почве одной копии, публикацию в „Принципальном Вестнике“ и на одной из копий, или по назначению станции отправления, так и по назначению станции назначения, газет.

§ 8. Уведомление в § 5 уведомление посылается в установленном в § 4 публикации производится лишь по представлении заявителя истребования делить на станцию, на которой подается или должно быть подано заявление об утрате дубликата. Держа на публикацию

могутъ быть представлены въ управленіе той дорѣж, которая должна произвести рубящіяго.

§ 9. По истеченіи 5 дней со дня послѣдней рубящіяго въ „Привѣтственномъ Вѣстникѣ“ для всякаго владельца, и 30 дней — для владельца на предъявленіе — грузъ выдѣляется водителю завоза, если въ тѣмъ не встрѣится указаннаго выше (§ 10) препятствія. Однако, водича груза можетъ констатировать вообще на разѣ 3 дней, со дня прибытія груза на станцію назначения.

§ 10. Препятствіемъ къ выдѣлу груза водителемъ признаются: 1) предъявленіе протъ на грузъ съ представителемъ малолѣтняго управленнаго дубляжата, 2) подача другимъ лицомъ законнаго завѣданія объ утратѣ того же документа.

§ 11. При отсутствіи завѣданія со стороны другихъ лицъ дорѣжъ представляется выдать грузъ на свой страхъ малолѣтнему объ утратѣ дубляжата лицу в разѣ истеченія вышеуказаннаго срока, а также разѣ произведенія рубящіяго, обозначая себя, буде признасть за виновнаго, маломъ или виновнаго, при чемъ по истеченіи означеннаго срока, обозначеніе возмещается лицу слѣдуетъ, а виновнаго терять свою силу.

§ 12. Грузъ выдѣляется водителю съ выданной малолѣтнему объ утратѣ дубляжата лицу подл его расписку на копію съ выданной. Копія сія составляется дорѣжомъ, со выставленіемъ за нее съ запискою 15 коп.

§ 13. Лицу, приобретающему по вышеуказаннымъ правиламъ право на полученіе груза, принадлежить в право на полученіе вознагражденія за утрату или поврежденіе груза и за пророку доставке по вѣбу указаннымъ закономъ случаямъ.

Поданный журналъ за подписками подписывается.

Особые условия права Союзом от Швейцарии востановит по делу об установлении гражданства граждан и иностранцев в случае дубликата гражданства.

## I.

1. Пространство Союзом права гражданства таким образом: „арбитражные правила выдачи граждан при утрате гражданства гражданства“.

Закон от 1880 года в § 13 правил, не исключает возможности в выдаче не только граждан, но и иностранцев за утрату или восстановление и не исключает доступа.

Вправе также: „арбитражные правила в порядке осуществления права по договору первоначального права, в случае утраты гражданства гражданства“.

2. Пространство права гражданства на выдачи гражданства, исключено в случае смерти гражданства гражданства, по причине исключительности, следует по правилам гражданства, но не должно же быть либо обладать образом гражданства при утрате его гражданства, а также в таком случае подлежащий доверию сего права на право, исключенный в том договоре, раскрывая арбитры в случае выдачи гражданства, исключение выдачи его в случае гражданства гражданства, а также в том же праве требования гражданства от и. держа, т. е. интересы права, представляемые 20 ст. Общедоговие. На силе этой статьи и. держа обязаны сохранять право для гражданства, в случае его утраты, но крайний срок не более 4 месяцев, а также право выдачи гражданства при продаже гражданского права должно быть осуществлено в крайнем случае 13 месяцев со дня утраты права.

В виду этого существование гражданского права гражданства представляется, исключено необходимо изменить такие правила, которыми бы не исключались гражданские лица лишь от гражданства гражданства на их права или исключать таковые (должны исключить гражданства).

С другой стороны необходимо устроить для того, чтобы исключение гражданства, утративший гражданства гражданства, мог осу-

достигать свои права по договору перевозки, подвергавшаяся колоссальному ущербу вследствие со стороны лица, заключившего, на основании указанного договора, права по тому же договору.

По поводу о том, что та и другая цель может быть достигнута удовлетворительно единственно при установлении производства объ амортисации дубликата накладной при выезде суда, необходимо указать на следующие недостатки, в частности такие недостатки, предусмотренные правилами, которые могли бы быть устранены и при установлении производства для объ утраты дубликата на железнодорожном транспорте.

4. По § 2 правил билетная книжка была действительным талон на весь маршрут, если дорога таже потребовалась. При этом такое требование не выполнялось. Таким образом, если и дорога не потребовалась действительная, то можно получить весь материал с фактически поездом, грузы можно быть выданы лицу с фактически билетом и в дальнейшем происходить не будет даже знать, к кому обратиться с требованиями о вознаграждении груза или выдать вознаграждение. Но если в правилах и будет означено, что требования действительности следуют тогда, когда на станции билетный билетный, то в это означено не устранить возможности фактически поездкой, при необходимости или умышленно железнодорожные агенты, которые сейчас еще служат на станции, а уже агенты, быть может, билетного куда выданы. В виду указанного, означено, необходимо требовать на всяком случае действительности подлинный билет.

4. По тому же § 2 правило должно заключать в себе возможно полную сведения о содержании утраченного дубликата, но при этом не требуется указания определенного признака его возврата, а именно номера его (установленного формы накладной, утверждено Министерством путей сообщения). Если за счет принять на себя, что вердикт один и тот же отправитель (партия или завод) посылает известной товар перевозочной, быть может очевидно, в одинаковых условиях различия накладных на одном месте лица по накладной „на предъявителя“, то легко себе представить, что в случае утраты дубликата на пути или талон отправки, особенно в том, при отсутствии указания номера дубликата, можно оказаться ответственности по многим отправкам. Так не только предусмотренных правил должна быть произведена публикация в газетах на станциях отправления и назначения. Таким образом одним из основных аспектов про-

тотчас будут вынуждены заявить о своих правах на грузы означенный на заявления, т. е. представить дубликаты подлинников означенных на заявления или чрез посредника, для того, чтобы ограждать эти грузы; следовательно иными будет причислено несправедливому кражу; необходимо помнить, что по бездействию ряда одного дупл. Необходимо постановить, что по заявлениям, из которых не вышло номера дубликата, не производится ни заявления, ни дубликата.

Если заявления истребуют отправки, из каждой из которых выходяще заявления, а копии дубликата не будут заявлениям указаны, то, кроме до вынесения того номера, следует ожидать конца истребования отправки, и, кроме одной, выкажут принадлежность также те грузы означены. Такое правило не будет справедливым, ибо без сомнения весьма скоро после вынесения его решаются обжал, если такой не существует уже ины, охранять и своих дупл. следует и заверять дубликатами, из тех же случаях, когда этот не будет сделан, тем не менее останется возможность, при утрате дубликата, получить груз и осуществить другие права по договору перевозки, из которых только производится, выходяще справедливый истребуют из упущения данных истребования.

2. Не должно сомневаться, что утрата дубликата не из выше случаев не должна создавать для утратившего такой документ, более выходяще возможность сравнительно с тем, из которого он выкажется бы при наличии дубликата. Это справедливое начало нарушается одним § 2 правил, который, хотя и признает необходимость означен на заявления об утрате дубликата следствий и чрез заявителя распространяться грузом, но не требует представления документов, необходимых для легитимации заявителя, иными дубликата, или характера действительности, что заявителем составлен наследником получателя, потерпевшего иными дубликата, а наоборот, в конце параграфа прямо указывается, что на ж. Вроде не может обязанности проверить истребуют означенных на истребуют истребуют. А между тем не подожать сомневаться, что в дорогах из приведенном случаи не вразумительный предположить и при предъявлении об дубликата, если предположить не представлять действительности, что она действительно есть наследником означенных на дубликата получателя. По слову § 2 следовало бы изменить требования необходимости легитимированных документов и вложить или истребуют наследнее его истребуют.

Другое нарушение несправедливого начала указывается на § 2

правильно. На основании 86 ст. Общ. уст. держателя А обязанности на это получателя В дубинката не может получить груз на станции назначения без предварительного заявления, на основании 78 ст., станции отправления а ввиду того груз от, держателя А, обязан указания в дубинкаты получателя В. По ф-же 2-му правил тот же А, заявивший об утрате конкретного дубинката, может получить груз, без всякого предварительного заявления станции отправления. Этого не должно быть допущено. Вероятно случаи, когда заявитель (А) об утрате указанного на нем другого лица дубинката может получить груз на станции назначения лично, будут гораздо реже случаться, когда тоже лицо пожелает видеть груз получателем В. Это обыкновенно будет вкратце вкратце, когда письмо отправлено с известным дубинкатором не должно до получателя. В таких случаях необходимо предоставить заявителю А права ввиду ввиду груза лицу В в вопросе о считании его владельцем лично, необходимо право распоряжения грузом. Удовлетворение такого заявления будет вполне согласно с требованиями вышеупомянутой 86 ст.

6. Обязательства, служащая по § 10-му правилу ввиду груза заявителя, указанным стать неопределяется, что правилом статьи § может быть поводом к мысли издалубавиться и потерять как для законных грузополучателей, выходящих из своего груза дубинкаты обыкновенной другим лицам утраченным, так и для желанных дорог.

а) Так как дело идет о ввиду груза станции назначения, то представляется из ввиду могут случаться только в обязанности, которая известна этой станции: следовательно сбалансировать об указанной заявлении держателем дубинката; ввиду получение от станции или дороги отправления заявителя о заявлении, сбалансировать держателем дубинката этой станции или дороге. При этом сбалансировать, ввиду заявления ответственности желанной дороге, решить вопрос, должно ли вкратце для них заявление сбалансировать по означенному предмету, получатель только указанным или также и самим заявителем?

Но для того, чтобы такое решение носилось и не было так случаться, когда заявление заключало бы в себя требования, указанные в 78 ст. Общ. уст., во в дороге принималось бы не исключительно документально, необходимо установить соответствующее право, отсутствие которого составляет существенный пробел правила. Заряд необходимо решить, должно ли для станции

милостию истребить заявление следствия о предоставлении дубликата из судебного установления после выдачи другим лицом заявления об утрате само документа.

б) Что значит предоставление права из груза, с предоставлением заявления утратившим дубликата? По этой резолюции заявление лица С на получение дубликата из груза, сданный отправителем А на его получение В, когда это заявление другим лицом из почты получателя С, должно составлять препятствие из выдачи груза на станции назначения заявителем, объявившему о потерь дубликата утратившим. Это очевидно несправедливо. Если заявление предоставлено заявителем лица, выходящего право расторжения груза, означившего из предоставленного дубликата, или тучнее лица, выходящего право предоставить требование на доставку переноски само груза.

в) Следует ли считать, разумеется ли под заявление о праве, выходящего на станции отправления, только такое, в котором указывается из 78 ст., или также и заявление, означивающее из себя лишь спор против заявления об утрате дубликата? Или подобного рода заявление (со спором) может быть подано только на станции назначения.

г) Относительно п. 3-го того же § следует заметить, что в нем необходимо указать, что касается из виду выдачи другим лицом станции назначения установленное заявление об утрате (заявления утратившим) дубликата лица, выходящего заявителем, или следствия о поступлении такого заявления на станции отправления и отсрочка, такая отсрочка должна быть получена все следствия.

7. Одно из главных требований судебной практики редакции §§ 9 и 10 правил из вопросу о том: должно ли препятствие из выдачи груза служить не исполнением формальностей, представляемых из представителем §§, а именно наличием на объекте станции обладания и наличием заявления и уведомления отправителем или получателем? Например, может ли быть выдан груз заявителем А, когда не послано уведомления получателю из дубликата получателю В? Если ответа будет утвердительный, то выдача груза будет производиться из того случая, когда невозможно получить само следствие, но заявление из виду означивающего на станции отправления о предоставлении адресат, а по адресу, означивающего из заявления, означивающее лицо не будет найдено<sup>\*)</sup>.

<sup>\*) Предоставлено почтой уведомление поному адресу, из случая невозможности из адресе следствия, означивающего на указанной Советской почтовой станции означивающего из имени из адреса.</sup>

8. Выразение в начале § 11 слова «отсутствия заявления со стороны другого лица», по мнению своей, подметь выходя за пределы первоначальное подрабачивания и потеряно. Это слово очевидно должно быть заменено словами «При отсутствии претензий, означенных в параграфе 10».

9. Для того, чтобы слова «взбудь обязанности» интересов владельца держателя дубликата, необходимо требовать соблюдения установленного в § 9 предельного срока в том случае, когда груз выдается и, дороже, на свой страх, ранее других установленных сроков. Необходимо, чтобы со времени прибытия груза прошло хотя бы несколько дней, в течение которых, владелец держателя дубликата мог бы проявить истребление своего права истребить подлинник обязательного экземпляра.

10. Слова § 13, однако не слова существительных §§ пролога, представляются неясными. Прежде всего необходимо изменить некоторые слова «приобретенному (право) принадлежать (право)». В последующем слова эти вместе с остальными текстами того же § понимаются в том смысле, что владельцем, приобретенный на основании предшествующих параграфов, право на получение груза, взбуди и право на вознаграждение за и т. д. Далее необходима замена, вместе с § 13 в виду только того груза, который прибыл на станцию назначения, или также и тот, который не прибыл, не составляет часть груза, на который выдан дубликат, подлежащий урегулированию. В последующем означенный § пишется в первом смысле как более специфическим текстом параграфа.

11. Заметно, приобретенный право на получение груза, взбуди по § 13 право на вознаграждение за утрату себя груза. Так как по § 9 право на получение груза приобретается лишь по прибытии по на станцию назначения, то следовательно право на вознаграждение за утрату груза принадлежит владельцу лишь тогда, когда факт прибытия груза не отрицается возможным образом или доказано владельцем и когда при этом: а) будет установлено, что груз утерян, или б) оно не будет установлено, не известно, на основании § 9, истребить видны ему прибавка груза, в течение в течение 30 дней со дня прибытия, не скоро на отсутствие претензий, означенных в § 10, не будет ему видны своим или частью, ибо в таком случае владельцем, на основании 133 ст. Общ. закона в право считать принадлежащий груз урегулированием и получить вознаграждение за утрату. Следовательно, если факт прибытия

на станции шашечник не удерживает, то и не может быть рван в пункт назначения на вознаграждение за утрату груза. Это составляет существенный пробел противоречивых правил, ибо при наличии оснований считать шашечник, в случае возможности выдачи ему такого груза, — право на получение вознаграждения имеет, в том же случае может быть возмущена жалобно дорожнику из признания действительности пробития груза, тогда как 104 ст. Общ. устава, при шашечных условиях, основывается грубомерно от общности доказывать очевидный факт.

Никак не от шашечника, следует указать на то, что § 13 не упоминает ни о каком представителе, подобно упомянутому в § 10, в виде вознаграждения за утрату груза. Между тем еще один груз не может, при таком представителе, быть выдан шашечнику, то был бы исправлено значение его, при этом же представителе, означенный груз. Водитель представителю в виде вознаграждения не могут быть выданы одинаково с представителем в виде груза, потому что вознаграждение не выдается исправлено на станции назначения.

На основании упомянутого упомянутой выше пробелы в правилах подпадает на возмещение, при чем вознаграждение за утрату груза следовало бы допустить не ранее истечения в каждом случае 3 дней, со времени груза доставки, подобно тому, как в § 9 в виде груза допустимо не ранее истечения 3 дней со времени пробития груза.

12. Что касается вопроса о вознаграждении за повреждение груза, то в § 13 приобретается право на получение груза шашечник и право на получение вознаграждения за повреждение этого. Если груз не выдан еще шашечнику, то право на означенное вознаграждение не должно быть безразличным, т. е. не устраняемое держателем дубликата. Если же груз уже выдан, то против предъявления шашечнику формального права на получение вознаграждения и повреждение того груза не представляется оправданной. Тогда само следует сказать о вознаграждении за повреждение груза.

13. На §§ 9 и 10 шашечник приобретает такое право на получение груза или вознаграждения за утрату или повреждение своего и за повреждение доставки. На этот же исторический закон, представляющий по Общему уставу (ст. 86 в том числе, ст. 84, 85, 89 и 90) держателем дубликата, по пробитию груза на станции назначения или истечении срока доставки (право держателя, в том

венить имущество, права на наследство). По приведенным статьям означенное лицо имеет, между прочим, право на получение донца, иррегулярная часть провозу груза (ст. 34 и 35) и вообще не представляется никакого основания считать владельца таковой коммерцией, если ему предоставляется право на коммерцию за утрату груза. Было бы странно, чтобы имуществом перевозчика считался не только груз, вывезенный, что имущество (при таковой по условиям) признается имуществом не только права по договору перевозки, но и бы от него, если бы означенный акт утраченного дубликата владения за это грузом.

14. Из вышесказанного видно, что существенная ошибка заключается в том смысле и в смысле права на возмещение, так как право по договору перевозки груза принадлежит, по условиям означенного происшествия, лицу, владеющему акт утраты дубликата владения на этот груз.

Нельзя сказать отсюда, что права на означенную часть груза несправедливо отнесены к владельцу донца, потому что означенное акт имеет дело по договору и перевозчик не с одним грузополучателем, а одновременно с двумя, из которых каждый утверждает права другого по тому же договору. Таким образом, существо договора заключается в том, чтобы донца. В подтверждение сего не достаточно привести следующие факты.

1) В то время, когда производится выдача груза владельцу, владелец держатель дубликата; вследствие сего означенная часть груза не может уже быть выдана кому-либо, а должна быть выдана держателю дубликата. Между тем, при этом по договору перевозчик деньги уже уплачены владельцу; следовательно, владелец донца обязан возместить ему соответствующую часть этих денег; возмещение этой части потребует известного груза со стороны донца и возложить на них ответственность за правильность расчета.

2) В том случае, когда груз будет выданы частью означенному, частью держателю дубликата, владелец донца обязан возместить сумму выданных акт этих денег за возмещение выданной части груза и за просрочку за доставкой сего. По условиям означенного договора, кроме того, в виду § 125 (статья 110 ст. Общего устава (за концы), существенное отличие заключается в том, что между означенными лицами. При этом следует заметить, что если дело идет о перевозке груза, то этими лицами могут быть предъявлены тре-



немедленно себя вернуть дорожку, которая устроилась или должна была устроиться в первоначальном виде.

15. Справедливо было бы установить в пользу работников дороги должностной оклад, в вознаграждение за работу, сверхурочную или производственную по поданному заявлению об утрате дубинчатых выкладок.

## II.

Сверх указанного, считая необходимым представить еще следующие пункты на отдельные параграфы рассмотренных правил.

### На § 1-м.

„В случае утраты дубинчатых выкладок, лицу, выполняющему право распоряжения грузом, предоставляется“... В случае более точного указания лица, выполняющего право подачи объявления, а также лица, уполномоченного дубинчатой, по силе 78 ст. Общ. устава, уже не остаётся лицу, выполняющему право распоряжения грузом, означенному на этих дубинчатых, следовать бы считать: „лицу, уполномоченному дубинчатой выкладкой, на основании которого оно, на жалобной отправителе или получателе или правопреемника того или другого, лица, по силе 78 ст. Общ. устава, право распоряжения грузом, предоставляется и т. д. Такое же право имеет лицо уполномоченное дубинчатой на передателе“.

### На § 3-м.

Выражение „следует в содержании утраченного дубинчатого, о графе записки распоряжаться грузом“ и т. д., является неопределённым. Для ограждения дороги от произвольного труда, при изведении справок в предмете станцией отправления выкладкой, дубинчатой какой областью управляют, должна означать и которая существующая содержится в дубинчатой выкладке, которая должна быть адресовано посылкам в выкладку. Далее весьма важно, на тот случай, когда выкладчик не есть ни отправитель, ни означенный на дубинчатой получатель, требовать, чтобы на выкладку было указано, кто или какие и на каком основании выкладчик получал дубинчатку. О предоставлении необходимых документов сказано уже выше. На этих документах желалось бы в общем проверить упомянутые выкладчики обязательств, относящихся к его деятельности. Посты последние поста-

включеніе § 5 правил alkalmazется подтверждать, а также быть относительно других обязательств, удаляющихся за границу, по волеи, при наличии закона, консульств представлений оба обязательства статьи подтвердить эти обязательства, то означенное приложение § 5 должно бы исключать.

На основании вложенного § 2 можно было бы заключить прежде всего такое: —

§ 2. Завещаніе (§ 1) должно заключать в себя:

1) Возможно только означеніе содержания утраченного дубликата. Кроме наименованія груза, непременно должны быть указаны: порты и станція отправления, порты и станція назначения; отправитель, а был ли груз адресован на имя определенного лица, и кто именно, или на представителя дубликата. Неупоминаніе номера дубликата влечет за собой недействительность, указанная ниже в законе-то §.

2) Указаніе обязательств, из которых видно вытекает заключение, что дубликат потерян, украден или истреблен, и если заявленіе относится къ настоящему дубликату, то заявитель может право распоряжаться грузомъ. Если заявитель не есть ни отправитель, ни означенный въ запискѣ дубликата получатель, то он должен указать, отъ кого именно и на какомъ основаніи получилъ этот дубликатъ.

Полнота подлинна записки должна быть удостоверительными установленными порядкомъ (консульства, мировая судья, полиція).

Въ запискѣ должны быть приложены все документы, которые бы заявитель обязанъ былъ представить кроме дубликата закладной или доказательства права своего, если бы означенный дубликатъ находился въ его рукахъ.

### Ка § 3.

Во действіи должны быть означены и представлены приложивъ документы (см. Общ. уст. ст. 122 въ концѣ).

### Ка § 4.

Итакъ § требуетъ станція назначения или отправления въ обязанности отправителя — в поступившія означенія объ утратѣ дубликата уведомить получателя, адресъ котораго показать въ закладной, а получившей — уведомить в томъ же отправителя (адресъ котораго тогда указывается въ закладной). Но если станція отправления не

отвѣщать въ дѣлахъ своихъ присутствующимъ адресатамъ, но она не можетъ исполнить обязанности доставки корреспонденціи до получателя съѣздной станицы назначения, по прибытіи на свою станцію, равно бы не должна была указать адреса отправителя и адреса злата, по волеи уѣзднаго, означена стрѣлка; равнымъ образомъ и станція назначения при извѣстныхъ результатахъ не можетъ до прибытія груза, послать получателю уведомленіе. Такимъ образомъ составившаяся при извѣстномъ способѣ извѣстнаго. Въ виду изложеннаго, сѣдующимъ бы хотѣла въ объясненіе вопроса о томъ, нельзя ли избѣжать извѣстныхъ дорожныхъ изъ обязанностей, при прибытіи груза въ отправной, отвѣщать въ своемъ дѣлахъ адресъ отправителя, а если въ извѣстной вышесказанной адресъ получателя, то также и этотъ адресъ. Если это невозможно, то тогда сѣдующимъ бы въ своемъ приказѣ постановить, что станція отправленія, послѣдняя станція назначения корреспонденціи для посланнаго уведомленія получателя, должна сообщить ей адресъ этого послѣдняго.

#### Въ § 6.

Въ видѣ сего § постановляется, что объявленіе о поступившемъ извѣщеніи остается извѣщаемымъ на станціи до прибытія на станцію груза. Это постановлено въ § 13, который предусматриваетъ возможность извѣстнаго и вознагражденія за утраченный грузъ. Въ виду сего и во согласеніи съ изложеннымъ выше въ п. 12 статьи 1, сѣдующимъ бы, въ случаѣ удержанія системы провоза, сказать: „до прибытія груза или выроченнаго чрезъ продажу его злата или вознагражденія за утрату злата“.

#### Въ § 7.

Пожелано было бы указать, что должно исключаться изъ публициціи.

#### Въ §§ 4 — 14.

Въ видѣ управленія извѣстныхъ перевозочной, было бы желательно включить въ приказъ послѣднее постановленіе пресса, составленное Департаментомъ желѣзныхъ дорогъ, а также, что постановлена приказомъ не въ чемъ не объявляется дѣйствіе приказа, постановленнаго въ Общественной установкѣ относительно извѣстнаго не признанія извѣстнаго груза на томъ или другіи изъ извѣстнаго въ своемъ законѣ (ст. 81 — 84 и 90) приказомъ.

## III.

На основании всего вышесказанного и полагая бы необходимым переработать проект предложенных правил и подать их вкратце прежде до составления правил объ incorporation дубинката владелькой из чередой своего судебного ведомства, подобнаго предложению для incorporation немцев, проект на законному предмету министру финансов и министру из Государственной Советъ въ 1888 году. Но, какъ бы тщательно ни были разработаны правила на упомянутомъ выше основаніяхъ, они тѣмъ не менше не будутъ достигнуты образцы, обезпечивать интересы: а) земли, утратившей дубинката владелькой, противъ держателемъ дубинката, б) законныхъ держателей дубинката противъ выдвинутой фальшиваго завѣщенія объ утратѣ всего дубинката, и в) земли, приобретающей дубинката безъ вѣдома о подлинномъ завѣщеніи и даже о видѣхъ груза или имущества его, а также не будутъ соответствовать интересамъ владельцевъ земель, которые на нихъ совершаются по собственному или роль владельцевъ интересовъ титулованныхъ земель, тогда какъ для нихъ, при не представлении дубинката, является значеніе исключительно однаго вопроса о томъ, кто сей земли принадлежать должно, выходящее право представлять къ нимъ требования по договору перевозки, по которому выданы были означенныя дубинкаты.

Подписала: Тайный совѣтникъ К. Шведеръ.

Журналъ 6 и 20 октября 1888 года и 26 января  
и 9 марта 1889 года.

№ 41/III.

Слушая докладъ Департамента изъ дѣла, по Тарифному отдѣлу, отъ 4 августа, за № 1.158, по предмету договора съ иностранными государствами о международной перевозкѣ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ.

Министръ путей сообщения, 18 января 1889 года, № 433, просилъ на указаніи Государственной Советъ представленіе о заключеніи Россіи съ иностранными государствами отъ 10 октября 1887 года, по конференціи въ Бернѣ, проекту договора о между-

народной перевозкой грузов по железным дорогам, при чем заложил:

1) Назначить международную конвенция о перевозке грузов по ж. дорогам принять во время ее работы, сроком на 3 года, со дня ее ратификации;

2) Принять для русских ж. дорог обязательный регуляционный, по требованию правительства, по праву сообщения с иностранными ж. дорогами;

3) Обязать русских ж. дорог представлять все постановления ст. 9, 11 и 12 Общ. уст. рос. ж. дорог проекта так согласенный с иностранными ж. дорогами на рассмотрение Министерства путей сообщения, с правом приведения их в исполнение, если в течение одного месяца, со дня представления означенных проектов, не последует возражений от Министерства путей сообщения, которое предварительное согласие, должно быть согласенное с Министерством финансов;

4) Сообщить от имени русского правительства иностранному Федеральному Совету предложение о представлении законов русских ж. дорог, включенных, согласно ст. 1, в конвенцию;

5) Предоставить Министру путей сообщения по согласению с Министерством финансов, право дальнейшего включения в состав ж. дорог или упомянутого в ст. 1 конвенция пункта,

и 6) предоставить Министерству путей сообщения право законодательного совещания, по делам международной перевозки, от имени русского правительства, с предложением о образовании в Берлине Центрального Бюро.

Проект рассмотренный международной конвенция в первом представлении Министра путей сообщения в Государственной Совете сообщены были генерал-адъютантом Палькову, 3 июля 1887 года, на предварительное заключение подполковнику Министров.

Главное управление железнодорожных отделов при Государственном Совете, от 9 октября 1887 года, и № 674, уведомил, что, согласно с предложением в упомянутом представлении сообщенными, с своей стороны, они не возражали бы противней на осуществление предложенной Министра путей сообщения по рассмотрению в том представлении проект.

Министра финансов, от 24 октября 1887 года, и № 12.128, изъяли, что, не возражая противней на участие международной конвенция в перевозке грузов по ж. дорогам на основ-

нбавъ, изложить въ проектъ предлагаемаго Министерствомъ путей сообщения по сему предмету въ Государственной Советъ, какъ изложить, съ своей стороны, что наступило время въ означенный договоръ, требующий, ради взаимнаго согласованнаго законодательства законнаго характера осудиться, какъ не входить и не существовать наступлений или пакета железнодорожнаго устава, чтобы граница не вышла поому русской вѣтвию торжествъ, обогнать и устроить сообщенія между нашими и иностранными путями, дабы уже фактически существовали въ силу частнаго между дорогами соглашенія.

Заключенія Министровъ — внутреннихъ дѣлъ, а также Государственнаго контролера, сообщены были имъ Государственному секретарю 16 февраля, 21 и 2 марта 1888 года въ №№ 5,660, 5,018 и 573.

Статьи-секрета Самойя не встрѣтилъ возраженій противъ проекта предлагаемаго Министерствомъ путей сообщения по означенному дѣлу.

Сенаторъ Манасеинъ, разглядевъ предложенія Министерства путей сообщенія о проектѣ взаимной конвенціи срокомъ на 3 года, въ вышней съ обществѣ, выставляла нижеслѣдующія замѣчанія и соображенія, кои были при обсужденіи означеннаго проекта.

Соглашаясь съ Министерствомъ путей сообщенія о важности документа представляемаго по проекту конвенціи правѣтъ, входить въ сферу частничной гурты для<sup>и</sup> производствъ гурты, заинтересованному лицу предоставляется право требовать удостовѣренія составнаго гурты судопы (ст. 25, ч. IV проекта конвенціи и в. 4 и, ст. 44). Министры конвенціи считаютъ однако для осуществленія сего необходимымъ ретоространить дѣйствіе постановленій п. 4 ст. 1802 и ст. 1807 — 1814 устава гражд. суд. въ 1863 г. (предназначеннаго для губерній Прибалтійскаго, но въ дѣйствіе еще не введеннаго) на всѣ вѣдѣнствя Россіи, въ какъ означена норма судебнаго урегулированія въ Прибалтійскаго же губерніи, истре до вступленія въ ближайшемъ будущемъ судебной въ какъ реформа, охранять производствъ по означеннымъ дѣламъ только на существовавшихъ въ силу особаго вѣдѣнствя указовъ, постановленій. Что же касается къ вѣдѣнствя вѣдѣнствей, вромѣ Прибалтійскаго, съ до сего времени не введенъ марша судебнаго урегулированія, то, по вѣдѣнствя сенатора Манасеина, не вступить въ дѣйствіе въ означеннаго дѣйствующаго тѣмъ судоравноправственнаго

значитъ въ указателѣ како отношенія, такъ какъ въ этомъ отношеніи не издается на одной и. дороге или чина тѣхъ, которые преимущественно видны дѣйствию конвенціи.

Проектъ такоу Министръ юстиціи призналъ необходимымъ: 1) постановить, въ измѣненіи и. в. ст. 571 уст. гражд. судопр., что въ дѣлахъ, относящихся къ международному договору и переходу границъ по желѣзнымъ дорогамъ, иностранцы, въ состояніи въ русской службѣ и въ состояніи въ Россіи недвижимыя имѣнія, освобождаются отъ представленія проформахъ какъ гражданскъ общечинахъ; 2) постановить противоположеніе къ доли русскія желѣзныя дороги часть расходовъ по содержанию центральныхъ боръ въ Берли на дороге, недвижимыя дѣйствию авторитарнаго международного соглашения; 3) постановить в. 3 заключенія Министръ ю. с. въ видѣ представленія за № 488 указателю на послѣдствія, которые должны быть порождены, сдѣланныя Министерствомъ ю. с. и фискаломъ въ томъ отношеніи сфера артіа проекта соглашения русскія желѣзныя дороги съ иностранцами въ представл., означенныя въ ст. 9, 11 и 12 Общ. устан. рос. ж. дор., т. е. признать правомъ ст. 10 сего устан., представленной, въ исключительный случай, разрѣшенію конвенціи послѣдствія Соедиз въ желѣзнодорожныхъ дѣлахъ.

Относительно недвижимыя, французскаго и швейцарскаго, послѣдствія авторитарнаго соглашения, Министръ юстиціи обратилъ вниманіе на недостаточное согласеніе какъ между собой, въ приложеніи конвенціи имѣи вышло даже вероисправно въ виду предмету несогласителенномъ, полагалъ измѣненія указа Прованскаго, заключенія соглашения объ участіи тѣхъ, передать, по открытіи въ г. Берли нейтрального бора, въ сіе учрежденіе для согласенія какъ, на основаніи в. 1 ст. 57 в. 1 конвенціи, проины участившимъ въ договорѣ государствамъ.

Далеко Министръ юстиціи указалъ, что составленный въ французскому тексту переводъ Берлинскій конвенціи содержитъ въ себѣ значительныя остроты отъ этого текста, несогласованныя въ быданнымъ случаѣ и въ швейцарскомъ изданіи, предполагая, что желательна подвернуть этотъ переводъ своему таргумскому переводу, и при изложеніи на русскомъ языкѣ тѣхъ постановленій международного соглашения, которые представляются въ французскомъ текстѣ какъ только в. 1 конвенціи, нежелательно, придерживаться этого послѣднего текста, и затѣмъ разъяснить его

во доводило найбільше змісти її французьким текстом в руському її перекладі.

Наполеон, сенатор Мавролаті зазначали, що настояча умовація не могла би бути прийнята Російським правительством за три годя, во не со дня ее ратифікація, а со дня вступленія ее в законную силу, согласно ст. 60 ч. I обговорюваного проекта.

При отній Мавролаті вказали на замічанія, касающіяся змістиванія різних мовлях французького и італійского текстів проекта конвенція, а також змістиванія означеної руського перекладу отъ французького текста.

Секретарь Герц в отній своєю на № 2018 сообщил, що Министерством иностранных дѣлъ, во вступленіи вобаче представляти за вступленію Россіи въ договоръ съ иностранными государствами по международной перевозкѣ грузовъ жж. дорогами, считается адико, указавши замѣтити, что вѣнатория условия проектированной конвенція требуютъ, по волюи Министерства, предварительную ихъ принятию, тщательнаго обсужденія.

Содержащаяся въ конвенція правила о передачі приведенія въ исполненіе рішениі иностранныхъ судовъ по волюи о международной перевозкѣ грузовъ представляють значительная оступленія отъ законныхъ гражданскаго судярошодства Нидерлі.

Согласно ст. 58 конвенція, судебная рішениа, постановляемыя, на основаніи правилъ конвенція, подлежащія судюмъ, во вступленія въ законную силу, исполняются въ государствахъ, подлежащихъ конвенція, согласно рішениа и формальностямъ, установленныхъ въ томъ государствѣ, гдѣ рішениа приводятся въ исполненіе, безъ перескоба дѣла на судярош.

Такая форма, въ дѣлахъ о перевозкѣ грузовъ жж. дорогами устанавливаются начало исполненія въ Нидерлі рішениі иностранныхъ судовъ, на протяжении точному смыслу ст. 1373 — 1381 утима гражд. судярош, во силѣ восторжати, согласно распоряженію Гражданскаго палационнаго департамента Правительствующаго Сената  $\frac{17 \text{ января}}{17 \text{ января}}$  1882 г. во дѣлу Адамъ съ Шикомъ, рішениа иностранныхъ судовъ исполняются въ Нидерлі только при существующихъ особахъ о томъ договорѣ.

Дале въ отній обрѣдятся вказаніе на то, что вступая во проектированную договоръ о международной перевозкѣ грузовъ, воля не предвидѣти, что время иныи уже означившихъ свое согласие на исполненіе этого, в проектѣ государства Европы будуть

когда не вступает в силу. Таким образом судимость влечет ответственность в отношении не заключенный договор государства, судимости в отношении вето в отношении вето в отношении вето, что исключение из судебного решения вето в отношении вето в отношении вето.

Кроме того надлежит заметить, что Россия, признавая на себя обязанность исполнять решения иностранных судов по делам о международной перевозке грузов, ставит себя в некое подобие положения, чем другие государства, участвующие в соглашении. Решения других России вето не служат для транзитных дел, а представляют собою законные акты свободной, будут в международной перевозке грузов вето независимо от факта ответственности за порчу, недостачу товаров и т. п., чем другие средне-европейские. Между тем большинство палочек из дела подтверждает Правительство, так что не потеряет, которая могут проходить при перевозке грузов иностранных государств, независимо от участия в государственном управлении.

На второе затруднение представляется в деловом случае, по мнению Министерства иностранных дел, и вопрос о порядке исполнения в России решений иностранных судов по международной перевозке грузов из делами.

Из ст. 55 конвенция устанавливается, что производственно судебный акт по искам о международной перевозке грузов исполняется производительно, следовательно в отношении, где находится суд, которому дело подано, но при этом сданным отвором, что эти правила соблюдаются, на сколько они не являются настоящим конвенцией. Таким образом это правило конвенция представляет в отношении производства ст. 1274 и 1281 условия гражд. судопр., которые как известно, определяют порядок исполнения в отношении решений иностранных судов, если этот порядок не устанавливается в своем договоре соглашения. Следовательно статьи 1274—1281 не являются в отношении случаев безусловного признания в пользу суда, при производственной судебном деле не вето о международной перевозке грузов и при исполнении решений иностранных судовых вето, будут обязаны производительно не только судимости производительно в отношении вето, но в отношении вето международной производительно конвенция. Как бы не были производительно производительно вето, так как так же производительно вето, не сданным бы, но

какимъ Министерствѣ иностранныхъ дѣлъ, оставить или безъ измѣненій при вступленіи Россіи въ новый международный договоръ, или въ какой-либо изъ политическихъ и юридическихъ значеній. То обстоятельство, что договоръ этотъ заключается всего въ 3 года, не могло имѣть существеннаго дѣла. Рассмотрѣваемые конвенція заключаются на срокъ, обычный для подобныхъ международныхъ договоровъ, которые обыкновенно заключаются на 3, 4 или 10 лѣтъ, съ отсрочкою въ эту продолженіе, въ исключеніи срока по взаимному согласію обоихъ договаривающихся сторонъ. Подобная отсрочка существовала и въ конвенціи о международной конвенціи (ст. 60). Въ этихъ трактатахъ торговые, конвенція консульская, почтовая, телеграфная, железнодорожная и т. д. остаются въ дѣйствіи послѣ истеченія первоначальнаго вѣка срока. Дѣло о рассмотрѣваемой железнодорожной конвенціи вліяло уже около 10 лѣтъ тому назадъ. Нынѣ она вступаетъ въ силу и заключается въ исключительномъ договорѣ, въ разработкѣ котораго принимали участіе представители Россіи наравнѣ съ представителями другихъ государствъ. Присутствіе въ заключеніи пакта международного соглашения, Императорское правительство не хотѣло считать за него шагъ на правительственной дѣлѣ, предпринятый лишь въ видахъ возможности окончательнаго участія въ немъ въ продолженіе трехъ лѣтъ.

Вообще отъ международныхъ соглашеній, заключаемыхъ обоими сторонами на основаніи равенства и взаимности вытекаютъ выгоды, въ политическомъ отношеніи весьма значительныя и когда заключаются добровольно и свободно. По общепринятымъ въ международныхъ отношеніяхъ правиламъ, равноправными державами въ подобномъ случаѣ отъ трактата или конвенціи могутъ вытекать выгоды и старшимъ или первоначальнымъ условиямъ, существовавшимъ въ независимости и т. п. страны, которыя въ томъ или въ другомъ обстоятельствѣ, при которыхъ имѣются международные соглашенія. Въ виду того, что какому-либо Министерствѣ иностранныхъ дѣлъ, было бы необходимо, предварительнаго вступленія Россіи въ рассмотрениеъ железнодорожную конвенцію, подвергнуть подробному и всестороннему обсужденію тѣ ея условія, которыя, противорѣча какимъ-либо изъ принциповъ на правительствѣ, могли бы нанести поврежденіе и лишить Россію выгоды отъ участія въ себѣ обязательствѣ.

Въ этомъ отношеніи дѣйствительно условіе могло бы дѣлать различіе между видами русскими ил. державами и иностран-

вила. Въ Министерствѣ иностранныхъ дѣлъ вѣдома по сему вопросу лишь весьма незначительный матеріалъ, на и тѣ дѣла, которыя выжили изъ Министерствѣ по предметамъ иностранныхъ жж. дорогъ и иностранныхъ конкордантныхъ къ нимъ же железнодорожныхъ урегулированій, данты въ которомъ представляли в трудности согласованія означенныхъ интересовъ изъ дѣла этого рода.

Министра путей сообщенія, руководясь по опыту Министерствъ юстиціи, что оно съ своей стороны, не имѣетъ эти предметы ст. 53 и 56 проекта закона затрудованій, на которыя упоминается Министра иностранныхъ дѣлъ, в частности по вѣщанію, что практика имѣетъ дѣйствующее частныя соглашения касаясь жж. дорогъ съ иностранцами, на основанія вѣдомствъ согласеній и имѣетъ имѣть также и иностранцы жж. дороги удовлетворить означенныя обратныя требованія, востановляя на рѣшеніяхъ чуждыя судамъ, в частности, что отъ такого варады означенныя затрудованія до его вступленія не возникало, остальныя при выговаривающихся требахъ имѣнія—а необходимость приватія русскими Правительствомъ Бернской конвенціи о переносѣ границъ по жж. дорогамъ, по вѣсть общеній оной. Сопоставляя, вѣдѣть съ тѣмъ, съ приверженныя по другимъ вопросамъ означенныя Министра юстиціи, генералъ-адъютантъ Послата на ставкѣ Государственному секретарю, отъ 28 апрѣля 1888 г. на № 4260, просила представить на усмотрѣніе Государственнаго Совета указанныя въ особомъ къ сему отыску приложенія вѣщанія и доклады въ вѣдомствѣ имѣ въ Государственный Советъ представляемо на № 485.

Государственный секретаря, въ отношенія на имя Министра путей сообщенія, отъ 7 іюня № 1135, ссылался на 1 и 2 пункты § 8 вложенія о Соедѣ по железнодорожнымъ дѣламъ, в частности вѣдомствѣ воспользоваться вступившій законъ указавъ въ Государственномъ Советѣ представить для проведенія означеннаго представленія въ такой видѣ, въ которомъ представляется раскрытіе по законодательными нормамъ по какому бы вѣдѣть означенныя затрудованія, востановляя международное представленія, съ просьбою представить таковое, на основанія вложеннаго пунктовъ 1 и 2 § 8 вложенія о Соедѣ по железнодорожнымъ дѣламъ, на основанія сего учрежденія и вѣдомствѣ послѣдовать въ томъ заключенія сообщать для дѣла Государственному Совету.

По справкѣ въ дѣла Министерствъ путей сообщенія и финансовъ, означенныя:

1. 28 декабря 1885 г. на имя Министра путей сообщения была введена многими Московскими торговцами и промышленниками фирменная доводная жалоба с просьбой товарооборот в 1885 увеличить, отменить авандные товары, привозимые из провинции иркутской губернии. Кроме того из тех же фирм и на начало 1886 г. на Министерство поступила еще доводная жалоба фабрикантов и купцов г. Лодзи, присоединившихся к жалобам Московских торговцев и промышленников фирм; жалоба по тому же предмету инспектора при Гродненской таможне Варшавского и одного из Министров железной дороги торговцев при Сосновской, Александровской и Гродненской таможнях на Варшавско-Вильну и Варшавско-Бромбергскую ж. дороги и Министров купцов на Привокзальную ж. дороги на ведомственные частники инспекторов из частей жалоб на пограничных станциях; жалоба Варшавского и Гродненского на Што-шляхны, в других частях на Привокзальную ж. дороги на ведомственные частники инспекторов для исполнения таможенных обязанностей при таможенном складе и складе.

Жалобы Варшавского и Гродненского и жалоба первого из них были оставлены без последствий, с указанием на то, что частные инспекторы допускаются по закону только из сибирских назначений. Все же прочие жалобы и жалобы были переданы на предварительное обсуждение в особое совещание членом от Министерства финансов, путей сообщения и таможенных Московских представителей торговли и промышленности, подобное совещание образовано было ввиду отклонения Министра финансов от Министру путей сообщения от 24 января 1886 г. № 1484, в котором возбужденный вопрос в смысле 66 ст. Общ. устава признается существенно затрагивающим интересы железной торговли и промышленности. Из тех же оснований от № 1484 Министр финансов просил сделать распоряжение о признании означенной статьи в смысле, изложенном выше, обязательной для исполнения интересов.

Жалоба из Лодзи, представленная Министру путей сообщения банкиром Тарифом комиссией, была обработана: а) что на означенный вопрос представителем Министерства путей сообщения и финансов было сказано, что ст. 66 Общ. устава повелевает ж. дороге привозить, так как при рассмотрении ст. 66 статьи 66 и 102 того же устава, никто такого либо толкования ст. 66 прежде быть не может; б) что, как выставляется

на сообщения, или всего количества товаров в границах, чтобы наконец из-за границы из Москвы 22<sup>1/2</sup>% слѣдует по импортованному сообщенію чрезъ Одессу, Либаву и Ригу, гдѣ дѣйствию таможенныхъ инспекторовъ допускаться, а затѣмъ изъ оставшаго количества (22<sup>1/2</sup>%) провозимому чрезъ сухопутныя границы, около 22<sup>1/2</sup>% слѣдуетъ принимать, съ отношеніемъ выкладки по внутренней Московской таможенѣ, а лишь около 2<sup>1/2</sup>%, поберечься содержанію таможенныхъ образцовъ на порочность таможенныхъ приваля; что и это помянутое количество (преимущественно дѣлать товаръ, означенный по высшему классу тарифа), по вѣскою дѣла отъ Министерства финансовъ, дѣств. ст. сов. Забутина, былъ ущербъ для интереса тарифа, можетъ или считаться въ Москвѣ, или же слѣдуетъ въ перерывахъ сообщенія до начала порочности практикой, — а въ послѣднемъ случаѣ совершенно тажежность образцовъ, отчасти выкладки и перетарифа внутри Россіи, могутъ поручаться, по выбору промышленности, частнымъ инспекторамъ, — а что, такая образомъ, исключеніе изъ дорожнаго таможеннаго формальностей чрезъ сонныя агенты, во время вывозенія груза изъ пути, для района московской промышленности не вѣсть того строгіе замечанія, какое введено въ доказанной запискѣ Московскихъ формъ; а) что съ утвержденіемъ въ установленномъ порядкѣ правилъ перевозки по ж. дорогамъ грузовъ, подлежащихъ таможенному обращенію, указаннымъ съ означенныя записки и жалобы означенія и затрудненія будутъ въ достаточной мѣрѣ устранены. Въ виду вышесказаннаго, упомянутая записка, по резолюціи Министра путей сообщенія 4 марта 1886 г., была оставлена безъ послѣдствій.

III. 8 октября 1887 г. утверждены Варшавскими Министерствомъ финансовъ, по согласенію съ Министерствомъ путей сообщенія, временныя правила для перевозки по ж. дорогамъ грузовъ, подлежащихъ таможенному обращенію. Въ §§ 34 — 36 этия правила постановлены:

§ 34. По полученіи таможенно, складывающагося изъ вѣстѣ выдана груза, предназначеннаго для таможеннаго экземпляра выкладной, упомянутой въ послѣдней выкладной вѣстѣ право выдать въ свободную таможенную объявленію со вѣдомъ таможенными или того послѣдствіями, провѣй получена груза или таможенно.

§ 35. По полученіи пограничнн таможенно предназначеннаго для или экземпляра выкладной на грузѣ, слѣдующій правиламъ сообщенія по ж. дорогамъ, право выдать объявленію со вѣдомъ на-

требовать от него вознаграждения, исключительно принадлежать агенту или комиссионеру великой дороги, принимающей на себя даннѣе сообщеніе груза.

§ 35. Обязанности на грузы приносят сообщенія видятся агентами великой дороги на назначенныхъ таможенныхъ: а) при адресованіи груза въ мѣсто, гдѣ мѣсто назначено, или хотя тамъ же и назначено, но перевозка до таможенъ пригодно удостоверенная иностранцами перевозка не разрешена Министерствомъ финансовъ, и б) когда съестна помянутомъ грузѣ на иностранной таможенной укладкѣ отправляется либо въ одной закладной, либо въ ходатайствѣ отъ таможеннаго, задержаннаго дубликатомъ закладной или удостовѣреніемъ станинѣ отправленія о томъ, что разпорядженіе это сдѣлано лавать, возмездно право разпорядженія груза.

III. 15 января 1888 г. Варшавскій биржевой комитетъ обратился къ Министерству финансовъ съ заявленіемъ о неудобствѣ для торгующаго класса § 35-го имперованнаго временнаго правила, объяснивъ, что этотъ § лишаетъ товаропроизводителей и товарозаказчиковъ права, приобретаемаго ими по Торговому уставу купцовъ таможеннаго свидѣтельства и другимъ торговымъ документамъ, что агенты жм. дороги не могутъ и не съ правды товарозаказчикамъ кредитъ, необходимый для уплаты таможенныхъ и другихъ пошлинъ и расходовъ, и что на дороге не имъ агенты не могутъ имѣть частныхъ посредниковъ и дѣлѣ приключенія пошлинъ закладныхъ и свидѣствій при назначеніи сдѣлокъ. Привлеченіи эти доводы послуживающими поводомъ, Министръ финансовъ, ожеженіемъ отъ 26 января 1888 г. на № 1623, просилъ Министра путей сообщенія о разсужденіи ожеженіи обращенія представителемъ заявленія на желѣзнодорожныхъ сѣдѣхъ.

Затѣмъ, въ докладѣ къ нему, Министръ финансовъ предложилъ къ Министру путей сообщенія, при отношеніи отъ 31 марта на № 4344, коимъ съ поступившаго къ Министерству финансовъ прошения С.-Петербургскаго биржевого комитета объявленіемъ имперованнаго временнаго правила, въ смыслѣ доущенія агентами или комиссионерамъ жм. дороги къ совершенію таможеннаго обращенія только въ томъ случаѣ, если сѣдѣхъ назначены въ закладныхъ. Изъ соображенія прошения указавъ на неудобства, которые могутъ возникнуть для купечества отъ приключенія указавутому правилу, и объяснивъ, что § 35 имъ

всегда оставаться на 66 ст. Общ. устава росс. им. деп., потому, что эта статья, как и весь устав, разумется лишь внутреннюю переписку въ предѣлахъ Россійской Имперіи, а потому, и при перепискѣ гривны въ промѣнѣ сообщенія съ иностранными или коронными, иностранными таможенн., быть особаго постановленія, выданнаго въ законодательствѣ царствѣ, не могутъ быть включены въ число промѣнучившихся суммъ переписки, въ которой, по 66 ст., включеніе таможеннаго ображенія запрещено въ им. коронѣ, въ что уже слѣдуетъ, что гривн. подомованіе оценокъ въ иностранной таможнѣ, не могутъ быть, быть согласно таможеннаго, единственно поименовано въ дорож.

Разсмотрѣвъ докладъ Варшавскаго и С.-Петербургскаго березинскихъ комитетовъ, Министръ русск. сообщенія, 16 апрѣля по № 3,886, указомъ Министра финансовъ, что въ виду 10 ст. Березинской конвенціи, внесенной на утѣхѣ Государственнаго Совета, актъ, сформалъ-аллеванта Пелета, не усмотрѣвъ поминъ отъ восточна конфуаденнаго означеннаго комитетомъ вопроса объ измѣненіи вѣсѣтъ согласованной съ преемственн. статьи Березинской конвенціи 66 статьи Общ. устава на обезопасеніе законодательнаго сѣла.

Затѣмъ, по приванцію Министра финансовъ, Варшавскому и С.-Петербургскому березинскимъ комитетамъ 3 лѣтъ было объявлено, что французскій смыслъ ст. 66 Общ. устава не дозываетъ другаго толкованія, кромѣ того, какое предлозено въ промѣнѣтъ правленія. Смыслъ эта статья бы быть включена лишь въ законодательствѣ царствѣ, между тѣмъ она составляетъ часть законнаго вѣдѣніа § 19 Березинской конвенціи, сформалъ утвержденіа которой въ интересахъ вѣной торговли, весьма значителенъ. Измѣненіе же 66 ст. устава должно было бы востать въ поминѣ переговоровъ объ измѣненіи сформалъ-аллеванта параграфа конвенціи, чѣмъ на долге издержалось бы утвержденіе сей послѣдней. Смыслъ того надлежитъ принять въ соображеніе, что законодательствѣ правленія вѣдѣніа въ дѣлѣніахъ лишь вѣдѣніа и удобствъ, представляемыхъ имъ, а равно въ недостаткѣ не могли еще обнаружиться на практикѣ. Извѣству, вѣдѣніахъ имѣть въ виду, что такая конвенціи законодательствѣ востать на сформалъ-аллеванта ображенія востать вѣтъ, что, при законодательствѣ имъ гривн. преемн. сообщенія, вѣдѣніахъ расходахъ востать вѣтъ значителенъ сформалъ-аллеванта по сформалъ-аллеванта съ расходами, вѣдѣніахъ имѣть на поминѣ, означенныя частныя законодательствѣ.

На тієї же сесії Міністромъ фінансовъ постановлено було безъ обсяданий вступити на его имя 5 іюня того же года просити Либавскаго баронаго комитета, тождественное на своему содержанию съ президентомъ прошею С.-Петербургскаго баронаго комитета.

Отъ друга до баронаго комитета просьба по означеному предмету не въ Министерствѣ путей сообщенія, якъ въ Министерствѣ фінансовъ не поступила.

IV. Такия сборныя, касающыяся ж.к. дорогамъ на сохраненіе, чрезъ посредство комитѣ агентовъ при російскомъ таможеннѣ, таможеннаго управленія, редуцированы въ № 92 Собранія тамъ въ разпор. Правит. въ 1888 г.

V. Министръ путей сообщенія, въ представленій своемъ отъ 3 іюня 1888 г. въ Комитетѣ министровъ по дѣлу о заключеніи съ историкою государствомъ конвенція о международной перевозкѣ грузовъ по ж.к. дорогамъ, наложилъ предложить департу отъ нашего Правительства на предстоящей въ Бернѣ конференціи, сдѣлать заявление объ участіи въ заключеніи историкою статей проекта конвенція, для общаго согласованія съ требованіями Общанаго права, предоставлять, въ тоже время, ему департу поднести конвенцію, срокомъ на 3 года, со всѣми акціями въ ней отступленіями (если бы конференціе не были приняты измѣненія условій департа на проектъ конвенція), съ тѣмъ, чтобы конвенція, до обращенія на не испаніи, была поднесена на Высочайши Его Императорскаго Величества утвержденіе.

Во исполненіе вошеи пришею въ томъ, чтобы Правительство наше явилось участіе въ проектированной конвенція, Комитетъ министровъ, въ виду существованія статьи историкою стѣнн комиссіи конвенція отъ заключенной нашего великокорольскаго устану, признавъ, что поднесенію конвенція на Высочайши Его Императорскаго Величества благоволеніе должно представлять означенные распоряженія оной въ упомянутомъ порядкѣ.

За тѣмъ Комитетъ наложилъ: предоставлять департу отъ нашего Правительства право подписать на предстоящей Бернской конференціи конвенцію, отговоритъ при томъ, что конвенція эта, до обращенія на не испаніи, поднести утвержденію Его Императорскаго Величества, въ упомянутомъ выше означенномъ порядкѣ.

Государя Императора, въ 20 день Июля 1886 года, повелѣніе Комитета Высочайше утвердить сошникомъ.

При обсужденіи вѣстнаго дѣла въ Сѣнѣтѣ, профинансовымъ членомъ дѣлаемъ, съ. сен. Николаемъ-Малыиномъ замѣтилъ, что въ одной или будущей, составляющаго вѣстнаго дѣла, не проводится основаній, возбуждающихъ Россію приступать къ транзитранзитной конвенціи о международной перевозкѣ грузовъ по ж. дорогамъ; между тѣмъ вѣстными видами рѣшенія должны бы были существенно различны, ибо не слѣдуетъ удерживать или вѣду, что, приступая къ иланному договору, Правительство российское отказывается отъ части своей прерогативы, сохраняя свободу своей законодательной дѣятельности и поручая разныя виды дѣятельности своимъ гражданамъ, въ цѣль въ три года, воздѣйствіемъ власти, законодательна въ Берли. Не вѣдось въ вѣстнаго конвенціи, въ прерогатива основаній, въ одной конвенціи, въ законѣ лишь вѣдось, что условия перевозки по вѣстнаго дорогамъ грузовъ, направились въ Берлиболго въ Дамбургъ, по вѣдственности въ условия той же перевозки въ Индия въ Сѣнтъ-Петербургъ, законный представитель торговли замѣтилъ, что если прерогатива рассмотрѣнной конвенціи содержится въ себѣ, въ той или другой статьѣ, составляющаго, притомъ для регулированія дѣятельности вѣстнаго дорога и въ отнесеній между собою или въ транзитранзитной, въ направились же, или въ внутреннюю сообщенія, то было бы вѣдось въ прерогатива бы, по вѣдскому, было удобнымъ продать отъ конвенціи обязательной въ Россію характеръ прерогатива внутреннего распоряженія, а не прерогатива международного трафика. Прерогатива того, въ вѣстнаго прерогатива конвенціи российскому законному дорога съ дорогамъ иностранцами, въ прерогатива прерогатива сообщенія между вѣстнаго и направились жѣлѣзнодорожники ставящими вѣдось въ условия обивающаго прерогатива, в. с. основаній на конвенціи вѣдось; въ будущемъ же, прерогатива Русскому правительствомъ международнаго в прерогатива по вѣдось вѣдось конвенціи въ прерогатива прерогатива обивающаго, или дорога вѣдось конвенціи вѣдось въ договоры съ направились прерогатива прерогатива основаній для того или другого частнаго случая. Такимъ образомъ, въ вѣдось дѣлаемъ, съ. сен. Николаемъ-Малыиномъ, представляется вѣдось, по или вѣдось конвенціи вѣдось или дорога утрачиваютъ вѣдось законное, или въ вѣстнаго прерогатива прерогатива законному договоры прерогатива

надеялись, рудніе гарантії не стануться отъ суд-  
ствидати у насъ обычай транспортованія грузовъ и обяза-  
нота поднимати обычай чуждому, а, наоборотъ, Правительство  
наша ныне ставля, поступаетъ частью своего возродити право.  
Саміе жила немногіе гарантії даного къ Бернской кон-  
венціи не ослабляется убивденіемъ, что конвенція принесла кому  
либо у насъ и наша забудь выгода. Ина дѣла, внесеннаго на ра-  
судрѣніе Совета по желѣзнодорожному дѣлу, не усматривается,  
чтобы Бернская конвенція была кому либо нужна: ни дороги, ни  
Министерство иностранныхъ дѣлъ, т. е. учрежденія непосред-  
ственно съ собою заинтересованными, вовсе не стремятъ къ ея при-  
ятію. Съ другой стороны нѣмцкіе свидѣли, что пріятіе государ-  
ствамъ Европы транзитной конвенціи в перевозкѣ грузовъ  
представлятъ для нѣкоторыхъ государствъ разнообразныя выгоды;  
такъ Швейцарія и Польша конвенція можетъ представлять выгоды  
в желѣзнодорожномъ и рѣчныхъ судоходствѣ, а вообще торговля; для  
Германіи же, стремляющейся къ равноправію слѣдуетъ быстрой госу-  
дарственной раздробленности, пріятіе всѣмъ государствамъ кон-  
венціи Европы одной конвенціи в перевозкѣ грузовъ можетъ  
представлятъ выгоды въ политическомъ отношеніи. Въ заключе-  
ніи дѣл. съ сов. Немецко-Малороссійскими объяснили, что нежелательно  
отъ неудобствъ проходить въ теченіе трехъ лѣтъ опыта надъ  
такимъ срѣзкомъ срѣзкомъ жила Россия, она не надѣтъ означеній,  
пока не кончена рудніе дороги, которая имѣетъ пограничныя  
станицы, не когда бы сама, по приказанію, вступать въ означеній  
во представлятъ праваго товарища сообщенія съ дороги госу-  
дарства, транзитная Бернская конвенція.

Членъ сов. Министерствомъ государственныхъ делъ совѣтъ при-  
нялъ собраніемъ, внесеннымъ въ представленной намъ запискѣ не  
имѣетъ, слѣдующаго содержания:

Бернская конвенція о международній перевозкѣ грузовъ, въ  
силу способа составленія ея, не подлежитъ утвержденію Им-  
ператоромъ вместе, какъ международный трактатъ; а по необходи-  
мости разработана ея, по желанію моему, не можетъ составлять  
исключительнаго акта.

Въ подтвержденіе моего желанія имѣю честь представить слѣ-  
дующія сообщенія.

а) Когда обсуждается матеріяль трамвая, который дѣйстви-  
тельно былъ 20 лѣтъ, то очевидно необходимо имѣть, въ чемъ не

включалась податками или на принудит. В данном случае, следовательно бы знать, какие жалобы возбуждались двусторонними железнодорожными компаниями, или эти жалобы удовлетворялись—расширением же ж.к. дороги или судебными решениями, на кого падла больше тяжести ответственности—на дороги иностранцы или Россияны, и проч.

б) Железные дороги служат не собственно только людям, но и предметам промышленности и торговли; поэтому, при составлении правил для перевозки товаров, необходимо принимать во внимание и интересы перевозимых предметов, тем более, что по Общему уставу (ст. 61) принятие груза на станцию для отправки считается договором о перевозке; из виду этого весьма обременит на взаимные стороны, взаимные права договариваться, когда редактурности условия договора.

При нарушении вышеупомянутых условий и отсутствии надлежащих сведений, весьма сделать решительного исключения о ответственности или ответственности проектированных правил, тем более, что поданные тексты конвенции, внесенные на высшая французской и немецкой, между собой не тождественны.

Но если бы у нас были все необходимые справки и сведения, то и это не пришлось бы вылезти из вспомогательных обстоятельств, тем более по условиям конвенции, Правительство не вправе делать из ней никаких изменений. Такое предложение Департаменту ратификации, составленного съездом представителей ж.к. дороги, совершенно параллельно Высочайшего воле, требующему рассмотрения и обсуждения конвенции, предварительное представление ее на Высочайшее утверждение.

В таком обстоятельстве придется утверждать одностороннее соглашение представителей ж.к. дороги, как международный трактат. Чтобы не создали такое исключительное предположение и не нарушить Высочайшего воле, а чтобы ее было, чтобы не создать недоброжелательство, которое работа свои интересы стороны, остается одна способ: утверждение конвенции не как международного трактата, а как правительственный трактат, из административных порядков, подлежащих взаимному, из виду предоставленного ему на то право особыми Высочайшими повелениями. Само собой разумеется, что такое утверждение может осуществляться только при согласия заинтересованными сторонами; поэтому также, что правила, утвержденные взаимными порядками, будут обяза-

водемъ какъ для русскихъ жж. дорогъ, такъ и для правительствен-  
ныхъ учреждений.

Если не тайно поработать утверждению согласованныхъ правилъ  
не будетъ одобренъ, что весьма возможно, то слѣдовало бы отло-  
жить утвержденіе конвенціи и обсудить ее на конференціи, со-  
ставленной изъ пяти представителей жж. дорогъ, а при учас-  
тіи лицъ, пользующихся доверіемъ Государя Императора и  
контрабанднаго по Высочайшему повелѣнію. Для содѣянія дей-  
ству Россійскаго правительства, можно бы назначить, въ качествѣ  
экспертовъ, представителей торговыхъ и промышленныхъ жж. дорогъ.

Для стараній конференціи слѣдовало бы собрать собою какъ  
отъ баранскихъ комитетовъ, такъ и отъ жж. дорогъ, участвовать  
въ международной перемѣнѣ, а неудобства, которыми сопряже-  
наго первоначальнаго покаяна въ проектѣ конференціи, а также и недо-  
статки противоположной конвенціи, нѣтъ законнаго вѣдѣ-  
нія, которое каковы пожеланія на конвенціи, надо также пра-  
вить въ конференціи. На основаніи полученныхъ отзывовъ поже-  
ла было бы составить инструкцію для представителей Правитель-  
ства, въ которой указать, какия правила необходимо ввести въ кон-  
венцію безусловно и какия также желательно было бы установить.

Не лишнью считая привести еще слѣдующія соображенія:

1) Показано, что вопросъ о поработѣ утвержденія конвенціи  
не подлежитъ такому обсужденію, такъ какъ онъ рѣшенъ уже  
Комитетомъ министровъ. Но Комитетъ министровъ не рассма-  
тривалъ конвенціи, а указалъ только, что желательно ее на Ва-  
сильевскій банкете можно предвѣствовать единичнаго  
рассмотрѣнію конвенціи въ установленномъ порядкѣ. Это значитъ  
въ значеніи, что Комитетъ министровъ рѣшилъ привести конвен-  
цію на Высочайшее утвержденіе даже и въ томъ случаѣ, если  
не рассмотрѣна ее, выдано будетъ, что, по содержанию ее или  
по обстоятельствамъ дѣла, неудобно было съ Высочайшаго утвер-  
женія.

2) Въ подтвержденіе того, что въкоторыя поправки къ проектѣ  
желательны, приведу только рѣшаній, касающихся въ дѣлѣ, что  
обсужденіе правилъ:

а) по § 1 неопредѣленнымъ восточнѣйшій принадлежитъ изъ ве-  
рности:

„Предметы искусства, какъ напр. картины, художественныя ве-  
дѣнія изъ бронзы, дерева“.

Такия правила, если они будутъ имѣть значеніе закона, могутъ

вдати кождь изъ недружественна, такъ какъ въ действительности означенныя предметы перевозятся, но по особымъ правиламъ, а такъ и слѣдовало бы поступить въ принципѣхъ.

Интересы цивилизаціи требуютъ обеспечения обществу свободнаго общаго производимаго искусства; а потому итъ не слѣдовало бы исключать изъ числа предметовъ, перевозимыхъ въ правила свободнаго. Представители желаньяхъ дорога оправдываютъ соображенія такъ затрудненія тѣмъ, что желаньяхъ дорога не могутъ принимать на себя ответственности за посредствѣхъ произведеній искусства во время перевозки, потому что итъ не гарантированы въ сохраненіи ихъ сложности; но что не должно бы служить поводомъ для исключенія означенныхъ произведеній изъ правилъ свободнаго, такъ какъ такая перевозка художественности произведеній имѣеть обеспечиваться компаниями, структурами версидельные грузы и люди.

6) На основаніи ст. 4. Положенія объ учрежденіи Центральнаго Бюро, оно будетъ имѣть въ публичныхъ случаяхъ имѣеть международнаго характера, международнаго характеръ требовать означенныхъ дорога много для обеспечения, прежде чѣмъ судъ постановитъ рѣшеніе по спорному дѣлу. Положеніе ничего не говоритъ о составѣ Бюро; по всей вѣроятности, оно будетъ состоять изъ служащихъ не только изъ нѣмцевъ; можетъ быть это Бюро будетъ действовать удовлетворительно; но пока оны не рѣшатъ въ этомъ, еще не удобно указать учрежденіе международнаго состава и предоставлять ему значительную власть; по этому желательно было бы предоставить право контроля или агентствъ дипломатической миссіи участвовать въ обсужденіи дѣлъ той стороны, интересы которой они защищаютъ.

7) Въ проектѣ нѣтъ не сказано о правѣ Правительства прекращать дѣйствіе конвенціи, если она найдеть "это нужнымъ въ обстоятельствѣхъ чрезвычайныхъ, или вооруженнаго война или внутренняго бѣдствія въ странѣ, участника и. дорогомъ, соединенна въ конвенціи.

Нѣтъ сомнѣнія, что полное собраніе справочна, которая Международнаго иностранныхъ дѣлъ известна "предоставляюща" в разнѣхъ фирмахъ комитетахъ дадутъ болѣе общаго матеріала для выработки изъ проекта.

8) Пунктъ е) утверждающа конвенціи въ 1907 или другомъ порядкѣ, необходимо сдѣлать слѣдующее дополненіе къ Общему уставу:

Приведеніе къ ст. 8.

Первонач. проектъ къ проекту законодательнаго союзненія общеннымъ для всѣхъ Россійскихъ ж. дорозъ, включеннымъ въ списокъ дорожъ, участникомъ въ международн. конвенціи о переносѣ груза, въ составленномъ Соедѣ по международнымъ дѣламъ, утвержденному Министерствомъ путей сообщенія по соглашенію съ Министерствомъ финансовъ. Исполненіе дорожъ изъ списка утверждается такъ же учрежденіемъ.

Представитель верховнаго А. Я. Прохорова, по поводу заключенія таже, самъ Отказавъ в томъ, что при обсужденіи условий Бернской конвенціи не были сдѣланы компетентными учрежденія, т. е. бернское комитетъ, съ своей стороны заявили, что въ докладѣ Департамента ж. дорозъ, внесенномъ на разсмотрѣніе Соедѣ по международнымъ дѣламъ, не упоминается объ отсылкѣ проекта, поданнаго Министру путей сообщенія, а именно Московскаго отъ 24 декабря 1888 г. (въ 41 подписанъ) и Варшавскаго бернскаго комитета отъ 27 февраля 1888 г.; Петербургскій бернскій комитетъ также обращался съ ходатайствомъ по тому предмету къ Министру финансовъ 15 марта того же года.

Начъ членъ Петербургскаго бернскаго комитета, г. Прохоровъ объявилъ, что Департамента таможенныхъ сборовъ (отъ 3 іюня 1888 года, въ № 10468), а также прочимъ, уведомилъ Петербургскій бернскій комитетъ, что ст. 66 Общ. устава, начинающаго въ томъ смыслѣ, каковъ преданъ ей въ проектѣ о переносѣ на ж. дорогахъ груза, подлежащихъ таможеннымъ формальностямъ<sup>\*)</sup>, составляетъ почти дословно повтореніе 10 ст. Бернской конвенціи, представленной на разсмотрѣніе Государственнаго Соедѣ.

Изъ этого видно ясно, что представленная намъ на обсужденіе Соедѣ по международнымъ дѣламъ конвенція выводится въ точной силѣ съ упомянутымъ предметомъ поданнаго бернскаго комитета. Вероятно къ ст. 10 Бернской конвенціи, г. Прохоровъ имѣлъ въ виду:

Бернская конвенція составлена уже больше 10 лѣтъ. Въ проектѣ 1878 г. рѣшенія 10 статьи имѣли удовлетворена желанія таможеннаго; статья же рѣшенія, въ силу которой таможенныя управленія отъ антинаго участія въ исполненіи таможенныхъ формальностей, — имѣетъ въ 1881 г. вслѣдствіе заключенія одного изъ

<sup>\*)</sup> Государственнаго отъ № 46 Журналъ Министерства путей сообщенія отъ 1888 г. кн.

представитель Голландии на дороге, подержавших представителя России, г. Персия. Мотивы для введения, приведенные сторонами на этой редакции, взаимно опровергаются доводами, приведенными на контрфактальной трети берлинской конвенции. По сути, на инициативе г. Прокура, представлялось бы заключить или отложить заседание для до-срочного заинтересованности людей, как, по крайней мере, рассмотреть международные двояковыясненные берлинской конвенции и только тогда приступить к рассмотрению Берлинской конвенции. Заседание г. Прокура уговаривало, что 10 ст. конвенция, на заседании на редакции, противоречит нашему законодательству и уже потому не может быть принята для наших нах. дороги. Истинный смысл 66 ст. Общ. устава рос. нах. дороги, что во время пути всё таможенное обслуживание выполняется на дороге. Это была предусмотрительная и по временным правилам перевозок по нах. дорогам недоиспользоваться таможен", от 4 августа 1847 г. (документы 13, 14, 17, 19, 23, 28, 24 и 26). Общ. уставом конвенции на 66 ст. Общ. устава нечего не упоминается, так как эта операция принадлежит людям, необходимая право распоряжения грузами, по ст. 73, как же отразилась, по ст. 57 и 8. Наши таможенный тариф сложился разнообразно. В нем встречается много товаров и каждый под своим общим наименованием, но различаются очень различной пошлиной.

#### Например:

Ст. 159, 199, 209 и 212: Виски, сахара по материалу, от 46 п. до 7 р. 20 п. за фунт.

Ст. 26, 47. Вискины, по 1 р. 20 п.; по весу с прибылью жара (ст. 225, 2), то есть по весу, 16 р. 86 п. за пуд. Вина от 66 п. до 2 р. 40 п. за пуд. Пиво от 6 п. до 19 р. 60 п. Виски человека 6 р., а виски другой 12 п. за пуд. Водки человека 33 р., а виски 2 р. 90 п., а много др.

Подобные разнообразия пошлины ясно показывают, что пошлину объявляют в пошлину взаимного обмена товарами, но заинтересованным в заключении торговых отношений между странами. Если объявляют товары пошлиной на взаимности товаров будут исключительно железнодорожные товары, то они могут объявлять и будут иметь такую возможность для отработки разнообразных тарифа, чего не может быть при существовании права привилегии иметь своих наследников, которые, ради конкуренции, следуют один за другим. Главное для не злоупотреблять на Таможенной таможне подтверждать взаимности.

Министра иностранных дѣлъ, въ отношеніи с. Государственнаго секретаря, не отвѣтилъ полами международности соглашения въ области железнодорожной сѣтки, два раза останавливается на томъ, что, предварительное принятіе рассмотренной конвенціи, слѣдуетъ подвергнуть ее тщательному и всестороннему обсужденію. Членъ отъ Министерства Государственныхъ имуществъ тоже предлагаетъ подвергнуть Бернскую конвенцію тщательному обсужденію конвенціоннаго дѣла. Ссылаясь съ с. 1. Прокроу, съ одной стороны, признаетъ необходимость, чтобы настоящее дѣло было передано на предварительное заключеніе хотя бы въ три главные бернские комитета (Московский, Петербургскій и Варшавскій), съ тѣмъ, чтобы сѣбѣ были даны, въ краткой, прайвѣро въ вѣдѣиной странѣ.

По наступленіи зѣны заглавній и полученной на нѣмъ предсѣдательствующаго въ Сѣбѣ телеграммы предсѣдателя Московскаго бернскаго комитета, одобряющаго о раскрытіи ст. 10 конвенціи въ связи съ закономъ Московскаго круженія, закономъ въ 1885 году, Сѣбѣ въ железнодорожными дѣлами призналъ признавать, рѣше представленія на указаніе Государственной Сѣбѣ своего по настоящему дѣлу заключенія, выступать — собственно на введуд ст. 10 проекта Бернской конвенціи, жѣлѣи бернскими комитетами Петербургскаго и Московскаго, а также на поведеніи, оно стѣпенъ рѣшеніемъ, тѣмъ свѣдѣть съ дѣловымъ в веденіи таинственнымъ вѣдѣиной, то признавать въ слѣдующемъ заключеніи Сѣбѣ, въ основаніи ст. 3 положенія о Сѣбѣ, вѣдѣть съ продолженіемъ вышесказаннаго комитета, также в директора Департамента таинственныхъ сборовъ.

Въ заключеніи Сѣбѣ 20 октября предсѣдатель Московскаго бернскаго комитета, купецъ Петербургъ, объясняетъ, что комитетъ стоитъ на почвѣ закона, представленной по настоящему дѣлу вышесказанной турбинѣ и признательной формѣ с. Министру прѣи конвенціи въ декабрѣ 1885 г. Въ этой законѣ приведенъ слѣдующій законъ:

1) Каждый уставъ, признающий ж.к. дороги исполненію таинственныхъ формальностей на время ввѣденія груза въ путь, не вѣдѣть въ виду — какъ это видно изъ означеннаго въ раскрытіи — признанія вѣдѣть либо рѣшеніемъ перевозѣ въ рѣшеніемъ торгово-промышленной конвенціи и не предполагать удалять ж.к. дороги вѣдѣть бы те не было нова таинственный

преимуществ. Наоборот, п. 8 ст. 57 убеждает, что предоставление преимуществами заключать в задаток того наследника, которому придется исполнение обязательств и других обязательств, равно как и вносить в общность равнозначительных обязательств выбора старшего, против общего ограничения относительно статьи, на которой эти обязательства могут совершаться частным посредником, не установила.

2) Но свобода на такое подумываемое ограничение уполномоченная как, дарит своим возможностям сделать из его положений такой вывод, будто как если устранено частное посредничество на присутствии статьи. Для этого она использовалась текстом статьи 66 и прежде упомянутых в ней формальностей такое условие, будто бы под ним подразумевается и законная оценка, а именно: в той же статье ограниченное право получателя, совершить чрез своего наследника законная оценка только по прибытии груза на место назначения (т. е. то право, которое для получателя раньше и не было конкурентом), должно относиться к старшему. Таким образом получатель совершает произвольное условие, по которому старший, также как и получатель, имеет право назначаться частным посредником или на место назначения.

3) Под выражением 66 ст. Общего устава „исполнение обязательств формальностей“ видно получить такое же общее формальное действие, как статья товара является, ибо в статье повинны лежать условия означенной товаростаршего для получателя из товаров.

4) В статье 66 указывается об ограничении прав получателя предоставить своему посреднику статью „по прибытии груза на место назначения“. Если бы в той же статье было выражено подобное ограничение и относительно старшего, то, конечно против такого толкования ничего было бы сказать. Но этого ограничения не только не существует, а наоборот, выделительные слова ст. 66 дают указание, что это для старшего и не предполагается. Иными, по тексту этого исключения, право получателя назначить своего наследника не только назначать по прибытии груза на место назначения, но и ограничивается еще таким образом: „если в задатке не содержится постановления с тем условием“. Рассматривая задаток с точки зрения первоначальной ее постановлений статьи 57, необходимо заметить, что упомянутые

общих условий не могут быть предъявлены одностороннею волею ж. дороги. Следовательно эти условия должны неизбежно подразделяться на две взаимные категории между ж. дорогами и телеграфо-телефониками. Но предположим объем прав отправителя не больше прав получателя, т. е. предоставили первому выбрать станцию приема только на станции назначения, а затем формулировать бы эту оговорку иначе: „если в выданной не выдано другое дело“ (на тоф же не только станций), ибо какие же были условия в первоначальной статье исключать отправителя с дорогию, если бы не перай исключить своего посредника на промежуточных станциях, а самое право выбора в силу закона принадлежало бы опять получателю дороги? Между тем переняв равно, оставивши условия выданной, привести бы заключению, что имеет одна из сторон в силу отбросить право выбора отправителя предками станция назначения, а скорее предвзвешать ли тогда право указать своего посредника на каждой подлежащей станции пути.

б) Как бы в распоряжение того пространства, который оставляет отправителю относительно стать условий выданной, пункт 5 статьи 57 представлять ему включить, по желанию, в выданную условие того посредника, который назначается для исполнения телеграфных обязанностей. Редакция этого пункта окончательно убавляет, что отправитель несколько не сбавляет одну лишь станцию назначения: во-первых, такого ограничения вовсе нет в указательном пункте, а во-вторых — и это должно увеличивать количество сообщений, — представляется отправителю указать своего посредника по отношению к статье 57, единственное место, содержащее эти три подобные ограничения. Между тем во избежание предостережения и последующих пунктов статьи 57, ограничивая на равных статьях условия, выданы условия во те статьи, которые касаются в определенном смысле, исключая исключение в выданную. Это означало смысле весьма существенное, рассмотреть как простое случайности; напротив, следует заметить, что означается право и безусловно отсылать от того ограничения, которое можно было с помощью статьи, предельно положение, заключаемое получателем, с отправителем.

в) Под таковыми формальными, увеличенными в статьях 56, можно разуметь только те формальности, которые должны быть исполнены относительно права, не подлежащего отмене

политикою, т. е. при транзитѣ. Въ этомъ убѣждать и выражало „по время выхожденія груза въ путь“, такъ какъ и въ техническо-техническихъ и въ обыкновенномъ значеніи этого слова, грузъ, подлежащій Transitъ политикою, не выводится въ путь въ смысле процедуры Transitъ.

Задача въ данномъ приведенъ причины, по которымъ для Transitъ и производителей можно имѣть право Transitъ товара на границѣ чрезъ своихъ экспедиторовъ. Причина эти тѣ же, какія указаны выше, въ заключеніи представителя С.-Петербургскаго барского комитета.

Въ заключеніе въ данномъ упомяну на то, что если жеп. дороги, такъ это можно ожидать, построить свою тарифную политику на устраненіе таможеннаго агента, такимъ образомъ, чтобы путемъ вычитанія провозной платы отъ таможеннаго сланиці, сдѣлать дальнейшую перестройку получаемыхъ и означенныхъ на этихъ сланицахъ грузомъ удобнымъ, то должно сказать, что Transitъ по такимъ дорогамъ иностраннаго груза обобщенъ должно означеннымъ.

*Представитель С.-Петербургскаго барского комитета, представляющій интересы права и законности комитета, подл. сов. Барского, заявилъ прежде всего, что конечно не можетъ быть, какъ съ такими конституціями означенныя по такой политикѣ означенія международнаго транзита сланиці и что съ этой точки зрѣнія оно представляется и признавать желательнымъ заключеніе международнаго конвенціи о перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ. При этомъ Петербургскій комитетъ не можетъ не выразить своего сожалѣнія, что Transitъ проекта конвенціи сдѣлала ему известна столь поздно и что она лишена возможности высказать желанія свои въ этой связи, если бы означенная въ конвенціи правила, а должны были, согласно рѣшенію Совета и по подсылку проекта, ограничиться одною 10 статей. Передаявъ же заключеніе комитета, представляющаго интересы конвенціи, которое конвенція такъ глубоко затрагиваетъ, г. Барский высказалъ убѣжденіе, что принятіе конвенціи въ той видѣ ее редакціи, которая явилась ей комиссіею конференціи въ 1881 г. и задача одобрена общими собраніями членовъ конференціи, — не означала для Правительства, представляющаго въ договору, Transitъ всего, предварительнаго его окончательнаго установленія, и Transitъ, и долженъ подвергнуться перестройкѣ и*

наших, со стороны швейцарцев, которые могли бы быть сделаны заинтересованными сторонами.

Обращаясь к ст. 10 Бернской конвенции, Юрисконсулты Петербургского Бернского комитета знали, что она противоречит новому Общему железнодорожному уставу, каковы Уставы таможенного и торгового, а в тоже время не составляет препятствия, в рассмотренных отношениях, многим законодательствам иностранных.

По мнению Бернского комитета, ст. 10 конвенции находится в противоречии со ст. 66 Общ. устава, если понимать ее в том смысле, который она действительно имеет. По названию статьи этой же дорожки, она не только обязана исполнять в пути все таможенные обязанности по перевозимым ими грузам, но и право также считать товар вывезенным через своего агента, не допуская к нему ни частичная инспекция, хотя бы таковая была указана товаротранзитом (на осн. п. 8 ст. 57) в накладной, ни сама инспекция. Но для того, чтобы посылка была признана столь существенно в полномочиях право распорядиться своею собственностью, недостаточно, по мнению комитета, одностороннего таможенного статьи закона; необходимо свое участие в накладной, категорически устанавливающее принадлежность объекта ввоза, вывоза с точным указанием и определенным количеством единицы товара посылкою. Но такая указка не в ст. 66, не в другой какой либо статье Общего устава не содержится. Напротив, на основании п. 8 ст. 57, охранитель имеет право выключить инспектора по своему выбору, указать его в накладной, а в ст. 78 не в точности определять, кого Общій устав считать распорядителем груза, перевозимого железнодорожником. При этом не в ст. 57, не в ст. 78 статьи устава не содержится никаких указаний и не сказано никаких условий на ст. 66, которая весьма была бы необходима, если бы ст. 66 действительно регулировала право железной дороги распорядиться улично таможенной посылкой.

Истинный смысл ст. 66 заключается в том, что на железную дорогу, перевозимую грузы, подлежащий оплате таможенный таможенно, имеют полномочия совершение работ по обязанности во время перевозки таможенных образцов, а именно, снимать железную дорогу от всякой ответственности за исполнение этих образцов, если таковые имеют определенно действительность документов, определяемых дорожн. товаротранзитом.

Что 66 ст. вовсе не разъясняет смысла товара вывезенного со стороны желѣзной дороги, оно указывает: 1) на то, что товара не вѣсть сколько поступило оба склада и тѣм же грузамъ, 66 ст., не вѣсть послѣдствѣ пункта, указывать, что это тѣ грузы, которые могутъ быть означены поименно вывезенными изъ мѣстъ вывоза, следовательно это тѣ грузы, которые, по таможеннымъ правиламъ, могутъ пройти пограничному таможенному безъ осмотра, а потому пройти во время сѣдованія на одну или нѣсколько таможенъ, обладая тѣмъ таможенными обработками, которые предписаны для грузовъ, вывезенныхъ поименно. Само собой разумеется, что когда товаръ означенъ уже таможенно поименно, то не о какихъ таможенныхъ обработкахъ не можетъ быть бѣды рѣчь. 2) Разрѣша грузы, перевозимые на желѣзной дорогѣ въ качествѣ грузовъ, подлежащихъ таможеннымъ обработкамъ, 66 ст. не вѣсть означены изъ тѣхъ грузовъ, которые по существующимъ таможеннымъ правиламъ, обязательно подлежатъ осмотрамъ въ пограничной таможнѣ, такъ какъ таковыя грузы, въ случаѣ перевозки поименно въ пограничной таможнѣ, вовсе не могутъ быть перевозимы на разсѣленномъ желѣзномъ дорожномъ, въ случаѣ же означены перевозимы уже на таможнѣ грузовъ, свободныхъ отъ какихъ либо таможенныхъ обработокъ. 3) Особымъ же образомъ отъ обязательности на таможенное даже второстепенными таможенными обработками во время перевозки груза, вывезеннаго поименно, 66 ст. не можетъ подразумевать вслѣдствіе отсутствія обязательности на послѣдствѣ пограничной осмотра груза вывезеннаго поименно (721, 852, 895, 903 — 906 ст. Уст. таж.), а безъ такой обязательности не вѣдѣна и сущность товара поименно. 4) Если, въ виду невозможности со стороны товарозавѣдывающаго сѣдить на грузомъ во время его перевозки, значитъ, по необходимости прибѣгать на желѣзную дорогу вывезеннымъ обработкамъ въ пути, то поименно, тѣмъ разумеется лишь необходимыя обработки, безъ которыхъ невозможно движеніе груза, подлежащаго осмотрамъ поименно, изъ мѣстъ вывоза; но къ числу этихъ обработокъ никакъ нельзя относить какую-нибудь поименно въ пути, такъ какъ въ таковой сущности не представляется надобности, какъ скоро грузъ приваривъ уже черезъ пограничную таможню.

При такомъ пониманіи статьи 66, она представляется въ поименно означенъ съ п. 8 ст. 57; между тѣмъ, при томъ пониманіи, которое держится на ж. дороги в Министерствѣ п. с., статья эта

основаніяхъ въ несогласіи противорѣчіи. По отношенію же къ ст. 10 конвенціи представляется весьма замѣчательнымъ, въ обстоятельствѣ, что редація этой конвенціи образована комиссіею, какъ выше объяснено, въ 1881 г., тогда какъ ст. 66 вѣдого Общедоговора устана основана на текстѣ ст. 10 въ редакціи 1878 г. и выводится съ оныхъ въ полномъ смыслѣ. Въ подтвержденіе того, что при составленіи Общедоговора устана выведена въ виду текста конвенціи въ редакціи 1878 г., г. Винавковъ сослался на докладъ Тарифнаго отдѣла въ Государственной Советъ (стр. 15).

Такимъ образомъ ст. 66 жж. дорожнаго, производное къ ст. 10 Берлинской конвенціи, въ соответствии истинному ея смыслу и независимо въ противорѣчіи съ п. 8 ст. 57, въ то же время несогласно съ правилами Уставомъ торговыми и таможеннаго. Въ особенности оно противорѣчитъ 743 ст. сего послѣдняго устава, по силѣ коей подана объявленій, съ всякою аккредитациею или безъ послѣдствій, предоставляется исключительное таможненное; по отношенію же къ грузамъ, перевозимымъ по жж. дорогамъ, подъ таможненнаго слѣдуетъ, означать, разгружать или, по крайней мѣрѣ, право распоряженія грузомъ (ст. 78).

Далѣе, дѣятельность наследниковъ, или, какъ минимумъ ихъ полномъ (архива въ 738 ст. Устава торгового, по пред. 1876 г.) принадлежать для кождою по таможненному производству дѣлъ, объявила собою всѣ отягченныя таможненные въ таможненному вѣдѣнству, въ коихъ числѣ подписаніе и подачу объявленій на товары, подлежащіе оцѣнѣ пошлинно, вѣстку товаровъ выдѣленю и само правленіе таможни или таможель (гл. 1, 2 и 3 ст. 738 Уст. торг.). Омерзительныя стѣны отягченнаго и соразмѣрна по силѣ послѣдствій дѣйствій, какъ подана объявленій вѣстку таможель пошлинно, никому другому не можетъ быть предоставлено, кромѣ исключенно таможельнаго, или лицъ, имѣющаго право распоряженія грузомъ, или того наследника, которому дозволена эти дѣйствія таможельнаго или лицъ, распоряженіемъ грузомъ. Непозволительно отягченно, Таможельнаго устава (ст. 706, 714 и др.) допустить обратный способъ таможель за границу, безъ означенія или пошлинно. Это право таможельнаго дѣла ему принадлежать, до уплаты пошлинно, удостовѣряться въ вѣстку таможель, что можетъ быть исполнено только чрезъ вѣстку таможельнаго дозволенаго, и. е. чрезъ своего собственнаго наследника.

Дѣйствія на означенныя специализированныя дѣйствій и особымъ таможельнаго, опредѣляющаго внутренняго отношенія ихъ къ грузу

зависимым, таможенные инспекторы пользуются правами в силу обязанности второго добровольного по торговле. В случае выхода из предельных возможностей или нарушения инструкции, она, как и другие добровольные, отбывает перед комиссией на рынке. Кроме того, она, по закону, является специальным ведомством, как бы административным, уполномоченным и обязанным следить за соблюдением со стороны таможенников всех тех правил, которые гарантируют правильность таможенных пошлин, привести жалобы на нарушениями поставщиков на таможенников перед комиссией для, при рассмотрении жалоб отстаивать интересы законности и прав. На одной из статей французской конституции потребностями торговли и установлению законов, не будут исполнять таможенничьи инспекторы; последние займется не добровольными грузополучателями, а взысканиями жалобами довести; действовать они будут не на основании добровольностей и инструкции грузополучателей, а на основании правил и инструкций таможенничьих. Они не будут нести никакой ответственности на рынке и не обязаны будут заниматься казенными не таможенничьим производством для. За притом время существования таможенничьих инспекторов правительство России уже убедились по опыту, что они не только не дают никаких материалов для проверки правильности таможенных пошлин (не дают „стадификации“), но не отбывают даже на взыскания, заключающая суммы товара пошлины или содержания в себя распоряжения о направлении груза.

Напротив, по законую сосредоточенной с нами Германиею, в таможенничьих правлениях полная свобода распоряжения грузами, в том числе и исполнение таможенничьих обязательств через частных посредников, деятельность которых никакой опасности с таможенничьим законодательством деятельности никаких таможенничьих. Тот же порядок существует во Швейцарии и почти совершенно в России.

Из приведенных соображений, Петербургской биржевой комитет предлагает, что по статье 10 Германской конституции предлагается на всегда утвердить тот порядок, который имеет считается законным, выгодным для нашей торговли и для устройства всего купечества так постоянно администрация.

С практической точки зрения, применение ст. 10 конституции не на основании каких жалоб бы таможенничьим инспекторам право не возложено на пользу их, доработать.

Наконец, если административная инспекция не удовлетво-

расть требования качества особенно актуальности, особенно в отразив, забываясь в обращении с товаром, делая при расходе, удельно и целесообразности античных рынков и т. д., купец имеет возможность обратиться к его конкуренту, или же, охраняя за собой право вступить на подпадающая предложение ставится своей собственными законодательством. Правильная, частая проверка необходима купцу на границе и во других соображениях, например, в частях довериями лица это все или это его изграничные корреспонденты. Но особенно важна представляется для качества, в виду трехкратного увеличения разлив и равномерности внутренних и изграничных равномерности тарифов, имеет в своем распоряжении специалистов, которые не только выносятся в изграничные выбор целесообразного направления товаров, особенно на большие расстояния, но и могут бы отстаивать интересы купца против ил. дорог в случае определения товаров или при столь много, в частности, которыми-либо переборать. Вообще есть качество освоенной, во которые известны в частной степени значительно не выносятся в частности от одних только изграничных, остаются даже в стороне вопрос о большой или меньшей степени его способностей и доброй воли.

Не представляется, однако, ни какого сомнения и в том, что законодательные акты ил. дорог будут иметь значение, лишь выходящие частные законодательства. Иной, при свободной законодательстве промышленности, представляется в виде известного рода специализации; каждый законодатель обращается, по принадлежности, в торговлю одним видом либо товаров. Иной при этом не требует ни виду, что малозначительный законодательный законодатель будет, однако, снискался ответственности, и так как интересы товароизготовителя будут для него, конечно, стоять на первом плане, во силу этого другие не останется делать, или выводить товары под высшую рубрику таможенного тарифа, что, при сложности такой тарифной системы, как выше обозначено, вводит в неопределенность для торговли потеряз. Иной при этом имеет и другой интерес: не будучи заинтересован в изгранично равномерности тарифации, законодатель ил. дорог не заинтересован и в быстроте или в своевременности доставки товара покупателя; между тем всегда бывает необходимо в отношении одним строго-экономическим образом и стараться охватить так или другой товар как можно бо-

рше, ніж вперше. Наконці, товариствами не буде нібито ніякої можливості засудити наслідника ж. дороги клопотати о повертінні перебору повинниці. Взабодя ті співства, котрима нібито сформулюють между частинка наслідника ж. товариствами, не можуть рішуче відмовити владі нині ж. наслідницьким агентами ж. дороги, як говорю уже о том, що при зверненні частинка наслідника товариства нібито надаються кредитом.

Все це приведе на таку необхідному результату, що товариствами кредити нібито на ряду з наслідниками здійснюють дороги своїми нібито, частинка наслідників. Редактора стала 10 конвенція сама викладає вельможним устроїти юридичним кінці отъ таможених операцій з ім товариства в кожному випадку нібито наслідника, котрому надається присутність при виконанні таможених операцій, для свобода стійкості, виконання тарифнація груп і для таможених справ наслідників. Не судити, чи бажало наслідники виконати новий расклад, т. е. довести новий тарифний на торговля, поводити із сільським фракцій і із переважно добути наслідників і звязати із великою дорожні зразу відповідності із неправильною оплатою товариствами.

Для того, треба звертатися до всіма статтями законодавчих конвенцій наслідницьким принципом і розглядати його свободу, нужди, навіть, особливо нібито критично. Между тією ж. дорожні із подкріпленням своєю делогатієюм розглядати тільки на те, що із виду стаття 83 і 102 Общ. уставу, дорожні можуть виступити відповідною відповідності і підтримати шкідливою рідкістю, як сирій перебори груп виконанні із путь і служачим забезпеченням нібито вчитимися дорожні платежів, із видачі користувачів таможених операцій, яку, для дороги востеранному. Не свобода це не нібито нібито, тільки груп, відповідність із відповідності ж. дороги, при навіть повинно, може не поступати до владі нібито частинка наслідника или другий востероннаго лица, в виконанні таможених операцій, частинка ж. наслідників, или наслідницьким агентами ж. дороги, не представляють, як розгляданні відповідності, судити відповідно рідкістю.

Кажі видно із протоколів Берської конференції і із звіту нібито із всіх представителів, единствено критично виконанні із 1881 году редакція 10 стаття конвенція послужила свобода о „дорожній відповідності“ великою дорожні із

группа на время исполнения или иных таможенных обязательств  
 чужеземца заведомо. Но здесь недоработано: никакого пере-  
 рыва и действительности не существуют. Составить на пред-  
 ставителя таможенного ведомства, т. е. выдать обещание, что  
 группа, не желая добровольно затоварить, непосредственно поступит  
 на таможенные пакеты, по таможенным образцам складывать,  
 откуда, во исполнение или иных таможенных обязательств, также  
 непосредственно, не так-же изгонять и не так-же наладить,  
 не за таможенными пакетами, снова поступать на таможенную до-  
 ругу; также образцы, принятый группой не на минуту не перебо-  
 леть на распоряжение инспектора, а концы выданных выходы  
 при этом не составлять.

На выданных обещаниях, представителем петербургского бар-  
 женного комитета изданы: в распоряжении, во случаях принятия  
 каким-либо Правительством Германской конвенции, — за текст 10-й  
 статьи ее, выработанной в 1878 г., выдан: согласно с действующим  
 законодательством Швейцарии в Германии, с тем, чтобы в  
 статье этой было ясно выражено, что исполнение таможенных,  
 выданных и выданных обязательств составлять не право же-  
 лать, а изъ обязанности в том случае, когда товарищества не  
 начинать для себя особого уполномоченного.

Ваше-президентом Демаршаманом выданы: оборот го-  
 тавился с представителем Петербургского барженного комитета  
 в том, что ст. 10 проекта Германской конвенции, выданный в  
 Общ. уставе рос. им. дер. (ст. 66), противоречит ст. 743 Та-  
 мож. устава. Во этой статье, выданы: далее, ст. 606, Забугинь,  
 противоречит также также и в. 8 ст. 57 того-же устава, пред-  
 ставителем право выданных посредства для исполнения таможен-  
 ных обязательств и права — отправление, обе по смыслу при-  
 нятия ст. 743 Устава тамож., на которую была выдана оценка,  
 а также ст. 760 и 761 того-же устава, выданы: группа, по смыслу  
 выданных, выданы: не отправление, а выданы: группа. Та-  
 же определение лица, выданы: за выданные исполнение пред-  
 ставителем Тамож. устава, выданы: из статьи выданы: дела, выданы:  
 выданы: оно выданы: удержание в выданы: таможенном законо-  
 дательстве для выданы: отправления и при выданы: выданы:  
 выданы: Тамож. устав. Но не так выданы: выданы: в том,  
 что Тамож. устав действует в редакции 1867 г. и не содержит  
 на в одной из статей статьи [выданы] о выданы: выданы:

перевозить. Государственный Совет, при рассмотрении ст. 66 Общ. устава ж. дорогъ, долженъ представлять Министерству путей сообщенія, не касаясь къ подлежащему ведомству, кабы съ представляемымъ и подлежащему ведомству не дѣйстви-тельно таковыяныя условія, касаясь обязанности ж. дорогъ по исполненію или таковыяныя обязанности. Діло это, въ сущности своей и вслѣдствіе подробнѣе подробности пре-дставленія Общ. устава, до насъ еще не известно, но Министер-ство финансовъ, въ повелѣніи своемъ относительно постановленій Тамож. устава, изданнаго въ виду лишь доставки груза въ моремъ, не рѣшилъ и грунтовыми дорогами, въ перевозимыхъ по ж. дорогамъ грузахъ, въ согласеніи съ Министер-ствомъ путей сообщенія, издало, въ административномъ порядкѣ, 3 октября 1887 г., «привременныя правила для перевозки по ж. дорогамъ грузахъ, подлежащихъ таковыяныя обязанности», — въ которыхъ ст. 66 Общ. устава помѣщена въ смыслѣ ст. 10 Бер-ской конвенціи. По существу выходящее діло представителю Департамента таковыяныя сборовъ объясняетъ, что таковыяныя обязанности не усматриваетъ праваго интереса въ ст. 10 Бер-ской конвенціи, и въ ст. 66 Общ. устава, необходимо лишь одно, чтобы ответственность за соблюденіе таковыяныя правила возлагалась на такое лицо, съ котораго, безъ всякаго затрудненія, было бы возможно произвести взысканіе. Сложность тѣмъ можетъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ быть недостаточна для возврата на-значенныхъ таможенныхъ, въ случаѣ обнаруженія покушенія на сорваніе злоупотребленія, штрафовъ, и тогда взысканіе должно обращаться на имущество виновнаго; тамъ самое означать при обнаруженіи покушенія издержекъ предмета, часть которыхъ се-мельно возмещать и которые издерживаются уничтоженіемъ. По-тому таковыяныя обязанности должны всегда имѣть діло съ ответ-ственнымъ лицомъ, обязаннымъ въ предѣлахъ Россіи, а не въ иностранствѣ, съ которыхъ взысканія были бы невозможны. Въ виду этого, какой удовлетворяется ст. 10 конвенціи по редакціи 1881 года (въ исключительномъ лишь случаѣ на порѣжѣ), по второ-рой ответственности передъ таковыяныя обязанности иными русскіи ж. дороги, изданныя эти должны бы были рѣшительно протестовать противъ постановленія редакціи 1878 г., при дѣйствіи которой ответственными лицами являлись бы иностранныя отпра-вители товаровъ.

Въ доказаніе къ вышеприведенному заключенію своему предъ-  
ставилъ журналы, г. Дроздова, объясняющіе:

1) Распространительное таможенное ст. 66 Общ. устава право педалахъ съ 1855 г. стала эта повинность жм. дорогами различно в томя съ 1858 года, послѣ введенія винкуляжурты „привилегію права въ перевозѣ по жм. дорогамъ грузовъ, подлежащихъ таможеннымъ обрядностямъ“, исключительна областныхъ дорогъ по жм. дорогамъ.

2) На спеціальной запискѣ в томя, какими дорожными правми Бернская конвенція, корреспондента телеграфнаго агентства Вольфа въ Швейцаріи указываютъ, что эта Германія не последовало ея указамъ стана. Обстоятельство это не дивно заключаетъ ибо въ случай заключенія Россіи о необходимости возвратиться къ тексту ст. 10 въ рѣшеніи 1878 г., Германія не заведать, вѣроятно, предвидѣться къ этому вѣдѣнію, такъ какъ пріятіе оное совпадало бы, какъ о томъ сказано выше, съ дѣйствительнымъ осуществленіемъ таковой.

3) Свидѣтели, образованные при Министерствѣ финансовъ въ 1855 г., по означенію Министра финансовъ и лучшей свѣдѣнія, для распространенія жалоба Московскаго торговаго и промышленнаго фирмъ на распространительное таможенное жм. дорогамъ ст. 66 Общ. устава, было сказано купечеству, „что въ вося количества товаровъ в грузамъ, прибывающихъ въ на границы въ Москву, лишь около 2/3% подвергается совершенію таможенныхъ обрядностей на пограничныхъ таможенныхъ пунктахъ, а что, въ такъ образѣ, предоставленіе жм. дорогамъ права исполненія таможенныхъ обрядностей во время закладенія груза въ пути не имѣетъ для Московскаго торговаго района того значенія, какое предла въ законѣ Московскаго купечества“. На означенное 2/3% сведенію по тѣму грузу в вося не выражаютъ дѣйствительнаго вѣдомствія. „Изъ сего обороты на вѣдѣній торговлѣ“ означается, что товарамъ очевидно таможеннаго повинно, на рубль кредитомъ, въ европейской границѣ, въ 1856 г. на 381,811,740 р., въ 1857 г. на 351,882,733 р., въ томъ числѣ по прикладноуказанію вѣдомствія—на 68,170,087 р. (1856 г.) и 59,122,130 р. (1857 г.), что составляетъ въ 2/3, а 18/3. Пріятіемъ поступило таможеннаго покладѣ съ привозимыхъ товаровъ, ввозомъ, въ 1856 г.—64,227,244 р. и въ 1857 г.—55,564,438 р., въ томъ числѣ по прикладноуказанію роженія ввозомъ, въ 1856 г. 10,655,191 р. (1856) и 8,661,595 р. (1857), что составляетъ 16/3.

В заключение г. Прозоров заявил, что эти сведения по этому делу указывают, что для Министра финансов составились со сведениями качества на 66 ст. и, отнесенная от 24 января 1899 г. на № 1484, 26 января и 31 марта 1899 г. на №№ 1623 и 6164, проект Министра путей сообщения об обсуждении изменения качества на желвадорозничных селадъ. Министерству путей сообщения откликнуло, вступая на Бернскую конвенцію и на 85 и 102 ст. 04ш. закона.

По ст. 85 гривъ является обжалованной платоней им. дороги, кто бы ни отдалъ товаръ поклазною, такъ какъ гривъ является на припаваніи западной, а такая можетъ быть получена отъ и. дороги только по уплатѣ всѣхъ платоней.

По ст. 102 отбывственность дорога сама собою прерывается временно, пока гривъ находится въ таможней для таможеннаго оформления, такъ бы онъ не отключался. Это даже предусмотрено на пунктъ 102 ст.

Въ виду всѣхъ сихъ соображеній, г. Прозоровъ предлагаетъ действительно качества возмѣнъ заслуживаюмъ уменьшенію и возмѣнѣ, что 10 ст. Бернской конвенція должна быть изменена.

По поводу предложенія А. Н. Прозорова г-ръ членъ снѣ Министровъ финансовъ заявилъ, что товары, рассмотренные на 3 прижельдорозничныхъ таможенъ, включены значенію въ рассмотреннаго вопроса, действительно составили по качеству около 17% всего прихода по Каролейской границѣ въ 1897 г. На сего прикладъ не принимая, что настоящее благоденствіе въ снѣхъ таможенъ губерній Приамурскаго края и непосредственно прилегающихъ къ нимъ пяти западныхъ губерній Имперіи равняется 18% общаго числа жителей Европейской Россіи, а что вслѣдствіе близости къ границѣ, а также значительнаго въ томъ край развитія фабрично-заводской промышленности, население это потребляетъ больше, сравнительно съ остальными частію государства, количество иностранныхъ сырьихъ продуктовъ и готовыхъ изделий, те егда въ количествѣ соизмѣняется въ томъ, что отключеніе въ упомянутыхъ западныхъ товарахъ образуются почти всецѣмъ на внутреннее потребленіе западныхъ губерній и лишь снѣхъ небольшая часть направляется на внутреннее рынка. Между тѣмъ товары, произведенные таможенъ чрезъ тѣ же прижельдорозничные таможенныя пункты для доставки на внутреннее потребленіе, составляютъ почти половину всего чрезъ снѣхъ пункты прихода, а именно 51% или руб. на обрѣдъ суммъ 108 мил. р.



отраженія этой статьи, но нельзя считать торговца правъ самим совершать таможенные операции, такъ какъ онъ подумался бы вся иждивенія торговца и промышленности. Можно съ уверенностью сказать, что если бы при составленіи конвенціи была присутствовала какая-нибудь другая заинтересованная сторона, а именно таможенникъ, то торговцамъ небыло бы справиться только также выражались бы зрелищъ ст. 10 проекта, какъ и была бы разные вопросы.

Предположимъ, что конвенція ономъ. дѣломъ обратила вниманіе Свѣта на то, что въ случаѣ заключенія конвенціи ст. 10 конвенціи не удовлетворительно представляется торговле и промышленности странъ, необходимо будетъ отнестись ст. 102 Общ. устава, ибо если у дѣла отнестись будетъ возможность ограждать себя отъ отчужденности, то съ нимъ должна быть дана и самая отчужденность.

Передъ заключеніемъ конвенціи по вступленію дѣлу, *Виде-де-ректора Декармавилье* предложеными сторонами заявилъ, что, помимо рассмотреннаго вопроса, Берлинская конвенція заключаетъ на себя и другія положенія, право касаются таможенного обложенія и таможеннаго администраціи, разсмотрѣніе конвенціи должно бы представляло предметомъ конвенціи. Основана въ сторонѣ вѣнгерскаго частности, въ заключенія существаго характера, слѣдуетъ въ немъ означеніи обратитъ особое вниманіе на слѣдующіе 3 вопроса: 1) Заключениемъ періодъ ст. 10 конвенціи, не подтвержденія разсмотрѣнію, предоставляеть отправителю уведомить въ какой-нибудь своей конференціи для изложенія таможеннаго обложенія, но пріобрѣтѣнн группа на хѣсто таможеннаго. Право это предоставлено отправителемъ Уставомъ разс. жд. дѣржы; но такъ какъ означенный уставъ вѣнгерскаго царя данъ въ предѣлахъ Россіи, и п. 8 ст. 57 устава, какъ очевидно видно въ виду только отправителю въ русскую дѣржю, то и при заключеніи конвенціи, составленія Таммо. устава небыло бы соблюденія. Распространеніе же такого права на вѣнгерскаго, вѣнгерскаго жд. Россіи, должно бы, какъ это указано выше, не имѣть случая изложенія конвенціи конвенціи Таммо. устава, потому разсмотрѣніемъ конвенціи слѣдовало бы отнестись ст. 10-й, по какому случаю, исключать. 2) На основаніи ст. 21 проекта, ж. дѣржы вѣнгерскаго на таможенный группа таможеннаго право въ случаѣ вѣнгерскаго конвенціи ст. 10-й, въ конвенціи вѣнгерскаго, а слѣдующая, 22 статья, обязанность, что таможеннаго право предоставляеть по какому-нибудь той странѣ,

в которой оно осуществляется. И такое право также предоставлено русским как доразить ст. 85-ю Устава, но для этого договор обязательны все законы Российской Империи, а следовательно и ст. 304 и 307 Устава таким, по силу коих иностранный товар, не оплатив его таможенною пошлиною по тарифу, не может вывезти за границу, даже по судебному приговору, не подчиняясь выпуску или плаванию. Для иностранцев же должно быть обязательны лишь постановления конвенции, как и в торговом акте, а не так подчиняясь статье 7. Как же, а следовательно, предоставление самостоятельного преимущественного права одному другому предпринимать право на удовлетворение из сумм, вырученной от продажи таможенной вещи. Таким образом статья ст. 21 конвенции, без надлежащего разъяснения, помыслена обречь необходимость выпуска на внутреннее потребление иностранцы товаров, не означившись законом, что означив и коих бы было дозволено. Вопрос этот решен и другим не менее строгую сторону: теперь, на основании приведенных статей Устава таким, товар, не выходящий за границу, и ввозимый у нас для многих предметов стран покровительственный характер, как бы был вовсе не таковы не выпускает; ст. же 21 конвенции дает иностранцам доселе право требовать вывоза и продажи товаров, от уплаты которых получатель отнимал. Последствием этого может означив законные на вывозе разрешить допустить иностранцы товаров, на право подражать значительной лишь разрешив отечественной промышленности.

Кроме вышесказанного значительной же содержания против Бернской конвенции, и восторженными членами была сделана устная относительно недостаточного соглашения между собой французского и швейцарского жюри сего проекта и в недостаточная и в силу закона ст. Заключив эти положения на настоящих условиях.

В заседании 26 января 1889 г. члены сего Министерского совещания предлагали, на вступе всего вышесказанного из Сего закона следующим образом:

1. Для то, продолжаясь уже 10 лет, разработано и чрез международную конференцию в Берне, при участии в значительной и сего Высшего Правительства. До окончания деятельности и составления конференции, проект конвенции из июля 1886 г. внесен был Министером путей сообщения в Комитет Министров и Комитет не ограничивался вообще представлять на то, чтобы при

высшейшей мере возможно уяснить из рассмотренной комиссии, но находить, что, в виду существенного отличия характера связей ее от поставленной задачи железнодорожного устава, подобно же и на Высочайшим благоволением должно предостеречь высочайшее рассмотрение одной из установленных порядков, а потому и находить, предоставить делегату от нашего Правительства право подписать конвенцию на представителем конференции, с оговоркою о необходимости, для вступления ее в силу, санкции Берлинской власти. Такое предложение Комитета удостоилось 20 июня 1896 г. Высочайшим утверждением.

Во виду вышесказанного, в настоящее время уже не имеет смысла вопроса о заключении Россией с какими-то государствами договора о перевозке грузов по ж. дорогам, а подлежит решенію единственно вопрос о целесообразности, с точки зрения наших интересов, содержания переговоров на Берлине проекта конвенции. По сути и целью оставалось бы на обсуждение представляется в Совете министров (см. ниже) в том, что это для не усматривается, чтобы рассмотренная конвенция была кому либо нужна; что на ж. дорогах, на Министерством иностранных дел, т. е. учреждении, по направлению комитета, непосредственно в конвенции заинтересованная, вовсе не стремится из ее принятия; что если Правительство поступает частью своим вероимным правь, что русские грузохранители должны будут отказаться от существующих у нас обычных транспортных владет и подчиниться обычным тарифам и т. д.

II. В Совете было сказано (см. выше), что проект Берлинской конвенции, по своему способу его составления, не заслуживает утверждения Высочайшею властью, как международного трактата, а, в недостаточной разработке его, не может составить закондательного акта. Так как в международная конвенция, в действительном смысле, принадлежит к законодательным актам, да же последние утверждаются у нас Берлинскою властью, то приведенное выше сводится к тому, что проект означенной конвенции, по способу его составления и по недостаточности его разработки, не заслуживает Высочайшим утверждения.

По поводу этого следует заметить, что способ составления проекта мог бы служить препятствием к утверждению его только в том случае, если бы проект разработан был специально для составления подобающих международным соглашениям порядков, не представляющих ручательства в том, что составитель вад-

делится образом оставила второму отделению Государству, включивши влиней заключить оставление. Таким необычным способом сдѣлано бы принять иголожение проекта на „конференціи, составленной изъ однихъ представителей жем. бурж.“ или на „съездѣ представителей жем. бурж.“, и, при такомъ условии, действительно можно было бы утверждать абсолютное согласие представителей жем. бурж. въ видѣ международнаго акта, ибо тогда не вѣлось бы руководству въ томъ, что означенными лицами приняты были въ дѣланіе именно интересы не одной только жем. бурж., а вообще интереса страны. Въ разсмотрѣніи мѣръ Берскаго конференціи по составленію конвенціи и проектъ сей послѣдней характеризуется приведенными выше (подчеркнутыми) словами; между тѣмъ въ подлинномъ по сему дѣлу протоколѣ Министерства путей сообщенія и въ протоколѣхъ упомянутыхъ конференцій видно, что таковыя составили изъ дѣлителей эта сдѣланныя Правительство, а именно, по большей части изъ высшихъ правительственныхъ должностныхъ лицъ, и что въ частности со стороны Россіи на сей конференціи кондитерскими были лица, исполняющія должности въ Министерствѣ путей сообщенія и финансы, и даже служившія въ желѣзнодорожномъ управленіи, во и сія послѣдніе участвовали въ трудахъ конференцій не въ качествѣ представителей означеннаго управленія, а какъ обыкновенные члены-наблюдатели въ составѣ русской делегаціи.

Что касается мѣръ недостаточности разработана проекта, то въ подтвержденіе сего приводятся слѣдующія обстоятельства:

1) проектъ составленъ безъ извѣстія, какихъ мѣръ потребовалась дѣйствительная желѣзнодорожного вѣдомства, какими мерами можно бы удовлетвориться, на кого пала бы больше тяжела ответственности, въ дѣлѣ изъ иностранныхъ или Россійскихъ, и т. д.;

2) проектъ выработанъ безъ употребленія отащевъ отъ берскаго комитета, и

3) подлинныя тексты проекта, французскій и нѣмецкій, между собою не тождественны.

При такомъ обстоятельствѣ видно, по мѣрѣмъ означеннаго 4) виду, сдѣлать рѣшительное заключеніе о достоянствѣ или недостаткѣ проработаннаго проекта.

Представитель же вѣдомства А. П. Прохорова, согласно сообщенію въ приведенныхъ указаній, признавая необходимость передать въ столицѣ дѣло на предварительное заключеніе текста въ три экземплярахъ Берскаго комитета (са. видѣ).

По поводу вышесказанного, г. сен. Шнейдера বলেন:

1) Необходимость судящей относительно жалоб, возникающих при заключении и дорожных конвенцій, вытекает из того соображения, что если соблюдаются условия правил, действующих более 20 лет, то очевидно необходимо знать, не были ли изменены подлинная или на практике. Но предмет проектированной конвенции здесь не есть старинные заключенные между нашими и иностранными железнодорожными конвенции, из которых вытекают только договорные отношения между самими державами, а судящие международные транспортные права, устанавливаемые обязательную для ж. дорог равных стран верховную группу из правил свободной или одной страны на другую и поразительного постоянства приважные отношения на такой верховной, как между державами, так и послыдаются из существующих, с установленными или отмененными или ввиду судебной власти между государствами, на которых перевозка или совершается. При таком верховном равном предмете судящих конвенций, заключенных между ж. дорогами, и проектированной конвенции между определенными государствами, вопрос о том, возбудил ли существующий порядок перевозок на заключенном союзе жалобы и каких именно, не имеет того значения, которое предмету ему в рассматриваемых случаях. Непредельность означенного порядка, сравнительно с существующим конвенциями положено, очевидно, если бы даже и означал, что жалоба, обнаруживающаяся недостатком существующего порядка, не возникала; если же такая жалоба была произведена, то содержание или не было бы скольконибудь достаточным указанием для изменения международного транспортного права, составляющего предмет проектированной конвенции. Таким образом отпадает судящая о жалобах по отношению существующих железнодорожных конвенций по предмету критической оценки проекта Бернской конвенции, в отношении и представлению оной, в случае одобрения ее содержанием, на Высочайшим утверждение.

Приведенными соображениями устраняется и заглавное Министерство иностранных дел о необходимости, при обсуждении гласной редакцией проекта конвенции, которая проектирует изменить условия, обратится на практике сложения между русскими ж. дорогами и иностранными. Из этой редакции Министерством отнесено, между прочим, для не претензия иностранных ж. дорог и иностранных железнодорожников к нашим ж. дорогам и,

таким же результатом признания их всех этих дел является то, что рассмотрение этих дел является представлением о трудности соглашения элементов интересов на делех сего рода. На деле же и. с. с. Швейцера, касательно этой трудности ограничаться, без сомнения, решением рассмотрения и всеми другими делами рода дел, относящихся к законодательной практике; причем же ограничиться тем вследствие затруднений оказывается не что иное, как именно вследствие международного соглашения о передаче трудах из одной страны в другую в порядке законодательной помощи.

2) Та обстоятельство, что при составлении проекта конвенция не было в виду мнения русских баронетов комитетом, не представляет требования от них отступить в настоящее время, или бы такое мнение необходимо, но для того, чтобы окончательно решить вопрос о пользе такой меры, при настоящем положении дел, надеждой рассмотрения сего постановления проекта по существу, при составлении выходящих из виду Совета министров по поводу признания их сего постановления.

3) Наконец, что касается различия между французскими и швейцарскими текстами проекта конвенция, то таковое не представляет вопроса исключение о его действительности или действительности, так как вступая смысл каждого постановления когда именно установить, в случае между собой обоня текстов в составлении представлений их. Вопрос же о том, должно ли означенное обстоятельство представлять утверждение конвенции, в случае одобрения ее содержания, решается, по мнению и. с. с. Швейцера, справедливо, по сравнению, следовательно, или же нет.

Неизвестно отъ узнаваться обстоятельство, в том же мнении обоняется, что по условиям конвенция Правительство не в праве делить в ней участия в отношении, и что такой ультиматум, представляемый правительством со стороны сего представлений их. Ворот, совершенно параллельно Высочайшего воле, требующую обсуждения конвенция, представляется от на Высочайшее утверждение.

Против сего необходимо заметить следующее. Окончательный протест третьей Бернской конвенция (стр. 77 русского перевода) удостоверяет лишь, что собрания на этой конвенция достигли выражения просьбы о том, чтобы Швейцарский федеральный совет представил заинтересованным Правительством

назначить уполномоченных для обращения к Германскому императорскому правительству проекта международного соглашения в окончательную комиссию, без внесения изменений проекта. Такая просьба очевидно не является ни способом заинтересованных государств рассмотреть предложенный проект конвенции и отклонить его или предложить другим государствам то или другие изменения или дополнения, и потому такой проект конвенции отнюдь не представляет точного исполнения императорского Высочайшего повеления относительно обсуждения сего труда, а следовательно и указание того высшей и окончательной, без которых утверждение его представлялось бы невозможным.

III. Проступая вперед к такому рассмотрению проекта, члены Министерства юстиции должны необходимо касаться предварительное ближайшим образом ту точку зрения, с которой, по его мнению, постановления проекта должны подлежать обсуждению Совета.

Во всем отношении г. сен. Шнейдер вполне присоединяется к выраженному Министерством иностранных дел мнению о необходимости подвергнуть надлежащему и всестороннему обсуждению те условия проекта, которые противуречат интересам наших, для решения вопроса о том, не могут ли таковы, в принципе на принятие, внести недоработки и побудить Россию отказаться от принятия его на себя обязательств.

Но означенный член Совета имеет еще дело, которое необходимо рассмотреть, с такою же основательностью и с тем же целью, также и все остальные не противуречающие интересам наших условия предложенной конвенции, равно как и вопрос о полноте ее содержания.

При этом он руководствуется не только и тем соображением Министерства иностранных дел, по которому предусмотренная в проекте (ч. I, ст. 59) возможность отзыва, по прошествии 3-х лет, от конвенции, отнюдь не должна означать тщательность рассмотрения статей постановлений проекта. И если бы отзывал по выходящему делу и была сдана бы смысл на означенное условие проекта, то все, по мнению г. сен. Шнейдера, объясняется лишь необходимостью указания на крайний случай в том случае, когда не смотря на всю предусмотрительность, наступившая в силу конвенции оказалась бы вредною для интересов России, возможность таковой исхода приобрести себе-

ное значение для международного соглашения, столь же важно, как и по сложности в сложности изрешетиться или интересом. При этом, однако, представляется не лишним указать, сь другой стороны, и на возможность такого исхода из случай удобства, такая возможность обнаружится при применении этого соглашения на практике. В самом проекте конвенция, очевидно из видах предупреждения такого крайне нежелательного оборота дела, предусматривает (ч. 1 ст. 20) две меры, а именно: 1) из статьи от большинства дипломатических международных договоров, которые, как известно Министерством иностранных дел, обыкновенно заключаются на 5, 5 или 10 лет, с окончанием в их продолжении, по истечении срока, по взаимному согласию договаривавшихся сторон, — из проекта конвенция предлагается объявляемые solemnly через каждые три года конференция или раздвигавшаяся от участвовавших в соглашении государств, для обсуждения возобновления или изменения конвенции; 2) предусматривая возможность созыва такой конференции в раздвигавшие срока, по требованию по крайней мере четверти заинтересованных государств. Этими мерами также Правительство конечно рассчитывалось бы на предотвращение случаев, а хотя созыв конференции раздвигавшие срока обусловлены согласием на то большинства числа государств, но едва ли можно ожидать, чтобы Россия не была необходимой на себя отношении поддержки. В этом убеждение нельзя не прийти, если принять на виду то значение, сь которым на всём международном по истечении делу, как окончательно протекла эта стадия, относятся к заключению продолжения России делами прочая государств, и которое несомненно доказывает, какую цену сь последние получили участие России в рассмотрении международного соглашения. Это обоснование показывает рассчитывали на то, что и по созыве трехсторонней конференции, раздвигавшие и на отрывались конференция, ть же государства применять сей старинный устаревший удобства, о которых никто Правительство было бы не могло.

Но, конечно, и приведенная мера, предусматривавшая из проекта конвенции для обеспечения продолжения ее действия, не должна освобождать администрация учреждения от своего первоначального расчета от проекта сь тогда мера, указанной отчасти Министерством иностранных дел, а именно сь целью решения вопроса о том, можно ли ожидать от принятия такой или другой постанов-

иной пространственной компетенции, или отъ исключенія въ силу того или другого пункта стать предельнаго послѣдствія, что утвержде- ние съ представлялось бы неконституционнымъ.

Эта точка зрѣнія, какъ видно изъ вышесказаннаго въ себѣ единая и требованіе, не считать претензіоннаго къ утверженію компетенціи такъю осповію въ отъ дѣйствительнаго законодательства въ внутреннюю компетенцію, которая, если бы она и была даже сущест- венна, однако не утрачиваетъ значения для вопроса интереса послѣдствія, не исполнимаго только, ожидаемого отъ компетенціи компетенціи. Вообще же, при возможности требованія, чтобы по- слѣдняя была составлена исключительно согласно началу, при- нимаемаго Общимаго условия, отсутствіе отъ него въ такъ или другомъ отношеніи необходимо и законодательнаго положе- нія Комитета Министровъ не должно претензіоннаго къ вы- несенію компетенціи на Высочайшаго благоволеніе. Впрочемъ, нельзя при этомъ не замѣтить, что во многихъ случаяхъ устране- ніе различія между компетенціей Общимаго условия и компетенціей компетенціи будетъ означать отъ нашего законодательства, во виду принадлежности отъ компетенціи и въ персональнѣ внутренняго свобода.

Различіе образомъ указанныя выше точка зрѣнія требуетъ, что- бы и тѣ компетенціи пространственной компетенціи, которыя не про- тиворѣчатъ началу компетенціи, по принадлежности которыя могли бы быть отнесены къ компетенціи законодательства, а также компетенціи въ предметъ стѣхъ или другихъ пунктовъ не были считаны претензіоннаго къ компетенціи компетенціи началу Правительства. На- конецъ, такія претензіоннаго не должны, на томъ же основаніи, служить и редакціонныя недостатки выработаннаго проекта, а также и различіе различіе между двумя подлежащими текстамъ отъ. Все эти недостатки и недостатки могутъ быть подвергнуты обсужденію подлежащему государству, не исполненія въ силу пространственной компетенціи, которая, какъ уже выше упомянуто, именно предусматри- вается рассмотрѣніе недостатковъ на какъ на периодическомъ, такъ и на чрезвычайномъ конференціи компетенціи государства. Въ частности тѣ недостатки, которыя могли бы произойти отъ различія между двумя подлежащими проектамъ, у насъ въ законодательной сферѣ могутъ быть предотвращены составленіемъ надлежащаго перевода, согласованнаго съ тѣмъ и другимъ текстомъ, а республиканскіе, по ратификаціи компетенціи, обязаны текстомъ отъ компетенціи пере- рендѣ.

Принятие же такой конвенции, надлежит ли считать бы то не было означенной в ней, была бы равносильною отказанию от, и значит, для достижения соглашения между упомянутыми государствами, должны были бы иметь место переговоры между ними, для чего потребовалось бы созыве новой конференции, на которой, на примере России, могли бы быть заявлены и другими государствами требования о включении той или другой статьи проекта. При таких условиях окончательное заключение конвенции могло бы отдалиться на неопределенное время; такое же замедление его дела, при возможности наступления неблагоприятных политических обстоятельств, надлежит к себе присоединить отдаления на долгое время осуществлению общего транспортного права по железнодорожникам переходивая к международному сообщению.

Возможно отъ того нельзя не обратить внимания на то, что ныне, когда со времени начала трудов по сему делу прошло уже 10 летъ, когда во всьхъ статьяхъ трудовъ участвовали депутаты и эта комиссия Правительства на трехъ конференциях и когда, наконецъ, между представителями всьхъ заинтересованныхъ государствъ необходимо состоялось ответственное окончательное толста проекта конвенции,—отдаление сего проекта со стороны России не можетъ либо никакъ оправдываться, предъ самимъ и существовавшимъ предъ для ее интересовъ, могло бы происходить не какою неблагоприятное обстоятельство, неслучая то, которое по сараваданскому указанию Министерства иностранныхъ делъ, вместе на собою, при известныхъ условияхъ, отдалъ отъ необходимости международного соглашения заключеннаго на такой разности интересовъ. При сьхъ сльдуютъ заметить, что послѣднее изъ вышесказанныхъ случаевъ исключительное еще усложняется бы, при соображении условия, сданныхъ депутатами другихъ государствъ для достижения общаго соглашения по вышесказану делу, какими рождала, напримеръ со стороны Франціи, при отдалении отъ законодательства отъ проекта конвенции, означеннаго первоначально было значительнаго, чьхъ отсутствіи России, неслучая какою, которая, по крайней мьрѣ железнодорожниковъ транспортное право, какою, по происхожденію своему, столь близкое отношеніе къ означеннаму проекту.

IV. Переходя отъ сьхъ общаго соображеній къ рассмотренію отдаленности поставленной проекта конвенции и оставивъ внакъ сьхъ не принимать о первоначальной группѣ, по крайней мьрѣ соглашения между нхъ дорожниками и железнодорожниками какъ услугами лицамъ и между отдаленными нхъ дорожниками, чьхъ отъ Министерства иностранныхъ делъ.

ція вказати, що за акту Софін найменш вкороченія по поводі об'являють постановлений проєкт:

а) в проваджені та виконанні рішень судова справа має узагальнюватися як компетенція государства на території другого (ч. I, ст. 55 и 56);

б) в совершенні тяжких злочинств та образностей на время заволодіння групою на праці (ч. I, ст. 10);

в) в совершенні тяжких образностей, по провадженні групи на нібито заволодіння (конкретно той же ст. 10);

г) в законності праці ж.я. дороги на переконаний групою (ч. I, ст. 31 и 32);

д) оба исключеніе историческа предметовъ изъ числа групою, подпадающихъ перевозкѣ въ международно свободіи (ч. III, § 1); и

е) в провадженні діяльності конвенція (ч. I, ст. 68).

А. Въ означеній постановлений проєкта конвенція касається виконанія судових рішень, т. тов. Швейцарі, по одержанні сообразній Министерствомъ иностранныхъ дѣлъ, вказати:

1. По иніціативѣ означеннаго Министерствомъ ст. 56 ч. I проєкта конвенція установити начало заволодіння въ исторіи рішенихъ иностранныхъ судовъ въ противности такому смыслу ст. 1274—1281 Устава гражд. судопр., по силѣ котораго, согласно разъясненію Правительствующаго сената, такіе рішення исполняются у насъ только при существованні особаго в томъ договора.

Принимая на виду, что 1278 ст. Устава гражд. судопр. по различнаго формы, которую должны имѣти урегулированіи въ ней трактаты и договоры, не можетъ не признавать, что провадженіи конвенція, содержащая въ себѣ указанную выше статью 56 оба исполненіи рішенихъ судовъ договорнообразно государство, дажна по наступленію ея въ силу, считаться инакомъ типомъ договоровъ, который предусматривается въ провадженіи решеній, и что иніціатива означеннаго заволодіння въ Россіи рішенихъ иностранныхъ судовъ имѣть по дѣламъ в международно перевозкѣ групою будеть инакомъ согласно съ точнымъ смысломъ подпадающая статей того устава, разъясненіями Правительствующаго сената.

За сего въ исторію время, по поводі 56 ст. ч. I об'являемого проєкта, можетъ быть рассмотрѣнъ лишь вопросъ о томъ, не представляется ли провадженію се несподобно вреднымъ для интересовъ нашей страны?

По сему означенію, по иніціативѣ Министерствомъ иностранныхъ

дѣль, нельзя не предвидѣть, что, кромя означеннаго уже своею сущіею на заключеніе договора о международной торговлѣ Грузии, въ участіе въ немъ будутъ вступать и кромя государства Европы, въ томъ числѣ и такіе, судоправдотворительные органы которыхъ на столько различны отъ нашихъ, что исполненіе у насъ судебныхъ рѣшеній изъ можетъ встрѣтить серьезныя затрудненія.

Означеніе это дѣйствительно могло бы имѣетъ, если бы, на означеніе договора о международной торговлѣ Грузии, Россійское правительство обіязало было допустить вступленіе въ оный и другія государства, безъ всякаго дальнѣйшаго о томъ переговоровъ. Между тѣмъ такого обіязательства въ состояніи не заключить и потому само Правительство, въ случаѣ заключенія тѣмъ или другимъ государствомъ желанія присоединиться къ сему соглашенію, будетъ всегда имѣть полную возможность обсудить тѣмъ же между прочимъ и вопросъ о цѣлесообразности принятія на себя обіязанности исполнять рѣшенія судебныхъ мѣстъ означеннаго государства и, въ случаѣ принятія сего неудобства, отказать въ согласіи на вступленіе его въ договоръ о международной торговлѣ Грузии, какъ не имѣетъ на то согласія на означенія такихъ условій, которыя оградятъ бы наши интересы.

Далѣе Министерство иностранныхъ дѣлъ замѣчаетъ, что Россія, принявъ на себя обіязанность исполнять рѣшенія иностранныхъ судовъ по предусмотрѣннымъ въ проектѣ конвенціи дѣламъ, ставитъ себя въ весьма выгодныя условія, чѣмъ другія государства, рѣшающія въ соглашеніи. Русскія жм. дороги, представляя собою козелныя лѣтнія сообщеній, будутъ имѣть всравненію большую вѣдѣтельность за моремъ, нежели тошарныя и т. п. чѣмъ дороги средне-азіатскія. Въ интересахъ же, которыя могутъ возникнуть при торговлѣ Грузии иностраннаго происхожденія, весьма можно принять участіе и государственнаго властвія.

Сображенія эти не касаются въ чемъ собственно различіе между нами и конгода Россія сравнительно съ другими договоронашавшими государствами, въ случаѣ принятія ею на себя обіязанности исполнять рѣшенія изъ судовъ. Быть можетъ имѣетъ въ виду, что русскія жм. дороги, составляющія большаго числа сѣтъ чѣмъ, въ которыхъ изъ предѣловъ сѣтъ чѣмъ за разными рѣками въ торговлѣ Грузии, обіязаны будутъ подчиниться рѣшеніямъ судовъ сѣтъ чѣмъ, нежели тѣмъ обіязанность, въ отношеніи къ рѣшеніямъ русскія судовъ, будетъ имѣетъ для иностранныхъ судовъ. Въ семъ случаѣ конгода различіе бы въ томъ, что

русских же, дорожа более бы обязаны принимать участие в производстве более значительного числа дел за границю, для ограждения себя от несправедливых обратных требований. Но едва ли на настоящее время можно ожидать широкого заключения в области взаимности случаев ответственности взаимно им. дорожа на количество дел равной иностранного суда, которые будут служить основанием к предъявлению иностранных им. дорожа обратных требований к взаимно дорожа. Это взаимно, а взаимно в области или взаимно границей со другим договором взаимно государственной выгода или взаимно России к означенным взаимно—могут быть взаимно даже взаимно взаимно, по взаимно взаимно взаимно к действию.

2. Другое уважение есть взаимно взаимно Министерство иностранных дел рассмотреть к тому, что статьи 1274—1281 Устава гражд. судопр., определяющие порядок приведения к исполнению равной иностранного суда, если таковой не установлен к заключению договоров, не могут получить безразличного применения при исполнении взаимно суда равной иностранного судопр. взаимно к делу с международной взаимно группой, так как, к суду 55 ст. ч. 1 проекта взаимно, вице суди взаимно будут руководствоваться не только судопр. взаимно взаимно Империи, но и взаимно взаимно взаимно, або к взаимно взаимно, вице в взаимно, что производится судопр. взаимно дел по взаимно в международной взаимно группой взаимно взаимно, по взаимно взаимно суди, взаимно судопр. взаимно, к взаимно к делу взаимно взаимно взаимно, что взаимно взаимно взаимно, на взаимно вице не взаимно взаимно взаимно взаимно.

Сопоставление приведенной 55-й ст. с следующей к ней 56-й в соображение взаимно взаимно взаимно или взаимно—не взаимно взаимно взаимно взаимно к тому, что ст. 55-я относится только к производству дел в суды не взаимно взаимно взаимно, статья же 56-я — к исполнению взаимно взаимно к делу взаимно, а взаимно взаимно вице вице статей не к делу не взаимно взаимно взаимно взаимно статей 1274 и сл. Устава гражд. судопр., определяющие к себе взаимно вице взаимно взаимно взаимно взаимно. Впрочем, вывести из проекта взаимно, что вице судопр. взаимно взаимно взаимно будут руководствоваться, сверх русского судопр. взаимно взаимно взаимно, также в взаимно взаимно взаимно взаимно, представляется взаимно взаимно в взаимно, что взаимно взаимно взаимно, которая бы к делу вице была взаимно к делу взаимно взаимно вице взаимно-

якій судимість рішених или не чекъ либо доплатили эти штрафы, въ заключеніи провѣтъ нѣтъ не выбѣтся. Въ статьѣ этой, содержится въ себѣ предостереженія правила, только 56-я ст. касается приведенія въ исполненіе судебныхъ рішенихъ, а въ ней, относительно порядка сего исполненія, постановлено, что они опредѣляются правилами страны, гдѣ рішеніе производится въ исполненіе. Въ семъ прибавленъ одна только оговорка о томъ, что исполненіе рішенихъ дѣлается безъ извѣщенія дѣла по существу; но эта оговорка касается также и въ нѣкоторъ законахъ (статья 1279 Уст. гражд. судопр.). Такимъ образомъ извѣстнаго раскрытіе постановленій проекта конвенціи приводитъ къ неопровержимому заключенію о томъ, что, въ извѣщеніи отъ въ силу, въ Россіи рішениа австралійскихъ судовъ не предусматриваемыи конвенціею дѣлаются о международній территоріи пруювъ будутъ подлежать исполненію исключительно въ порядкѣ, опредѣленномъ ст. 1274—1280 Устава гражд. судопр.

По нѣкоторъ изложеннымъ соображеніямъ раскрытія нѣтъ постановленія провѣтриваній конвенціи, не вышійе т. с.м. Шнейдера, не могутъ служить препятствіемъ къ представленію отъ на утвержденіе Верховной власти.

Б. Постановленіи 19 статьи проекта конвенціи, касающагося со-вѣщенія таможенныхъ образностей, во время нахождения груза въ пути, исключительное на ихъ дорогахъ, выдано кондуктъ въ распоряженіи со стороны представителя торговли и промышленности А. Д. Превора, а также С.-Петербургскаго и Московскаго биржевыхъ комитетовъ.

Представителя означенныхъ комитетовъ выданы правденіе постановленіе провѣдъ всего притяжымъ сударствования у шель не-комитѣ. При этомъ они выданы въ виду дѣла гдѣ случаи, когда выданы участвуютъ въ Россіи.

Аргументація представителя С.-Петербургскаго биржевыхъ комитѣ заключаются въ слѣдующемъ:

Въ 44 статьѣ 186д, рѣшена рѣш. мал. дор. вопросъ о томъ, въ извѣстности таможенныхъ образности въ отвлеченіи груза, перевозимого по ихъ дорогамъ, рѣшается, въ 4-ой и 5-ой постановленіяхъ отъ, такимъ образомъ: „Во время нахождения груза въ пути, выданы дорогахъ извѣстности всѣ таможенныя... формальности чрезъ своихъ агентовъ или комиссіонеровъ. По прибытіи груза на мѣсто назначения, получателя предоставляется право совершить самоу или чрезъ комиссіонера, таможенныя... образности, итакъ въ извѣстности не содержится неопределеннаго отъ сама рѣшенія“.

Приведенныя постановления, по мнению вышесказаннаго представителя, не дают жж. дорогам право отказать возные грузы таможенно-пошлинно на выграничных станціях, такъ какъ они вовсе не имеютъ въ виду случая вывоза груза на такой станція, а относятся только къ случаямъ перевозки по жж. дорогамъ грузовъ, не означенныхъ еще закономъ, и въ случаяхъ прибытія таковыхъ на мѣста назначения.

Но, въ тѣхъ случаяхъ отъказа возноймъ грузу таможеннопошлинно, между прочимъ и на пограничныхъ станціяхъ, представляется по 8 п. ст. 57 Общ. устава посреднику (коммисіонеру) гарантія, если такой посредникъ указалъ въ накладной, а по 743 статьи Устава таможеннопошлинно или его указывающему; надъ таковыми же, на основаніи 73 ст. Общ. устава, обходится въ отношеніи къ грузу, перевозимому по жж. дорогамъ, разумеется лишь, вышесказанное право расторженія оныхъ.

Несомненно отъ сего, ст. 10 проекта коммисіи, по мнѣнію г. Банилова, противна и постановленіямъ Устава торговаго о „доискрѣпить для торговли по таможенному правительству дѣль“ и правилами Устава таможеннаго объ обращеніи ставокъ товаровъ на границѣ, безъ оплаты изъ пошлинно.

Во мнѣніи же Московскаго торговаго фара, на которую сослался представитель Московскаго биржеваго комитета, право въ отношеніи возныхъ товаровъ пошлинно на выграничныхъ станціяхъ выводится изъ 8 п. ст. 57 Общ. устава. При этомъ въ мнѣніи объявлено, что 4-ое постановленіе 46 ст. того устава имеетъ въ виду исполненіе жж. дорогами лишь транспортнаго формальностей, на что указываетъ уже выраженіе „формальности“, подъ которымъ нельзя понимать оплату грузовъ таможеннопошлинно.

Обращаясь къ обсужденію вышесказаннаго собраніи, г. сен. Шнейдера считать прежде всего необходимымъ установить: 1) что въ 46 статьи Общ. устава выраженія „малозначительная обязанность“ и „малозначительная формальность“ употреблены безразлично, а потому подъ то и другое выраженіе можно подводить также и весьма важную пошлинно, что оспаривается въ вышеприведенной мнѣніи Московскаго фара (см. выше стр. 117 в. 3), не исключивъ изъ собраніи, на которыхъ означенныя постановленія основаны\*, и подтверждается французская толкованіемъ

\* Въ первоначальномъ проектѣ Общаго устава 183-а, пунктъ 46-а статьи, содержавшій въ себѣ только нормы при постановленіи вѣдъ пошлинно 4-ой и 5-ой постановленіями для выграничныхъ станціяхъ Министра путей сообщенія, который



установилася обов'язковість ж.к. дороги. Такими об'єктами указаними в ст. 9-1, як земельні ділянки, обов'язковість передавати прилежні групи с/г з одної дороги на другу, без урахування їхньої площі групи, стосується тільки до русел ж.к. дороги в межах земель на Об'єкті устан. не включається в них обов'язковість передавати с/г з однієї сторони дороги, яка в її прилежності належить до переміщення, ані однієї ж.к. яка в межах земель переміщувати, груп, для дальнішої переміщення тільки до місця встановлення.

Важко відповісти відповідно, що Об'єкт устан. не входить в межах установити якийсь певний порядок для переміщення груп с/г на ж.к. дороги на правому або лівому між зазначеними в руслах станціями або між двома зазначеними станціями транзитом через певну територію.

Знову, посилаючись, проситимемо відкрити постановлення законодавства, в якихому уможовити об'єктивні таке жакимось об'єктом, а також, якийсь принципальний тип, що встановлено в 44-й ст., що постановлення:

а) об'єкту указаних в законодавстві встановлено, встановлено для встановлення таке жакимось об'єктом (ст. 57 п. 8);

б) о встановленні окремих по одній в той же законодавстві об'єктом, встановлено, встановлено, встановлено (ст. 53);

в) о встановленні ж.к. дороги всієї промисловими ж.к., встановлено, встановлено, встановлено (ст. 70);

г) о встановленні груп, встановлено на станції встановлено, встановлено (ст. 102 п. 1);

д) об'єкту встановлено всі сукупності встановлено, встановлено (ст. 107).

Всі встановлені постановлення вказує на переважність сукупності встановлено в установленні встановлено.

По таке встановлено було би означено на встановлено, що встановлено встановлено встановлено встановлено, щоб встановлено встановлено встановлено (на встановлено 51 ст. Об'єкт, устан.) тільки об'єкту встановлено, встановлено ж.к. дороги могли би встановлено на встановлено встановлено, встановлено встановлено встановлено, встановлено встановлено, встановлено встановлено<sup>4)</sup> встановлено.

<sup>4)</sup> Вказується на те, що встановлено, встановлено встановлено, встановлено встановлено встановлено.

ные таможенные пошлины груза, для перевозки таковой внутри страны или транзитом (въ смыслъ таможенныхъ пошлинъ) до другого пограничнаго пункта, или провозить на внутреннюю станцію груза для сдачи его на русской пограничной станціи на транспортъ \*)).

При установленіи же таковой свободы провоза, всѣ вышеприведенныя постановленія могли бы получить приложеніе ко внутреннимъ желѣзнодорожнымъ сообщеніямъ, и тогда, напримеръ, ж. дорога, принадлежа къ пограничной станціи немаловажный таможенный пошлинный грузъ, для перевозки его въ Нижній-Новгородъ, была бы обязана совершать, во время нахождения груза въ пути, всѣ таможенные обязанности, а следовательно, если бы она поддалась мысли пожеланію въ Московскій таможенный, исполнять в эту обязанность, на точномъ основаніи 4-го постановленія 66 ст. Общ. устава, черезъ своихъ агентовъ или комиссіонеровъ.

Важности исполненія таможенныхъ обязанностей ко внутреннимъ сообщеніямъ была предусмотрена в Министерскомъ путевомъ сообщеніи, при виденіи его для каждой формы, въ которой, эти таковыя предписанія для перевозки внутреннего сообщенія, указываю много въ текстѣ введенной, для означенія какъ пункты таможенной пошлины, такъ и формы посредства по исполненіи таможенныхъ обязанностей на станціи вывоза.

Но если бы то или другое изъ вышеупомянутыхъ постановленій в се могли получить приложеніе ко внутреннимъ сообщеніямъ, то в это не должно было бы служить доводомъ въ пользу признанности 66 ст. Общ. устава къ перевозкамъ правого заграничнаго сообщенія. При составленіи упомянутыхъ постановленій нельзя было строго прилагаться къ Таможенному уставу, почти вовсе не приспособленному желѣзнодорожнымъ сообщеніямъ, каковой не достигнута и послужила основаніемъ, при утвержденіи проекта Общаго устава, къ произведенію Императору путевомъ сообщеніи, вместе съ Государственнымъ совѣтъ правила, определеннаго обязанности ж. дорогъ по исполненію таможенныхъ обязанностей. Въ виду недостатковъ Таможенного устава, обратиться, при утверженіи востановленій Общаго устава, къ помощи совѣтъ съ таможенными властями, послужила тѣ же проекты Берской конвенціи, которыя были сданы въ главнѣйшій руководствѣ воеваръ при составленіи проекта новаго устава в который, вследствие разнообразія таможен-

\*) Если везти грузъ, въ различности назначенія, въ край провоза при помощи иностранныхъ дорогъ.

ныя порадки и отбавныя, уместившия въ составленіи конвенціи государственныхъ, по необходимости, должны были обратиться самимъ образомъ поминанымъ въ вопросахъ, соединяемыхъ съ симъ порядкомъ. Такимъ образомъ, постановленія статей 57 (в. 8), 64 и 70 почти буквально заимствованы изъ упомянутыхъ постановъ. Что же касается того обстоятельства, что въ силѣ прокламации предусматриваются именно перемены правъ между разными странами свободна, то это никакъ не даетъ права заключить, что и постановленія, касающіяся иныхъ странъ. Обидно установить, обратили въ составъ сего послѣднато не же означеніе, како она вышета въ прокламации,—когда такое исключеніе необходимо устранится основными постановленіями сего устава.

Когда же сама въ изданіи Общдаго устава 1886 г., а именно въ 6-ой в. ч. 3-й ст. 59-й, встрѣчается указаніе на грузы, доставляемые вразомъ свободными съ иностранную жм. дорозь, то и это не доказываетъ, чтобы Общдай уставъ въ чемъ либо порывалъ перемены въ заграничныя свободныя. Означенное указаніе, которое имѣетъ въ первоначальномъ изданіи устава в которое означено въ одной линіи въ квалификаціонномъ порядкѣ, не вышета, въ виду начальной словъ 59-й ст., никакого значенія. Изъ текста слова видно, что 59-я ст. устанавливаетъ плату за провозъ въ станціонномъ складочномъ помещеніи грузахъ, принадлежащихъ къ обобщаюму въ складѣ, то есть хранямо грузахъ, предназначенныхъ на основаніе означенія; следовательно въ числѣ сихъ грузовъ конечно не могутъ быть грузы означенныя въ 6-ой в. ч. 59-й статьи грузахъ, перевозимыхъ съ иностранной дорозы на раскладу, значитъ на промежуточную или конечную станцію всего пути. — Что же касается указанія въ той-же пунктѣ на грузы, доставляемые в провозимые или таможенныя складны, устроенныя при станціяхъ жм. дорозы, то значеніе сего указанія для рассмотреннаго вопроса устранится такъ же совершенно, которая проведена выше по поводу другихъ постановленій Общдаго устава, указывающихъ объ исключеніи таможенныхъ складностей.

Относительно такого образа, въ германскомъ законѣ внутренняго свободна, 66 ст. Общдаго устава имѣеть въ виду тотъ же следующий для случая исключенія таможенныхъ складностей: а) когда грузы вышета изъ пути, или, иначе говоря, когда они не достигли еще мѣста назначения, и б) когда они прибыли въ это мѣсто; значеніе статьи она вовсе не предусматриваетъ случая совершенія таможенныхъ складностей на охраняемой станціи охраненія, при

которой находится таковая, а следовательно и не имеет в виду указать здесь таковую же причину, что утверждать и представитель С.-Петербургского барского комитета.

Отсюда ясно, что во вопросу о том, кто из правъ считать грузы поклажею на пограничной станции, при которой находится таковая, — между 4-мъ постановлениемъ 66 ст. Общ. устава, которое не касалось еще вопроса, и 10-ю ст. проекта Барской комиссии есть важное различие.

Напротивъ того, во противъ между ними статьи исключаетъ право выбора по означенному вопросу, ибо какъ въ той, такъ и въ другой устанавливается начало, что во время нахождения груза въ пути законными образомъ исключается и, даромъ, и только приращеніе сего начала естественно должно имѣть различныя результаты по отношенію къ определенной станціи, смотря по тому, находится ли таковая въ промежуточномъ, или же въ начальномъ или конечномъ правѣ пути. Притомъ одного случая приращенія сего начала въ правѣ заграничности свободнаго рѣшенія же даромъ и считать исключенный представитель, какой представляется частныя правомъ грузы поклажею на пограничной станціи исключительно сего даромъ исключенныя для втораго случая.

Переходя теперь къ ссудѣ представительской барской комиссии къ п. 8 ст. 57 Общ. устава, видно отъ Министерства юстиціи видно, что проектъ этотъ не имѣетъ того смысла, чтобы указаніе въ указанной пограничной для исполненія таковой законной обязанности безусловно ретраншировано исключеніе какъ и даромъ. Они устанавливаютъ только, что такое рѣшеніе должно быть сделано въ указанной, но между вопросом, въ правѣ ли указанной представительской определять исполнить также сего даромъ, подходить рѣшенію на основаніи 66 ст. того же устава, определенной, когда можно таковыми образомъ исключается и даромъ в виду получательномъ или другимъ лицамъ, указаннымъ въ указанной. Дать представителю означеннаго исключеніе, исключеніе отъ 66-й ст., въ виду того только, что въ него не имѣется ссылки на сию послѣднюю статью, представляется неправильнымъ потому, что вообще отсутствіе въ одной статьѣ закона повелительной ссылки на другую не рѣшаетъ вопроса о существованіи или отсутствіи ссылки между сими статьями, а въ данномъ случаѣ отсутствіе ссылки на 66-ю ст. противъ того легко объясняется тѣмъ, что приближеніе таковой къ тексту 8-го п. 57-й ст. видно бы имѣть

только железнодорожная, так как в 86-й ст. не говорится о возможности посредничать для исполнения таможенных и других обязанностей. Таким образом рассматриваемое постановление 57-й ст. необходимо толковать в связи с 86 ст. и, если принять во внимание то, что последняя статья предусматривает исполнение таможенных обязанностей лишь во время нахождения груза на пути и в месте назначения, и исполнение их в первом случае предоставлять одной дороге, не обуславливая против ее права ответственности противного указания в законе, так это должно быть относительно случая прибытия груза на место назначения, — то приведенное постановление 57-й ст. возможно отнести только к случаю последующего случая, а не к случаю нахождения груза на станции отправления, следовательно и нахождения пришедшего, предназначенного к отправке внутри страны груза на отправной станции отправления. В виду этого и рассматриваемое постановление ст. 57-й нельзя принять так, как, которому бы противоречила 10 ст. проекта Бернской конвенции; напротив того, стала эта означается вопиющим ее Обществу установить в том, что она не предусматривает исполнения таможенных обязанностей в месте отправления и не допускает совершения их, во время нахождения груза на пути, либо другим, кроме ж. дороги.

Рассмотрев также рассматриваемое представительство С.-Петербургского барского комитета 741 ст. Таким, образом, на которой описана товариществом предоставляется товариществом или как равнозначным, т. е. с. Шнейдера находит, что в уставе расписана железнодорожная обществу не содержится никаких условий на право общества, входить на него либо заключившая соглашения с иностранными ж. дорогами относительно установления правам железнодорожных сообщений. Различия образом и в обществу находит в таком случае не указывается. Вследствие чего железнодорожная обществу, так это и признает в Высочайшим утверждением 11-го июня 1886 года Императором Императором, не могут установления такого сообщения без разрешения Правительства. Если также закона, устанавливает на нем ж. дороги обязанность установить такого рода обществу. В виду этого, если кто либо желает воспользоваться правом железнодорожных сообщений, подлежащих правительственному ведению (Министерства путей сообщения), то они должны доказать возможность и быть условия, соблюдения которых пре-

будет эта власть. Такия условия и условиями въ изданныхъ 3-го октября 1887 г., по соглашенію между Министерствомъ путей сообщенія и финансами, временно приняты для перевода во вл. дороги грузы, подлежащія таможеннымъ обязанностямъ, и одна изъ сихъ условий, именно изложенное въ § 34, требуетъ, чтобы грузы, перевозимыя въ правомъ заграничномъ сообщеніи, считались подлежащими къ заграничному таможенному исключительному обложению вл. дорогами.

Этимъ самымъ ходъ и не отклонивъ 748 ст. Таком. устава, не устроенна въ дѣйствиіе по отношенію къ правомъ заграничному сообщенію вл. дороги, безъ нарушенія притомъ правъ грузополучателя, возмощить таможенными таковыми сообщеніями, такъ какъ даже сіе не имѣетъ самостоятельнаго права на перевозку грузовъ въ правомъ заграничномъ сообщеніи. Въ виду отступленія такого права и вопроса о томъ, въ какомъ порядкѣ видныя и расклубкованыя таможенныя правила, не имѣетъ значенія для вопроса объ обязанности возъ для правомъ заграничному сообщенію: сие указываетъ преобладаіи, потому что предписано въ законно по соглашенію съ тѣмъ властью, которая допуститъ это сообщеніе. Въ виду законнаго, очевидно, нѣтъ достаточнаго основанія считать за противорѣчіе между приведенною ствѣю Таком. устава и 10-ю ст. проекта Бересской комиссіи, установленномъ для правомъ заграничному сообщенію то же условіе, которое содержится въ § 34 приведеннаго правила.

Наконецъ, что касается смысла представленнаго С.-Петербургскаго бересскаго комитета на измѣненіи Устава торговаго (ст. 64—67) о возбраненіи для ходовъ по таможенному проходу сего дѣль в Уставѣ таможеннаго (ст. 700, 714 и др.) объ обратности стѣи поворотъ за границу, безъ власти изъ вѣдѣній, то указанное противорѣчіе 10-й ст. Бересскаго проекта съ упомянутой тѣмъ постановленіемъ не усматривается, такъ какъ первая имѣетъ вовсе не рѣшительнаго вопроса о томъ, кто долженъ совершить таможенныя обязанности при перевозкѣ грузовъ въ правомъ заграничномъ сообщеніи, а вѣдѣнія не имѣетъ въ виду таможенныя обязанности, совершаемыя во время задержанія груза въ портѣ, ибо таковыя не могутъ быть приняты обязанности, исполняемыя для обратнаго отхода груза за границу, безъ уплаты его таможенно, потому что таковой грузъ не изводится изъ порта въ томъ смыслѣ, въ какомъ это изреченіе употребляется въ 10-й ст. Бересскаго проекта. Сказанныя обязанности и при дѣйствіи сей стѣи

будуть вважатися злочин, кайзерова жвава розпорядження гру- шма.

Ща всіах вищезгаданых окладывается, что разсмотрѣнное поста- новленіе правна конвенція може не противорѣчить какому либо закону, принципам которыхъ въ правлахъ ограничить сооб- щеніа могутъ требовать у насъ грубомыма, а напротивъ таа согласна съ началомъ, выложеннымъ въ основаніи подлежащихъ постановлений Общда устава, а съ закономъ Министерствохъ финансахъ арестованна правленна объ исполненіи таможенныхъ обязанностей, содержащихъ въ собі принципамъ означеннаго закона.

Вслѣдствіе сего императорскими указомъ противъ приведеннаго постановленія, по ижему т. сое. Шендера, сходится съ во- просу о томъ, слѣдуетъ ли отозвать конвенцію, по случаю выво- ченія въ оную правла, согласнаго съ дѣйствующимъ у насъ по- рядкомъ, но признаваемымъ иностранномъ закономъ и учрежденіемъ стѣснительнымъ для нашей торговли и промышленности?

Въ сего отношенія прежде всего необходимо узнать на та, что означенное правла вышло въ дѣйствіе когда именно и по- чему еще не выдѣтся подлежащихъ оныхъ для вѣрнаго сужденія о его годности или пригодности.

Пре оныхъ надлежитъ извѣстна, что въ соображеніи пред- ставителемъ С.-Петербургскаго биржеваго комитета упоминаются по- слѣдствія, которахъ должно ожидать въ будущемъ отъ выданія частнымъ эксподитерамъ желѣзнодорожными акциями, на по- просу о томъ, какіа неудобства послѣдствіе таахъ выданія имѣта- ють купечество уже въ настоящее время, признается тааа то, что желѣзнодорожные эксподитеры не даютъ никакого матеріала для проверки правильности вѣченія акцимна а даже не отби- чаютъ на письма, касающіеся оныхъ товари общааа или содер- жащія въ собі распоряженія о направленія група. Представителъ же Московскаго биржеваго комитета означеннаго вопроса также не коснулся, ограничиваясь только на приведенную выше (стр. 116) записку Московскаахъ торговцахъ и промышленнымъ фирмамъ, кото- рыа, будучи составлена задолго до выданія вѣченнахъ правлахъ 1867 г., не могла удовлетворять о нѣхъ дѣствія.

На сего означеннахъ стѣсненія а сравнительно, то уже въ на- стоящее время можно править некотораа обстоятельство, дающаа право предположить, что стѣсненія эти не случились случайно и что случая, въ которахъ оны появились, сравнительно недово- лены.

1. Правила, въ силу которыхъ совершение въ пограничныхъ таможенныхъ таможенныхъ обязанностяхъ надъ грузами, перевозимыми по ж. дорогамъ, лежитъ исключительно на силѣ послѣднихъ, утвержденныхъ 1 октября 1887 г., но съ тѣмъ поръ ходатайства объ отпущеніи силъ правилъ въ Министерство финансовъ поступило только отъ С.-Петербургскаго, Варшавскаго и Либавскаго баронетовъ комитетовъ, Московскій же баронетъ комитетъ такой просьбы не подавалъ, а лишь по повелѣнью разсмотрѣнія въ Свѣтѣ проекта Берскаго комитета, обратился въ Министерство путей сообщенія съ выраженіемъ противъ закрѣпленія по означеннаго порядка. По общему же свору правилъ этого послѣдняго не названо впрочемъ никакихъ тѣхъ мѣстностей, въ которыхъ отъ подлежащихъ таможенъ и куда товаръ не можетъ поступать безъ уплаты надъ таможенно пограничной таможней, а представилъ возраженія, какъ оставить въ силѣ Варшавскій комитетъ, только дополнивъ а впрочемъ таможню, которая по общему, полагая съ грузомъ, привозимымъ въ станцію и въ Варшаву, платитъ на границѣ. Конечно, она можетъ принимать иностранные грузы и изъ мѣста, въ которомъ таможня, и тогда долженъ уплачивать надъ таможенно пограничной, но впрочемъ правилъ не означеннаго комитета, въ присутствіи не указывается. Что касается Либавскаго баронетовъ комитета, то не видно, почему черезъ записъ пограничными такими интересами интересъ Либавскаго комитета.

2. Во многихъ случаяхъ изъ свѣдѣній о вѣдѣнной таможней въ европейской границѣ на 1887 г. (стр. 11) оказывается, что весьма значительное количество привозимыхъ товаровъ не уплачивается на границѣ таможенно отчасти потому, что вѣдѣнные товары не въ близкомъ количествѣ, а отчасти вѣдѣнные разныя отъ не могутъ платить таможенно; а впрочемъ въ вѣдѣнномъ ряду въ 8 вѣдѣнныхъ вѣдѣнныхъ привозимыхъ таможней, въ Пруссій и Австрійской границахъ, эти вѣдѣнные товары не было уплачено таможенно таможней на сумму 51 1/2 милл. руб., для вѣдѣнныхъ товаровъ вѣдѣнности расконтрибуционнаго вѣдѣния и не могла означать, а впрочемъ таможней на сумму 57 1/2 милл. руб., въ томъ числѣ быть вѣдѣны и таможней, которые могли быть означены таможенно внутри страны.

3. Уплативъ таможенъ съ привозимого груза ж. дорогамъ не могли вѣдѣнуться на 1-ую расконтрибуционнаго вѣдѣния отъ обязанности по внутренней таможней, если таже находится въ вѣдѣнныя мѣстности и грузъ принадлежать къ числу тѣхъ, которые

могутъ быть въ ней отложены посылкою; въ этомъ случаѣ посылка уличивается посылателемъ (§ 34 пр.в. пр.в.в.) и во 2-ой, во всякомъ случаѣ имѣнно перевозчикъ прямого сообщенія перевозкою отправя до пограничной таможни, гдѣ посылка уличивается посылателемъ (тоже же § 34), а имѣлъ оттуда, не уличившись сообщеніемъ, до настоящаго мѣста таможни.

Не только, также образомъ, имѣлъ действительнаго основанія къ осужденію перевозчика, существовавшего въ прямомъ международномъ сообщеніи относительно вѣсны груза посылкою на пограничной станціи, имѣлъ же право, что имѣлъ надлежательнаго основанія и къ отклоненію посылки, установленной такой же партией, если право не имѣлъ, что и по вступленіи ея въ силу вѣсны возмѣщаться, уличенію посылки и дорожно извѣстнаго извѣщенія отпущенія груза посылкою на пограничной станціи, при которой находится надлежательнаго таможни, или посредствомъ перепарирования вѣснаго груза, или также обремененію, на пограничной станціи, гдѣ должны быть совершены таможенныя обрядности; причемъ перевозка до этой станціи, согласно п. 1 заключительнаго постановленія проекта конвенціи, можетъ, по желанію отправителя, быть совершена по правиламъ конвенціи или безъ таковыхъ или. Въ томъ и другомъ случаѣ таможенныя обрядности на означенной станціи, составленной станціи означенія, въ прямѣ совершить и другія лица, кромѣ агентовъ и комиссаровъ ж. дороги (конвенція ч. I ст. 10 конв. и пр.в. пр.в.в. 1887 г. § 34). Для того, чтобы обращеніе къ сему порядку не представляло никакихъ въ такомъ перепарированіи сообщенія большаго значительнаго плана, немалыя въ прямѣ сообщенія, Правительство, которому принадлежитъ руководительство дѣйствіями железнодорожныхъ обществъ по установленію тарифовъ на перевозку грузовъ (ст. 68-я Общ. уст. по пр.в. 1887 года), могло бы, для упрощенія провести также въ области снискать, принять соответствующія мѣры; и хотя это и началось бы съдѣланнымъ участіемъ случаемъ приключенія совершеного въ 10 ст. Барнаулскаго проекта постановленія (объ исключеніи таможенныя обрядности въ вѣсны посылки), принятыми представителями таможни и обществъ неготовились для интереса таможни, но это обстоятельство можетъ зависѣть въ силу сообщенія, таможенныя вѣсны (стр. 158), по поводу правительнаго постановленія.

Далѣе нельзя не указать на то, что по 10 ст. проекта конв.

дѣйствию права распоряженія грузомъ, или его пообрѣтению дѣльцами присутствовали при совершеннн дорожно таможеннаго образца, для сообщенія свѣдѣній, касавшихся тарификаціи груза, и для извѣщенія свѣдѣній, касавшаго права грузоконныя въ настоящее время не имѣетъ, а если представитель С.-Петербургскаго биржеваго комитета укажетъ на неудобства, сопряженныя по его мнѣнію, съ осуществленіемъ такого права, то неудобства эти быть подтвержденны или опровергнуты, не могутъ быть признаны свѣдѣніемъ существующаго закона.

Наконецъ, не должно забывать о томъ, что административное или законодательное мѣры по таможенному вѣдомству возможно будетъ во всякомъ устранивъ неудобства, которыя обнаружатся бы при приведеніи вышеприведенныхъ постановленій проекціоннаго комитета.

Во иску таможенному нельзя не припомнить, что если бы Правительство, не смотря на неудобства, упомянутыя представителями таможеннаго вѣдомства, сдѣлало попытку въ извѣстномъ 10 ст. проектѣ конвенціи, согласно тождеству С.-Петербургскаго биржеваго комитета, въ томъ смыслѣ, чтобы вслѣдствіе таможеннаго образца, во время пообрѣтенія груза въ пути, было предоставлено приглашеннымъ, то таможенн комитетъ едва ли уцѣлѣлъ бы уцѣлѣвъ. Въ упомянутомъ смыслѣ были составлены первоначальной текстѣ приведенной статьи, во которой возбуждалъ въ бытность въ Берлн конференціи заграничныя и продолжительныя пренія, которыя кончились единственною постановленіемъ упомянутого текста, для чего депутаты Германіи и Швейцаріи даже не хотѣли отступить отъ права дѣйствующаго въ ихъ странѣ законодательства. Представитель С.-Петербургскаго биржеваго комитета указываетъ на то, что изображеніе, послужившее единственною первоначальнаго текста проекта, а именно, что отнѣсленность ж. дороги на грузъ прерывалась во время пообрѣтенія груза или частіями железнодорожнаго таможеннаго образца, основана на недоразумѣніи, ибо грузъ, поступая въ железнодорожную станцію заготовлялъ непосредственно въ таможенныя каюты, отъ туда, во совершенн видѣ или укомплектованъ образцовъ, поступая прямо непосредственно на ж. дорогу, сдѣланнымъ не на минуту не переходить въ распоряженіе наследителя. Но это не оправдывается происхожденіемъ Берлинскій конференціи. Изъ стѣнъ протоколовъ видно, что предложеніе объ извѣщеніи первоначальнаго текста 10-й статьи было сдѣлано на томъ основаніи, что 207

дуже посприятливо для встановлення таможенності, виступаючи в найбільшій обрідності призначеної, наприклад, укладення обов'язковості жм. дороги, котрими завжди можуть сама встановити сія обрідності, а цею пропозицією було підтримано укладенням на трудність розглядання відповідності ж. дороги в такій же поєднанні; зі другої же сторони було предявлено доволити означений текст проекту обмежувати в тому, що відповідність ж. дороги призначена за права виконання поєднань укласти обрідностей (сп. протоколи конференцій 1878 г. стр. 15 в 1881 г. стр. 20 франк. текст), по вказівці другої конференції не можна вважати допустити такої перерви (протоколи 1881 г. стр. 68). Такого обрання, судячи з протоколу, укладення на передбачено виключено між 10-ю статтею між власністю на перерви, а умови відповідності жм. дороги; відповідність же дійствительною мають уключитися з того, що, при встановленні таможенності обрідностей частини вирізняються, а не самою ж. дорогою, тоді би треба в не поступити з рука того лиця, тією же завжди можуть, по своїй волі, але без ваги зго, встановити такі перерви відповідно з тим, за котрими дорога обрідності отримати, коли не дозволять вступити ваги з своїй сторони (ст. 50 в ескі. ч. I проекту конвенції); необхідно же знову умови дороги, розглядаючи з огляду на таможенність обрідностей, повинно, не мають не бути для них найбільш трудновиконними. Пам'ятаючи про повсюдність проведення вказівки думки розглядати рівноправність таможенності національ, існуючих в державності, укладення в системі конвенції, не представляється можливим, так само як і вказівка, отримуючи, на вказівку порадитися 10-ю статтею своєю, які предявлено на дійствія, можуть бути в кождому зго сита державності підвержені шкідливим. При вказівці обов'язковості єдиної не можливо сподіватися впливувати другими державностями вказівка на встановлення перемішального тексту відповідної статті проекту.

Взгляду на вказівку, вказівкою, вказівкою проекту розглядати повсюдності національ статті, не дозволя, не вказівка г. сою. Швейцарія, вказівкою представляючи з представлення проекту конвенції на Високобачити утворення.

В. В. вказівкою одержуватися за той же 10-ю статтею встановлення обрідності таможенності обрідностей, по вказівці зго на вказівку швейцарія, представляючи таможенності вказівкою

обязаны (стр. 131), что по смыслу сего постановления отправленъ въѣздъ право указати въ накладной своего импортироваго для ввоза вина укупительнаго сборнаго въ мѣстѣ ввоза вина груза. Такимъ образомъ ответственными лицами передъ какою отвѣстностью соблюденія таможенныхъ правилъ являлись бы иностранцы отправляющіе, съ которыхъ ввознаго провоза вносились въ казну винами девять было бы ввознаго, таможенное же вѣдомство далеко не имѣло бы отношенія къ лицамъ, обитающимъ въ предѣлахъ Россіи. Поэтому, по мнѣнію дѣйств. ст. сов. Зубовина, означенное постановление сдѣлано бы имъ противъ волеянія законодателя.

Членъ сов. Маннербергъ кстаки съ своей стороны находитъ, что предложенное постановленіе даетъ импортеру право ввоза вина таможеннаго сборнаго въ мѣстѣ ввоза вина, если въ накладной не содержится ввознаго съ сими условіями, но при этомъ, конечно, являясь въ виду только соображеній, относящихся къ таможенному закону, а не къ какому другому условию. Принимая заглазъ въ вниманіе, что проектъ конвенціи никакъ не предоставляетъ отправителю права, назначать или же (крошъ получателя въ мѣстѣ ввоза вина) для самостоятельнаго ввоза вина таможеннаго сборнаго, необходимо принять, что проектъ этотъ не предоставляетъ стѣснять таможенное законодательство отдѣльнымъ государству въ рѣшениіи вопроса о томъ, кто, крошъ получателя, въ правѣ назначать таможеннаго сборнаго въ мѣстѣ ввоза вина и дѣлать ли вообще кто либо другой мѣстѣ такое право. Последній вопросъ рѣшенъ у насъ въ импортированныхъ предметахъ правами 1887 г. (§ 24) определенно и по слову, при дѣйствіи этихъ правилъ другого лица для ввоза вина таможеннаго сборнаго въ мѣстѣ ввоза вина груза, ввознаго по конвенціи, не будетъ мѣстѣ суда. Впрочемъ, если бы даже проектъ конвенціи означенно вставленъ въ смыслѣ обязательнаго дѣйствія и другихъ лицъ, крошъ получателя, въ ввозаго таможеннаго сборнаго въ мѣстѣ ввоза вина, то и это, по иступленіи конвенціи въ силу не имѣло бы никакого таможеннаго вѣдомства права, определять въ смыслѣ, отражающемъ интересы винны, каковы именно лица и при какихъ условіяхъ должно быть предоставлено совершенію означеннаго сборнаго, напротивъ, доказавъ сіе только по слову подлиннаго, или постановить условія ввоза вина въ т. д.

Во виду означеннаго, членъ сов. Шнейдеръ не усматриваетъ

основаніях въ распоряженіи прочихъ привилегій постановленій проекта конвенціи.

Г. По поводу содержания въ томъ же проектѣ постановленія о таможенномъ правѣ жм. дорогъ на персональной группѣ, представляюща таможеннаго общества указала (стр. 131), что по 22 ст. проекта для иностранцевъ жм. дороги относительно таможеннаго права будутъ обязательны постановленія только конвенціи и Съезда авт. гражд., который предоставляетъ законодательствомъ (въ данномъ случаѣ жм. дорогамъ) преимущественное передъ всѣми другими предѣльниками таможеннаго или сумми, именуемой чрезъ продажу таможенной вещи, но не будутъ имѣть дѣйствіе 906 и 907 статьи Устава тамож., въ смыслъ которыхъ иностранцы товары, до уплаты его пошлиною, не при какаго обязательствѣ не подлежатъ выкупу или таможни. Бездѣйствіе сего осуществленію по 21 ст. (чрезъ продажу групп) таможеннаго права иностранныхъ жм. дорогъ имѣть имѣть на себѣ вырѣзъ на внутреннее потребленіе воспользоваться таможеннаго пошлинно товаровъ въ ущербъ интересамъ нашимъ, а также въ привилегій подруги начавшей развиваться отечественной промышленности. Хотя же и Общій уставъ (ст. 85) предоставляетъ жм. дорогамъ таможенное право на персональной группѣ, но преимущественной статьи русскимъ дорогамъ не имѣетъ имѣть разграничить имѣть послѣдствій, такъ какъ для сего дорогамъ обязательны все законы Россійской Имперіи, въ томъ числѣ и приведенныя статьи Таможеннаго устава.

По содержанию вышеописанныхъ объясненій членъ отъ Министерства юстиціи находить, что по ст. 22 проекта конвенціи дѣйствіе таможеннаго права опредѣляется жм. дорогами той страны, гдѣ производится вывозъ группъ, причемъ относительно сего жм. дорогамъ не сдѣлана никакой ближайшаго указанія. Отсюда слѣдуетъ заключеніе, что если наши таможенные законы предоставляютъ имѣть какаго либо права на группѣ, ограничивающія или исключаяща таможенное право другихъ лицъ на тотъ же группѣ, то эти законы, какъ повсѣрхностно дѣйствіе означеннаго таможеннаго права, должны будутъ имѣть преимущество и въ осуществленіи конвенціи въ силу. Это подтверждается и исторіей происхожденія приведеннаго постановленія, которая показываетъ, что первоначальный проектъ, предложенный первой Германскою конференціей Германскому правительству, содержалъ въ себѣ постановленіе о томъ, что вся совокупность таможеннаго права, представляющаго изъ персональной группѣ, старшее во времени имѣетъ преимущество передъ жм. дорогами и что всѣмъ этимъ

заключенных правых принадлежать преимущественно германскому народу, а если германцы предпочтительны или равноправны франкам по тому же пункту (ses droits de juge reïvent tous les autres peïñères ou droits de juge sur la parochiale), по это постановление не было признано конференцией, потому, что не удалось согласиться между обоими государствами между делами и равноправности отдельных стран по означенному предмету, и поэтому было признано необходимым, определение означенной, поручившись к протекторатом вассалов, представить внутреннему законодательству каждой страны (стр. XVII, ст. 13e и стр. 74 протокола конференции 1878 г.).

При этом, по поводу указания протектората законного административного на налоговое право исключительным же. Держа в виду, наступившей в одну из областей провинции, весьма не маловажно, что Австралия держа, с наступлением провинциального с права в провинции так же, уже германское исключительное право на оной, так как по закону статьи 21 ст. проекта такое право существовать лишь до тех пор, пока германцы находятся в обладании и держат или притом лица, которое удерживает германцы для себя держа, притом не только в означенных случаях удерживать германцы до германской держа.

В виду означенного в ст. Шейдери не считаться признания ст. 21 и 22 проекта конвенции означенных не для казен, не для интересов какой провинциальности.

Д. В отношении включения проектов конвенции предметом известия на время сурово, подлежащих переносить в международный конвенции (§ 1 вступая постановлений), было признано (стр. 112 и 2; а) что такое включение имеет подать повод к недоразумениям, так как в действительности означенные проекты переносит по особым правилам, о чем и следовало бы написать в преамбуле; а б) что переноса таких проектов в международный конвенции требуется авторитетом двояким.

По этому как означенный пункт ст. Министровств оставил находится, что, по такому случаю приведенного параграфа проекта, предметом известия не могут быть переносами в проект конвенции между странами, участвующими в конвенции, но что ст. 21, так видно из слова параграфа, не исключается возможность соглашения между двумя или несколькими из этих стран в отношении такой переноса в пределах их территорий. Не исключается также возможность соглашения, что в этом случае

контракт взаимных требований, представляя о том, что предметом экспортной пошлины являются всеобщие привилегии. Таким образом, предоставление концессии является исключительное прерогативой из суверенитета, а не из внутреннего суверенитета, и следовательно не могут не могут быть выполнены никакие условия, относящиеся к прерогативам судебного рода, то и исключение привилегий могло бы быть введено из концессии только из того смысла, что привилегии являются прерогативой по своему характеру из суверенитетного суверенитета. Но если бы концессия была сделана только привилегией, то ее последнее оставление бы неслужило и тогда исключение смысла предоставления концессии, которое не могло бы, по которому допускается особое соглашение между двумя или несколькими государствами о передаче собственности предметам из суверенитетного суверенитета. Если же привилегии также бы из виду вырвать что либо другое, то оно представлялось бы исключительной властью, так как оставалось бы неиспользованным, а также можно считать привилегии не использовать. Таким же образом Шандлер не рассматривает достояние осуждения из суверенитета, по существу, против предоставления, исключительные предметы являются из тех же прав, подлежащих передаче по концессии, но 1-го) из виду привилегий также, следовательно из того же параграфу проекта, предоставления эти условия эти концессии соглашения, которые судьями государства исключительно выполняются, если из исключительной прерогативой остается исключение, а во 2-го) потому что означает исключительность прерогативы предоставлять предметом из одной страны из другую не из прерогативы исключительности суверенитета, если из обеих странах допускается такая прерогатива по внутреннему суверенитету. Но именно же случаи исключительные предоставления исключение не имеют такого значения, чтобы исключение не из прерогативы концессии могло бы служить основанием из исключения из со стороны России.

Е. Относительно определения действия концессии (стр. 60 и 1 проекта) из Судьи указание было, что проект не предусматривает тех случаев, когда Правительство захотеть принять участие действия из обстоятельств чрезвычайных, так же как если бы из внутренности совершаться из страны, переделанной и. другое, подлежающее концессии (стр. 115 п. 4). При этом не было объяснено, что собственно разумеется под управлением действия концессии Правительство. Если наступить обстоятельства чрезвычайных, которые будут означать по-

прямимъ правитіемъ для желаннаго результата и на-  
кой вѣткости, то въ отношеніи обязанности воздержаться на  
дорогѣ совершать перевозки, дѣйствіе конвенціи прекратится и  
силу имать обязательности на все то время, пока такими будутъ  
продолжаться, что и предусматриваетъ ст. 3 ст. 5 ч. 1 конвенціи  
сказаннаго, было бы нехорошо говорить о прекращеніи въ та-  
кихъ случаяхъ дѣйствія конвенціи названнаго Правительствомъ. Тамъ,  
куда при войнѣ Германія съ Франціею русскія дороги не бу-  
дутъ имѣть обязанности перевозить грузы на германскія дороги,  
то имъ не потребуютъ прекращения русскими Правительствомъ  
дѣйствія конвенціи относительно перевозокъ въ означенныхъ странахъ,  
а дѣйствіе ея прекратится въ извѣстной мѣрѣ вслѣдствіе начала  
войны. Такое самое слѣдствіе слѣдуетъ о прекращеніи дѣйствія ко-  
нвенціи и относительно всѣхъ другихъ установленныхъ ею обя-  
занностей, провъ каковой перевозимъ грузомъ, когда эти обязан-  
ности не могутъ быть исполнены по независящимъ отъ воли обя-  
заннаго государства причинамъ. Но если бы прекращеніемъ  
дѣйствія конвенціи возмозило сложене съ себя вообще всѣхъ  
обязанностей по конвенціи, или, иначе словами, отпасть отъ нея,  
на время дѣйствія чрезвычайнаго обстоятельства, по отношенію  
къ одному или нѣскольку или вообще государствъ, то въ  
установленіи такихъ правъ не представляется затрудненія. Въ част-  
ности относительно войны слѣдуетъ указать, что въ современномъ  
международномъ правѣ признается безспорнымъ положеніе, что войны  
международнаго характера не рѣшаются, а только прекращаются  
или дѣйствіе.

У. Обращаясь къ сему въ отношеніи постановленіемъ конвенціи  
конвенціи имъ члена содержать въ себѣ правила о перевозѣ  
грузовъ, членъ отъ Министерства конвенціи изложилъ, что она, въ  
исполненіи правилъ о перевозѣ желаннодержавныхъ документовъ,  
въ существующихъ чертахъ слодны съ постановленіемъ Общес-  
твеннаго рос. им. деп., вышшею степенью обязательности тѣмъ, что  
камеральнѣ сему послѣдуютъ постановленій, главными руководящими  
сужаема проекты той же конвенціи, разработанные въ 1878 и  
1881 гг. Однако же эти соответствующаго правила Общес-твеннаго  
предупрежденіемъ заключены въ болѣе философическомъ раз-  
рѣшѣ принятыхъ въ сему уставомъ началъ и въ болѣе обширнѣ  
только формулированій имъ; Другія же начала не выказываютъ  
никакой поправки. Что же касается правилъ о перевозѣ ве-

договореннямъ доуговоромъ, то принята проекція въ сѣв. восточномъ частяхъ представляется во многихъ частяхъ несомнѣнно болѣе дѣлособразною, нежели установленная нынѣшняя помята желѣзнодорожная линия, податками которой не подлежатъ обнаруживаться вслѣдствіе вступленія сего закона въ дѣйствіе и нынѣшняя необходимость востановить въ силѣ по желѣзнодорожной линіи представленія объ измѣненіи этой системы именно въ смыслѣ приближенія ея къ установленной проекта комитетомъ.

VI. Рассмотрѣвъ остальные представленія сего проекта, въ томъ числѣ и правила объ учрежденіи въ г. Бердѣ центрального бюро для облегченія и облегченія исполненія конвенціи, т. е. сов. Швейцаріи принять и эти представленія такія дѣлособразными. Что же касается указаннаго (стр. 113 в. 6) на неудобство представленія означенному бюро австрийской части, когда въ проектѣ не опредѣлены даже составъ ея, то членъ отъ Министерства восточн. управленія, что организация означеннаго учрежденія возлагается по проекту (ч. II ст. 1) на Швейцарскій федеральный советъ и что наиболее серьезные предметы вѣдѣнія сего бюро суть по 1-му, востановленія, но только по просьбѣ стороны, рѣшеной по спорамъ между нѣм. дорогами (проектъ ч. I ст. 57 в. 1); а по 2-му облегченія уплаты одною ж. дорогою денегъ, причитающихся въ вышну другой по международно-переходной пропускѣ (тамъ же п. 6 в ч. II ст. 3); на и эти послѣдняя функция исполняется Центральнымъ бюро только въ случаѣ прѣтѣна ж. дорога, вышней прѣтѣна въ другой, и вся вѣсть сего учрежденія возлагается лишь а) на предложенія ж. дороги-должника вместе должной суммы на бюро на транзитѣ, впродъ же рѣшенія дѣла подлежащихъ судобнымъ вѣдомств., а б) въ случаѣ безрѣшимости означеннаго предложенія, въ вѣдѣніи о томъ государствѣ, на вѣдѣніи котораго упомянутая дорога состоитъ, съ тѣмъ чтобы она или увеличила ее или сдѣлала конвенціонную дорогу или приняла на себя поручительною на состоятельность ее во всемъ, что касается денегъ на по международнымъ перевозкамъ. Упомянутое выше предложеніе дѣлается ж. дороги-должника, по требованію означеннаго друга сѣдующая часть, которая должна быть принята федеральнымъ советомъ (проектъ ч. II ст. 3). При этомъ упомянуть и принята по вѣдѣніи, что право, предоставленное Центральному бюро по облегченію уплаты денегъ, на въ томъ не ограничиваются вместе подлежащихъ судобнымъ вѣдомств., т. е. сов. Швейцаріи не им-

задути відповідно до прав членів і не виступати в їхню за-  
радику гравальності способу здійснення цих двотажних обме-  
жень участі в обертанні скаржила на процесі дані суб-  
дані заду, відповідно до Федеральним конфією.

На основі відповідного наданню, по відношенню до процесу  
в даній справі, провадити, що не має не усунувати  
на одного суддею-членом, який тривав би підда-  
ній охоти.

VII. Вонарешіти після всього сказаного з необхідного  
підкорити членами процесу о необхідності втручання, по  
оптимальному рішенню сего діла, стислою ст. барженими кон-  
венції (стр. 111 п. 6 в 116), членами ст. Міністерства юстиції ка-  
дати, що одна з іх могла би віддати означене діла на не-  
передане время, между прочим уже потому, что упомянутым  
конвенції, для рассмотренія проекта стать єдиною а сложной  
конвенції, означені великі було би означати краткій спрости; на  
справах же велике значення настоящего діла могло би повлікти  
заступитию можливості по означені сего діла, офі означе обя-  
зково уже каже (стр. 140). Ся другой сторона т. с. Шнейдер,  
на основанні подробное изученія проєктированной конвенції, ка-  
значенного суддею членом казалась каже ся съ дѣйствующими у насъ  
каждому а порядку грузов по ж. дорогамъ, рѣдятся, что и  
по рассмотреніи проекта съ барженими конвенціями, не обнару-  
жилось бы такихъ возможностей, ради которыхъ отклоненіе до-  
ступнымъ образомъ пришлось бы впрочемъ выгодно, со-  
вращенными съ практикою сего, а означено бы только ті ми  
другіе недостатки не въ частности, которые, каже каже обя-  
зочно, не должны были бы служити препятствіемъ по наступленію  
Россіи съ конвенцію и могла бы быть, направлена по бѣднѣ-  
шамъ будущимъ, при перспективѣ ся, въ ней же продолженіемъ.  
На сямъ указавши а признаки не то же время дуже цілого  
образованія, каже каже значення втручання означено ст. барже-  
ными конвенціями, представлять послѣднее сѣйшити. Правитель-  
ству сего означенія по характеру конвенції, въ означеній  
спрости по значеніи ся въ дѣйствіи, т. с. Шнейдер казалась бы  
возможнымъ, проект конвенції представити на Высочайшемъ Го-  
сударствѣ, быти предпринятымъ втручання означено ст. барже-  
ными конвенціями.

VIII. Выполненіе по ст. 44 ст. III — VII впроваденій, по  
значенію члена ст. Міністерства юстиції, сѣйшити по Сѣйбіці ст.

явление в возможности предоставления разработанного проекта на Высочайшее утверждение (стр. 131 стл. II). Это обстоятельство, само по себе, устраняет необходимость входить на обсуждение содержания проекта в том же заседании предположений в тех случаях, которые при указанных предположениях следовало бы принять по истощению дѣлу. Но на тот случай, что при обсуждении на Высочайшем утверждении проекта, по тому либо не было прямо возможно представить проект на утверждение Государя Императора, т. е. по Шнейдера считать необходимым обратиться к высшему началу.

Первая из предложенных вѣр (стр. 111) заключается в направлении Высочайшего соизволения на предоставление подлежащими Министрами права утвердить конвенцию<sup>\*)</sup>, в ней представляется проект, в административном порядке, при участии на то заинтересованных сторон. Это признается необходимым для того чтобы не создавать неудобств проекту, который является сего рода стороны<sup>\*\*</sup>). Если же такой способ осуществления сего проекта оказался бы невозможным, то предлагается составить новую конференцию для обсуждения вновь проекта конвенции (стр. 112).

Обращаясь к первой предложенной вѣр, следовало указать, что оно предоставляется подлежащими Министрами установить, если она признается за возможным, обязательной для всего населения в учрежденной России закон. Но дарование Министрами такой власти было бы совершенно противно 189 — 191 ст. Учр. Мин., по силе которых „функция власти, вверенной Министрами, принадлежит единственно же ввердну и исключительно“, вследствие чего вышеописанной власти не может быть уполномочена властью Министра. И если и можно указать случаи предоставления такой власти, то не исключено даже по отношению к ней Инверсия означать, исключается притом столь обширного и важного предмета законодательства, в как только исключаются чрезвычайными обстоятельствами. По настоящему же случаю ограничиться в таком значении от общего закона признается безусловной необходимостью разработки проекта конвенции, устраняющей возможность сдѣлать заключение о его действительности или недействительности (стр. 111). Но, очевидно, если эта причина признается представляющей проект Версальского проекта на Высочайшее утверждение на законодатель-

<sup>\*)</sup> Означая вѣрится в виду проекта Версальской конвенции, так как другое проекта не составлено.

<sup>\*\*</sup> Означая разумеется проект Версальского проекта.

нихъ порядкѣ, то она въ равной мѣрѣ должна принадлежать утверждению ихъ и въ порядкѣ административномъ. Ибо въспротиву къ правилу въ дѣйствіе въ силу акта законодательной власти, или же въ административную распорядку, дѣйствіе ихъ будетъ одинаково вредно или полезно, смотря по внутреннему ихъ достоянству, а потому какъ въ томъ, такъ и въ другомъ случаѣ необходимо одинаково тяжело рѣшиться въ притязаніи ихъ и нападѣ во вторыхъ случаѣ довольствоваться только тѣмъ рѣшеніемъ, что актъ не вѣдетъ свои хоранія стороны. Кромя того въ пользу административнаго утвержденія правилъ Берскаго проекта весьма прелесть въ того обстоятельстве, что утвержденныя въ такомъ порядкѣ правила, при обнаруженіи въ нихъ недостатковъ, можно легче и скорѣе отыскать, нежели закономъ, ибо правила означеннаго проекта во всякомъ случаѣ, въ силу содержащихся въ нихъ не постановленія (ст. 60), должны были бы оставаться въ силѣ въ теченіе предѣльнаго срока. Независимо отъ изложеннаго, надлежитъ указать на то, что утвержденіе Министерствъ правилъ, установившихъ обязательность исполненія рѣшеній судовъ одной государственной территоріи другими, было бы противно ст. 1278 Устава гражд. судопр., на основаніи которой рѣшенія судебныхъ мѣстъ иностранныхъ государствъ могутъ быть исполнены въ Россіи только при существованіи заключеннаго о томъ трактата, или договора, съдѣланнаго между правит., допускающаго такое исполненіе, требованіи Высочайшей санкціи.

Кромѣ утвержденія поддѣланнаго Министерствъ, разсмотрѣнное предположеніе прелесть, для осуществленія правилъ Берскаго проекта, необходима еще однакъ административная санкція, т. е. какъ полагала должно, согласие государствъ, въ территоріи которыхъ будутъ совершаться переводы въ означенномъ правилѣ. Въ чемъ должно заключаться согласие и въ какой формѣ оно можетъ выразиться, ближе не опредѣляется. Но, очевидно, необходимо такое согласіе, въ силу которого иностранныя государства приняли бы на себя обязательство вериф. Россіи на томъ, что и она, въ случаѣ утвержденія у насъ, въ административномъ порядкѣ, правилъ конвенціи, будутъ исполнять съ своей стороны тѣже правила, ибо, безъ такого согласія, предлаженное административное утвержденіе ихъ могло бы только вредить предъ важными интересами, потому, что русскіе подданные въ учрежденія должны были бы нести всѣ тяготы безъ правилъ въ отношеніи къ иностранцамъ, тогда какъ сіи

вслідстві і цих утворення били бы свободны отъ пачасть на тѣхъ гостей на отнаженію къ русскимъ подданнымъ. Съ одной стороны и иностраннаго государства не дозволялось бы однихъ фактовъ поведенія у насъ применять къ дѣйствію, а потребовали бы признанія нашими Правительствами на себя обязанности сохранять насъ въ силѣ до наступленія предусмотрѣнныхъ въ этихъ условій прекращеній этихъ дѣйствій. Еще явнѣе подмечать очевидно, что означеннаго государства не согласались бы на представленно единственно условію наказать Министровъ опредѣленно время, когда эти правила должны бы были осуществиться, а потребовали бы назначенія для сего какого либо опредѣленнаго лица. Такая же форма согласенія очевидно не могла бы быть такою, кромѣ той, въ которую всегда облекаются договоры между государствами, т. е. акта, утверждаемаго Верховною властью участвующихъ въ договорѣ государствъ. Такимъ образомъ дѣло, а именно требованія иностраннаго государства 1273 ст. Успѣвъ гражданъ сувер., не обязанности следовало бы къ тому, что ратификаціонное италіе должно подписать, а именно къ составленію трактата между Россією и другимъ государствомъ объ осуществленіи въ извѣстный срокъ правилъ Бераскыхъ правилъ и представленію такого трактата на Высочайшее утвержденіе.

На основаніи всѣхъ изложенныхъ соображеній италіе отъ Министерства вѣдѣній наводять разсмотрѣнное предложеніе съ одной стороны согласиться съ кореннымъ правиломъ изложеннаго, а съ другой и фактически неосуществляемы.

Что же касается втораго предложенія, а именно основанія четвертой конференціи для новаго обсужденія проекта, то предлагали это, по отношенію къ тому случаю, когда бы потребовались какія либо измѣненія или дополненія проекту, не являлись пожеланій.

IX. Переходъ къ продолженію Министровъ путей сообщенія и вѣдѣній \*): а) объ обязательномъ исполненіи русскими вѣдѣній, по требованію Правительства, въ правое свободное съ иностраннаго вѣдѣнія, съ признаніемъ на себя возмѣщаться на нашу страну расходовъ по содержанію Центрального бюро въ Берли; б) объ условіяхъ признанія въ полномѣніе составленій между русскими и иностраннаго вѣдѣнія по предло-

\*) Представленія Министра путей сообщенія въ Государственный Советъ и отъ него Министровъ вѣдѣній и путей сообщенія на имя Государственнаго Секретаря за №№ 488, 500 и 496.

так, означены в 9, 11 и 12 ст. Общ. устава; в) о распределении, по ратификации конвенции, обязательств подлинных текстов ее; г) об отправлении русского перевода проекта конвенции, и д) о передаче аутентичной копии правительства относительно недостаточного согласования между обоими текстами конвенции в вышеупомянутое Центральное бюро, для соображения сего аутентичной копии участвовать в конвенции государства, — имея от Министерства юстиции все эти предложения находить место в рассуждениях. При этом он предполагает, что из числа вышеупомянутого аутентичной и подлинных текстов проекта принадлежат бы отчасти и те, которые были сданы в аутентичности Совета по настоящему делу, — и считает необходимым обратить особенное внимание на возможность тщательного пересмотра текста перевода на указанным Министерством юстиции основании, с привлечением к соображениям и сданным в Совет аутентичной и подлинными сего перевода. Вконец сего т. о. он, Шнейдер предполагает, что, с привлечением приведенного выше под бывшее и предложения Министерства юстиции сообщения, ретранслирует подобность в видах особого постановления в том, что переводом теперь в правах международных соображений обязательным для себя Россияне их дороги, заключенные в список дорог, участвовать в международной конвенции о перевозке грузов (стр. 113 и 3) включить не только постановления, как это предлагается, в Общ. устав, было бы желательно, потому что сего аутентичной копии предложено правоотношения по перевозкам в едином виде сформулировать сообщения.

Обращаясь далее к предложениям того же Министерства, о предоставлении ему права, по соглашению с Министерством финансов, заключить заемный в ст. 1 ч. 1 проекта конвенции список их, дороги какими выделены и включить их в список дорог, необходимо остановиться на сданных в Совет предложениях (стр. 114) о конвенции означенной функции на последнее учреждение, с тем чтобы постановления его по сему предмету могли бы утвердиться национализировать Министерством, и о внесении соответствующих правых в Общ. устав. Не соглашаясь, с объяснением уже выше ратификационной точки зрения, с последним частью приведенного предложения, имея от Министерства юстиции, однако, в то же время правительством указанный в 1-й части предложения порядок включения списка их, дорог, подлежащих действию конвенции, а также соответствующим как

важности интересов, интересовались исключительна только на упомянутой стороне и исключительно для нас самих, такъ и парламентъ Конгресса не желаетъ допустить дѣлать, согласно которому обсужденію сего учрежденія представляется, въразвѣрѣ, такого рода вопросъ, какіе указаны въ ст. 148 Общ. уст. ав. Тѣмъ же мнѣніемъ г. сен. Швейцаръ не исключаетъ возможности вернуться по предметному предмету для чинѣ самостоятельное заключеніе, такъ какъ признаніе предлагаемаго порядка, въ виду 14 ст. положенія о Конгрессѣ, представляется бы, при известномъ условіи, соблюденіи установленныхъ срока, установленнаго въ 7-мъ отдѣлѣ ст. 3 положенія о Центральномъ бюро въ г. Бернѣ для сообщенія сему послѣднику подлежащихъ. Правительство хотѣла не вопросу объ исполненіи известной дорота или предусмѣриваема въ конвенціи статьи; для обсужденія же вопроса объ устраниннн такого неудобства, могутъ потребоваться пересмотра положенія о Конгрессѣ, въ настоящее время или надлежало бы дѣлать. Въ виду вышеназваннаго, а съ другой стороны для соблюденія выдержки въ утвержденіи конвенціи, каково бы то ни было дѣлообразованіе, утвердить или издать, предлагаемой Министерствомъ путей сообщенія, отъ котораго шло и будетъ зависеть воля, чтобы отъ сего дѣла, въ обсужденіи вопроса объ исполненіи означеннаго порядка въ упомянутомъ законодѣніи.

Привыкая на основаніи всѣхъ вышесказанныхъ соображеній, выработанный въ Бернѣ проектъ конвенціи о международномъ перевозѣ груза по ж. дорогамъ казалъ отнѣсаться исключительно къ перевозѣ. Россія в, независимо отъ сего, выносила себѣ выразить убѣжденіе, что вступающіе въ эту конвенцію и иные страны станутъ участникомъ въ созданіи международного кодекса, который объединяла начала гражданскаго права въ области международныхъ перевозокъ на общирномъ пространствѣ поля всѣхъ континентальныхъ государствъ Европы, будетъ имѣть гражданское значеніе для развитія торговли сношеній между нѣмъ населеніемъ и составила бысеріозно одну изъ оснѣвъ имѣющаго значеніемъ необходимнаго международного права, какъ это уже нѣмъ единодушно признается всѣми специалистами по сему предмету, — г. сен. Швейцаръ не желаетъ не высказаться въ пользу представленія какъ означеннаго проекта конвенціи, въ видѣмъ его обьектъ, такъ и выстраивающнхъ, сдѣлать нѣмъ его предметомъ, предлагаемой Министерствомъ путей сообщенія в конвенціи, — на Высочайшимъ Его Императорскаго Величества утвержденіемъ.

Англо-амер. По историческому обсуждению всѣхъ приведенныхъ выше статей, Советъ не призналъ во настоящему дѣлу въ одногласномъ заключеніи.

Министерство финансов \*) находить что при рассмотрѣніи проекта договора о международной торговой группѣ надлежитъ обратить вниманіе на слѣдующія главы обязательства: 1) при составленіи проекта договора не было собрано справокъ о существѣ дѣствующихъ или бывшихъ договоровъ о международной торговой группѣ; 2) не приняты во вниманіе отзывы стороны, наиболее заинтересованной въ торговой группѣ, т. е. германская или французская и ихъ представителей — Германскихъ консуловъ, во сноту на замѣчаніе ихъ, что они видѣютъ весьма серьезныя возраженія противъ проекта; 3) проектъ договора о международной торговой группѣ необходимо согласовать съ тѣми же самыми принципами; 4) подлинный текстъ проекта договора долженъ на языкѣ французскомъ и нѣмецкомъ съ необходимостью вѣдомствами, какъ замѣтилъ Министръ юстиціи, что можетъ возникнуть необходимость при заключеніи договора; 5) 1-я часть 10 ст. проекта договора несогласна съ 8 п. ст. 57 и ст. 46 Общаго реглам. рос. жм. дѣл. и съ 343 Тамож. уставомъ она не можетъ получиться группой—представителемъ или по закону всѣмъ членамъ данаго для нихъ права. Въ виду всего министерство Советъ, составленъ изъ представителей торговли и мануфактуры, промышленности железнодорожной и паровозной и члена отъ Министерства Государственныхъ имуществъ, не считая разсужденіемъ Комиссіи послуживающею Высочайшаго утвержденія и полагая, что во слѣдствіе разработать съ должною основательностью и при рѣшеніи, совѣтующимъ правительству предать въ распоряженію Государства.

Большинство членов \*\*) рѣдѣше выдвинутыми выше поименованными представителями члена отъ Министерства юстиціи (стр. 185, 184 отъ VII, 136 п. 3) заявилъ, что на отсутствіе слѣдствій о существѣ дѣствующихъ или бывшихъ международныхъ договоровъ и отзывовъ беремыхъ консуловъ, на недостаточное согласованіе подлинныхъ текстовъ проектируемой конвенціи, на составленіе обязательства, которое само по себѣ можетъ бы ст\*

\*) Г. Прозоровъ, Пешковъ-Валовитъ, Баранъ Барфъ, Струнъ и Осиповъ.

\*\*) Г. Валовитъ, Гершковъ, Забушка, Гершковъ, Милославскій, Верещагинъ, Шеринъ, Ткаченко, Шейдеръ, Савель и Савиловскій.

жить преемственно въ преемство ампальской комиссии какому Правительством уже въ настоящее время.

Принимая за снвъ необязательнаго распоряженія постановленія проекта Бернской конвенции по существу и ссылаясь къ на снвъ ссылки съ соображеніями того же члена Суда, большинство членов по предмету содержится въ проектѣ правила объ исполненіи судебныхъ рѣшеній по дѣламъ о международныхъ перемѣлахъ, а именно: 1) что конвенція, по вступленіи ея въ силу, будетъ, въ году 53-й ст. ея, на основаніи исполненія судебныхъ рѣшеній по ампальскимъ дѣламъ, явится также договоромъ съ иностраннаго государства, являющагося, на основаніи 1273 ст. Устава гражд. судн., необходимая для приведенія у насъ въ силу рѣшеній по исполненію, а 2) что содержащаяся въ проектѣ конвенція постановленія о порядкѣ приведенія въ исполненіе рѣшеній судовъ одного государства на территоріи другого не исключаетъ въ себѣ никакихъ остраниній отъ исполненія въ означенномъ родѣ правилъ о приведеніи въ исполненіе рѣшеній иностранныхъ судовъ. Вместе съ тѣмъ большинство членовъ по снвъ приобщаются къ соображеніямъ Министерствъ иностранныхъ дѣлъ о необходимости послѣдствіемъ принята конвенція, вѣрится Министерствомъ описаннаго по ампальскимъ правиламъ, поскольку употребляется какъ основаніе употребити постановленій ея съ началомъ дѣйствовать у насъ закономъ.

Затѣмъ въ отношеніи предложеній противъ содержавшихся въ проектѣ правилъ о предоставленіи совершеннаго таможеннаго общаго права, во время исполненія груза въ пути, включеннаго какъ дорожнаго, большинство членовъ являю, съ одной стороны, что постановленія эти не противрѣчаютъ закону, а именно: побороть въ проектѣ заграничныхъ свободныхъ и могутъ требовать груза, а согласенъ съ парламентомъ, установленнымъ въ 1867 году временными правилами для перевозки по ж. дорогамъ груза, подлежащаго таможеннаго общаго права, — а съ другой стороны, что указаніе на обязательность сего порядка не можетъ служить достаточнымъ мотивомъ къ отклоненію проекта конвенціи, который употребляется такой же порядкомъ.

Далѣе, по поводу высказанныхъ представителями таможеннаго ведомства замечаній относительно вредности для таможеннаго интереса и общей промышленности послѣдствій, которыхъ можно ожидать отъ принятія содержавшихся въ проектѣ постановленій о совершенномъ таможенномъ общаго права, по предмету груза на вѣсто

назначенія, и о залоговых правах жем. дорогъ на переносимый грузъ (проектъ конвенціи ч. I ст. 10, въ концѣ, и ст. 21 и 22), большинство членовъ приняло решение къ заключенію, что описанія эти устроятся тѣмъ просторно, который означенными Протоколомъ представляется законодательству каждой страны, вступающей въ конвенцію.

Всѣ же остальные постановленія разсматриваемаго проекта большинствомъ членовъ приняло вслѣдствіе тѣхъ соображеній и неосновательныхъ опасеній существовавшихъ прежде, почему они приняты на виду, что большее число постановленийъ, содержащихся въ разсматриваемомъ проектѣ, въ сущности своего слова съ правилами Общедого установа русс. жем. дор., законными изъначала, принятыми теми же проектами, вслѣдствіе чего и приложеніе у насъ содержится въ томъ правилѣ не можетъ встрѣтить никакихъ особенныхъ затрудненій.

Наконецъ, принята существенная поправка, которой можно считать для насъ важнымъ интересомъ отъ принятія Бернской конвенціи, большинство членовъ вслѣдствіе съ тѣмъ никакъ неслѣдуетъ тѣхъ соображеній и всѣ связаны съ утвержденіемъ ее на имя Правительства предложенія Министерствъ путей сообщенія и юстиціи.

Въ виду вышеназваннаго, Свѣтъ большинствомъ голосовъ единогласно принять вслѣдствіе соображеній интересамъ Россіи спорѣднее принятіе русскими Правительствомъ предложенной международной конвенціи о перевозкѣ грузовъ на желѣзнодорожныхъ, въ томъ числѣ на обочахъ, съ осуществленіемъ притока всѣхъ мѣръ, прѣдложенныхъ Министерствомъ путей сообщенія и юстиціи на случай принятія сей конвенціи.

Подписанный журналъ съ подписанными подлинниками.

Додатковий об'яснення представника торгового  
А. Я. Шюверана.

По поводу замечания г-на Селіткі вибачіа, направленного против доклада в противоречіа 10-й ст. таможенна 46-й ст. Общато установа рос. иск. дорога и Уставна таможеннаго и торгового, — А. Я. Шюверан вибачіа честь представити слѣдующія замечанія:

Въ началѣ означеннаго вибачіа проведена слѣдующія два положенія: 1) что въ 46-й ст. Общато установа, подъ выраженіями „таможеннаго обрядности“ и „таможеннаго формальности“ разумѣется и оплата груза пошлиною, и 2) что выраженіе „накладное грузъ въ пути“ относится и во времени останова груза на промежуточныхъ станціахъ.

Выраженія „таможеннаго обрядности“ и „таможеннаго формальности“, какъ об'ясняется въ вибачіа, употреблены въ 46-й ст. безразлично, и отсюда выводится, что подъ тѣмъ и другое выраженіе подходит и оплата груза пошлиною.

Правильность всего перваго положенія зависитъ отъ того или другаго пониманія смысла 46-й ст. Если оу стипа понимать въ томъ смыслѣ, какъ понимается отъ представителя желѣзныхъ дорогъ, именно, что во означенномъ исключительномъ правѣ желѣзныхъ дорогъ на совершеніе всѣхъ таможеннахъ операціахъ во отношеніи къ перевозимымъ или грузамъ, то оно можно допустить, что подъ таможеннаго обрядности или формальности, съ ибкою или иначе, подойдет и оплата груза пошлиною. Если же 46-ю ст. понимать въ смыслѣ, предложенномъ ей безразлично законодателями, которые на означеніи таможеннахъ обрядностей и формальностей видятъ не право, а обязанность желѣзныхъ дорогъ, то подъ означеннымъ выраженіемъ законовъ образомъ не можетъ быть выведено такое дѣйствіе, какъ оплата пошлины, такъ какъ возложено на желѣзные дороги обязанность, исключено, ограничивается: 1) случаемъ, когда сама транспортная не распорядится или даже не можетъ распорядиться исполненіемъ таможеннахъ обрядностей во время пути, и 2) тѣмъ только обрядностями или формальностями, безъ которыхъ невозможно движеніе груза означеннаго пожеланіемъ

(заключить: подана объясненіи о направлении груза въ тотъ или другой таможенный пунктъ, а также на законны таможенный пунктъ, и т. п.).

Что Общій уставъ рас. ж. дорогъ разумнѣе именно объявить, а не право исключительнаго права совершать таможенные обязанности, это можетъ быть доказано, кроѣ аргументовъ, приведенныхъ въ вышеупомянутомъ Петербургскомъ биржевомъ комитетѣ, следующими соображеніями:

1) Если и принять, что первоначальный текстъ конвенціи, разработанный на первой Беринской конференціи и согласованный съ дирекціями Швейцарскихъ и Германскихъ железнодорожныхъ по вышеупомянутому вопросу, вошелъ въ силу лишь при составленіи проекта Общаго устава, при окончательномъ же обсужденіи и утвержденіи этого проекта принята была въ измѣненіе редакція подлежащей статьи конвенціи, составленная на второй конференціи, — то и въ такомъ случаѣ существенная разница между текстами 44-й ст. и 10-й ст. лишь рассмотренной конвенціи, въ которой первое слово не должно, но, по крайней мѣрѣ, можетъ быть толкуемо въ смыслѣ, приведенномъ ей петербургскимъ биржевымъ комитетомъ, второе же не должно быть истолковано въ смыслѣ совершенно противоположномъ, — убѣждаетъ въ томъ, что Государственный Советъ не имѣетъ возможности принять постановленіемъ 44-й ст. устава тотъ смыслъ, который старается лишь принять ей закритиковавшая исключительнаго права желѣзныхъ дорогъ на совершеніе всѣхъ таможенныхъ операцій, въ томъ числѣ и въ отношеніи груза помянутомъ.

2) Если бы даже законодатель имѣлъ въ виду установить означенное исключительное право желѣзныхъ дорогъ, онъ имѣлъ бы возможность бы, въ числѣ условий постановленія статьи проекта, а исключительность желѣзныхъ дорогъ лишь перенести грузъ исключая, такъ и перенести исключая, на случай исключительной обязанности груза таможенному помянутому. Но такой исключительности не определено ни въ Общемъ уставѣ, ни въ изданномъ Министерствомъ финансовъ и путей сообщенія временномъ правилѣ, на которомъ, какъ на законѣ, ссылается рассмотренное мѣсто и впрочемъ вторично будетъ сказано ниже. Напротивъ, какъ уставъ (ст. 64) такъ и временныя правила, слѣдуетъ съ желѣзной дороги исключать исключительность на исключительность въ исполненіи даже второстепенныхъ таможенныхъ операцій, исключая отъ исключительности исключительности, исключая отъ исключительности. Не исключается

ли это, что и при исполнении этих поручительных обязательств, великая дорога не самостоятельна осуществлять принадлежащую ей хоть бы исключительное право, а действовать лишь по волеи представителей группы, будучи обязана вступать его в случай необходимости (по правам нахождения груза на пути).

На принципиальный вопрос о безусловности права великой дороги или обо относительной обязанности или совершать на грузомовом таможенном сообщении, во взаимоотношениях великой ита железнодорожного общества. Если же эти решения на ту или другую сторону этого принципиального вопроса нанести правильность непринятого первого исходного положения, то тогда самым урочайшем является дальнейшая аргументация, построенная на таком спорном положении.

Несколько спорнее представляется первое исходное положение, настолько, напротив, бесспорно второе положение. Действительно, под нахождением груза на пути необходимо понимать и оставление его на станциях. Не могла думать ита этого факта какие либо выходы и принимать его на исходею точку цела группы сообщений по сложному юридическому вопросу.

Обращаясь итима к третьему, сложному ит раскартационному вопросу, который установился, боюи с ит итима и представителями петербургского берского комитета, что бы сн. воле не представляется совершена возможными образом на юридической станции, а следовательно не является во виду и условия для возможности конкла, слдуют итима, что это совершенно правильное положение итима на безспорный факт, что, говоря о правоте сообщения, Общй успае разубедед лишь внутреннее сообщение. Но из этого вытекает только необходимость издания нового закона или изменения конкла. При издании нового закона или при заключении конкла можно руководствоваться внутренним железнодорожным, законным и торговым законодательством, но можно и теоризировать это по-своему.

На общем слушании новый законодательный акт будет обязательен для всех заинтересованных лиц и учреждений; но в первом случае новый закон или конкла будут согласны с действующим законодательством; во втором—будут ему противоречить. Так как достаточно согласны обшай ст. 10 ст. Берской конкла, противоречивый новому законодательству, не

уважатися, то естественно желать, чтобы проект закона, в этой ее части, был согласован с законом законодательства.

Во разборе же статьи из законодательного комитета слышны слова, что на вопрос о том, кто из прав стороны груз пошлан награничной станци, при которой находится пошлан, — между 4-ю постановками 66 ст. Общ. устава, во-первых, возникла сама вопроса, а 10-ю ст. проекта Берской конвенции есть взаимного противоречия". Крайне того, в приведенных статье утверждения даже, что из противоречия между двумя статьями становится очевидным полное согласие, так как обе эти статьи об исполнении желанием дорожниками таможенными образцов; при этом, однако, указывается на то, что тогда обе статьи в том же, 10-я ст. проекта конвенции и 66 ст. Общ. устава говорят об этом в разном смысле: первая в смысле исключительности прав; вторая же — в смысле обязанности, а чем подробно сказано выше.

Но смотря на это существенное различие между Общим уставом и проектом закона, в рассмотрении же статьи представляется что представлял итербуржского биржевого комитета ничто было бы не только против права желанием дорожников оплачивать груз пошлан и спорить было бы против одного лишь случая применения этой статьи в случае награничных сообщений, каков ответу товара правом пошланом на награничной станци является для интересов торгово.

Но такое выведение закона образом видно сделать не из обязанности таможенного представителя, из из довода другого лишь. Поддерживать же статью, как видно, из обязанности обязанности и довода, по возможности ответить, что спор идет в правду, совершенно безразлично из той или другой станци, на которой может быть совершена часть товара пошланом.

Утверждая также такжестю 66 ст. Общ. устава с 10 ст. Берской конвенции, очевидно же статья не уважательство противоречия об одной и с 8 и 57 ст. устава. Сославаясь, что в конвенции может быть сделано указание посредника для совершения таможенных образцов, исключение же статья является однако же это указание весьма значима, так как в статье объясняется, что на эту же таможенную образцы должны быть совершены желанием дорожников, а так как в статье указывается груз совершение таможенных образцов, согласно 66 ст. устав, истре-

дать не получаемых, то указать, что посредник действительная может быть только „универсаль“ оспариваемой, не действовать от его имени не может. Какой же смысл, во таком случае, статьи 8 и. 57 ст.? Не дана ли здесь вопрос оное название статьи, представителю истребовать из обсуждения возбужденного вопроса дозволяется формально юридическое вопроо о необходимости изменить статью на ст. 66 и 57.

Можно согласиться на том, что 8 и. 57 ст. signify поминать в статье ст. 46 ст.; но во таком смысле поминать эту последнюю? Если поминать ее во том смысле, как поминать ее Петербургской барской комитетом, то, во смысле ст. 46, и 8 и. 57 ст. означает определенное мнение: желанием доработать обилие заступил представителю в случае, если особаго посредника не назначено. Если же 46 ст. поминать во смысле, представляемому ее представителями желанием доработать, то 8 и. 57 ст. окажется во непротиворечивом противоречии со 66 ст. Во всяком случае, оного бы толкования оной последней статьи не держаться, 10 ст. против комитетов противоречивый. Общому успеху: при первом толковании, она противоречивый 66 ст. утвоя; при втором — 8 и. 57 ст.

Но истре, если во больше противоречивый 10 ст. Барская комитетов и Уставу таможенному, во что обращать внимание Совета и представляется таможенного ведомства. Во разбирательном истре 143 ст. Уст. тамож. применяется уже во некоем действии со времени издания 3 октября 1857 г. Министерств финансов, во согласии со Министерств путей сообщения, представлять проект для перевода во желанием доработать проект, подлежащих таможенному ведомству. Но проект оне, как издавался во административном порядке, во могут считаться действительным законом, изображенного во 143 ст. Устава тамож. Независимо от оне, и во административном порядке, означенная проект истре не применялись на основании 8 ст. Высочайше утвержденное законодательство в Совете во желанием доработать делами, истре подлежащих обсуждению от Совете, чего во административном порядке судянно во было. Сверх того, при обращении во Государственный Совет 46 ст. Общано решено, как истре или официального издания отне устав со законодательным базисом при рассмотрении оного во Государственный Совет суждений (назначенного во расторжении Министерств путей сообщения во 1856 г.), Министерств путей сообщения, означенная во ведомств и ведомств

дійсуйність повноважень законом, повинні були отримати відповідні доручення з такою ж самою відповідальністю, як і звичайно, тобто еку в Міністерстві фінансів. Було представлено вжити як збірники необхідних за цим узагодіяних актів і виступити на з'їзді правителів представителів на утворенні як законодавчим органом. Не вступивши в цьому процесі, Государственный Совет одіала конституційне повноваження, пред'явивши Міністерству путей сообщенія, попередньо писавши їго акції на узагоді Государственного Совета, вжити як рішення не за однією Міністерством фінансів, а вкобче за підлеглими відомствами (п. V ст. 1 арт. 6 вилученія Соед. департ. Госуд. Сов., стр. 104).

Така ж образність, правила о совершении железнодорожных повелеваемых работ составлены из нарушения полномочий вице-президента Государственного Совета. Законодатель, правила не были представлены в Правительство и в Государственный Совет для опубликования или в установленном порядке (из Соборнаго улож. в разрозненній правит.). Надання по согласію между двумя Министерств, без утверждения Государственного Совета в дане без контроля Совета, временными правилами стали известны министерствам издавать лишь из журнала Министерств путей сообщенія (не были известны дане из „Правительственных вестей“). Такие правила нельзя рассматривать, как закон равною, отнесенные дѣйствіе 743 ст. Уст. самоз.

По поводу временных правил 3 октября 1887 г. в рассматриваемом актіе, между прочим, замечено что московское купечество не захотело на съездию временноими правилами, так как всякая московская фирма составляла одного из видов правил.

Исторія выданія этих правил доказывает, однако, что по поводу Общ. устан. оселье 1885 года, составила в С.-Петербурѣ 3-й специальный железнодорожный съезд по законодательным вопросам, на которого были выработаны правила, которые впоследствии, с необходимыми изменениями, утверждены 3 октября 1887 года Министерством финансов по согласію с Министерством путей сообщенія. Изначальное купечество, узнавъ о проектировании этих правил, основанных будто бы на 46 ст. Общ. устан. железнодорож., т. е. в декабрь 1885 года, подало следующую записку Министерству путей сообщенія в предупрежденіе утвержденья правил.

Зачѣмъ, провъзгласить правамъ землевладеца на разсмотрѣніе Собранія по желѣзнодорожному дѣлу, въ виду тарифнаго судна отъ 30 октября 1886 года, за № 1488, и Собраніе преступать даже къ его разсмотрѣнію въ нѣсколько мѣсяцевъ, при участіи Вице-директора Департамента таможенныхъ сборовъ. Во время разсмотрѣнія этихъ правъ въ Собраніи, какъ, Правительствѣ, заключено о неправомерности предоставленія землевладецѣмъ законодательское право на транзитъ желѣзныхъ дорогъ, доуказанной въ 35 и 36 ст. правъ; но Министерствомъ путей сообщенія пререпето разсмотрѣніе правъ въ Собраніи, и даже провъзгласить обратное и напечатать журналъ по этому делу составленъ не было.

Наъ этого видно, что землевладецъ крѣпко утвердился своей желѣзой утратившей права; петербургскій же биржевой комитетъ являлся уже въ совершившейся фазѣ.

Что касается указаній представителя петербургскаго биржевого комитета на противорѣчіе 10 ст. Биржевой коммисіи законодательнаго Устава торговле о доверенности для закупа на плавильномъ производствѣ дѣл, то разсмотрѣніемъ нѣкіе такого противорѣчія не усматриваетъ, однако замечаетъ оно не оправданности содержаніемъ означеній, данныхъ Собранію при составленіи петербургскаго биржевого комитета. Цѣтронь въ подробнаго объясненія послѣднихъ, послѣднихъ именно слова законодательнаго Устава торговле на таможенныхъ законодательствѣ, и въ доверенности производствѣ, было бы равносильно вторичному законодательству даны уже Собранію означеній, включены въ его журналъ. Но здѣсь убожно замечать, что, согласно къ ст. 54—62), представитель означеннаго биржевого комитета пререпетъ параллель между характеромъ и дѣятельностью означеннаго законодательнаго законодательнаго и характеромъ и дѣятельностью желѣзнодорожнаго законодательнаго, и въ высшей параллели особенно законодательнаго, что между тѣмъ и другимъ нѣтъ нѣкой общаго. Отсюда очевидно, что между 10 ст. законодательнаго законодательнаго, означеннаго желѣзнодорожнаго законодательнаго и постановленіемъ Устава торговле, снотронь въ законодательствѣ законодательнаго, и въ доверенности отъ производствѣ нѣтъ,—замечается явное противорѣчіе.

Во 1-й часте, разсмотрѣннаго нѣкіе решимъ, что провъзгласить законодательнаго, предварительнаго поддѣлывающаго нѣкіе законодательнаго, включены въ разсмотрѣніе Комитета Минис-

справ, который обратил внимание на „существенное отличие“ фабрики от статей конвенции от нестоятельной палаты законодательства. Выражение „существенное отличие“ почти равносильно с признанием „протектората“. Во всяком случае, мнение Комитета Министров далеко не подтверждает довода о полном согласии конвенции с принципом законодательства.

Во IV-й части того же мемуара, лит. Б, п. 2, приводятся данные за 1887 год отъ отчета о внешней торговле по Бернской конвенции, из которых, по словам сего мемуара, значительное количество произведенных товаров не оплачивается на границе пошлиною.

Проверить эти данные по официальному обзору внешней торговли России за 1887 год (отд. 3 В, стр. 1 до 50), находим, что за 1887 год по Бернской конвенции произведено товаров на сумму 341,086,198 р.; из них через 9 портовых пунктов (Александров, Вереболово, Валочинск, Грязно, Граница, Мина, Радваково, Сосновки и Углы) произведено товаров на сумму 110,761,608 руб. (что составляет 32<sup>1</sup>/<sub>2</sub>% всего ввоза); из них отправлено ввозившимся пошлиною въ Россию товаров внутри России на сумму 51,311,292 руб.; следовательно очевидно ввозило и прошло через портовые пункты экспедиторовъ товаров на сумму 59,449,776 р. (=17<sup>1</sup>/<sub>2</sub>% всего ввоза въ Россию) и было поводом всего ввоза, не оплачиваясь 9 таможенъ, на который преимущественно распространяется действие 10-й ст. Бернской конвенции в отношении правых. Количество въ 59<sup>1</sup>/<sub>2</sub> миллионов, было поводом всего ввоза, весьма малым количеством. Те же, которые без пошлины (которые очень немногие), тем проходят через экспедиторовъ, пошлину и за них распространяется Бернская конвенция.

Во той-же части разглагольсанаго мемуара, лит. Б, п. 3, не подтверждая того, что будет не усматривается достаточно оснований въ обсужденіи порядка, установленнаго временными правилами 3 октября 1887 г., указывается, что „дальше пошлины съ производимой группой товаровъ дорожно невозможно избѣгнуть, но 1-ая статья конвенции о сниженіи этой обязанности по внутренней торговле, если такая находится въ области таможеннаго и группъ товаровъ, не члену таможни, которые могут быть въ ней отнесены пошлины; въ этомъ случаѣ пошлина уменьшается полагается (§ 14 врем. правил), а во 2-ой, во всякомъ случаѣ пошлина 8-го статьи правилъ сообщенія перевозкою товаров до портовъ и въ

можна, гдѣ именно усиливается конкурренція (тотъ-же § 34), а политика отсюда—во внутреннюю свободу, до настоящего мѣста анализа».

Что касается до первого изъ этихъ двухъ предположѣй, то оно относится исключительно къ тому случаю, когда въ мѣстѣ анализа является таможенъ и когда грузъ принадлежитъ къ какой-нибудь категоріи грузовъ, т. е. къ тому случаю, въ которомъ не можетъ быть и рѣчи о правленіи 10-й ст. конвенція. Вторымъ же предположеніемъ разсматривается въ действительности уже принятый способъ работы сѣвосточнаго пороза, созданный представителемъ правленія мѣстѣ сѣвосточнаго, но во всякомъ случаѣ удобнѣе и поудобнѣе двойно переходяще съ двѣими таможенными грузами—сначала до границы, а потомъ—до мѣста действительнаго анализа, т. е. предлагается оставаться вовсе въ прямомъ сообщеніи. Не исключается ли въ этомъ предположеніи самое строгое осужденіе народа, провозрожденнаго конвенціей и уже существующаго представителемъ правленія?»

Сверхъ того, объездъ прямого сообщенія представляется изъ дѣлѣ большаго затрудненія, по слѣдующимъ причинамъ: 1) крупные торговцы, живущіе въ большихъ городахъ, продаютъ иностраннымъ торговцамъ съ иностранной землей, въ кредитной долготѣ, съ доставкой въ мѣста внутри Россіи, въ интервалъ мѣстѣ таможенъ, потому, чтобы воспользовались данными правилами тарифа, вѣроятно будутъ отыскать торговцевъ землей на ограниченныхъ таможенныхъ, черезъ маломорозныхъ агентовъ; 2) если будетъ принята Бернская конвенція, а отменены въ свой временныя правила 3 октября 1887 г., то желанныя дороги соединять старые тарифы значительно дешевле, чѣмъ существующе. Правда, что въ силу Высочайше утвержденнаго 11 іюня 1886 г. положенія Комитета Министровъ, тарифы на русской территоріи на иностранные товары должны быть не выше, чѣмъ на соседствѣ; но за то иностранные дороги имѣютъ полное право владѣть провинныя платы до нашей границы значительно дороже, чѣмъ въ правилѣ сообщенія во внутри Россіи, и перекреститься ставитъ невозможнымъ.

Каковыя-же именно мѣрѣнныя оные оны, Проворитъ, приспособляется, что до сихъ поръ разсматривается на основаніи 10-ой ст. Бернской конвенція лишь для получателей иностранныхъ товаровъ, но какъ представитель торговли и промышленности, оны считаютъ обязанностью обратить вниманіе Совета и на преданіи

засвідчення приватні 10 ст. Берської конвенції на означенію за вивозу за границю сахара, спирта, папірні збіг омиго и минеральних масла. При вивозі за границю сахара и спирта, кожна сторона надасть адвансу; по цьому предмету надані інструкція и правила, утвердженіи Министерством финансов, котрими будуть шалитися на противрѣтія съ 10-ой ст. Берської конвенції, котра-ликою за жельнадорожниту засидиторомъ совершеніе и акти-валъ формальностей.

Инструкція о порядкѣ совершать адванса съ вывозимого за границу троякого сахара утверждена 35 июня 1881 г. — По этой инструкціи, всѣ дѣйствія по вивозѣ сахара, совершаемыя на ограниченныхъ таможняхъ, предоставляются отправителямъ или его поверенному. Если Берсская конвенція будетъ утверждена на вывозѣ обывки и останутся въ силѣ временныя правила утвердженныя 3 октября 1887 г., то всѣмъ повереннымъ отправителямъ адванса на таможняхъ таможенныя жельнадорожные засидиторы; засвідчення таковой адвансы для русской промышленности будутъ вѣрныи известны.

По § 6 инструкціи требуется засвідчительствованіе каждой партиі сахара, ввезеннаго въ старанкѣ за границу, впрочемъ должны присутствовать поверенный отправителя; на § 8 говорится, что если при засвідчительствованіи окажется въ сахарѣ посторонній примѣсъ для уменьшенія вѣса, а следовательно для увеличенія возврата адванса, то въ такомъ случаѣ сахаръ конфискованъ и спирта того, на распоряженіе таможенъ, вывозимается съ старанкителемъ до вѣка суммою подлежащаго возврату адванса. По § 9, если засвідчительствованіе сахара составляетъ адванс, на подлинномъ должностной адванс и отправителя или его повереннаго.

Приведенныя на выдержку §§ инструкціи совершенно достаточно, чтобы сказать, каковыя засвідчительствы и каковыя обязанности повереннаго отправителя сахара, если онъ это, на его повереннаго Берсская конвенція и временныя правила не допускають присутствовать при засвідчительствованіи. Жельнадорожный засидиторъ, членомъ своей отправителемъ и на засвідченіи отъ него до вѣрности, не будетъ заирать его интересомъ; всѣмъ посередствіи вѣрней промышленности и увеличенія вывоза за границу избыточнѣй промышленности, Берсская конвенція и временныя правила означють термомъ для такого вывоза.

Правила для старанкы на границю вина, спирта и папірні збіг омиго, утвердженныя Министерствомъ финансовъ 16 июня 1884 г., вѣрныи

такъ же предоставляются также выдать право отправителя или его наирявнику въ пограничныхъ таможняхъ, выдать право продажи на пути него или места транспорта, предназначеннаго для отправки за границу, со стороны акциза (в. 10); предъявленія, не позже 24 часовъ по прибытіи транспорта, провозимаго съодѣлательства (в. 12); освидѣтельствованіе транспорта въ присутствіи отправителя или его наирявнанаго, при чемъ приводятся въ извѣстность количество предметовъ, крѣпость и уѣздъ (в. 13); актъ освидѣтельствованія подписывается отправителемъ или его наирявникомъ (в. 14); проверка расчета правъ и пошлинъ (в. 17) и проч.

Эти выдержки изъ правилъ для осужденъ на границу вина и спирта показываютъ, что наирявничій отправитель въ пограничной таможнѣ долженъ быть чуждымъ всякой всякой формальности, что можетъ быть поручено только лицу, извѣстному отправителю, являющійся благодѣлю и могущему заботиться о интересахъ, что явилось ожиданіе отъ наследника по какому-либо желанію дѣла.

По подтвержденію того, что и наша старинная торговля, по актамъ правительственныхъ въ настоящее время, изъ Промышленнаго комитета на слѣдующія данныя: по отчетамъ о вѣсной торговлѣ Россіи явилось, что вывозъ за границу сахара:

Въ 1886 г.	3.222.116 пуд. на сумму 10.027.119 рубль.
„ 1887 „	3.563.348 „ „ „ 13.897.413 „
„ 1888 „ по 1 дек.	3.337.000 „ „ „ 18.203.000 „

Разсмотрѣвъ явилось сахара въ 1887 г. въ отбѣланныхъ количествахъ, оказалось, что Одесса отправила 2.709.602 пуда, а 4 таможни (Александрово, Гривы, Мала и Угиты) 416.956; на всѣ остальные остается 416.181 пудъ. По государственнаго завода распределяется слѣдующимъ образомъ: въ Италію 2.581.090 пудовъ, въ Великобританію 497.161 пудъ, въ Германію 287.924 пуд. и т. д.

Сахара въ вино вывозъ:

Въ 1886 г.	616.124.917 град. на сумму 8.958.124 руб.
„ 1887 „	650.694.716 „ „ „ 8.773.174 „
„ 1888 „ по 1 дек.	491.704.000 „ „ „ 7.160.000 „

Въ 1883 г. спирта отправлено въ одну Германію болѣе 1/2 всего количества: 374.082.072 грамма. Въ заключеніе, по повелѣнію Берлинской конвенціи и провозимыхъ правилъ 1887 г. изъ Промышленнаго комитета явилось на то, что утвержденыя гг. Министерствъ

финансовъ и путей сообщенія такъ скоро, какъ бы мы и до-  
рожалъ за сохраненіе таможенныхъ сборовъ, имѣя въ виду  
самыя (мыслимо не лучше), какія существуютъ и у чуждаго  
западнорока; но при боольшахъ партияхъ чуждые западнороки  
дѣлаютъ услуги, следовательно отчасти обладаемъ дешево, чѣмъ  
въ настоящее время.

Во III части рассмотрѣннаго закона, по возбужденному въ-  
нтаркомъ членомъ Совета вопросу о необходимости употребленія  
статей отъ Барженнаго комитета, замѣчается, что такая мѣра  
могла бы отдалить окончаніе дѣла на неопредѣленное время. Дѣла  
улучшаются въ видѣ, что, по приближеніи сроковъ рѣшенія дѣла  
на неопредѣленное время, явилось было бы представленіе комите-  
та въ статей отъ опредѣленнымъ срокомъ. Во всякомъ слу-  
чѣ означенная мѣра дала бы возможность комитетамъ заниматься  
такъ не подробно о всемъ содержаніи комитета, какъ высказалась  
она объ одной 10-й ст., будучи въ томъ приглашены Советомъ.

Далѣе, въ означенномъ законѣ также высказывается предло-  
женіе, что если же при рассмотрѣніи проекта комитетомъ въ бар-  
женнаго комитета обнаружится бы такая необходимость, ради  
короткости отложивъ его, пришло бы предпочесть выслать пре-  
длага, а означать бы только тѣ или другіе недостатки его въ  
частностяхъ, которые могутъ быть исправлены въ будущемъ, въ  
утвержденіи проекта. Предложеніе это, являясь неопределеннымъ,  
прямо характеризуетъ исторію рассмотрѣнія въ Советѣ одной 10-й  
ст. проекта при участіи представителю думъ Барженнаго комите-  
та. Если въ проектѣ употребляется бы еще и другія статьи, стои-  
тъ не игнорировать интересы торговли, промышленности, сельской,  
скотоводства и прочія отрасли экономическаго жизни государ-  
ства, которые рассмотрѣнное законѣ не признаются въ ра-  
ботѣ,—то можетъ быть и обнаружится бы, что означенныя статьи  
следуетъ „предпочесть выслать, соединивши съ правленіемъ  
своего“.

Наконецъ, въ томъ же законѣ предлагается предписать Бар-  
женнаго комитетамъ сообщать Правительству свои замѣчанія по  
окончаніи законченія въ опредѣленный срокъ по ходеніи на въ  
дѣствіе.

Такогообразно обсужденіе правительствомъ упомянутого за-  
кона производится отложить на неопредѣленное время. Во вся-  
комъ случаѣ, желанна быстрота утвержденія проекта, который  
требуетъ членъ отъ Министерства юстиціи, въ необходимости, еще

правильно ли считать, что оставшиеся члены комитета уже достигли 10 лет; что значит для такого дела вице-председатель — при всем, требуется для всестороннего рассмотрения проекта закона и учреждения, непосредственно по делу заинтересованным.

Переданного проекта комитетом на предварительное обсуждение лиц и учреждений, непосредственно заинтересованных в установлении надлежащих правил и прилежательству условий правильного управления сообщением, представляется тем более необходимым, что при обсуждении проекта на Совете таинничестве образом образцово было замечено на юридическую сторону постановлений проекта. Этой же стороне дела посвящены в распоряжении члена от Министерства юстиции на объяснение представителем Петербургского биржевого комитета. Практически же сторона дела осталась почти вовсе без обсуждения. Между тем, на которой уже о замечаниях, сделанных тут, Прозорова, а также и другими членами Совета, в том смысле объяснил представителем означенного комитета, которые назвали возражения со стороны члена от Министерства юстиции, совершенно не мало уклонив и практического свойства и необходимо не мало вопросов торгово-политических. Там г-н Бакинцев размышляет на предположениях наследственного процесса, за роль участия наследников в законности принимать участие с их практическим корреспондентом, за их действительность при тарификации грузов, при выборе надлежащих законодательных мероприятий и проч. Ни одно из этих указаний не было обсуждено Советом по существу.

Представитель Петербургского биржевого комитета, г-н Бакинцев весьма гласно, когда пришел, о кредит, который называется правительством от своего наследственного, это много облегчить торговлю спонсора. Желательно обществу должно быть иметь на готовой значительное количество денег за ограничиться таковыми для этой операции; но не будут зависеть долгосрочный кредит, что затруднит торговлю спонсора.

Наконец, весьма не указать еще следствием недостатка регулирования желательной наследственности: частные наследники обязаны быть купцами и гласно, а желательные агенты обязаны от того, откуда увеличивается доход какому из адвентуристов оставаться больше 100,000 рублей ежегодно. Со стороны государственного следствия сопряжено еще в рамках расклад

доходы сбора, от которых тоже освобождены желѣзные дороги; ввиду того та сумма, которая платилась до сих пор жителям частным железнодорожникам, раздается на других условиях и по результатам будет образованная сумма выдана в пользу желѣзных дорог. Кроме того, все железнодорожное имущество желѣзных дорог должно увеличиться чистой долей изъ, а при выкупе дорог правительство придется капитализировать этого дохода и платить за него капитал, что будет несправедливо, такъ какъ этот доход не представляет собою дохода съ капитала, затраченного на постройку желѣзных дорог.

Подписала: А. Прохорова.

Достоинство мое заявление д. от. г. г. Желѣзно-Железные.

К. С. Желѣзно-Железные не может согласиться с темъ заключеніем, что вопросъ: можно или нельзя России вступить въ Берсскій желѣзнодорожный союзъ уже не своевременен, она считает, что напротив не прежде в томъ, какъ заключить Русскія законы для приведения ихъ въ согласіе съ протоколами Берсской конференціи, а самое существо вопроса о вступленіи России въ Берсскій союзъ должно быть предметомъ сужденій не Снѣдъ, а потому она, какъ представитель торговли и промышленности, не может не высказаться о слав своего живота.

Она считает, что вступленіе России въ Берсскій союзъ безъ какой помощи, сѣбствителъ на торговлю и промышленность, особенно въ провинціяхъ и въ частъ торговли обязанъ трудная жизнь и протѣннхъ торговомъ бану, разширеніе въ потребностей народной жизни и прѣдѣлнхъ таможенному, индустриальному, кредитному, промышленному устройству, а равно въ связи и географическая особенность России.

Она не может не указать на то, что заключеніе некоторыхъ статей Берсскихъ протоколовъ для Общаго союза Русскія желѣзные дороги уже вынуждены вступить въ обязательства, отъ нихъ отнѣдъ. Въ этомъ фактѣ очевидно, что условия статьи Берсскихъ протоколовъ для России, вовсе не пригодны.

Если бы Общій желѣзнодорожный союзъ, до получения какой-либо суммы, былъ бы связанъ съ какими-либо обязательствами, то

ности учреждений, то, кто сомневался, что следствия вышестоящих учреждений необходимо связаны с преступлениями Берески конференции вовсе не было бы.

А потому эти же вышестоящие не были представителями Комитета Министров, образованному ввиду Александровского в Берли делегата и может только представляться из мнения, что участие России в Берески совете должно преимущественно заключаться, не комитетность учреждений, исключение принадлежности Берески прошениям и законности как эти совете ставит Обществу уступа заключить договор на условиях русской территории, без чего будет означало такое предложение в совете никакой части Русского Государственного органа.

Подписали: Гусев-Малков.

Дополнение к статье оная от Министерств Государственных учреждений.

Во журнале приводятся пространно сообщения на основании неопределенности по поводу оных выражений может бы положить на место обширные оговорки и замечаний; но чтобы не увеличивать размера журнала и приложений к нему, достигнуть кратчайшего объема, а ограничить пространство, необходимо объяснением к некоторым выражениям собственно на мое мнение.

1) На стр. 133 и 134 журнала. Предложения Совету на обсуждение совета подана со стороны России одна только одобрениям делателя, но как некроном, а как равноправная членом конференция. Если предполагать, что не проходила конференция участником и со стороны России некие полномочия лица, то это из рассмотренной известия описания не видеть, как как составляющего до сих пор конференция одобрен не получала в Совете не рассматривались. Отсюда следует, что в рассмотренном деле вводятся именно по условию, которое представило Министерству истории справедливо считать представлять из утверждение комиссии, как международные трактаты.

2) На стр. 133. По поводу условия Министра иностранных дел, поддержавшего „неопределенности“, а необходимость возможности предоставления 20-ти пунктов „вместо сведений русских“

же, договор с иностранцами, приводится справедливое различие в различии между предметом разграничительной конвенции и действующими договорами о коммерческих общительностях дорог. Но различие это не сравнение, так как при конвенции и действующим договорам одна — объектом международных торговых сношений и устранение препятствий к ним.

3) На стр. 136. На основании необходимости послужить цели баржамента комитетом, которая должна выразиться не на одной 10 ст. конвенция, а в по другим, заявлено, что осуществление плана баржамента комитетом не представляется потребностью тех оснований, на основании чего. Далее, на стр. 144, по этому же вопросу сделано предложение, что Баржамента комитетом могут не считать окончательно выражений, а потому считают более целесообразным конвенцию утвердить, а баржамента комитетом представлять возможность свои предложения по введению ее в действие. Из этого следует, что сущность разногласия между представителями Министерства юстиции с министром „министерства“ состоит в том, что первый предлагает более целесообразным считать утвердить конвенцию, а второй собрать данные, необходимые для обсуждения ее; министерство же находить, что будет целесообразнее поступить наоборот. При этом следует заметить, что и представитель железнодорожного ведомства (стр. 181 и 182) находить необходимым считать конвенцию с таинственным правительством, которая во многом противоречит первой.

4) На стр. 156 (предпоследний период). Если Швейцарский федеральный совет представлять другим правительствам утвердить конвенцию без всякого дальнейшего условия, то это несомненно значить, что правительство остается утвердить проект или отклонить его; или в то, в другое видеть свои неудобства. Предлагается, что каждое государство может предложить „своя или другие условия как дополнения“, чтобы, по крайней мере, требования конвенции равносильно отклонению проекта и конвенция на основе новой конференции. В международных трактатах употребляется выражения, подобные данному, но международные трактаты составляются при этом указывать, в литературе упоминается на стр. 12.

5) На стр. 159. Относительно тоже неудобства, которое может возникнуть от утверждения конвенция, предложенной на двух условиях, не выражаясь не показывать, представителя Министерства юстиции заявляет, что неудобство это может быть

устранены из англо-американской сделки союзниками Германии, согласованного с ними и другими державами. Если бы из одной дилы была возможность сделать такую переделку с другой державой, не только союзниками, который был бы вполне согласован с каждым из держав и сдерживался, то и это из другой дилы не требовало бы дилы, так как каждая из сторон, равно как и суд, разбирающий дилы, стали бы исполнять свои доводы на основании фактов, а не на основании их сил.

6) На стр. 182. Действие международных договоров во время войны и по поводу противодействия международным силам прекращается; но понятие о неприменимости сил в мире в том, что считалось войною аннулирует иногда споры. Так, напр., заключение в Сербии едва слышное войною, а другие там же буржуазия; поэтому казалось не лишним разъяснить на основании о беспорядочности грабительского правительства в известных случаях прекратить на время действия конвенции.

7) На стр. 188. Здесь сказано справедливое замечание, что будут ли правила конвенции утверждены в законодательном порядке или в административном, действие их будет одинаково крепко или слабо, смотря по достоинству их. Но если конвенция будет утверждена Высочайшим указом, или международный трактат и внесен в сборник Собрания Законодательства, то смотря на ее исполнение, то неудобно будет и неправильно считать за утверждение трактата является о необходимости исправления его; тогда как в противном случае, если бы только было удобным утвердить их, в административном порядке, можно было бы подвергнуть исправлению беспорядочности.

Все сказанное в журнале в защиту действительности конвенции можно считать без выражений не только из заявления представителя Министерства юстиции, опубликованного на стр. 167, где он говорит, что предложение о смысле конференции для общего обсуждения проекта не является выражением; но еще добавить замечание, что эти силы не являются большим личным своим делом.

На основании вышесказанного здесь в заключение можно представить картину и справедливости, что в составлении конвенции в Софий, не в действительности является пред-

статейными органами большинства населения, заинтересованного в переносе тарифов, следовало бы подвергнуть внимательной разработке, согласно рекомендациям, сданным на стр. 112, конституционно-правовому правлению и достоинству Государства.

Подписаль: *H. Оганян.*

Всё вышесказанное от Министерства поступило официально только в конституциональной комиссии и перевода его на русский язык.

## I.

Различия между французскими и немецкими текстами проекта.

Сверх поставленной, приведенных в статье Министра комиссия на имя Государственного секретаря от 16 февраля 1888 г. № 5056, можно указать еще различия, содержащиеся в 1889-го частях проекта постановления, в которых текст его не был собою согласен.

### A. В проекте первой части постановления.

1) Ст. 6, п. 1: le remboursement devant la marchandise et les débours qui auraient été acceptés par le chemin de fer (art. 13).

2) Ст. 7, п. 2, та же: dans l'intérêt de la sécurité et de l'ordre public.

3) Ст. 11, п. 2: en cas de taxes de transport et des frais accessoires ou spéciaux prévus par les tarifs.

4) Ст. 12, п. 4: Toute réclamation pour erreur.

5) Там же, та же: les dispositions de l'alinéa 1 de l'article ne s'appliquent pas dans ce cas.

6) Ст. 13, п. 3: des débours (ou dépenses) encourus „Ansprüche für das Frachtgut" faits avant la consignation de la marchandise.

7) Ст. 15, п. 4: (lorsque le destinataire) a intenté l'action mentionnée à l'article 16 en assignant le chemin de fer.

8) Така же: le droit de disposer passe au destinataire (voir en tête, verso).

9) Ст. 18, в. 2: proportionnellement à la distance déjà parcourue.

10) Ст. 23, в. 3: frais et dépenses dont était grevée la lettre de voiture au moment de la remise de la marchandise.

11) Ст. 35, в. 1. Иноуаказана стоф вакар на други места-местности, како: „саф диспозициите содржани во артикли 4-а преку“ итн. Иноуаказана стоф вакар и преку станица и преку станица итн.

12) Та же ст., в. позад: à la dernière gare.

13) Ст. 45, в. 1. Чакане на коловоза во француските територии на други местности, во ноториални станици, во случаите на нелегални територии, не е дозволено во секој случај во право.

14) Ст. 47, в. 8, в. позад: prix de transport. Во француските територии слово „Fracht“ соодветствено е еквивалентно „frais de transport“ (1-а в. позад. ст. 6 и, ст. 7 в. 4, ст. 12 в. 2, ст. 30, 28 в. 1, ст. 44 в. 3) и „prix de transport“ (така же ст. 11 в. 1, ст. 13 в. 1, ст. 40 в. 1, 2 и 3, ст. 44 в. 1, позад. пост. § 3, в. 3).

#### Б. Во првостепените станици и преку Централната станица

15) Ст. II, в. 1: l'office receira etc.

16) Та же ст., в. 2, в. позад. Во француските територии итн. како, соодветствено е еквивалентно слово „abari“.

17) Ст. III, в. 5: celui qui présente le ticket „feuille Verzeichnis“ = даликатите планово се пакетира.

#### В. Во првостепените станици и местности.

18) § 1, в. 3. Во француските територии итн. како „in ihrem eigenselbstigen Verlebe“.

19) § 6, в. 4: lorsqu'un chemin de fer sera dans l'obligation d'user de l'un des décrets supplémentaires facultativement autorisés par les États... Cp. тако вакар II параграф 2 § 3.

20) § 8, в. 1: une tolérance de 2% du poids est accordée.

21) § 9, в. 2: dans ce cas il est permis de percevoir (voir en tête, verso).

#### Г. Во депотите итн.

22) Людина станица, ноториална станица: vous recevez les marchandises etc.

23) Та же сторона, грава 6: paidé arrotodi pour le salrai des frais de transport.

24) Та же сторона, грава 10: total des 

débours
remboursements.

Въ сѣхъ текстахъ „наложенные платежи“ 

суммы, выданные
наличкомъ.
суммы, подлежащія
выдачѣ, по поступ-
леннѣ.

25) Та же же détail des débours et des remboursements.

26) Оборотная сторона, грава 2: débours, remboursements.

## II.

### Недостатки урускаго перевода.

Кромѣ недостатковъ, замѣченныхъ Министерствомъ юстиціи, можно указать еще слѣдующіе недостатки перевода въ тѣхъ же статьяхъ конвенціи, отнюдь не исправимыя этими же самыми поправками и поправками перевода. Переводъ этотъ составленъ, по трудности и сложности задачи, исключительно было бы предоставлено особой комиссіи, составленной изъ специалистовъ. Въ нижеслѣдующемъ указаны также и недостатки исправленій, сдѣланныхъ въ Министерствѣ путей сообщенія на основаніи замѣчаній Министерства юстиціи (см. статью Министра путей сообщенія на имя Государственнаго секретаря отъ № 4200). Означенныя исправленія вѣрныя также новой редакціи, составленной не, въ первомъ или второмъ, означены недобросовѣстно. Замѣчанія, въ которыхъ приводятся французскіе тексты безъ ссылки на означенныя статьи, что не можетъ быть переводить вѣрно.

#### 1. Пропустъ первой части конвенціи.

\* 1) Ст. 3, п. 2. Слово „которой“ (въ новой редакціи) вѣрно.

\* 2) Ст. 5, ч. 3, въ концѣ. Въ новой редакціи не переведены слова „en un intérêt public“, которая вѣрнѣе въ первоначальной редакціи.

\* 3) Ст. 6, ч. 1, п. 1. Весь пунктъ переведенъ вѣрно. Слѣдуетъ № 67.

- \* 4) Та же ст., ч. 1 стд. 3. Слово „обремененіе“ въ полной редакціи лишнее. См. также ЖЖ 34 и 35.
- \* 5) Та же ст., стд. 4, № 2, въ началѣ должно быть сказано: „чтобы не требовалась большая промежуточная плата, нежели та, которая причиталась бы, если бы“... .
- \* 6) Ст. 7, ч. 4, въ началѣ рѣше (штрафам).
- 7) Ст. 8, ч. 2. Въ началѣ „а по желанию отправителя въ его присутствіи“ вкратчю измучено слово „совершаются“.
- \* 8) Ст. 9, ч. 2. Слова первоначальной редакціи „или даже“ должны быть выкинуты словомъ „а сверхъ того“.
- 9) Та же ст., ч. 3: vites non apparentis de l'emballage.
- 10) Ст. 10, ч. 4: testebis = орудіе.
- 11) Ст. 11, ч. 1: testebis = нарочною торо.
- 12) Та же ст., ч. 2: réparations — въ переводѣ: исправленія вагов.
- 13) Ст. 12, ч. 3: Si en cas de transport en port payé; valger le dépit.
- 14) Та же ст., ч. 5. Въ переводѣ: „Претендента, указанныя въ настоящей статьѣ нагъ временемъ желательной дѣржи, сама а не ее вагов“.
- 15) Ст. 15, ч. 4: en assignant le chemin de fer. Набѣрца въ началу лишнее въ суду по вагу, который (т. е. вагамъ) не вагда принадлежатъ посредствомъ „важательна ома торо“.
- \* 16) Ст. 16, ч. 2. Въ полной редакціи: „по назначенію желательна дѣржи обязанности, на все время заговоромъ назначеннаго“. Слова „желательна дѣржи“ въ подлинникѣ текстѣ лишніе; вагда „на все“ должно быть переиздано „на все“, т. е. на получателя. Слово „ва“ въ продолженіи „que ce contrat lui impose“ означаетъ не а. дѣржу, а получателя.
- 17) Ст. 21. Въ переводѣ: „дѣржа вагда въ случаю вагда назначеній... назначено право на первоначаль торо“.
- 18) Та же ст. въ началѣ: qui la défient pour lui.
- 19) Ст. 22, ч. 3, въ началѣ sous réserve de compte définitif etc.
- 20) Ст. 24, ч. 2. Набѣрца „на назначеніи случаевъ, назначенна въ настоящей статьѣ“ вкратчю ва переводѣ: „на случаи сіе согласна съ постановленіи важдущей статьи“.
- \* 21) Ст. 25, ч. 2. Въ переводѣ: „оставляютъ протоколъ, чтобы удостоверить“. Набѣрца въ суду удостоверить важдущаго обстоятельства, въ составленіи а томъ протокола.

22) Ст. 27, ч. 2: conformément à la lettre de voiture.

23) Та же ст., ч. 4. Во французск. „второму слову „кондуктор“ Слово „кондуктор“ относится, по грамматическому строю предложения, к слову „собранным“, а это очевидно несогласно с тем, что должно к виду выразить.

24) Ст. 30, в началѣ: sauf les dispositions. См. также, часть I заключит., № 11.

25) Ст. 31, ч. 1, п. 1: prescriptions des tarifs; п. 2: termes des tarifs. Ср. заключ. часть. проекта конвенціи п. 3, в началѣ, а также № 48.

\* 26) Та же ч., п. 2. Вслѣдствіе „в началу“ слѣдовало бы сказать „непрямыхъ“. Если кто либо едетъ на ж. дорогу, напримеръ, какую либо станцію безъ развозки, то едва ли можно сказать, что онъ едетъ этотъ предметъ для перевозки въ началу.

27) Та же ч., п. 4: au danger particulier — не перевозка.

28) Та же же: emballage extraordinaire. (Ср. ст. 30, ч. 1 в началѣ: emballage ordinaire).

\* 29) Та же ч., п. 6. Слѣдовало бы перевести: „животными, подлежащими перевозкѣ при провозимости“.

\* 30) Та же же в в началѣ статья. Слово „непрямыхъ“ должно быть заменено словомъ „свербы“. Впрочемъ вся статья, при употребленіи выраженія свербы, должна подвергнуться многимъ редакціоннымъ измѣненіямъ.

31) Та же ст. в началѣ в ст. 33, 36 ч. 1 и 3, ст. 38 ч. 1 в началѣ, ст. 42: Fautes graves. Выраженіе этому не соответствуетъ слово: „такъ, некоего рода распоряженія груза“.

\* 32) Ст. 39. Слѣдовало бы перевести: „если только не докажутъ, что извѣстное промываніе извѣстнаго общества, которое не имѣло ея дѣятельна и не могло быть имъ предотвращено“.

\* 33) Ст. 40, в началѣ в началѣ: déchet.

\* 34) Ст. 41: faute grave, см. также № 4.

\* 35) Ст. 43. В. новой редакціи: „применяя изъ суммарнаго количества или неправильнаго заключенія“. По смыслу этой статьи извѣстно, въ какомъ заключеніи является какъ будто споръ, если какъ для акта в словѣ груза „старательнаго заключенія заключенія“.

36) Ст. 44, ч. 2, п. 2: faute grave, см. также № 4.

\* 37) Та же ч., п. 4, в началѣ. В. новой редакціи вместо „не заключенія“ слѣдовало бы сказать „неисключенія“.

38) Та же ст., в началѣ: réclamation; слѣдовало бы

рецепта „arbebenais o comaraceniensis“, din cartea cu un-  
 zimelele nr. 4 voi me starea „demonde cu constatare“, что  
 также переведено словом „arbebenais“ (оба удостоверения утраты  
 или порчи одного груза).

\* 39) Ст. 43, ч. 1, из начала. Слово „stare“ из этого  
 случая должно быть переведено словом „demonde“, а не  
 „unzime“.

40) Ст. 50: pentru que l'assignation a été ôment signifié  
 aux chemins de fer à actionner par voie de secours.

41) Там же, из начал: action principale.

42) Ст. 51, 52, 53, 56 ч. 1: juge = судьяны устанавленны.

\* 43) Ст. 51, ч. 1, из начал: chemins de fer non actionnés en  
 direct, из которых моя не определены.

\* 44) Ст. 53. Начало статьи следовало бы изменить из  
 закона так: „судьбыны рѣшенія, постановленныя на основаніи  
 правил настоящей конвенціи подлежащія судьбыны устанав-  
 ленны из порядкь составительнаго производства или законно“...

45) Там же, ч. 1: discutăm cu toată forța în aplicăre  
 par ce jude competent, не переведены.

46) Ст. 55, ч. 3: suprăcheneri material.

#### Б. Прочты изменения въ редакціи Центрального бюро.

47) Ст. II, ч. 2. Вѣсно „общи свой такую разъясненій и  
 указаний“ (из первою редакціи) следовало бы сказать: „вспомогательны  
 перечень и указанія объ указаніи его“ (бюро обьявлено передать).

48) Ст. III, ч. E. По новой редакціи: „Из кому могутъ быть на-  
 правлены счета и долги“. Следовало бы перевести: „Оставшіяся  
 неисплаченныя долги, провѣствованія изъ международнаго пере-  
 возки, могутъ быть доведены до указанія Центрального бюро“.

#### В. Прочты изменения въ составленіи.

\* 49) § 2, ч. 5. Слова первоначальной и новой редакціи:  
 „съ оставшими предметами“ слѣдуетъ вовсе исключить.

50) Там же ст., ч. 6: règlements en vigueur, см. выше № 25.

\* 51) § 6, ч. 4. Слова первоначальнаго текста: „установи  
 двупроцентнаго государственнаго изъ чепарка вынужденнаго слу-  
 чая“ слѣдовало бы изъяснить словами: „установленіе чепарка  
 притатомъ 1—4 настоящаго параграфа предельно ускореннаго  
 отбавленнаго государственнаго“.

\* 52) Тотъ же 4, ч. 5. Контра съдѣнано бы положить такую формулу: „Срокъ доставки признается соблюденнымъ, если, до его истеченія, получалось или кому грузъ можетъ быть въ законномъ исполненіи выданъ, будетъ, согласно обязательнымъ для дороги законодѣніямъ, доставленъ грузъ или сообщено уведомленіе о прибытіи его“.

53) Тотъ же 4, въ концѣ: *réglementa homologués*. Последнее слово не переводимо.

#### Г. Форма вѣдомостей.

54) Вторая часть адреса: *à la marchandise est livrée en date de à domicile*.

55) Вторая сторона, графа 7. Съдѣнано бы сказать: „записано на службѣ представителю исполненія... образцовъ“.

56) Та же сторона, графа 8: *port payé*. Это не только плата за проездъ.

\* 57) Тая же: *déclaration de port payé*. Означенія провозной платы не требуется; достаточно указать слово „*franco*“ или подобное выраженіе. См. выше, № 3.

58) Обратная сторона, графа 2: *déclaration représentant l'intérêt à la livraison*.

Подписала: Тайный совѣтникъ К. Шендера.

## Журналъ 9 марта 1869 года.

### № 21/мн.

Слушанъ докладъ Департамента желѣзныхъ дорогъ 12 января 1869 г. № 41, о вѣдомѣяхъ, представляемыхъ Курско-харьковско-юнкской желѣзною дорогою къ отправкамъ сахаросолонаго хлеба.

Министерство финансовъ сообщило Министерству путей сообщенія коопитавство хлѣбопроизводителей Харьковской и Екатеринославской губерній, Плавскаго, Павлово и др., обѣ отнѣсь распоряженія управленія Курско-харьковско-юнкской желѣзной дороги, въ силу чего хлѣбные грузы признаются въ перевозкѣ на этой дорогѣ лишь подъ условіемъ выдачи отправителемъ на грузовыя документы вѣдомъ, въ сдѣланій въ перевозкѣ хлѣба „сахаросолонаго“, въ вѣдомъ вѣдомъ, по назначенію просятелей, отнѣсь къ интересамъ мѣстной хлѣбной промышленности.

**Принципы во взаимности:**

1) что по смыслу пун. 4-го ст. 104 Общ. условия российских желѣзныхъ дорогъ—дорогѣ хотя и не изображены требованія отъ отправителей груза въ западной части сдѣланнаго съ перевозкой груза, но исполненію сего требованія отправителями не дано право дорогѣ право отказывать въ пріемѣ груза въ перевозку, а

2) что въ случаѣ отказа отправителемъ сдѣлать подобную отсылку—дорога, на основаніи § 13 Временныхъ правилъ разпределенія западной и ее дубликата, должна проверить содержаніе груза и о результатѣ проверки сообщить протомали, приложивъ таковой въ западной,—Министерство путей сообщенія предложило 13 сентября 1868 г. Курско-харьковско-алювской желѣзной дорогѣ черезъ нѣстнаго инспектора, чтобы во всѣхъ случаяхъ указаннаго отправителемъ отъ груза въ западной части сдѣланнаго дѣла—принимать грузъ отъ него въ перевозку съ соблюденіемъ порядка, установленнаго вышеупомянутымъ § 13 временныхъ правилъ. О чемъ сообщено было, вмѣстѣ съ тѣмъ, Министерству финансовъ.

Въ отвѣтъ на сіе 6 октября 1868 г., № 9,842, тайн. сов. Вышнеградскій обращаетъ вниманіе, во 1-мъ, что въ настоящее время, вслѣдствіе значительнаго спроса на вагонъ дѣла за границю и увеличеннаго вывоза его на иностранныхъ рынкахъ, выдѣлялось бы съ особенною заботливостію отъ отношенія къ исполненію этого закона и къ созданію наиболее благопріятныхъ въ взаимномъ отношеніи для вагонъ дѣлаемой торговли путей; 2) что по этому соображенію въ случаѣ вышеупомянутаго разпоряженія Курско-харьковско-алювской желѣзной дороги могло бы повести къ весьма нежелательнымъ результатамъ, ибо собственно западная грузоотправителемъ, что сдѣланный или въ перевозку дѣла есть европейской, не отдалось бы боя опасенія на результатѣ вывоза дѣла и могло бы вынудить пожеланіе отъ; 3) что разпоряженіе Министерства путей сообщенія относительно пріема дѣла въ перевозку, въ случаѣ отказа отправителемъ отъ груза въ западной части отъ,—по мнѣнію, какъ по проверкѣ содержанія груза и отсылкѣ о результатѣ проверки въ особую протомали,—также не можетъ не быть признано крайне стѣснительнымъ для вагонъ дѣлаемой торговли, такъ какъ оно вышло бы нежелательную задержку въ отсылкѣ дѣла въ то время, когда всѣ работы вагонъ правительства должны быть направлены къ исполненію вывоза вагонъ; 4) что по всѣмъ европейскимъ дѣламъ подвержены, какъ шибетамъ, внутренній шибетъ, а

какому такому хлебу едва-ли можно быть безусловно отнесена за чуждую труду, о чемъ говорится въ п. 4 ст. 104 Общ. уставъ; 2) что если-бы не встрѣи на ярмаркѣ надлежащія мѣры къ предупрежденію порчи хлеба отъ излишнихъ прачить, послѣдовавъ изурядовавъ его порчи, то желанная дорога могла бы, какъ кажется, быть труднѣе, посредствомъ извертываній, доказать причину порчи зерна и тѣмъ отклонить отъ себя отвѣтственность, и 3) что до сего времени хлѣбъ перевозился по такимъ желаннымъ дорогамъ безъ требованія разсмотрѣній отъбитости и измѣненія ушерба отъ сего для желанной дороги не представляло, а потому ярмаркѣ этой мѣры, въ моментъ столь значительнаго измѣненія нашего хлѣбнаго экспорта, представляется-бы, не меньшей мѣрѣ, несообразности.

По изложеннымъ основаніямъ Министръ финансовъ просилъ Министра путей сообщенія, — не будучи-ли признано возможнымъ предложить управленію Курскъ-харьковско-азовской желѣзной дороги отъменить упомянутое распоряженіе.

Въ случаѣ-же, если-бы въ сему встрѣтилась кака-либо затрудненія, то въ виду особаго значенія поставленнаго вопроса, Министръ финансовъ просилъ внести сямѣ на разсмотрѣніе Совѣта изъяснительныя дѣла.

Съ своей стороны Департаментъ желѣзныхъ дорогъ изложилъ, что перевозимый хлѣбъ, при удовлетворительной даже ушербѣ и испорченій перевозкѣ, способенъ пророснуть, т. е. подвергнуться изурядоваванію изнутри. Вслѣдствіе сего, въ охраненіе интересовъ народа отъ отвѣтственности за поставленіе такой порчи, необходимо указаніе качества сдѣланнаго изъ перевозимой хлѣба.

Посему не усматривается возможности въ распоряженіи Курскъ-харьковско-азовской желѣзной дорогѣ требовать отъ отправляемой измѣненія въ владѣній о качествахъ предъименнаго или изъ перевозимой хлѣба, или же, въ случаѣ отказа съ этой стороны отъ измѣненія этихъ требованій, проверить самой качествомъ хлѣба, съ составленіемъ о результатѣ такой проверки протокола, предлагаемаго въ владѣній.

Съ другой стороны, высказано въ владѣній замечанія о томъ, что хлѣбъ перевозимый сама имъ кажется вредно вліять на результаты продажъ хлѣба на иностранныхъ рынкахъ, ибо измѣненіе отъ рекомендацій практикуется уже на всѣхъ рынкахъ и служитъ не для улучшенія качества предлагаемаго въ продажѣ хлѣба, а для опредѣленія лишь измѣненія качества его, подобно другимъ формамъ измѣненій, употребленныхъ къ опредѣленію качества хлѣба.

Тѣмъ не менѣе, на виду объясненія Министерствомъ финансовъ естественнаго тѣмъ затрудненій и неудобствъ, какія могутъ встрѣтиться на пути при прокладкѣ вышеупомянутой дороги къ сѣверо-восточному къ термомѣтѣ въ Курскъ-харьковско-авансовской желѣзной дорогѣ дѣлѣ, а именно тѣмъ, кои, Высшеградскому подержать разсужденный вопросъ обсужденію въ Сѣдѣхъ по желѣзнодорожному дѣлу. — Департаментъ желѣзныхъ дорогъ представляеть настоящее дѣло на разсмотрѣніе названнаго Сѣдѣхъ, просилоушиа, что въ прокладкѣ Министра путей сообщенія Курскъ-харьковско-авансовской дороги предвидѣно предостать требованіе отъ дѣлѣоправителѣй общаго дѣла въ послѣдней о томъ, что сдѣланный въ термомѣтѣ дѣлѣ „сиромолотный“ вредъ до разсмотрѣнія настоящаго дѣла въ Сѣдѣхъ.

Представитель Министерствомъ финансовъ не признаеть возможности согласиться съ соображеніями Департамента желѣзныхъ дорогъ на томъ основаніи, что вредъ возбуждаемый Курскъ-харьковско-авансовскою дорогою, очевидно, основанъ на сдѣланныхъ пометѣхъ на виду содѣланныхъ предположеній къ дѣлѣхъ извѣстнаго „сиромолотный“ и „сиромолотный“, извѣстнаго вреда между тѣмъ совершенно различна. Вся дѣлѣоборона извѣстна. Развѣхъ извѣстна Курскъ, не нуждана въ основаніи, отправленія извѣстнаго своего дѣлѣхъ въ сиромолотный вредъ, что не извѣстна дѣлѣхъ, извѣстнаго не извѣстна извѣстнаго вреда, полагаться различно по своей сущности результатно на извѣстнаго различна, на развѣхъ въ извѣстнаго, также полагаться сиромолотный дѣлѣхъ. Потому прокладка Курскъ-харьковско-авансовской дороги извѣстна въ отъ основанія сдѣланы въ послѣдней извѣстнаго извѣстнаго основанія. Сиромолотный дѣлѣхъ извѣстнаго такъ же сущъ, какъ и извѣстнаго, а сдѣланы въ прокладкѣ извѣстнаго въ и другой, какъ сдѣланы въ извѣстнаго или сиромолотный состоянія. Сдѣланыго вреднаго по сторонамъ желѣзной дороги, въ извѣстнаго вреда на отъ извѣстнаго, извѣстнаго извѣстнаго только констатированія послѣднихъ факта, т. е. сдѣланы груба въ извѣстнаго или сиромолотный состоянія. Извѣстнаго же, что дѣлѣхъ сиромолотный, — извѣстнаго, въ работѣ извѣстнаго дороги, извѣстнаго не извѣстна, а между тѣмъ извѣстнаго обратнаго по вредъ сиромолотный при дозволительной сдѣланыго извѣстнаго дороги извѣстнаго сдѣланыго пометѣхъ.

При разсмотрѣніи настоящаго дѣла Сѣдѣхъ обратнаго извѣстнаго на отсутствіе объясненія прокладкѣ общества Курскъ-харьковско-авансовской желѣзной дороги извѣстнаго о тѣхъ возбуждаемыхъ вреднахъ, въ силу коихъ дорога сдѣланыго извѣстнаго требованія отъ дѣлѣоправителѣй

принимать решение по названному делу „справедливый“, так и  
 всё основываясь, думаясь дорожь право на такое требование. На-  
 жде, что объясненіе это должно быть существенное для дела ин-  
 теріе, Селітѣ, ижесть съ тѣмъ, не могла не принять, что въ ин-  
 теріе интересахъ разсмотрѣнія настоящего вопроса было бы  
 весьма полезно изслѣдовать и заключеніе такого комитетскаго ре-  
 зюмента, касаясь въ дѣлѣ сельскаго хозяйства вѣдѣнія Департа-  
 мента земледѣлія и сельской промышленности.

На послѣ основаніи Селітѣ вѣдѣнія: возвратитъ настоящій до-  
 кладъ въ Департаментъ земледѣлія дорожь, предоставитъ ему по-  
 лнотитъ дѣлѣ вѣдѣнія вѣдѣнія отъ Курско-харьково-  
 азовской дорожь и заключеніе Департамента земледѣлія и сель-  
 ской промышленности.

Подлинный журналъ въ вѣдѣніи вѣдѣніемъ.

## Журналъ 9 марта 1889 года.

№ 10/ин.

Служить докладъ Департамента земледѣлія дорожь 8 февраля  
 1889 года № 211, объ условіяхъ правого сообщенія при посредствѣ  
 Курско-харьково-азовской вѣтви.

Образованіе въ февралѣ 1887 года при Департаментѣ земледѣ-  
 нія дорожь Селітѣ для обсужденія рѣшенія вѣтви сообщенія  
 вѣтви, между Девидомъ и Курско-харьково-азовской дорожью,  
 Брянско-лиманскою вѣтви и установленія правого сообщенія  
 при посредствѣ вѣтви вѣтви, постановила, что сборъ за провозъ пасса-  
 жировъ между ст. Яковлевка и Харьковская вѣтви въ ея вѣтви  
 Екастерининская вѣтви дорожь, которая уплачивается за провозъ  
 своихъ вѣтви дорожь Девидомъ — за перевозъ Никольская-Хар-  
 ковская 75 в. и дорожь Курско-харьково-азовской — за перевозъ  
 Харьковская-Харковская — 50 в. съ вѣтви-версты.

По докладу Департаментомъ земледѣлія дорожь журнала Селітѣ,  
 въ Министра, проинформированій дѣлѣности Толь-  
 рова Министра, тѣмъ, съ Селітѣ вѣдѣнія вѣдѣнія рѣ-  
 шеніе:

„Возвратить право и объясненіе интересовавшихся дорожь,  
 въ основаніи ст. 11 и 12 Общ. уст., подлинный опредѣленіе въ

формы заключены между двумя соседних, принадлежат одному и тому же владельцу должны последовать из начала, установленное ст. 10 Обш. рст.; но так как согласно составлен при участии представителей Министерства путей сообщения, то заинтересованным лицам могут считаться эти соглашения одобренными предварительное Министерством путей сообщения".

Во августъ 1868 года востребована соединительной вѣтви между станціями Кривичина и Ханжонковъ вѣтви и правительственное по ней приращеніе заключено, вследствие чего Департаментъ желѣзныхъ дорогъ, — съ разрѣшеніемъ правительственнаго должностнаго Товарища Министра, поручилъ инспектору Донецкой желѣзной дороги освидѣтельствовать Кривичинско-Ханжонковскую вѣтвь и, если вѣтвь эту удовлетворять условіями безопасности движенія, а договоры и правила сообщенія по соединительной вѣтви будутъ подписаны представителями заинтересованныхъ дарствъ, — отпустить по сей вѣтви движенье, во правительстве общества Донецкой желѣзной дороги заявили, что пропускъ пассажирскихъ поездовъ Екатерининской желѣзной дороги, вѣтви подъ тѣмъ же именемъ и возвращеніе вагоновъ въ-подъ выгрузки порожнихъ изъ провозимыхъ провозимыхъ вагоновъ; что касается пропуску пассажирскихъ и товарищескихъ вѣтвей, а также и порожнихъ подвижныхъ составовъ, отбывающихъ паровозовъ и служебныхъ перевозокъ, то правленіе не находитъ возможнымъ утвердить предложенія своего представителя, высказанныя какъ на вѣтви изъ февралѣ Сибирской, такъ какъ движенье пассажирскихъ и товарищескихъ поездовъ Екатерининской дороги вѣтви соединительной участіи Донецкой дороги, въ виду стесненія вѣтви тучомъ грубомъ отъ Маріуполя. По этому правленіе заявляетъ изъ пропуску этихъ поездовъ по Донецкой дороге отъ Ивановской до Кривичинской вѣтви по 25 в. съ вагоновъ и веретъ грузить, безъ разбора количества груза и качества вагровъ тѣмъ же въ вагоны, т. е. по 1 р. 50 к. — съ вагоновъ изъ вагоновъ вѣтви востребованной вѣтви Кривичина-Ханжонкова. Что же касается служебныхъ перевозокъ, пассажирскихъ паровозовъ и порожнихъ подвижныхъ составовъ, то правленіе заявляетъ вѣтви по кратчайшему тарифу Донецкой дороги для перевозки порожнихъ подвижныхъ составовъ желѣзныхъ дорогъ, т. е. по  $2\frac{1}{2}$  в. съ ваговъ и веретъ вагоновъ и по 15 в. съ ваговъ и веретъ паровозовъ и тележекъ, по дѣйствующему расцѣну отъ Ивановской до Ханжонкова.

Съ своей стороны Еженское управленіе заявилъ желѣзнымъ

дорогъ такия требованія: Давидовъ дорожъ крайне пруживляющагося и необходимъ для Екатерининской дороги и въ токи время шло въ необходимость скорѣйшаго открытїа сообщенїа по новой вѣтви для успешнаго поступленїа угля на Харьковско-Львовскую дорожъ.

Высѣтъ съ сѣкъ инспектора Давидовъ дорожъ доносъ, что Кривчино-Львовская вѣтвь удовлетворить требованїа безопасности движенїа; открытїа же по ней движенїа еще не слѣдуетъ сѣбѣ въ виду въ виду недостаточнаго заинтересованннхъ дорожками дворянъ и примоу сообщенїа.

Въ заключенїи положенїа дѣла, испрашивающїй дозволенїа Товарища Министра приказалъ немедленно открыть движенїе по Кривчино-Львовской вѣтви; а такъ какъ дворянъ и примоу сообщенїа при посредствѣ Кривчино-Львовской вѣтви заинтересованными дорожками не подписаны, то Его Высочайшеисполнительство, руководствуясь пунк. 1 ст. 9 Общ. уст. Рос. им. дорожъ, приказалъ прекратить Давидовъ желѣзной дорожѣ перевозку по Кривчино-Львовской вѣтви груза, слѣдующаго въ назначенїа Екатерининской желѣзной дорожѣ, перевозкамъ Давидовъ желѣзной дорожѣ, предоставивъ въ теченїе вѣчнаго срока определять условїа таковой перевозки; если же по сему предмету соглашенїа не состоится, то известїи стѣтъ дворянъ въ Сѣдѣ по желѣзнодорожннхъ дѣламъ. Тѣмъ же выѣтъ инспектора Давидовъ желѣзной дорожѣ доносъ, что „движенїе по Кривчино-Львовской вѣтви не открыто, приказанїе ускорить, посланно на повѣдѣе дворянъ“.

Велѣнїемъ ономъ, за Министра, испрашивающїй дозволенїа Товарища Министра, подтвердитъ прежнее распоряженїе, предписавъ правленїю общества немедленно открыть движенїе по Харьковско-Львовской вѣтви и представить, на основанїи ст. 12 Общ. уст., договоръ между заинтересованными дорожками, для рассмотрѣнїа въ порядкѣ, означенномъ Общ. уст. Рос. им. дорожъ. Распоряженїе это введено въ исполненїе 6 декабря 1856 г.

Вслѣдъ за сѣкъ на вѣтви въ Харьковѣ 28 декабря 1856 г. Сѣдѣнїемъ представителей желѣзныхъ дорожъ: Курьско-Саратовской, Екатерининской и Давидовъ, управляющїй Давидовъ желѣзной дорожѣ соглашались въ составленїи условїй соглашенїа 21 и 22 февраля 1857 г., т. е. чтобы Екатерининская дорожъ имѣла свои поезда въ полномъ составѣ и само такою оны перевозило до ст. Харьковская; что же касается плати Давидовъ желѣзной дорожѣ за пропускъ сѣкъ поездовъ, то установленїе таковой Давидовъ дорожѣ предоставляеть Сѣдѣ по желѣзнодорожннхъ дѣламъ.

По желанию Департамента желательна дорога рассмотренная Министерством путей сообщения о провозе Донецкими партиями груза на Кавказе и обратно, а именно: следует принять крайнее мнение, принятое на виду сообщения на основании между заинтересованными дорогами о правилах сообщения при посредствѣ Харьковской стѣны. Отказание таково порядка на будущее время представляется неудобнымъ, ибо выслушаніе Харьковскою не только означитъ принадлежность для прѣзда и выезда пассажировъ и прѣзда и выезда грузовъ, и при настоящемъ же сообщеніи не можетъ быть вышена въ правое сообщеніе; промедленіе же съ въ надлежаній, для выношенія въ правое сообщеніе, если потребуетъ значительнаго времени, а между тѣмъ скорѣйшее установленіе правилъ сообщенія представляется крайне необходимымъ.

Вслѣдствіе сего и желая на виду сообщенія всѣмъ заинтересованнымъ дорогамъ принять на основаніи согласенія о правилехъ сообщенія при посредствѣ Кривучко-хавкинской стѣны постановленіе Соещдана 21 и 22 февраля 1867 г., Департаментъ желательна дорога помыслилъ такое утвердить безъ измѣненій, т. е. сохранить вѣстную предположенную Соещданомъ на пропускъ поѣздомъ Кавказской желѣзной дороги на путяхъ Донецкой и Курско-харьковско-авской желѣзной дороги съ ст. Волновата до Харьковской верей— по 75 в., а второй—по 50 в. на поѣзда-верей.

Слѣдуетъ. Отъ правленія общества Донецкой дороги, чрезъ уполномоченнаго его, получило на имя Директора Департамента желѣзныхъ дорогъ извѣщеніе о томъ, что правленіе готово подчиниться рѣшенію Соеща до извѣстнаго на это разсмотрѣніе времени.

Согласившись съ заключеніемъ Департамента желѣзныхъ дорогъ и принявъ во вниманіе какъ приведенное выше извѣщеніе, такъ и извѣщеніе представлено членами желѣзныхъ дорогъ, дѣлаетъ тѣмъ же. Терминомъ, что правленіе Донецкой желѣзной дороги съ настоящимъ время готово согласиться на предложенный Соещданомъ режимъ поѣзда, Соещдъ выложилъ сообщеніе по Кривучко-хавкинской стѣны установить на основаніяхъ, принятыхъ Соещданомъ 21 и 22 февраля 1867 г., съ уступкомъ Кавказской дороге на пропускъ ее поѣздомъ: Донецкой верей — на верей Волновата — Харьковскою по 75 в. и Курско-харьковско-авской верей на верей Харьковскою — Харьковскою по 50 в. съ поѣзда-верей въ извѣстномъ извѣщеніи.

Подлинный журналъ на подлинникахъ сохранилъ.

## Журналъ 16 марта 1889 года.

№ 21/III.

Слушая докладъ Департамента желѣзныхъ дорогъ, въ Тарифную комисію, отъ 9 января 1888 г., № 1.734, — объ уменьшеніи платы за перевозку содержанія груза, его вѣса и стоимости (въ редакціи ст. 60 Общ. устава желѣзныхъ дорогъ).

Въ силу ст. 60 Общ. устава желѣзныхъ дорогъ, плата за перевозку содержанія груза, его стоимости и вѣса производится на основаніи правилъ, утвержденныхъ Соединенъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ; XXIII Общій съездъ желѣзныхъ дорогъ — въ ст. 60 правилъ „о вѣсѣ перевозимыхъ пассажировъ и грузахъ по желѣзнымъ дорогамъ“ — предлагалъ статью 60 Общ. устава дополнить слѣдующаго содержания:

„Плата производится на основаніи содержанія и количества перевозимыхъ при бѣгущемъ лицѣ, имѣющаго право перевозимыя грузы, и въ присутствіи жандарма. Если же при перевозкѣ не прии, то въ повозкѣ должны участвовать жандармъ и два свидѣтеля. Во время слуханія производимой перевозки назначаются провозныя, на повозкѣ лицъ, уполномоченныя въ повозкѣ“.

При обсужденіи въ Соедѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ правилъ платы за перевозку вѣса желѣзныхъ грузовъ, предложенныхъ въ редакціи правилъ, принадлежавшихъ частнымъ лицамъ\*), между прочимъ было замѣчено, что подобно въ правилѣ о производствѣ платы, предусмотрѣнной ст. 60 Общ. устава, надлежитъ описать составъ вѣсовъ, вѣсика прѣловъ ближайшимъ опредѣленіе времени и вѣса вѣсовъ, указавъ лицъ, которыхъ и въ присутствіи которыхъ онъ должна быть производима, а также способъ платы и порядокъ удостовѣренія вѣсовъ—что XXIII Общій съездъ, въ предложенной ст. 60 редакціи, не указавъ съ достаточной ясностью и опредѣленностью.

Рассматривая ходатайство съезда, Департаментъ желѣзныхъ дорогъ выдалъ: 1) Повозку при желѣзномъ дорожномъ на станціи отправленія вѣсовъ или предостановить перевозку груза въ повозкѣ (въ силу статей 48 и 67 Общ. устава), или же быть совершеной

\*) Журналъ № 21/III 1887 г. № 21/III.

не приехал груз в отправление и на обеих сторонах доставить документом (на основании права, статьи 66 договора предоставленного). Во первом случае результат погрузки не должен весть на себя приравнивания к грузу, который закончился, устанавливаемому статьей 65 Общ. устава, а такъ въ исключительныхъ случаяхъ грузу, который весть принадлежать собственности въ общерасположенномъ здании парадки; на второй же случай (когда погрузка содержанія и вѣса груза производится дарочно по заключенію договора о перевозкѣ) грузу, который, на общерасположенномъ несправномъ или негодномъ вагонѣ закончился или въ складной стѣнѣ, содержится исключенію по ст. 60.

2. Относительно вѣста произведена погрузка ст. 60 даетъ точное указаніе, что погрузка можетъ быть произведена или на станціи отправления или назначения, такъ и на станціяхъ, находящихся на пути следованія груза; во вопросу же о томъ, можетъ ли погрузка содержанія и вѣса одного и того же груза, при его следованіи по вѣсткамъ дарочно, быть повторена два и болѣе разъ, или же такую дальню ограничить однимъ разомъ, Департаментъ желѣзныхъ дорогъ писалъ, что если дарочныя вѣсткамъ погрузки удостоверяются въ вѣстѣ и исправности вагона, когда грузъ следуетъ въ вагонѣ вагонѣ болѣе перегруженъ, при перевозкѣ же на отправление подвѣшена составъ или съ перегрузкою — признается недостаточнымъ, при перевозкѣ груза съ дороги на дорогу, при погрузкѣ съ документомъ его вѣста, вѣста вѣста в составѣ вагона. А такъ какъ регламентируемая статьей 63-я глава, очевидно, можетъ быть введена съ грузомъ только разъ, то надлежитъ констатировать фактъ совершеной погрузки протоколомъ, а другіе железнодорожники между собою протоколомъ на одномъ и томъ же предмету, очевидно, быть не можетъ, — то въ правыхъ, по вѣсткамъ Департамента, сделать разноту, что отъ вѣста прилетѣя грузъ въ перевозкѣ до времени выдачи его получателю, совершеной, по смыслу ст. 66, погрузка содержанія и вѣса груза возможна только одною разомъ. Само собою разумеется, что такое положеніе не исключаетъ права желѣзныхъ дорогъ производить погрузку какъ въ саду статей 67 и 68 Общ. устава, такъ и при перевозкѣ груза съ дороги на дорогу; но при этомъ уже результаты перевозкѣ по дальнимъ вѣсткамъ послѣдствій предоставляются ст. 60 Общ. устава, буде они произведены отдельно отъ погрузки, совершеной въ саду поименованныхъ статей.

3) Да дарочныя и да грузы, которые представляются бы вѣсткамъ

свідомельному осяг би присутствіе старателя или вообще лица, выходяща право распоряженія грузомъ, поставивши въремениныя условія для дѣятельности погрузки производимой каждакою дорожкою, въ силу ст. 60. Въ то же время, по отрядахъ покаянства наладженія при подобной погрузкѣ лица, выходяща право распоряженія грузомъ, — особенно когда производится возвратъ товарища вѣсть, — должно бы возмозможитъ по указанію Департамента установить: а) что при бытности на станціи старателя или прибытія грузоотправителя или получателя, а въ промежуточные станціи — лица, выходяща право распоряженія грузомъ, а при отсутствіи о тѣхъ начальнику станціи, послѣднему возбраняется въ общаго, предварительнаго производствѣ выѣрки данного груза, предлагать грузоотримателю присутствовать при совершеніи выѣрки; б) при отсутствіи же на станціи упомянутыхъ лицъ — выѣрка должна производиться обязательно въ присутствіи по крайней мѣрѣ постороннихъ свидѣтелей, а в) въ обоихъ случаяхъ необходимо участіе станціоннаго жандарма, а самое производствѣ выѣрки должно быть совершено начальникомъ станціи или лицомъ, имъ назначеннымъ.

4) Выѣрка груза можетъ быть двухъ родовъ: наружная — заключающаяся въ наружномъ осмотрѣ упомянутого груза и въ выѣркѣ вѣса выѣрки, и внутренняя — въ опредѣленія состава или емкости груза посредствомъ вскрытія упомянутой товарища вѣсть.

Статья 60, устанавливая законъ на обнаруженіе раковости при выѣркѣ въ вагонной жонанго вѣса противъ дѣятельности, когда грузъ принять въ перевозкѣ по вѣсу, точно указанной оманъ отправителемъ, не опредѣляетъ, во 1-ю, какъ должна поступать дорожка, если въ выѣркѣ окажется, что указаннаго вѣса не столько производитъ вагонную силу вагона, что, для устраненія перерука, необходимо произвести особую работу отгрузки, а во 2-ю, въ какомъ размѣрѣ можетъ быть допущена подобная перерука противъ вагонной силы вагона?

Принимая во вниманіе, что при исправленіи состава вагоннаго состава, вывезена въ 50 пуд. на вагонъ вагонной силы въ 600 пуд. не можетъ не угрожать безопасности движенія, въ случаѣ неопредѣленнаго причинно пера вагоннаго состава, представляющаго бы, по указанію Департамента, возмозможитъ посредствомъ перерука въ 5% вагонной силы вагона; при перерука вагона, въ видѣ старателя, сверхъ упомянутой предѣльной

пором, составляет, что вывозить грузы отправляется на счет грузополучателя, а заплата, либо отправляется по назначению отправителем отправкою, съ соответствующим означеніем въ накладной, либо отправляется грузополучателю, по его желанию, если поборна была произведена въ присутствіи лица, въѣзжающаго право расхоженія груза. Вся приведенное постановленіе переруба и отрубна клади должно относиться не только до груза, предназначающагося въ перевозку по тѣмъ указаннымъ правиламъ отправителемъ грузу, но и вообще до груза, нагружающагося средствами саванъ отправителей.

Что касается произвольности поборна саванна и стоимости груза, то въ статьѣ 66 Общ. устан. на чей счет должны производиться вычеты и заплата возврата указаннымъ товарамъ жѣсть; эти расходы, согласно статьѣ 70 Общ. устан., относятся на счет грузополучателя лишь тогда, когда возвращеніе указаннымъ (такимъ) количествомъ выѣзжающаго и поступившаго собственнаго груза и производится въ видѣхъ означенія саванности послѣднихъ. По этому Департаментъ не призналъ возможнымъ возлагать на грузополучателя уплату подобнаго расхода, такъ болѣе, что въ случаѣ обнаруженія разности, выходящей отъ вывоза дополнительной клади по тарифу, желѣзна дорожн констракціоннаго указномъ, въ видѣхъ пеня, двойной противъ тарифа произвольной клади; если же несправильности не найдена, то отправитель не имѣетъ быть привлеченъ къ участию въ расходахъ, выходящихъ дѣйствіемъ желѣзнай дорожн по предѣльному еѣ праву. Вѣдѣніемъ сего, въ прокурорствѣ приняты Департаментъ полагая дѣлительными означенными указаніемъ, что вычеты и уплатонна товарамъ жѣсть производится дорожн съ привлеченіемъ всѣхъ необходимыхъ въ торговой практикѣ предосторожностей.

5) Относительно тарана удостовѣренія произведенной желѣзно дорожн поборна саванна, въ мѣстѣхъ Департамента, приняты на видѣ, что въ статьѣ 68 Общ. устан., — во выводу производствѣ поборна груза, въ случаѣ обнаруженія, во время пути или на станціи означенія, утраты или поврежденія груза, — прямо устанавливается, что о послѣдствіяхъ поборна груза составляется протоколъ, коимъ съ которымъ выдѣляется болѣе или, въѣзжающу право расхоженія груза, буде сѣмъ того потребуетъ.

Такимъ же означеніемъ представляется вѣдѣніемъ привѣсобраннымъ принятымъ и въ поборнахъ груза, производимой въ силу статьи 66, принятымъ по назначенію, что въ статьѣ 11 Общ. устан., въ перевозѣ случаются означенные составленія протоколовъ чинами жѣль-

деревской полноты, — во многих случаях покроя групп, производимой из силу статьи 60 Общ. устава, Департаменты имеют убедиться, что в силу постановления Правительства. За связь, из силу постановления статьи 60, по поводу не охраняемых образцов убийств, произведенные желанием дороги от повреждения изгода властями перепрода его, сбалансировано бы, по мнению Департамента, установить, что из указанного постановления, — тем самым от констатирования факта и регулятором покроя, — при осуществлении повреждений изгода от перепрода, — должно быть указано, из чем именно повреждение заключается и какие лица причастны убийств дороги, из привлечением из проведению осуществления по силу документов. Указание же способа и порядка составления силу постановления документов, из силу статьи 57 Общ. устава, должно составлять предмет распоряжения Министра путей сообщения.

На основании вышеизложенного Департаменты желанием дороги полагают, из развитие статьи 60 Общ. устава, подати преследованиях из из пяти статьях „Правила покроя содержания, веса и стоимости перевозимых из деревской групп, производимой желанием дороги, на основании статьи 60 Общ. устава российских желанием дороги“.

По сообщением вышеизложенных оснований из разработанным из Департаменты текстом пяти правил, Совету желанием желанием правила утвердить из сбалансированы изложения.

1) „Предусмотренную из статьи 60 Общ. устава российских желанием дороги покроя содержания, веса и стоимости перевозимых из деревской групп желанием дороги должны производиться: а) на станции отправления, — не, нарушая порядка перевозки отправки желанием групп; б) на станции по пути сбалансированы групп, — не, нарушая, по возможности, сбалансированы групп, а из случаи в) — в случае нарушения, ответственность из несоблюдения установленных условий доставки, если нарушение не вызвано только силами отправления, в г) на станции назначения — при выгрузке или погрузки групп получателя“.

Департаменты желанием дороги полагают из § 2 рассмотренных правил постановить, что производимых покроя групп — из целью привлечение ответственности из ответственности, по статье 60 Общ. устава, из ответственности виновности из виновности лица или виновности обязанности содержания групп — дороги желанием

прав не больше одного раза за все время действия договора и перевозок, за отклонения выдате или уклонениями, сарануть.

Совет постановил исключить этот параграф, такъ какъ, съ одной стороны, очевидно, что эти установленныя статьи 60 могутъ быть вынесены въ грузоправила, во всякомъ случаѣ, одинъ только разъ, о чемъ и не требуется особаго указания въ правилахъ; съ другой же стороны предложениемъ Департаментомъ ограничить право доросъ поѣхать чрезъ въ отклоненія выдате или случаетъ, упомянутыхъ въ статьѣ 60 Общаго устава, было бы несогласно съ статьѣ 60 Общаго устава.

Возле пункта назначения присутствіе при означенной поѣздѣ лица, назначеннаго права распоряженія грузомъ, Советъ не признаетъ, однако, возможнымъ предусмотрѣть въ правилахъ тѣ случаи, въ которыхъ владельцы грузовъ должны присутствовать для присутствія при поѣздѣ, такъ то было сделано въвозможности при членствѣ Совета. Находя, затѣмъ, что предложеныя Департаментомъ редакція статьи 3 правилъ можетъ возбуждать недоразумѣнія, Советъ признаетъ необходимымъ при изложеніи этой статьи придерживаться редакціи статьи 88 Общаго устава, касающейся порядка поѣзда перевозимыхъ грузовъ, и включить эту статью въ слѣдующемъ видѣ:

2) „Поѣзда производятся начальникомъ станціи или тѣмъ лицомъ, которому это будетъ поручено, въ присутствіи станціоннаго жандарма при доросъ постороннихъ свидѣтелей, съ приглашеніемъ—при необходимости—охраненія и, если возможно, при багетности лица назначеннаго права распоряженія грузомъ“.

3) „Расходы, вытекающіе производствомъ поѣзда, совершаемаго на основаніи статьи 60 Общаго устава, образуются на счетъ доросъ, производимой вагу. Поѣзда всѣ, всартегіе и уклоненія товариществъ ибѣтѣ должны дѣлаться съ соблюденіемъ правилъ въ торговой практикѣ предосторожностей. Если обнаружено будетъ обидурожие, что, вслѣдствіе неправомерности въ указанномъ тѣмъ обществѣ, провозимыхъ перевозъ вагоновъ больше, чѣмъ на 1/2, времени выдѣломъ его сами, то, вслѣдствіе отъ изложенія въ статьѣ 60 Общаго устава, возникшее противъ него иначество груза отружнется за счетъ грузоправителя, а затѣмъ или старается доросомъ на иначество отбавномъ отбавномъ, или возмездіемъ грузоправителю, если отъ лично знающаго о томъ желаніе. Если по обнаруженіи товариществъ ибѣтѣ окажется грузъ, въ перевозкѣ подлежащій, или должностному быть перевозимымъ на особомъ

указывала (статья 51 Общего устава), или отсылало отъ прочихъ группъ (статья 38 Общаго устава), то въ первомъ случаѣ — группъ передается въ распоряженіе железнодорожной палаты, во второмъ — группа поступаетъ въ основаніи права, установленнаго для таковой группы, а въ послѣднемъ случаѣ группъ отправляется одѣлочно отправкою<sup>1)</sup>.

4) „Сверженіе, въ силу статьи 40, поборки и не покладенія могутъ быть удостоены противолого, состоявшимся въ порядкѣ ст. 13 Общаго устава указанными; при этомъ, если поборки будутъ обнаружены поврежденія шпала покладеніе его вертута, то въ противологъ надлежитъ указать, въ чемъ поврежденія заключаются. Противологъ сопровождается накладною, а конія съ него надается бесплатно лицу, имѣющему право распоряженія группою, если она такъ вербута<sup>2)</sup>“.

Подписный журналъ въ надлежащемъ подлинности.

## Журналь 16 марта 1889 года.

№ 25/зд.

Слушаніи докладъ Департамента желѣзныхъ дорогъ 16 января 1889 г. № 47, о забытыхъ или обрѣванныхъ въ желѣзныхъ дорогахъ предметахъ (ст. 35, 39 и 40 Общ. устава российскихъ желѣзныхъ дорогъ).

Въ 1877 г. Министра путей сообщенія возложилъ на Государственный Советъ съ представленіемъ объ устроеніи проекта правилъ о предметахъ, забытыхъ или потерянныхъ на желѣзныхъ дорогахъ. Государственный Советъ, рассмотрѣвъ это представленіе 25 октября 1877 г., возложилъ „составить его Министру путей сообщенія для разработкы дѣла, согласно приведеннымъ въ журналь означенія, и для представленія окончательнаго своего заключенія по нему, по согласію съ подлежащими ведомствами, на рассмотрѣніе Государственного Совета установленнаго порядкомъ“.

Во исполненіе сего на Министерствѣ путей сообщенія въ 1882 году разработаны были вышеозначенный новый проектъ правилъ о предметахъ, забытыхъ на желѣзныхъ дорогахъ.

1) Правила, забытые или оставленные въ сообще означеннаго безъ надлежащаго собственническ. на ставленія, въ изгнаны и на

дѣлать жалованья дорогахъ,—будутъ за нихъ предметы частично служившие на жалованья дорогахъ, или посторонними лицами,—подлежатъ не похищенію, а поступаютъ поводомъ, установленнымъ по распоряженію Министра путей сообщенія, объявленным во всеобщее свѣдѣніе, въ жалованьевыхъ управленіяхъ на транзитъ въ собственность или въ собственность тѣхъ предметовъ.

2) Предметы уже извѣщенные или подлежащіе такой порчѣ и кобылы по тому либо не могутъ быть проданы безъ оцѣнки или безъ пробы, но оцѣноустанавливаются или в составленіи о томъ актѣ, верныя — разбиваются, а послѣдніе — немедленно продаются; въ случаѣ же неявки покупателя — разбиваются.

3) Предметы, въ которыхъ явятся собственности, а равно и жалоба, нарушители за предвѣры, назначенныя въ § 2 сего правила, выдаютъ свои собственности, по убѣжденію въ правдивости ихъ требованій; если же такого убѣжденія достигнуто не будетъ, то предоставляется заявителю представить болѣе ясныя доказательства, или опредѣленіе подлежащихъ судебнаго установленія.

4) О предметахъ, оставшихся невыданными на явномъ надѣлѣнцѣ, жалованьевыхъ управленіяхъ обязаны своевременно публиковать въ явномъ свѣдѣніи о томъ, въ какому губернскаго той явности, въ которой продаются жалованья дорогахъ, на которой означеныя предметы выданы, а равно и въ „Промышленнаго Вѣстникѣ“. Публикація эта дѣлается не позже конца явности, объявляемой на томъ, въ томъ явности предметы поступаютъ на транзитъ. По актѣ собственности, составленіи сего публикуются, предметы выдаютъ свои собственности, какъ опредѣлено въ § 2.

5) Плата предметомъ производится владельцамъ жалованьевыхъ управленіяхъ, но поспѣваніи сего владельцамъ владельцамъ выданы на публикацію и расходы на транзитъ — если бы таковы оказались.

6) На предметѣ 6 явности со дня послѣдней публикующей, размѣненной въ § 4, явности, оставшихся невыданными на явномъ изъ собственности и с которыми не поступало явного явности, продаются съ публичнаго торга. Плата, с которыми хотя и поступало явности, но которыя остаются невыданными, согласно § 2, по недостаточности представляемыхъ доказательствъ на принадлежность, поступаютъ въ продажу также послѣ 6 явности, но съ тѣмъ же, въ который послѣднее требованіе о представленіи болѣе явности доказательствъ.

7) Вырученная от продажи земли сумма, а равно оставшиеся недвижимые имущества бывши и деньги, если бы таковыя въ числѣ заложимаго имущества оказались, принадлежатъ желѣзнодорожному управленію какъ въ случаѣ б. аренды, а иначе, какъ собственнаго въ силу закона, съ соблюденіемъ условій, въ § 3 означенныхъ, не иначе, то деньги эти, а равно и предметы бывши, если бы таковыя оказались, поступаютъ въ полное распоряженіе того желѣзнодорожнаго управленія, на которомъ заложены предметы, на которыхъ деньги выручены, а право собственности на эти предметы безусловно прекращается.

8) Вѣща, оставшіяся невреданными, на какомъ-либо недвижимомъ имуществѣ, поступаютъ въ распоряженіе желѣзнодорожнаго управленія на томъ условіи.

9) Подробный порядокъ о передачѣ служащими на желѣзную дорогу заложимаго имущества въ управленіе, обо всемъ общаго характера по оному управленію, о заложимомъ и проданномъ и о прочихъ дѣйствіяхъ желѣзнодорожному управленію, опредѣляется постановленіемъ Министра путей сообщенія, публикуемымъ въ общедоступномъ мѣстѣ.

Соборнымъ на замоченіе Министерствомъ путей сообщенія, внутренняго дѣла и финансовъ, проектъ этого закона со стороны Министра путей сообщенія 10 іюня 1886 г. одобренъ Высочайшимъ утвержденіемъ 12 іюня 1886 г. Общій уставъ российскаго желѣзнодорожнаго хозяйства уже внесенъ Государственной Думѣ Государственнаго Совета постановленіемъ о министерскомъ докладѣ (ст. 46). Ручная же часть пассажироваго, относительно которой желѣзными дорогами, во тѣсномъ смыслѣ сего устава (ст. 20), не считается отъ общаго права принимать пассажира отъ лица вѣра охраненія оной, въ случаѣ, когда она оставлена либо забыта въ станціи или въ вагонахъ, весьма близко подходит къ министерскому докладу. Въ виду сего, правила в. закона, изложенныя на желѣзныхъ дорогахъ, не только не могутъ удабно быть вынесены общѣ въ свое время вмѣстѣ съ самимъ уставомъ желѣзному дорогамъ, но и должны бы быть строго объяснены членомъ съ указаніемъ въ постановленіи этого устава.

Соборная постановленіемъ Министерствомъ путей сообщенія на 1882 г. правила съ этой целью тогда принята и въ силу въ послѣдствіи на оному предмету сущаго Государственнаго Совета, съ Министромъ путей сообщенія, что постановленіемъ въ проектѣ не ставленія, по возможности своему, изданы отъ него въ предѣлѣ

программи, предумовлено в своїй основній Государственной Советом, а подкріплена в своїй основній введіння, одна не публікується в установленій для законодавчих актів, в виду того, що це не є — розроблена сама собою, але можуть скласти предмет для адміністративної регламентації. Така вимога в ст. 1 проєктованих правил, щодо протекти, указана, що шкідливі пестициди на жовтій деревній деревині — „не поширюються наслідком“.

В ст. 2 проєктовано встановити, що умовні предмети надані державі за ними забезпечувати не достатньо в правдивості в їх професії, одна же такого убачення достатньо не буде, то „представляється зазначити предмети більш ніж доведеності“. В ст. 3, окремим чином що втручання в продаж шкідливі пестициди варті донести в процентна форма, не востребованні в техніці введіння гроша, обрахована в собівартість жовтій деревині пенсійна плата, крім її слід вказати, що „право собівартості в цих предмети безумовно пропадає“. В указаних, подібних випадках, одна не може бути надійності, така вже навіть права собівартості само собою утворює можливість одночасного виконання втручання в виключительності об'єкта різні люди, а в силу включення таких правил в число проєктованих актів, уможливила б більш достатньої необхідності в більш законодавчий матеріал, могло би бути шкідливо відносно класифікації.

Крім того, стосовно проєктованих в ст. 4 варті публікації об'єктів повинні виконувати відповідно вказати, одна не шкідливо, що расходи на свої публікації могли би достатньо значительними розміром і встановити не відповідати в їх суровість, щодо шкідливих предметів мають велику цінність і собівартості не менше за пошування жого. В виду цього, вказано би можливість не діяти шкідливо в такій проєктованій введінній, вчитати лише, в своїй основній, одна, в шкідливий період встановити, встановити близького окремого порядку публікацій було би зручно не встановити в законі, а встановити в адміністративній.

Що стосується вказаної, Міністерство хотіло б обмежити одержання правил в шкідливих на жовтій деревині предметів більш введіння, де суттєво востребованні, в, встановити як в указаній ст. 40 Об'єктів установа жовтій

наизъ дороги в востребованныхъ багажѣ, иррактично правами въ возмѣно возмѣнога оставленнаго въ слѣдующей примѣрно редакціи:

1) Предметы, забытые или оставленные на станціи, въ вагонахъ и на путихъ желѣзныхъ дорогъ, поступаютъ на храненіе въ желѣзнодорожнаго управленія, для выдѣла оныхъ по востребованію.

2) О предметахъ, не востребованныхъ въ теченіе 14 дней со дня поступленія оныхъ на храненіе, публикуется отъ желѣзнодорожнаго управленія распоряженіе въ извѣстности.

3) Расходы по печатанію упомянутыхъ объявленій, а равно и издержки храненія, если таковыя будутъ, возмѣщаются съ собственнаго забытыхъ предметовъ при выдачѣ оныхъ.

4) Если, оставшіяся не выданными въ теченіе 4 мѣсяцевъ со дня послѣдней публикаціи, предметы съ приблизнаго торга, а вырученныя отъ продажи суммы, равно какъ и найденныя деньги и кредитныя бумаги, по удержаніи причитающихся дорожн. платежей, выносятся: первая—для управленія предметами, а послѣдняя—для правленія—въ Государственное кредитное учрежденіе.

5) Если въ теченіе одного года со дня послѣдней публикаціи никто не претендуетъ право оныхъ на означенныя деньги, либо кредитныя бумаги, то оныя обращаются въ пользу пенсіонной или вспомогательной кассы подержанной желѣзной дороги.

6) Деньги, издерженныя старой верей и вообще неудобныя въ храненіи, могутъ быть проданы, а въ случаѣ неудобства и рентабельности, немедленно по поступленіи ихъ въ желѣзнодорожнаго управленія.

7) Ближайшей порядкомъ печатанія объявленій, размѣстивъ въ ст. 2, а также храненія, выдѣла и продажи забытыхъ или оставленныхъ на желѣзныхъ дорогахъ предметовъ ввердѣняется Министерству путей сообщенія въ особые правила, публикуемыя въ особомъ свѣдѣніи.

Согласнаго съ извѣщеніемъ Министерства юстиціи относительно существующаго разлада между ррочно издаваемою постановкою, установленною или забытою или на желѣзныхъ дорогахъ, и не востребованными багажамъ, Департаментъ желѣзныхъ дорогъ и съ тѣмъ спорамъ входить, что правила Общаго устава о селѣ багажѣ могутъ быть применены и къ забытымъ вещамъ, вслѣдствіе чего надлежитъ выдѣл въ законодательствѣ порядокъ особаго права объ этихъ вещахъ, предлагается издѣлать.

На селѣ основана Департаментъ юстиціи вправнѣться выдѣл

мість як знаходяться в межах сфери свого об'язку управління як ст. 38, 39 а 40 Об'являється уставом „своє предмети повинні бути оформлені на залізничному станції, як загонять на на пути поступити відповідно ст. 38, 39 а 40 Об'являється уставом, при чьмь сфера управління, а також в тому поступити вступі предмети як влізти в дорогу, вставляється со дня предстваленія такового як початковий залізничний станції“. Для установлення як близького порядку управління, а також управління в межах повинні предствалити, Департамент повинен видати сфери управління:

1) Вагон, виділений на станції для як загонять, повинен бути доставлений початковому станції, вагон, виділений на пути, повинен бути доставлений початковому близькому станції, подя ого розпорядку.

2) Початковий станції повинен доставити до вагону вагон як своїм розпорядку на послідовних повертах, як повинен: влізти, оскільки в вагон она предствалена. Відсутність вагону, на одній вагон повинен доставити управління як обов'язковий станції в вагон, подя вагону вагон повинен влізти на розпорядку.

3) Виділений вагон доставити у початковий станції як протягом 14 днів, після чого она повинна бути введена для дальшого управління як центральному вагону для управління виділеного вагону.

4) Початковий станції повинен видати о поступити як вагон на управління виділеного вагону відповідно центральному вагону, котрий, по влізти як вказання, повинен як протягом 14 днів транспортувати вагону як влізти управління в державний влізти, як управління як вагону, на вагону станції в вагон предмети влізти на управління, а також в послідовних як управління.

5) Лице, відповідно видати вагону, повинен: а) повинен право собственности на вагон вагону в державному влізти управління вагону, или содержанию ва, а також в обов'язковості, відповідно вагону, а б) при влізти вагону повинен влізти на розпорядку виділеного вагону, обов'язковості управління управління вагону, а також спосіб вагону, или, спосіб, фактично влізти вагону.

6) Коли вагону вагон она повинна у початковий станції, то она повинна видати ст управління. Коли же вагону вагон передана уже як центральному вагону, или если управління в вагону она повинна не на той станції, ст вагону вагону, то початковий станції повинна доставити як відповідно управління в, ст

подушки пограничной воды, видяща се простила съ обходения, изключително речей (п. 4 и 5) и по изясненіи съ погранична вода протеканията горей платяемъ: за граница, губяваща и верою, или тѣмъ вода въста въ дѣлѣи случай.

Разсмотрѣвъ представленіи Департамента желѣзныхъ дорогъ и сосѣдствѣ съ изясненіи въ ономъ означеніи, Съветъ имѣлъ адмѣи же необходими работѣ съ представителнми Департаментъ желѣзныхъ дорогъ доказаніемъ Общете рѣшии доказати ето и указати на те урѣдженіи (Съветъ по желѣзнодорожнмъ дѣламъ), которыя дѣлѣи издавати подробни правила о изяснѣти и пограничнмъ водамъ. Наказа члѣмъ, что ст. 39 Общете урѣди въ изяснѣти и пограничнмъ водамъ не дожиа имѣти приключѣнѣи и что протеканіи работѣ дѣлѣи быть поспѣши при ст. 40, Съветъ указати: ст. 40 Общ. урѣд. Рас. жѣл. дорогъ дѣлѣи приключѣнѣи слѣдующаго содержания: „Примечаніи. Съ протекати работѣ или обрѣженіи на желѣзнодорожнми станціи, въ изяснѣти, или на пути пострѣиетъ согласно ст. 38 и 40 Общете рѣшии, при чѣмъ съиъ граница вѣдѣиетъ со дѣи представленіи тѣмъ же изясненіи желѣзнодорожнми станціи. Подробни по ому предмету правила утѣрѣдиетъ Съветомъ по желѣзнодорожнмъ дѣламъ“.

Образомъ, въ тѣмъ въ самѣи проектѣ правила, утѣрѣженіи которыя дѣлѣи предѣлѣвати разрѣшеніи изясненіи работѣ протеканіиетъ вѣмъ доказаніи ст. 40, а обѣиетъ этиѣ проектѣ какъ вѣснѣи на ето разсмотрѣніи по п. 6 ст. 8 Положеніи о Съветѣ, Съветъ имѣлъ необходими сѣбѣи въ изяснѣти, вѣдѣиетъ вѣрѣженіи частіи съ цѣлю близкаго сосѣдствѣи параграфомъ 5, 4 и 6-го правилъ съ 40-ѣ ст. Общ. урѣд. о работѣ граница изяснѣти или вѣрѣженіи предметѣ, частіи съ цѣлю изясненіи съиъ правила вѣдѣиетъ о предметѣ, имѣи вѣрѣженіи скорѣи работѣ.

Хити Департаментъ желѣзныхъ дорогъ и показати, что съ изяснѣти предметѣи, пострѣиетъ скорѣи работѣ, слѣдѣти поспѣши согласно ст. 38 и 39 Общ. рѣшии, имѣи съ изяснѣти же примѣи и что въ ому правилѣ о границѣ или утѣрѣженіи скорѣи работѣиетъ групѣи (изясненіиетъ имѣи на разсмотрѣніи Министерствѣи внутреннми дѣлаи) имѣиетъ приключѣнѣи на изяснѣти же изяснѣти или пограничнмъ водамъ,—въ Съветѣ не могу приключѣти тѣи вѣмъ вѣдѣиетъи правилнми, вѣдѣи, что означеніи етъ съиѣи стѣиетъиетъ различіи въ приключѣнѣи означеніи, между съиѣи

иные потребностями сформироваться грузки и такны же доставки как и другими видами суворосты сже больше рас-  
 делье на транспортный смысле сформированной грузы видеть  
 видна большую сформованность и потому по потребности  
 перевозке его или продажи должны быть установлены особые  
 предосторожности и больше строгих правил, тогда как на-  
 бытые или потерянные сформованные предметы видеть большою  
 частью сформованности и указания о них, как должны по-  
 ступить с ними железнодорожные управления должны быть точно  
 и подробно в виде виде с рассмотрением правил, как  
 по предметам в Министерстве юстиции, тогда пометкины и  
 сиемы прочтѣ параграфы о продаѣ и уничтоженіи сформован-  
 ных предметов.

Сперв установленныя выданы и дозволены Сибирь признавъ  
 больше удобнымъ печатать объявления о выданныхъ предметахъ не  
 въ обычныхъ изданияхъ, которые видеть сибирскимъ малое рас-  
 пространеніе, а въ Правительственнымъ изданияхъ и при томъ пе-  
 риодически, въ началѣ каждого мѣсяца. Печатаніе объявленій въ  
 мѣсячныхъ изданияхъ неслучайна сформованности для публики интре-  
 сию, какъ въ дознаваніи возны печати, какъ и не редко въ не-  
 бѣдности, въ начале или мѣсячныхъ мѣсяцѣ (при которыхъ мѣсяцъ не  
 время продаѣ черезъ мѣсячные губерній) слѣдуетъ обратить,  
 чтобы мѣсячными мѣсячными объявлениями, что при периодическомъ  
 публикованіи въ Правительственномъ изданияхъ быть не можетъ.

На основаніи выданаго Сибирь закономъ кообразъ сформован-  
 ныхъ правилъ и мѣсячныхъ или сформованныхъ въ железнодорожные  
 станціи, въ вагоны и на пути предметовъ:

1) Вагонъ, выданный на станцію или въ вагонъ, должны  
 быть доставлены начальнику станціи, когда выданы на путь,  
 должны быть самимъ начальнику ближайшей станціи, когда его  
 решеку.

2) Начальникъ станціи обязанность доставить въ путь вещь  
 въ особый роостръ на железнодорожными померомъ, съ пометкою  
 сформованности, откуда и когда она предоставлена. Вѣсѣ сформованности, на сформованности  
 вещь выданамихъ предметъ съ объявленіемъ станціи и номера,  
 когда которой вещь данама въ роостръ.

3) Въ течении времени 14 дней выданный вещь хранится у  
 начальника станціи, о чемъ выданамихъ объявленіе на выданнъ  
 мѣсячъ станціи; на протяжении не этого срока вещь можетъ быть

переходя для хранения на одну из центральных станцій по усмотрѣнію управленія дороги.

4) О всѣхъ найденныхъ водахъ управленіе дороги должно на мѣстѣ одного раза въ мѣсяцъ (по возможности 1 числа) публиковать въ Правительственномъ вѣстникѣ съ раздѣленіемъ: съ какого времени, на какой станціи и какиѣ предметы находится по храненію, а равно и послѣдній изъ номеровъ вагона.

5) Если требованіе воды получено поспѣшно, должно: а) доказать право собственности на эту воду точными и опредѣленными описаніями признаковъ воды, или содержанія ее, а равно и обстоятельства, сопровождающія исторію, и б) при полученіи воды располагаться въ распоряженіи найденныхъ водъ, обозначивъ признаки принадлежности водъ, а также свое имя, имя, отчество, фамилію и вѣкъ жены.

6) Если требованіе воды еще находится у начальнаго станціи, то оно немедленно выдвѣтъ по проставленію съ соблюденіемъ порядка обозначеннаго въ п. 5-ой. Если-же требованіе воды передано уже на одну изъ центральныхъ станцій, или если означеніе о потерѣ этой воды сделано не на той станціи, гдѣ вода потеряна, то начальнаго станціи слѣдуетъ съ подчиненной станціей и, по полученіи потеранной воды, выдвѣтъ ее проставлено съ соблюденіемъ указаннымъ въ п. 5-й уложенія и по выпискѣ съ получателя воды причитывающагося дорогѣ платимой: за храненіе, публикаціи и перевозку, если таковыя имѣетъ мѣсто въ данномъ случаѣ.

7) Вода потеранная старой дорогѣ вѣсело требуется для хранения могутъ быть проданы, а въ случаѣ надобности и употреблены исключительно по назначенію изъ изъ начальнаго станціи.

Подлинный журналъ за надлежащими подписаніемъ.

## Журналъ 16 марта 1880 года.

№ 49/124.

Слушавъ докладъ Департамента желѣзныхъ дорогъ 26 января 1880 года № 151, объ извѣщеніи и дополненіи §§ 11 и 12 вѣстн. гдѣшнукерскъ изъ Западнорусской желѣзной дорогѣ правамъ пользования станціями резервуарами, принадлежащими обществу этой дороги, для хранения урожая, отправляемого въ вѣдѣніи общества.

Применение общества Западнорусской желѣзной дороги календарности для вычисления платы дѣлается на вышней желѣзной дорогѣ, притомъ поименованъ главный резервуаръ общества для хранения керосина, установленнаго въ вѣстоимости сообщенія, исключительными образомъ:

1) въ случаѣ § 11-го добавити „размеръна выданнаго въ Батуцкѣ резервуарѣ общества остатка керосина производится два раза въ годъ: въ январѣ и июлѣ, при чемъ производится каждому температурному части керосина должна быть плата какъ въ теченіе мѣсяца со дня размеренія, въ противномъ же случаѣ, дорогѣ имѣть право продать этотъ керосинъ съ аукціоннаго торга на общаго оставленія“;

2) начало § 12-го измѣнить такъ „температурно-вѣсомъ предоставляется право держать свой керосинъ въ Батуцкѣ резервуарѣ общества не долѣе одного мѣсяца, а на прочіе станціи—не долѣе трехъ мѣсяцев“.

Сверхъ сего примѣненіе общества предлагается возложить, съ 1-го февраля сего года и впредъ до измѣненія поместить плату за хранение керосина въ Батуцкѣ резервуарѣ общества съ  $\frac{1}{2}$  п. на вышней желѣзѣ, до 1 п. съ суда въ мѣсяцъ.

Оконченныя вышесказанія правила, а также и изложеніе платы за хранение керосина, приведеніе вышесказаннаго, какъ и въ, могутъ способствовать освобожденію Батуцкой станціи отъ измѣненія, въ послѣднее время, малой нефтяной трассы.

На извѣстію Департамента желѣзныя дорогъ относительно платы за хранение керосина въ Батуцкѣ резервуарѣ Западнорусской желѣзной дороги съ  $\frac{1}{2}$  п. до 1 п. съ суда въ мѣсяцъ, какъ в томъ ходатайствуютъ нѣкѣ правила общества этой дороги, не употребить платы либо штрафовъ, ибо, на основаніи постановленій Свѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ 24 апрѣля 1886 года № 27, дорогѣ предоставляется имѣть плату за хранение керосина въ Батуцѣ до 2 п. съ суда въ январѣ, а на остальные до 3 п.

Далѣе Департаментъ изложить, что установленныя вышесказаннаго предѣльнаго срока хранения керосина въ Батуцѣ,—измѣненнаго, можетъ быть деурнаго, какъ и вышесказаннаго въ, въ родѣ съ прочими вѣрами, раздѣленнаго въ послѣднее время, на вышней желѣзной вышней прибавленнаго въ Батуцѣ керосина. Наконецъ, дополненіе § 11 разсмотрѣнныя храненія вышесказаннаго о томъ, что размеръна выданнаго въ Батуцкѣ резервуарѣ общества остатка керосина будетъ производиться два раза въ годъ: въ

аварі і іолі, при чомъ представляется каждому остатокъ вересня дозволять быть или въ томъ же мѣсяцѣ съ для размеренія (въ противномъ случаѣ вересня этотъ будетъ продаваться съ аукціона),— оправдывается необходимостью определять известной порядкомъ расчетныя дѣла съ отсрочкою по хлѣбному изъ вересня. Такой порядокъ едва-ли можетъ оказаться вредоноснымъ для торгово-отсрочкою.

Принимая во вниманіе, что упомянутое дѣяніе составляетъ дальнейшее развитіе положенія статьи 11 правилъ, утвержденныхъ Сѣнаторомъ по желѣзнодорожному дѣлу, Департаментъ желѣзныхъ дорогъ, представляетъ эту часть настоящего издѣянія правленія общества Закавказской желѣзной дороги на обсужденіе Сѣнатора.

Рассмотрѣвъ настоящее дѣло и раздѣлы съображенія по оному Департамента желѣзныхъ дорогъ, Сѣнаторъ постановилъ: дозволять § 11 правилъ положенія сивильнаго резервуара общества Закавказской желѣзной дороги слѣдующимъ образомъ, согласно ходатайству казенной дороги: „размеренія означеннаго въ Батумскомъ резервуарѣ общества остатка вересня производится два раза въ годъ: въ январѣ и іюлѣ, при чомъ представляется каждому товароотсрочкою часть вересня, долженъ быть или въ томъ же мѣсяцѣ со для размеренія; въ противномъ же случаѣ, дѣла можетъ право продать этотъ вересень съ аукціонаго торга въ общій остатокъ“.

Подлинный журналъ за надлежащимъ подписаніемъ.

## Журналъ 16 марта 1880 года.

№ 80/122.

Слушавъ докладъ Департамента желѣзныхъ дорогъ 27 февраля 1880 г. № 337, по ходатайству Орловскаго земства объ измѣненіи вѣсомъ и цѣнѣ перевозки хлѣбныхъ грузовъ по Орловско-Витебской желѣзной дорогѣ.

Орловское губернское земство, въ видахъ податія новоназначеннаго вѣсимаго земледѣльческаго Орловской губерніи, ходатайствуетъ черезъ Орловскаго губернатора:

1) объ обществяномъ установленіи тарифовъ на перевозку<sup>80</sup> Орловско-витебской желѣзной дорогѣ хлѣбныхъ грузовъ съ цѣнѣ

и верста, выписывая эту разницу profits груза, и о взаимно-приманивая субсидированія этих тарифов;

2) о принятія подлежащих мѣръ въ устраненіи возможности обхода установленных тарифов относительно переселенія рефракцій въ тарифахъ перевозки (ст. 31 Общлаго регла. Россійскаго желѣзныхъ дорогъ);

3) объ опредѣленіи тарифа, на основаніи котораго вѣсъ хлѣбнаго груза, опредѣленный дорожно при едлѣ его отправителя, считается бы обязательнымъ при расчетѣхъ накупалки съ производителя;

4) о назначеніи параллельной убола хлѣба при перевозѣ (въ 1<sup>ю</sup> и въ 2<sup>ю</sup> пачками) болыше дѣствительнымъ условіемъ вытга;

5) объ установленіи обязательнаго пересѣченнаго хлѣба на станціяхъ вывозенія и ввозенія;

6) о предоставленіи хлѣбоотправителямъ права владѣнннхъ на вагонахъ собственнаго влѣннн, которыя могутъ бытъ спомощью желѣзнодорожными агентами только на станціяхъ вывозенія.

Орловскій губернаторъ съ своей стороны принимаетъ, что возбужденный министромъ вопросъ касается весьма важнаго значенія для Орловскій губерніи, стариннаго значительнаго количества хлѣба, и что существующій порядокъ вондѣ въ отношеніи желѣзнодорожныхъ тарифовъ оказывается чрезвычайно губительнаго на интересахъ сельскаго хозяйства и хлѣбной торговли.

Генералъ, полномочное ходатайство министра, Департаментъ желѣзныхъ дорогъ, основанный на Высочайшемъ повелѣніи 18 декабря 1888 г., о перевозѣ тарифнаго груза вѣсомъ въ вѣдѣніи Министерства финансовъ, и вѣда въ виду, что в третій пунктъ ходатайства касается объ вѣдѣніи тарифа, на основаніи котораго вѣсъ хлѣбнаго груза опредѣленный дорожно при едлѣ его отправителя считается бы обязательнымъ для расчетовъ накупалки съ производителя, какъ интереснаго вопроса торговли, относится до предмета вѣдѣнія того же Министерства — передавъ означеннаго перннн три ходатайства Орловскаго губернскаго земства на ближайшемъ усмотрѣніи тайнаго совѣтника Ваннерграденнаго, съ просьбою о посылкующемъ по сему ходатайствамъ удостовѣрять непосредственно Орловскаго губернатора.

Затѣмъ Департаментъ принимаетъ, что разсмотрѣніа Министерствн пунктъ ходатайства требуетъ дать три повелѣніа пункта ходатайства Орловскаго земства, касающагося дѣствительнаго условія перевозки хлѣба по Орловско-внтебской желѣзной дорогѣ.

Вопрос окончательно установленія цены убулы хлѣба, болѣе основаннаго на действительной потерѣ въ вѣсѣ хлѣба, при перевозкѣ его по желѣзнымъ дорогамъ, возбужденъ былъ Министерствомъ при первомъ сообщеніи еще въ февралѣ 1888 года и для правительственнаго рѣшенія не приняты еще мѣры въ провинціяхъ охваченныхъ убыткою въ вѣсѣ хлѣба на почвѣн дурнаго сорта на основаніи общества застрахованнаго для сего проекта. Такимъ образомъ это товарищество имѣетъ надежду получить удовлетворенное рѣшеніе лишь по окончаніи сезона, необходимому для расплатки всего дѣла.

По стѣи 87-й Общедо уст. Росс. ж.в. дорогъ, получивъ хлѣба право требовать, чтобы выданный грузъ былъ возвращенъ при такой же вѣсѣ; при этомъ, если окажется недостача въ вѣсѣ, то издержки навозвращенія падаетъ на желѣзную дорогу, а въ противномъ случаѣ онѣ обращаются на получателя.

По этому требованію обязательнаго возмѣщенія прибавленіемъ хлѣба и при томъ бесплатно, какъ тотъ, который, когда бы имѣлся, — имѣлся, въ вѣсѣн Департамента, исходящій изъ предѣловъ правленій стѣи, и крошѣ того, такое требованіе противорѣчитъ бы Высочайше утвержденному, 26 ноября 1882 года, повелѣнію Комитета Министровъ, на основаніи котораго желѣзныя дороги предоставлено вообще право на возмѣщеніе издержекъ на вывозимыхъ извратимыхъ, сверхъ перевозимъ грузовъ, убулы.

Если же обязательнаго возмѣщенія должно производиться на извѣстную сумму, — то мѣры эти для общества же хлѣбостроительной была бы рѣшительной, ибо при извѣстномъ количествѣ возмѣщенія грузъ на станціи вывозимыхъ получатель прибавляетъ трехкратное лишь въ случаѣ издержекъ въ вѣсѣн вѣсѣ, на какое возмѣщеніе не повелось выказать издержекъ, если издержекъ его не превышаетъ; при обстоятельствахъ же возмѣщенія ему придется платить всѣмъ разъ, тогда вѣсѣ онъ окажется согласенъ съ получаемымъ въ вывозимой, т. е. въ количествѣ вывозимыхъ случаевъ, а это можетъ означать извѣстную расхожу на перевозимый хлѣба.

По стѣи 60 Общедо рѣшена возмѣщать издержекъ — издержекъ предоставлено право проверить количество и вѣсѣ груза въ томъ же станціонѣ отправленія или назначенія, но и на станціонѣ назначенія на пути слѣдованія груза. Въ силу этого назначенія отправительнаго общества имѣетъ на заглави, которое связывается бы только на станціи прибытія груза, въ вѣсѣн Департамента,

подробнее бы ограничена на законодательство ввиду чрезвычайной чрезвычайности статьи.

Поэтому же, — хотя безразличности между дорогами сообщенія постоянно расширяются, но остаются на некоторый ступению впереди, причем съ одной стороны на другом прощаются съ перерывом; для того же образом, где грузы перевозятся съ дорожъ равной силы, безразличное сообщеніе не осуществляется.

Но перерыва, или внутренней осанты нагоя, а следовательно в свете вольн, может потребоваться и по случайным причинам, какъ-то: при перерывѣ, перѣ или вольнѣ вольн.

Наконецъ, статья 103 Оборого устава требуетъ извѣщать дорожъ вольнѣ на законную дорожъ ответственности на утрату или поврежденіе груза, возмѣщаемыя въ теченіе времени отъ заключенія договора до выданія груза; но соудъ Департаментъ находитъ, что если бы было бы справедливо требовать отъ дорожъ такой строгой ответственности на грузъ, который она лишена возможности своевременно предохранить отъ вреда.

По сему сообщенію Департаментъ извѣщаетъ дорожъ извѣщать:

1) что рѣшение ходатайства объ извѣщеніи, согласно указаннымъ выше, установленнымъ вѣкамъ убавки перевозимаго груза можетъ послѣдовать лишь по окончаніи опыта, необходимомъ для рѣшенія вольн дѣла, а

2) что остальныя два ходатайства вольн, по законодѣланнымъ сообщеніямъ, не могутъ быть рѣшены и что отъ существующей подъ ходатайствѣ не только нельзя извѣдать какихъ-либо для Ординарнѣ извѣщаній вольн, а, напротивъ, вѣры отъ дѣла опыта не представляется возможнымъ бы въ вольнѣ случать рѣшеніемъ.

Принимая во вниманіе, что, въ силу ст. 26 том. I ч. 2 Св. Зак. (разд. II, Глава. Ком. Мин.) изъ 1866 г., а также означенныя выше послѣдствія ходатайства губернскихъ вольнѣ сообщеній, въ извѣщаніи о вольнѣ сообщеній, Министры должны представить Вольнѣ Министровъ и что представленіе по вольнѣ сообщенію, какъ законодѣланнымъ извѣщаніемъ и вольнѣ сообщеній дорожъ, желательнее всего въ Вольнѣ отъ законодѣланнымъ по вольнѣ Сообщенія по законодѣланнымъ дѣламъ, Департаментъ извѣщаетъ дорожъ, вольнѣ рѣшеніе в. Министровъ на представленіе вольнѣ сообщенія, на вольнѣ сообщенія в ст. 8 вольнѣ о Сообщенія по законодѣланнымъ дѣламъ, на вольнѣ сообщенія о сообщенія.

Противоположный въ западной Сибири предметъ Орловской губернской земской управы П. П. Шенниковъ заявилъ, что проектъ таковой податейности Орловскаго земства заключается въ тѣхъ пунктахъ, которые переданы на разсмотрѣнiе Министерства финансовъ, подлежащаго же въ настоящее время обсужденiю Совета земства: такъ, въ тѣхъ пунктахъ земства даны сторостепенное значенiе. Высказавшись такъ — о возмѣненiи нормы уплаты землемольца за право собственности — уже находится, какъ это видно изъ доклада Департамента, на пути къ разсмотрѣнiю, на удовлетворенiе слѣдующаго ходатайства — о перемѣненiи забота на степеняхъ значенiя, предметъ Орловской губернской земской управы не считая возможнымъ настаивать, въ виду приведеннаго Департаментомъ соображенiя; что же касается возмѣненiя платы на налогъ съ дѣлѣнья, то соглашаясь съ тѣмъ, что плембарованiе налогомъ не можетъ быть допущено въ тѣхъ случаяхъ, въ которыхъ движимое сопряжено съ недвижимымъ, г. Шенниковъ заявилъ однако, что во всякъ случаѣ перемѣненiе собственности было бы желательнѣе если бы установили плембарованiе налогомъ какъ общее правило, то, по крайней мѣрѣ, разрѣшить желаннымъ образомъ допустить отплатителей налагать на налогъ свои плоды. Мѣра эта, гарантируя интересы отплатителей, дѣлала бы была, по мнѣнiю предметнаго управы, въ тоже время гарантировать и желаннымъ образомъ отъ отбѣстности на дѣлѣнья и справедливость груза.

Вслѣдствiе этого мнѣнiя предметнаго частинка землемольца дорать, что съ степенями дорать въ большаеишій случаѣ не употребится изгрудничей въ допущенiю плембарованiя налогомъ плембарованiей по способу съ какъ согласенiю, Советъ принять въ виду, что эта мѣра не на основанiи ст. 66 Общаго устава и не имѣетъ нѣтъ съ освобожденiе желаннымъ дорать отъ отбѣстности за справедливость груза, такъ какъ такое освобожденiе могло бы возмѣнять лишь при абсолютномъ допущенiи статьи 104 Общаго устава, но что, тѣмъ не мѣнѣе допущенiе на налогъ, не согласенiю съ желаннымъ дорать, плембарованiе отплатителей могло бы считаться однимъ изъ средствъ къ управленiю желаннымъ плембарованiемъ между грузомъ и дорать.

Раздѣломъ отъ этого соображенiя и мнѣнiемъ Департамента желаннымъ дорать по существу ходатайства Орловскаго губернскаго земскаго соображенiя, Советъ заявилъ, что желаннымъ плембарованiемъ отплатителей въ налогъ съ дѣлѣнья груза можетъ быть допущено по особымъ согласенiямъ отплатителей съ желаннымъ дорать.

Поданный журналъ за подписанiемъ администратора.

## Журналъ 23 марта 1889 года.

## № 41/112.

Судить докладъ Департамента желѣзныхъ дорогъ 17 марта 1889 г. № 463, в продолженіи срока дѣйствія приказа приѣзда в отправка изъ Баку по Закавказской желѣзной дорогѣ нефтяныхъ продуктовъ каленовъ въ вагоны-цистерны, принадлежавшихъ дорогѣ в частныя лица.

Согласно постановленію Совета по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, 3 ноября 1888 г., продолженіе была до 1 апреля 1889 г. срока дѣйствія приказа приѣзда в отправка изъ Баку по Закавказской желѣзной дороге нефтяныхъ продуктовъ каленовъ въ вагоны-цистерны, принадлежавшихъ дорогѣ в частныя лица.

Выходъ изъ ст. в виду поступившаго въ Департаментъ желѣзныхъ дорогъ заявления управленія общества Закавказской желѣзной дороги, 10 декабря 1888 г. № 3,649, в которой въ исторіи извѣстнаго заявления говорится на ст. Баку, вслѣдствіе чего станція эта въ декабрѣ 1888 года оказалась на станціи непроходившая, что такое движеніе по стандартнымъ путямъ сдѣлалось рѣшительно невозможнымъ, Г. Министръ, по докладу Департамента желѣзныхъ дорогъ, отъ 17 января 1889 г. № 1,846, между прочимъ, постановилъ на начальства работъ по постройкѣ обходной линіи Сураманскаго переезда выслать исторію на вѣсть конроль вѣтра, необходимо для устранения затрудненій, возникающихъ въ подвояхъ нефтяныхъ продуктовъ въ Баку в зимой мѣсяцѣ.

По извѣщенію сего конроль дѣлать ст. сов. инспекторъ Рязанскій представлялъ въ Департаментъ желѣзныхъ дорогъ подробной рапортъ отъ 31 январяго февраля за № 4,951.

## Принята по повелѣнію:

1) что рассмотрение представленнаго заявлѣ въ Департаментѣ желѣзныхъ дорогъ представленнаго въ Советъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ—вѣтра въ упрежденію нефтяныхъ перевозокъ по Закавказской желѣзной дорогѣ, по обшрности и разносторонности изреченнаго въ немъ вопросовъ можетъ потребоваться болѣе или менѣе продолжительное время, и

2) что срокъ дѣйствія приказа приѣзда в отправка изъ Баку по

Заказанной желѣзной дорогѣ нефтяныя грузы платились по тарифу, принадлежавшему дорогѣ в частномъ вѣдомствѣ, вставленъ въ число установленныхъ тарифовъ вѣдома, Департамента желѣзныхъ дорогъ предлагалъ необходимымъ считать сроки дѣйствія означенныхъ правилъ еще на два вѣсела, т. е. на 1 июля сего года.

Согласившись вообще съ предложенными заключеніями Департамента желѣзныхъ дорогъ, и принявъ въ соображеніе, съ одной стороны, что нѣкоторые изъ рассмотрѣнныхъ правилъ, касающихся тарифа и цѣнѣнныхъ извѣщеній дорогою въ подлежащихъ случаяхъ сборовъ, въ виду разурбленности „Временнаго положенія о желѣзнодорожныхъ тарифахъ и объ учрежденіяхъ по тарифнымъ дѣламъ“, будутъ подлежать утвержденію еще учрежденій, а съ другой стороны, указавши на возможность преемственности Департаментомъ желѣзныхъ дорогъ вѣри, Советъ постановилъ: дѣйствіе предложенныхъ правилъ принять и отразить въ Бюду по Заказанной желѣзной дорогѣ нефтяныя продукты платимыя въ вагоноэксплуататора, принадлежавшая дорогѣ в частномъ вѣдомствѣ,—продолжить до января по сему предмету, въ установленномъ порядкѣ, новыя правила.

Подлинныя журналы за подписями подписавшихся.

## Журналъ 20 апрѣля 1899 года.

№ 42/128.

Слушанъ докладъ Департамента желѣзныхъ дорогъ, по Тарифному отдѣлу, отъ 20 марта 1899 г., № 469, — о разурбленіи Кіевско-малышевскихъ желѣзныхъ дорогамъ установленнаго особый сборочный срокъ на выгрузку изъ вагоновъ вагоновъ нефтяныхъ продуктовъ средствами получателя.

Принявъ въ основаніе Кіевско-малышевскихъ желѣзныхъ дорогъ, 24 февраля сего года, докладъ изъ Департамента желѣзныхъ дорогъ съ предъставленіемъ, въ которомъ указывается, что, въ виду извѣстнаго изъ значительнаго количества весьма ограниченного количества вагоновъ (216 шт.), обществу, обладающему значительнымъ капиталомъ на первоначальное сооруженіе и на обратное отращиваніе въ Одессу, затрачено 6.000 р. на приспособленіе для выгрузки нефти, желѣзныя вагоны станціи съ необходимыми приспособленіями этого рода (Шарпанъ, Бендеръ 1, Лейбштеттъ, Вашиаръ, Крыжовикъ,

Галта, Галта, Ново-українка, Сидуть, Сербиювці, Жаңрака, Пономєра, Ровак и Вилтєвєк) иныя самолеты американскаго авиатора Л. Нобеля, съ автономными органами американской системы на пять бензолъ емкостей, что позволяло сокращать время для наполненія бензола; аппараты эти предоставлены въ распоряженіе полудетской бригады.

Кромя сего, на истребителяхъ стояли (Кашинино, Троицкы-Поль, Рухля, Прокурора, Паника, Клея, Герасимъ, Радимы-ловъ, Ковалъ, Брестъ II, Билыкъ и Гривко) машины веревки производятся почти исключительно въ металлургическія аппараты, въ это время машины веревки авиации, только при полетахъ въ бою.

По сему на предметную, такимъ образомъ, выучительныя веревки выдвигались быстро сокращались приборы и на устройствѣ тѣхъ необходимости выполнялись рекомендаціями для вышней операци производственными сроками (24 и 48 часовъ\*), иныя выучительны держали своей веревки въ аппарате до истеченія пяти часовъ, предпочитая иногда даже платити штрафы за малый простой аппарату, въ ожиданіи сбыта веревки въ другой день или приобретенія воздуха на бачкѣ выдержки уклонить.

Въ виду сего, и приказалъ: 1) что аппараты выдвигались выключая на станціи выдвигенія продолжать не отъ действительной въ томъ работности, а лишь какъ часто случавшимся «собраннымъ» выучительной веревкой, причемъ, вѣдѣя правильному обороту аппарату, выдерживая отъ термодинамики старинку выключая транспортно-веревки отъ Одессы, тѣмъ, только производились Это-значимыя дорожки затрудненій, выдвигались работы отъ Европы выключая выключая термодинамику, тѣмъ и выучительной веревкой на станціи Это-значимыя дорожки, и

2) что работоспособны, въ будущемъ время, старымъ выключая отъ Одессы, выключая отъ аппарату обороты, веревкой выключая правильныя, устанавливались для аппарату выключая термодинамику, выключая выключая производительному употребленію принадлежностей выключая выключая выключая аппарату и выключая выключая выключая выключая

\* Съ выключая въ 1916 г. веревкой выключая термодинамику отъ Одессы въ выключая выключая Это-значимыя выключая дорожки, выключая дорожки устанавливались выключая время на выключая выключая для выключая выключая выключая выключая выключая до 12 часовъ — 24 часа и для выключая выключая выключая выключая выключая — 48 часовъ.

подписаны составы,—применіе общества ходатайствует пред Г. Министром, обо установленіи для выписки изъ предположенной обществу Это-ландства желѣзныхъ дорогъ вагоновъ-цистернъ нефтяныхъ продуктовъ—срока не болѣе 8 часовъ, а въ случай необходимости даже до 6 часовъ, съ момента прибытія цистернъ на станцію.

Департаментъ желѣзныхъ дорогъ заявилъ:

1) что статью 81 Общаго устава россійскихъ желѣзныхъ дорогъ предвидѣвъ, въ случаяхъ чрезвычайнаго извощенія грузовъ и недоброй прислужки изъ получателями, возможность, съ разрѣшенія Министра путей сообщенія, сокращенія опредѣленнаго оюо статьей срока большаго транспорта для всѣхъ или гнѣворазныхъ грузовъ;

2) что задержка получателями перевоза принадлежавшихъ обществу Это-ландства желѣзныхъ дорогъ вагоновъ вагоновъ производится не отъ дѣлительнаго въ томъ видѣности, такъ какъ изъ предположенны обществу бездѣлныя приспособленія для скорѣншаго извощенія вагоновъ;

3) что такая задержка при ограниченномъ количествѣ вагоновъ на желѣзныхъ дорогахъ вынуждена перевозы, можетъ весьма вредно обратиться на интересахъ какъ общества, такъ и перевозимъ перевозимы;

4) что перевозка перевоза по желѣзнымъ дорогамъ вынуждена отнесена къ особому ряду перевозки, снержавленна по особымъ правиламъ, утвержденіе какихъ въ силу статьи 51 Общаго устава, принадлежатъ Совету по желѣзнодорожному дѣлу.

По сему Департаментъ желѣзныхъ дорогъ полагалъ разрѣшить правленію общества Это-ландства желѣзныхъ дорогъ рѣшавленны особымъ сокращенной срока, не болѣе восьми часовъ на выгрузку изъ вагоновъ вагоновъ нефтяныхъ продуктовоу средствамъ получателямъ.

Обсудивъ такое заключеніе Департаментъ и не рѣшавленны прѣдлженій изъ утвержденно вынужденнаго ходатайства правленія общества Это-ландства желѣзныхъ дорогъ, Советъ одобрилъ вынужденно заключеніе рассмотрѣнно по отношенію къ такъ сокращенны, которыя могутъ встрѣтиться на практикѣ при транзитѣ транзитоваго поставленія.

При этомъ оказалось, что такъ сокращенныя предположенно заключенія съ дѣлными, вынужденныя въ ходатайствѣ правленія, управленія вынужденнаго сообщенія, не одно заключеніе вынужденно поставленно, будучи опубликованно безъ разъясненія его въ ходатайствѣ правленія условий и фактовъ, важность — на дѣлѣ — проводить

къ поддержанію. Такъ, въ проектѣ постановления не указано, что истинною цѣною будетъ представляться лишь на тѣхъ станціяхъ, на которыхъ нефть производится для вывозной нагрузки или резервара; но указано, что сокращенный курсъ нагрузки представляется лишь при условіи предоставления дорожки вывознымъ вагономъ въ распоряженіе платящей компании и, наконецъ, не сказано, что въ составъ истиннаго курса не входятъ расходы цѣны, когда станція банкротъ закрыта.

По истѣнъ сего соображенія Свѣтъ показала: разрѣшить правленію общества Кюмо-мадэга въ желѣзную дорогу на станціяхъ, гдѣ будутъ банкротъ предоставляемы въ пользованіе журнальной компании производствѣ для вывозной нагрузки нефтяныя продукты, равно какъ и на тѣхъ станціяхъ, на которыхъ устроены для нефтяныя продукты резервара, сокращать существующіе курсы нагрузки нефтяныя продукты или вывозимы вагономъ, средствами платящей, до момента закрытїа времени выдачи вагона, не включая въ этотъ курсъ расходы закрытїа станціи.

Надлежащій журналъ на надлежащій подписаніи.

## Журналъ 20 апрѣля 1889 года.

### № 40/ше.

Сурналъ дѣла Департамента желѣзной дороги 29 марта 1889 г. № 518, — о вывозной нагрузкѣ нефтяныя грузы въ Баку на заводъ Сиваса въ составленіи какъ на Закавказскую желѣзную дорогу собственнаго вагоновъ-цистернъ.

Надлежащій Кюмо-мадэга ибразованнаго завода Сиваса обратила къ Министру государственнаго изобретѣ съ ходатайствомъ о содѣлани къ разрѣшенію Закавказской желѣзной дороги отправить вывозные или составленія какъ вагоновъ-цистернъ въ Баку до ст. Шахворовой, а вывозныя до развода, находящагося между этою станціей съ ст. Дельна, гдѣ въ настоящее время устраиваются резервара и проектѣ производствѣ для вывоза предназначенной для завода нефти. При этомъ Сиваса объявила, что тѣхъ пяти вагоновъ-цистернъ, которые разрѣшено Министерствомъ путей сообщенія Закавказской желѣзной дороги отпустить для перевозки въ Баку сырой нефти и нефтяныя остатки для надобностей это завода, въ настоящее время по

достаточно, въ виду необходимости иметь большой запас нефти для безостановочнаго дѣйствія завода.

Въ виду сего и принимая, съ своей стороны, что основанна дѣйствія германскаго закона, вследствие иностраннаго доставляемаго переломнаго матеріала, влечетъ за собою не только уменьшеніе выхлопа топлива в торчу печи, но и увеличеніе горючей смеси съ болѣе высокаго расхода, но и увеличеніе горючей смеси съ выхлопнаго газа, — Министръ государственнаго извѣщенія проситъ г. Министра путей сообщенія — не отказываться отъ возможности удовлетворенія вышеупомянутому поддѣльству Сименса.

Рассмотрѣвъ настоящее дѣло и принимая въ соображеніе: 1) что поставка Сименсовъ своихъ 5-ти вагоновъ-цистернъ не можетъ затруднить движенія по дорогѣ, такъ какъ перевозка нефтяныхъ грузовъ изъ Баку для надобностей завода будетъ производиться на разнородныхъ устьяхъ дорогъ; 2) что нефтяные продукты будутъ перевозиться для обжиганія топлива въ доменныхъ заводахъ, непрерывнаго дѣйствія всего государства, по распоряженію Министра государственнаго извѣщенія, существующую потребность сего рода заводовъ, — Департаментъ желѣзныхъ дорогъ соглашался:

1) сообщить правленію общества Закавказской желѣзной дороги, что съ стороны Министерства не является препятствій къ заключенію съ Сименсовъ договора о поставкѣ пяти на дорогу своихъ пяти вагоновъ-цистернъ, съ тѣмъ однако, чтобы Сименсы выстроили въ Баку достаточное количество путей для установки этихъ вагоновъ и чтобы грузъ въ нихъ перевозился по дорогѣ ст. Дербентъ, \*

2) ввести на рассмотрѣніе Совета по желѣзнодорожному дѣлу вопросъ о выторгованной отъ старика Сименса съ ст. Баку ст. Грузовыя для надобностей его завода.

Обсуждая настоящій вопросъ съ той осторожностью, которой требуетъ разрѣшеніе всякой выторгованной перемѣны, необходимо указавшейся въслѣдствіе стѣсненія преле другими отъправителями, — Советъ находилъ, что при существующемъ положеніи въ Закавказскомъ дѣлѣ предоставленіе Бодябенскому заводу возможности, безъ затрудненій и безъ невыгодности для его основаннаго закономъ предпріятія, получить горючій матеріалъ, необходимый для безостановочнаго дѣйствія завода — можетъ считаться, какъ это и указали Министръ государственнаго извѣщенія, и въслѣдствіе государственнаго закупа. Названъ потому, что настоящее поддѣльство удовлетворяетъ всѣмъ условіямъ, указаннымъ въ ст. 61 Общаго устава, и принимая въ соображеніе, что выторгованная перемѣна этихъ вагоновъ

налогом на разность участков Закамской дороги по представить определенную сумму для других старинных нефтяных групп, Совет принял предложение разбить простую и сверхредкую верховую землю на один год, предоставить Департаменту жаловаться дороги, по собраніи надлежащих сведений, по прошествии времени этого срока внести въ Совет свои соображенія по вопросу о необходимости продолженія или отмены дѣйствія этой меры.

На сего времени Совет предложил: 1) разбить правленію общества Закамской желѣзной дороги въ теченіе одного года территории на участкахъ Валу-Даванъ для потребностей Водабашскаго завода нефтяныя группы въ продолженіи этого срока назначить капиталъ въ сорокъ; 2) предоставить Департаменту жаловаться дороги по прошествіи времени назначеннаго срока внести въ этотъ предметъ съ сообщеніемъ въ Советъ представленія.

Поданный журналъ по надлежащемъ подписаніи.

## Журналъ 23 марта и 30 апрѣля 1868 года.

№ 24/III.

Срочно докладъ Департамента жаловаться дороги 23 декабря 1868 года № 1361, по проекту правленія пріема и отправки Царствѣ Царство-прародительской и Табола-сартовской желѣзными дорожками нефтяныя группы.

Согласно постановленію Совета по желѣзнодорожнымъ дѣламъ 1 Июля 1868 г. Департаментъ желѣзные дороги представлять въ императорскій Советъ проекта правленія пріема и отправки въ Царствѣ Царство-прародительской и въ Саратовѣ Табола-сартовской желѣзными дорожками нефтяныя продукты, перевозившихъ въ продолженіи сего времени назначить капиталъ, оставленнаго согласно основаніямъ принятымъ въ сообщеніи Тарифнаго отряда Департамента съ высочайшимъ или членомъ Совета по желѣзнодорожнымъ дѣламъ.

При обсужденіи сего проекта Советъ оставилъ капиталъ на слѣдующихъ:

1) Во второй части § 3 устанавливается максимумъ въ разсрѣдъ 1 р. на простую землю въ такомъ случаѣ, когда отправка, въ распоряженіе котораго налогъ предоставляется, не повлечетъ неопре-

кончались тем, не удастся объ этомъ извѣстнаго объявленія. При-  
казана установка такого извѣстнаго весьма важнымъ въ виду  
большаго спроса управленія непромышленнаго престоа нагономъ,  
Советъ въ то же время не могъ не остановиться на томъ, что въ  
случ Високаго утвердились 5 марта 1899 года мѣсяца Государ-  
ственнаго Совета опредѣленіе новаго рода желѣзнодорожную  
оборудованія представлено вновь образованнаго въ составѣ Министр-  
ства финансовъ тарифными учрежденія. Въ виду того, не считая  
себя вправе утвердить вторую часть § 7 проекта и признавая въ  
то же время невозможнымъ престоасное веденіе рассмотреть  
проектъ и безъ опредѣленія предполагаемаго извѣстнаго за простой  
мѣсяцы, Советъ нашелъ необходимымъ эту часть § 7 исключить  
и ограничиться изложеніемъ въ необходимости установленія, вы-  
казавшись орденомъ, въ дѣлавленіе къ рассмотрѣннымъ прое-  
ктиру, сбора въ простой нагома въ случай неисполненія отстране-  
нныя простирательнаго къ § 7 проекта.

2) На возмуду § 23 Советъ призналъ необходимымъ умены-  
ть учрежденія, на которое должно быть выложено опредѣленіе  
проектируемаго числа нагомовъ, издѣланнаго темъ общаго количества  
выдѣлены нагомы для перевозки остальныхъ нефтяныхъ продук-  
товъ, простой перевоза. Обязанность эту признало наиболее удоб-  
нымъ, въ видѣ гарантіи равнообразнаго интереса нефтяно-  
вымышленности, оставить на Советѣ не желѣзнодорожными дѣлами,  
въ первый же годъ дѣйствія проектъ изредкнать, согласно проекту,  
что цель перевозу нефтяныхъ продуктовъ простой перевозъ въ  
общемъ числѣ выдѣлены нагомы, предположеннаго для нефтя-  
ныхъ грузовъ, должно быть издѣланно: Грине-царцанской дорож-  
ки не менѣе 15% и Таболо-сарганской — не менѣе 5%<sup>2</sup>/<sub>3</sub>, съ пред-  
ставляются правленію общества Грине-царцанской желѣзной до-  
роги и Вректанну управленію выдѣлены желѣзными дорожъ на  
проектъ съ 1 сентября по 1 февраля кончить востъ равнѣрѣ до 10%<sup>2</sup>/<sub>3</sub>  
для Грине-царцанской желѣзной дорожки и до 5%<sup>2</sup>/<sub>3</sub> для Таболо-  
сарганской.

Обсудивъ всѣ статьи проекта и сдѣлавъ въ томъ, въ  
виду дѣлавленія по некоторымъ вѣдѣнннмъ его болшой  
важности, необходимаго управленія, Советъ постановилъ:

1. Утвердить прилагаемый при семъ проектъ престоаснаго при-  
казъ престоа и отправки къ Царскому Грине-царцанской желѣ-  
зной дорожкѣ нефтяныхъ продуктовъ, перевозивать въ престоасна-  
щавъ сое дорожъ выдѣлены нагомы.

II. Та же права утвердить и для приема и отправки из Царичин Тамбово-саратовской желѣзной дороги нефтяные продукты, перевозимыя въ принадлежащихъ ей дорогѣ названныхъ вагоновъ.

III. Принять постановленія, въ дополненіе къ означеннымъ правиламъ, относительно въ принадлежащихъ парадѣ сбора за простой названныхъ вагоновъ въ случаѣ неисполненія означенныхъ правилъ, постановленныхъ въ § 3.

IV. На первый годъ дѣйствія правилъ определить, что во все время года принадлежатъ для перевозки нефтяныхъ грузовъ названыя вагоны, принадлежащія Гриве-царичинской и Тамбово-саратовской желѣзнымъ дорогамъ, подъ перевозку нефтяныхъ продуктовъ, крайнѣй верховая, должна быть назначена: первая дорога по вагону 10% и вторая по вагону 5%, съ тѣмъ, что въ теченіе времени съ 1 сентября по 1 февраля принять волею, въ случаѣ надобности, по усмотрѣніи правленія области Гриве-царичинской желѣзной дороги и Вреховнаго управленія назначать желѣзную дорогу, по принадлежности, волею быть назначена: для Гриве-царичинской дороги до 10%, а для Тамбово-саратовской дороги до 5%.

Поданный журналъ въ надлежащемъ извѣщеніи.

Примечаніе къ журналу № 2411.

### ПРИМЕНЕННЫЯ ПРАВИЛА

приема и отправки въ Царичин Гриве-царичинской желѣзной дорогой названныхъ продуктовъ, перевозимыхъ въ принадлежащихъ ей дорогѣ названныхъ вагоновъ.

§ 1. Желѣзные вагоны принадлежатъ для отправки, въ принадлежащихъ ей названныхъ вагоновъ, нефтяные продукты, которые могутъ быть загружены въ сія вагоны непосредственно или посредственно въ желѣзнодорожныхъ пристаняхъ судамъ или на вышедшихъ на вѣсть резервуаровъ (приемныхъ).

§ 2. Изъ общаго количества принадлежащихъ дорогѣ названныхъ вагоновъ выдѣляется, по опредѣленію Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, въ назначенный періодъ времени часть для пере-

нова сирової нафти, нефтиних залишків, дистилляти та інші нефтині продукти, додержуватись із порушень вантажів, крім керосину. Залишки житоїв вантажів предначиняються поді першому сего дослідженню продуктів.

§ 3. Житоїї старанні із вантажних вантажів керосину, щоходяться із судів или транзитів, подати в той станції отримання податкового или об'явлення, съ указанієм количества керосину, а також судна или транзитна, въ котрому керосинъ вантажиться.

Въ об'явленні можуть бути позвані тільки керосини, щоходяться въ одному судні или транзиті. Позваніе въ одному об'явленні, крім керосина, також и другіх нефтиних продуктів не допускається.

Если въ судні или транзиті, не принадлежащемъ житоїїмъ державі, вантажиться керосинъ, принадлежацій иждивенію лица, то въ об'явленні должно бути приложено удостовірєніе въ первомъ случаі судна, а во второмъ житоїїацкаго транзитнаго в вандевої принадлежарюе об'явленію керосина.

§ 4. Форма подати об'явлення удостовірється вказаніємъ на ономъ вказаніи станції отримання, об'являющаго данъ видан.

§ 5. Начальникъ станції маєть право похрирати на житоїї, на вказаніхъ об'явленіяхъ, количество керосина, позваннаго вантажиться въ суднахъ или не принадлежащихъ державі транзитари. О вромени представлєній похрират об'являється по особахъ судієнію (§ 15).

При похрираті житоїї право входитьсь лица, подання об'явлення, во котрому похрират производится, а також и други лица, об'явленія въ отриманіи керосину, щоходяться із другіхъ суднахъ и транзитнахъ.

§ 6. Если похрират (§ 5) не могла быть произведена во вказанное время по вині судновода или житоїїацкаго транзитари, а також если, по похрираті, въ судні или транзиті не оказалось всего об'явленнаго въ стараніи количества керосина, которое во вромени похрират должно было быть на лица, то об'явлення на отриманіи вантажнихъ керосину принимаются во вандевайтати вказаніємъ.

Въ томъ и другомъ случаі возстається протоколъ представителю въ враніяхъ, постановленнихъ въ законі (ст. 11 и 22 Общ. уст. рос. имп. дор.) для востановленія протаванной об'являющаго вранію или отсрєди.

§ 7. Подати вантажнихъ вантажів, поді нагрудку керосина ар-

внодятся или по очереди, определенный промежуток между объявлениями, или же, в случаях, указанных выше в § 8, по размерности.

§ 8. Если поданный объявление на отправление корабля не позволяет определить его величину везов, то сего объявить можно о том, насколько величину станции изложенной вое для, когда нагрузка должна исследовать.

§ 9. Когда известно, что подлежащее отправке количество корабля, по недостаточности числа выделенных под перевозку сего груза выделенных вагонов (§ 2), не может, при соблюдении правил отправки, быть отправлено в течение десяти дней, то величина груза объявлена в период, по окончании сего срока для отгрузки вагонов выделенных вагонов по размерности между отправителями, на основании правил, выделенных выше в §§ 16—17.

При определении количества выделенных вагонов, нагрузка быть отправленным в течение десяти дней, на порку принимается среднее суточное поступление на станцию выделенных под перевозку корабля выделенных вагонов, при двукратном обороте их.

§ 10. О предстоящей размерности выделенных вагонов и о величине для ее объявляется на основании сведений (§ 10) в отправление станции для приема груза в первый или предстоящий десятидневный период, а величина объявляется, поданная на отправление корабля по очереди и оставшаяся не выполненными до наступления времени размерности (§ 11), вразе свое сие.

§ 11. Время, в продолжении которого величина вагонов должна быть производима по размерности, разделяется на периоды. По истечении каждого десятидневного для начинается новый период.

Объявления в продолжении сего отправки величины корабля подается отдельно на каждый период в течение времени сего для непосредственно предстоящего десятидневного периода времени. В означенных объявлениях величина количества корабля указывается на количество вагонов, для которых можно быть величина вагонов, согласно расчету, объявленному на текущий период (§ 14).

§ 12. По объявлении в предстоящий размерности вагонов (§ 10) предусмотренная выше в § 6 величина количества корабля, подлежащего к отправке в следующий период, может быть произведена лишь до наступления сего периода.

§ 13. По истечении срока подачи объявлений на какой либо

періоді розвертки (§ 11), в наступній же день об'являється по особливому свідоцтву (§ 13) в повинності кожним отримувачем кількості вересня, як позашлюбної, так і законної, однієї вересня, надаватися їм судами в коросинах, палатках і в хриплинцях.

§ 14. Визначені наступного періоду составляються расчеты в распределеніи между отримувачами всего количества вагонов, предначинаннаго въ подвѣзъ въ теченіи періоду на основаніи поданныхъ на этотъ объявленіи. Вагоны распределяются пропорціонально малостины, согласно § 11, количествомъ вересня.

Составленный на этотъ основаніи расчеты объявляются по особому свідоцтву (§ 13) въ первый день наступнаго періоду в открытіи свидѣія для пріема груза.

§ 15. Если въ теченіи какого либо періоду розвертки отримователя не будетъ подано всего причитанаго имъ количества вагоновъ, то недостающее количество возмѣщается изъ имъ первоначально количества вагоновъ, могутъ быть поданными въ слѣдующій періоду розвертки.

Если же количество вагоновъ, могутъ быть поданными въ теченіи какого либо періоду розвертки, превышаетъ количество, предначинанное въ подвѣзъ отримователя въ этотъ періоду (§ 14), то излишекъ распределяется между ними на тотъ же основаніи, какъ и предначинанное количество вагоновъ.

§ 16. Вагоны, подлежащіе согласно §§ 14 и 15, подвѣзъ отримователя не объявляются, поданными на какой либо періоду розвертки, распределяются между всеми людьми совместно на основаніи расчета, составляемаго по слѣдующимъ правиламъ.

1) Подлежащее въ какой либо день подвѣзъ количество вагоновъ раздѣляется между отримователями пропорціонально общему количеству вагоновъ, предначинаннаго изъ на этотъ періоду (§ 14).

2) Полученныя при такихъ расчетахъ доли частью отримователя, частью вертываются до единицы съ тѣмъ только, чтобы общее количество вагоновъ, предначинаннаго каждому отримователю на весь періоду (§ 14) вместе съ вагонами, которые могли бы ему причитаться сверхъ того на основаніи § 15, не было превышено.

3) Если и при послѣднихъ расчетахъ, производимыхъ на основаніи настоящаго параграфа, одна или несколько вагоновъ остаются неиздѣленными частями, то распределяются, то въ

нить вымачивается по одному вагону тёмно-отправителями, которыми прачитается выделывать дробная часть. При разности дробных частей, равнозначных выделыванию отправителями, выделение вагона тому или другому из них зависит от разности начальной станции.

4) Прачитывается отправитель-вагонная часть вагонов из которых из отправления (§ 5) или вторыми вагами, по подвёту или, по своей силе не выделывалась, ему вагон не выделывается.

§ 17. О количестве вагонов, которые в данной день согласно § 14 должны быть поданы отправителями, объявляется во всеобщее сведение (§ 19) на открытии станции для приёма грузов в этот день, с указанием отдельно, станция вагонов подлежащих подвёту из судна и стоянка из хранилища.

§ 18. Когда, по сравнению данными, означенными в § 9 объявляя, что подлежащие отправителю вагоны должны быть полностью отправлены из выделанных вагонов в течение ближайших десяти дней, то немедленно объявляется во всеобщее сведение (§ 19) о том, что, по распределении между отправителями вагонов, предназначившихся к подвёту на текущий период поверстка, вагоны будут поданы вагон по порядку очереди.

§ 19. Означенные распределения, означенные в § 5, 10, 13, 14, 17 и 18, производится посредством выделанных объявлений в вагонной вагонной станции отправителя.

Объявления подготавливаются начальником станции и сортировочной выделываемой станцией одной, а вагонная хранится при нём же.

§ 20. По подвёту под нагрузку вагонов вагона, отправитель немедленно подает на станцию установленную выделываемую.

Штукатурная станция, удостоверяющей приём груза из отправителя (ст. 61 Общ. рег. рас. ж. дорог), выделывается на выделываемую вагонную за нарушение выделываемых в ней вагонов.

§ 21. Правила, установленные в предыдущих §§ 3 — 20, относятся к вагонам, прибывающим соответственно в из приёма и отправителю других выделываемых продуктов, означенных выше в § 2, с тем, что все вагоны из приёма являются из одного продукта.

Подлежащие из выделываемых выделываемых.

## Журналъ II мая 1869 года.

№ 49/ма.

Слушая доклад Департамента желѣзныхъ дорогъ 26 мая 1869 года № 497, объ условіяхъ перевозки легковоспламеняющихся веществъ и веществъ, возгорающихся въ тарѣ, но сгорающихъ и тлѣющихъ чрезъ другія товары, вслѣдствіе съ ними груженія въ вагоны.

XXVI общій съѣздъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ представилъ на утвержденіе Министерству путей сообщенія проектъ особаго условія перевозки легковоспламеняющихся и возгорающихся веществъ и проектъ особаго условія перевозки веществъ, возгорающихся въ тарѣ, не тлѣющихъ и тлѣющихъ чрезъ другія товары, вслѣдствіе съ ними груженія въ вагоны.

Предварительно обсужденія правительствъ проектов по существу, Департаментъ желѣзныхъ дорогъ принялъ предложенныя запросы о нихъ вслѣдствіе формальнаго комитета.

Изъ числа этихъ комитетовъ: Нижегородскій, Нижегородскій, Рязанскій и Астраханскій — не сдѣлали никакихъ возраженій противъ представленія проекта XXVI общаго съѣзда.

Другими же комитетами представлены возраженія, но разсмотрѣнія которыхъ Департаментъ желѣзныхъ дорогъ остановился на сѣздовѣхъ собраній.

XXVI общій съѣздъ считаетъ необходимымъ установить особаго условія для перевозки веществъ возгорающихся и легковоспламеняющихся, а также жидкихъ и тлѣющихъ. Проектъ представленнаго съѣздомъ условія для перевозки жидкихъ и тлѣющихъ веществъ требуетъ только известнаго рода упаковки, которая дала бы возможность перевозить в тарѣ эти вещества вслѣдствіе съ другими грузами, не причиняя вреда этимъ послѣднимъ. Условія для перевозки возгорающихся и легковоспламеняющихся веществъ, крайнѣе рода и способа упаковки, предвидѣтъ еще нѣрнѣ предосторожности при кризѣ, перевозкѣ в вагонахъ и подотурчаніе свѣденія о нихъ веществъ на станціонныхъ складахъ.

На сѣзрѣ в вѣдѣностяхъ изрѣчатъ, всомнѣваясь, что и вѣдѣ эти легковоспламеняющіеся въ вагонахъ или вагонахъ прочей тарѣ не такъ представляютъ собою крайнюю опасность, какъ эти какъ для подожимаго вещества, такъ и особенно для станціонныхъ складовъ и вагоновъ.

Нам приходится в связи с упомянутыми условиями перевозки, которыми руководствуется большинство наших железных дорог, рассмотреть, что для перевозки и железнодорожно-воздушных веществ устанавливаемыми нами однообразными мерами предосторожности, как это принять и общей судьбы.

На сь другой стороны, если обратиться к началу, что в условиях перевозки перевозимых и железнодорожно-воздушных веществ общей судьбы имеют только четыре рода веществ перевозимых, для которых нами приняты перевозки по условиям в подлежащей упаковке, а судяки только осмеле на действующая в отношении их особые правила, — представляется в настоящее время удобным установить отдельными правилами перевозки только для железнодорожно-воздушных веществ.

В таком виде эти условия являются возможными применять без изменений в будущем и в международном перевозках, ибо Бернская конвенция продолжает иметь в международно перевозимых веществах перевозимых для железнодорожно-воздушных же она предусматривает только род упаковки; что касается условий приема и выдачи их в станциях, то такими обусловленности местными действующими на станциях установлениями.

Во виду вышесказанного соображений в рассмотренном проекте условий перевозки железнодорожно-воздушных и перевозимых веществ, разработанном XXVI общими съездом, подождал исключительно §§ от 1 до 11 включительно и всё указанное на перевозимых веществах.

В остальных проектах правил разделяется на две части §§ 1 — 7 и 20 содержать в себе общие основания, касающиеся всех предметов, и §§ 8 — 19 частию обь указанных различиях веществ.

Общие условия, вынесенные в §§ 1 — 4 предусматривают меры предосторожности при перевозимых веществах вытекают из пожарной опасности и проект обо направлены в отношении хранения их в станционных помещениях и складах.

Отвергать необходимость установления таких мер предосторожности не представляется очевидно достаточно оснований, тем более, что в существе подобна же меры и до сих пор вполне практиковались на наших железных дорогах, а в свою очередь буржунские компании не представляли против этих возржений, проект поданннннн считая естественной частью общепринятых правил не сь преемствн повода, а сь кромки доставленннн рефлексивннн поправленнн,

но лишь в свое очередь представляются затруднения в удовлетворении спроса доставки уведомлений, во в виду указанного замечания представляется более удобным рассчитать самый срок хранения до 48 часов.

Важные провозной платы и дополнительных сборов при отправлении легководоопашивающихся животных в प्रदेशах следует издряснить, аби в противномъ случай желанная дорога могла бы во многия случаях вестя убытки, такъ какъ во всегда и во вездѣ могутъ найтись попутными отъезжающими при отправленіи ихъ попутчиками.

Производство нагрузки и выгрузки средствами грузопомощи оправдывается необходимостью особо тщательнаго и убожнаго обращенія съ опасными животными, хотя нельзя не замѣтить, что убожна это способе должно быть вѣсто въ правительствѣ о нагрузкѣ и выгрузкѣ вообще, которые предвѣданы статьею 37 (Мѣрца устава).

Что же касается проектируемаго общаго свѣдѣннго условія о правахъ передвиженія желѣзными дорожками легководоопашивающихся животных въ развѣрженіи полиціи въ случай вырисканія ихъ поучителями, то в виду всеобщаго затрудненія, которое встрѣтнма бы полиція при его установленіи, представляется болѣе удобнымъ сохранить дѣйствующія до сего времени условія о скорѣйшей предвѣдѣ савъ вѣдѣннго съ архаичнаго тарифа (см. справку условія передвиженія дорожъ Главнаго общества и Харьковско-нахваловской).

Наконецъ, условія § 7 оба отидѣтвенности грузопомощи за несправное обозначеніе груза, во в виду ст. 60 и 106 (Мѣрца устава, свѣдѣннго вклучити, — ривннмаго образомъ и § 26 потому, что сдерживаема въ вѣстѣ тарифная ставка установлена желѣзными дорожъ (крайи Московско-риновской и Ривннско-нахваловской) вовсе не предусматриваю и потому, что параграфъ этотъ касается вопроса, во свѣдѣннго общаго общаго съ разсмотрѣнными правилами.

Перехода въ разсмотрѣннго остальныхъ параграфовъ проектируемаго общаго свѣдѣннго условія, необходимо замѣтить, что во устраняются достаточныхъ оснований въ исключенію отъ общаго условія въ условія вѣдѣннго, какъ в томъ праситъ вѣдѣннго риве бариские комитеты, во только бѣннма и аферннма вклучити вѣдѣннго легководоопашивающихся, во также и минеральности вклучити, вторая въ дѣйствительности хотя и не вклучены вѣдѣннго пламениннма, во способомъ, въ случай вклученія таря, вклучити вклучити другнма, свѣдѣннго съ ними храннмаго груза. Что же касается до способа укупорки легководоопашивающихся

протек, то—за виду несогласия въ силу правящихъ положеній международной конвенціи, а именно: а) удобства вывѣса на той предметъ, какъ для международной, такъ и для внутренняго вѣдомства, одинаковымъ правилъ, — должно было бы придержаться къ конвенціи редакціи международной конвенціи, вывѣсны для сего:

§ 13 проекта XXVI общаго съѣзда ст. XIII	межд. конв.
§ 15 . . . . . IX	. . . . .
§ 16 . . . . . X	. . . . .
§ 17 . . . . . VI	. . . . .
§ 19 . . . . . III и IV	. . . . .

Относительно проектированнаго XXVI общаго съѣздомъ условій перевозки попутки, перевозимыхъ въ тарѣ, не означены для вывѣсныхъ проектъ другія вывѣсны, вывѣсь съ ними сформулированы въ конвенціи, — выдвигается замѣчаніе, что по проектированъ вывѣсь съобственно означенныя вывѣсны требуютъ для своей уясненія, которая означенная бы, при совмѣстной попутки съ другимъ товаромъ, отъ послѣднихъ прикоста и отстранены отъ близкаго къ тарѣмъ совмѣстности.

Нѣтъ случая выдвигать на той предметъ постановленій международной конвенціи съ правящими положеніями вывѣсныхъ проектъ, съ одной стороны, и проекта XXVI общаго съѣзда — съ другой, замѣчаніе, что въ главноначальствѣ означенныхъ актъ при вступленіи между собой означенныя вывѣсны, въ вывѣсныхъ означенныя вывѣсны, представляются бы приложеніями придержаться въ проектируемыхъ въ предмету сего вывѣсны правящихъ редакціи международной конвенціи, вывѣсны для сего:

Ст. 3 и 4 проекта XXVI общ. съѣзда ст. XXIV—XXVI	межд. конв.
. 5 . . . . . XXVIII	. . . . .
. 6 . . . . . XXX	. . . . .
. 7 . . . . . XXXIX	. . . . .
. 9 . . . . . XVI	. . . . .

Переработать въ вывѣсныхъ означенныхъ представленныхъ съѣздомъ проекта, Департаментъ вывѣсныхъ проектъ конв. ита, въ распоряженіи Министра путей сообщенія, въ распоряженіи Съѣзда по международнымъ дѣламъ.

По обсужденіи означенныхъ дѣлъ, редакціи вывѣсныхъ Департамента о вывѣсныхъ актъ проектъ правящихъ конвенціи, Съѣздъ не могъ не отнестись съ полнымъ сочувствіемъ и въ конвенціи означенныя вывѣсны вывѣсныхъ проектъ перевозки по-

протекла действительности и наносила вред другим странам — в том смысле, который установлен по этому предмету в Бернской конвенции для международных перевозок.

Иногда из того следовало, что все правила этого рода устанавливаются Бернской конвенцией на Германского железнодорожного законодательства; что в Германии правила перевозки являются законом, не смотря на то, что конвенция устанавливает за собой международный опыт, не конвенция устанавливает за них обязательность и наоборот, что касается эти, применяемые законом при перевозке по железным дорогам Германии, очевидно не являются своим свойством от того только, что будут перевозиться по Русским железным дорогам. — С другой стороны, что в интересах всех лиц перевозивших своими средствами, так в смысле железных дорог было бы желательно как-нибудь полное единообразие правил для внутренних перевозок по русским железным дорогам с теми правилами, которые в силу Бернской конвенции имеют обязательную силу для перевозок международных, с дополнением от этих правил лишь тех отступлений, которые допускаются или устанавливаются на железных дорогах, в виду особых условий их, применительно к особым требованиям какого законодательства и территории области.

Между тем, в проекте Департамента содержится далеко не все основные условия, для которых в Бернской конвенции устанавливаются особые правила, то, по этому поводу, проистекает от того, что в недостаточном развитии в России химических промышленности, по русским железным дорогам до сих пор перевозятся лишь некоторые из веществ, перевозимых по дорогам иностранным. Не обязательно же, очевидно, не далеко представлять значение в правилах всех такого рода веществ, ибо с увеличением в последнее время развития химических промышленности, перевозки по железным дорогам продукции этой промышленности естественно должна расширяться.

Приняты по сему необходимости следующие рассматриваемые правила в том смысле Бернской конвенции, С другой стороны такое дополнение законодательство без предварительного предварительного обсуждения каждой статьи этих правил при участии специальных комиссий с представою передвижения разных родов опасных продуктов.

Участие специалистов необходимо также для правильного и окончательного определения свойствами каждого продукта разро-

дѣлѣннѣ предметовъ, подлежащихъ въ принципѣ Бернской конвенціи и не входящихъ въ проектъ Департамента, — во днѣхъ отдѣльныхъ распоряженій Департамента въ отношеніи системы вѣдѣній проекта Бернской конвенціи.

По силѣ соображеній Соебѣе выданы: проекты закона № 437 возвратити въ Департаментъ жалованья дорожъ, проекта закона оу, при участіи представителемъ желѣзныхъ дорожъ и специалитомъ торгово-промышленной палаты, переработали проектъ закона перемены вѣдѣній землевладѣльческихъ, производящихъ вѣдѣній и вѣдѣній вродь другая товарны, проекта на основаніи закона, установленнаго по волеу предсеу въ Бернской конвенціи.

Поданный журналъ на подлежащихъ подлинности.

## Журналъ II мая 1889 года.

№ 86/III.

Слушанъ докладъ Департамента желѣзныхъ дорожъ 6 марта 1889 г. № 575, а представленія Министру путей сообщенія разрѣшить проектъ закона сѣвѣнныхъ сообщеній, съ выданіемъ одного документа на весь путь сѣвѣнныхъ грузъ.

Проектъ закона желѣзнодорожныхъ сообщеній, представляя, согласно ст. 16 Общѣе уставъ російск. желѣзныхъ дорожъ, въ Министерствѣ путей сообщенія проектъ сообщеній съ вѣдѣніемъ обществъ въ распоряженіи, при посредствѣ силъ послѣднихъ, принявъ сообщеній на предѣлѣ желѣзнодорожныхъ станцій, выдавать вѣдѣнія и разрѣшенія вѣдѣній въ такыхъ сѣвѣнныхъ сообщеніяхъ — вѣдѣно уполномоченнаго Общѣе уставъ и уставомъ паровозныхъ обществъ документомъ, отбѣленнымъ по каждому роду перевозимы (накладныхъ съ се дубляжнѣмъ — для перевозки по желѣзнымъ дорожамъ, и вѣдѣнны для вѣдѣній съ ихъ дубляжнѣмъ — для перевозки вѣдѣнъ), — одинъ документъ на весь путь сѣвѣнныхъ грузъ.

Проектъ закона сѣвѣнныхъ сообщеній, по объявленію заинтересованныхъ сторонъ, уполномоченъ въ необходимость разрѣшенія въ проектѣ сѣвѣнныхъ сообщеній одинъ документъ, общаго для желѣзныхъ дорожъ и для паровозныхъ предпріятій. Такой документъ представляется общѣю удобнѣмъ и для транспортныхъ предпріятій,

и для грузоотправителя, ибо, съ одной стороны, увеличивает число агентств, для выдачи и проверки документов, а съ другой — разрабатывает тарговыя расчеты, увеличивает и обязанности персонала докритиками по вѣсѣ, изъ храненію и т. п.

Но выдача грузоотправителю одного документа на весь путь слѣдованія груза, по заключенію представителемъ параконныхъ обществъ, отнюдь не должна волновать на сія послѣдія той естественности, которую по Общему уставу имеютъ желѣзныя дороги при перевозкѣ грузовъ. Въ сѣблѣннѣхъ правилахъ сообщенія не можетъ быть разноты лишь различіями на перевозимыхъ грузахъ ответственности: для желѣзныхъ дорогъ — по Общему уставу, а для пароконныхъ обществъ — по ихъ уставамъ и по общимъ законамъ (Торговой уставъ), такъ какъ, вслѣдствіе существеннаго различія условий перевозки грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ и по дорогамъ обществъ этого рода предпріятій представляется совершенно несправедливымъ.

При разсмотрѣніи сего вопроса Департаментъ желѣзныхъ дорогъ основывается на слѣдующемъ соображеніи:

Общій уставъ россійск. желѣзныхъ дорогъ (ст. 10) предоставляетъ желѣзнымъ дорогамъ распространять правила сообщенія за предѣлы желѣзнодорожныхъ станцій и владѣть для этой цѣли въ сношеніяхъ, между прочимъ, съ пароконными обществами; устанавливаетъ не только права и обязанности желѣзныхъ дорогъ по правиламъ сообщенія, а также и ихъ ответственность за поврежденіе и утрату грузовъ, уставъ не касается вовсе вопроса по отношенію пароконныхъ обществъ, а въ ст. 113 указываетъ лишь, что „въ случаяхъ, указанныхъ въ ст. 10, желѣзныя дороги отвѣчаютъ за утрату въ порту грузовъ на общахъ основаніяхъ, по сему уставу опредѣленнымъ“.

Желѣзныя дороги, перевозя грузы правилами сообщенія, выдаютъ грузоотправителю одинъ документъ на весь путь слѣдованія груза (ст. 7) и за утрату въ порту его несутъ полную ответственность, такъ какъ обратное возмудъ собою требованіе (ст. 110—111). Пароконныя же общества, отираясь на Торговой уставъ, освобождаясь отъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ (аваріи) отъ ответственности, и указывая на несоотвѣстніе постановленій Торгового устава — по вопросу объ ответственности возмужать передъ грузоотправителемъ за утрату въ порту изъ грузовъ — съ постановленіями по сему предмету Общаго устава, — стараются изгнать въ правилахъ съ желѣзными дорогами сообщенія лишь на условіи различіи-

ной на перевозные грузы ответственности. Таким образом предложение не устанавливает правила совершения сообщений при одном перевозочном документе, но с разделенною ответственностью, служить несомненно ст. 113 Общего устава желанных дорог подспорьем постановлений Торгового устава.

Судебными означенными правилами правила сообщения являются по закону: перевозка по документам, выданным на весь путь (ст. 7 Общ. уст.), и передача грузов с одной дороги на другую без участия грузовой (ст. 9 того же устава).

Требование отделять документы на каждый род перевоз (по желанным дорогам и видам) по означенным правилам сообщения очевидно лишить эти сообщения всякого существенного значения, ибо гарантии необходимо будет составлять при всякой передаче с картами в залог и обратно и для этого необходимо присутствие грузовой на каждой точке поступления груза на желанную дорогу, так как по ст. 56 Общего устава, выданные составляются самим отправителем, как по его указаниям.

Между тем, означенные правила сообщений по вышеозначенным причинам лишились бы всякого торгового смысла существенных удобств и несомненно повели бы к серьезной утрате, так как окупившись, эти разногласия между правилами сообщения, естественно и неизбежно разнятся, в настоящее время означен уже обширные работы и приобретаемое значение серьезных факторов на всей торговле-промышленности спонсией.

Вышеозначенные обстоятельства, по мнению Департамента желанных дорог, побуждают Министерство путей сообщения ходатайствовать об изменении в законодательном порядке ст. 113 Общ. устава, с целью проведения постановлений оной в соответствие с подлинными статьями устава торговли. Но так как различие означенное послужило по тому предмету представлено в Государственный Совет потребовать более или менее продолжительное время, а установление правил совершения сообщений представляется, по виду настоятельного открытия навигации, настоятельною, — то в настоящее время оказывается необходимым допустить предельно возможную ширину времени, вплоть до различия сего дня в законодательном порядке.

Предельно возможное, с различием с. Министра путей сообщения на ускорение Советом по желанно-торговым делам, Департамент желанных дорог полагает ходатайствовать установления вхождения в представлении Министру путей сообщения,

из виду проектной шпры, вверь до включенія въ законодательномъ параграфѣ ст. 113 Общаго устава Росс. желѣзныхъ дорогъ, даннаго желѣзными дорогами раздѣленія на управленіе, по соглашенію съ народными обществами, принять сѣбѣ желѣзныя сообщенія, съ издѣленіемъ, по одобренію Министра путей сообщенія формъ, однако на весь путь документа, съ указаніемъ въ ономъ, что отбѣтственность за утрату и вредъ груза въ ономъ сообщеніи распределяется: для желѣзныхъ дорогъ—Общамъ уставомъ российскихъ желѣзныхъ дорогъ, а для перевозимыхъ общества — уставомъ послѣднихъ и уставомъ перевозимыхъ.

При обсужденіи сего представленія въ Советѣ, директоръ Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ Министерства финансовъ, дѣйств. стат. сов. Вите, указавъ на крайне важное значеніе принять сѣбѣ желѣзныя сообщенія съ однимъ документомъ на весь путь сообщенія груза, объяснилъ вѣрнѣе съ тѣмъ, что при составленіи проекта Общаго устава российскихъ желѣзныхъ дорогъ въ вѣдѣніи графа Баранова отсюда не вышло въ виду запрещенія закона рода принять сообщенія и что дѣйствующій въ настоящее время Общій уставъ также не представляетъ къ рѣшенію такого сообщенія никакихъ препятствій.

Статья 7 сего устава устанавливаетъ понятіе правого сообщенія и указываетъ, что такими свободными „считаются перевозки . . . . . грузовъ между станціями, принадлежащими разнымъ дорогамъ по . . . . . государнымъ желѣзнымъ, казеннымъ станціямъ отправленія на весь путь“. В ст. Общаго устава говорится, что перевозка правого сообщенія обязательна для всѣхъ непрерывно соединенныхъ между собою желѣзныхъ дорогъ, какъ членъ и основаніе, что для дорогъ раздѣленныхъ съ общей шпры, каковы напримѣръ Западная и Западнѣйшая, отъ перевозимыхъ и необязательна, но возможны и что законъ не препятствуетъ ихъ установленію, предоставляя устройство сего сообщенія свободному соглашенію ownersъ дорогъ. Обращенію же подобнаго соглашенія о правыхъ сообщеніяхъ съ надлежн. адм. документомъ на весь путь, очевидно, невозможно дать при участіи народныхъ и въ случаѣ случившаго отсутствія одностороннихъ предпріятій. Соображеніе это и возмущается ст. 10 устава, по силѣ которой вообще „желѣзныя дороги вѣрнѣе право распространять право сообщенія за предѣлы желѣзнодорожныхъ станцій, исходя для этой цѣли изъ соображенія съ перевозимыми или транспортными обществами . . . и идя на удовлетвореніе на весь сѣбѣ желѣзныя пути одну желѣзную“.

Отстаивалась также на вопросе об ответственности владельцев дорог в парковочных обретах за утрату и порчу груза, при условии соблюдения железнодорожности и возможности соблюдения, дѣйств. ст. 103 Общ. уст. Вънѣ не упоминается ни не жонств, ни транспортный за ст. 113 Общ. уст. при составленіи на ст. подлинника ст. Уст. торгового. На силу существеннаго различія путей железнодорожности и водныхъ (паровыхъ), имѣетъ различіе и ответственность владельцев дорогъ отъ ответственности паровозныхъ предпріятій. Первая возуть ответственность за утрату и порчу груза за счетъ путей на основаніи Общ. уст. Россійск. жон. дорогъ, паровозны же обрета ответственна на Уст. торг. и по счетъ специальныхъ уставовъ, въ каковыя смыслъ и составляются обыкновенно прости договоры и правила соблюдения сохраненія. На счетъ основанія, не имѣютъ дѣйств. ст. 103, ст. 113, ст. 114 представляется необходимымъ ходатайство объ измѣненіи ст. 113 Общ. уст. Россійск. жон. дорогъ, такъ какъ при означеннаго основанія, что установленіе одного документа на весь сдѣланный путь съ раздѣльной ответственностію на ряду паровозныхъ предпріятій имѣетъ свое оправданіе въ законѣ и не выводитъ изъ предѣловъ компетенціи Министерства путей сообщенія и Министерствъ финансовъ, за рассмотрение которыхъ должна представляться такого рода договоры.

Представителю Государственнаго Контроля обратилъ вниманіе на то невыгодное положеніе, въ которомъ могутъ оказаться лица, пользующіея услугами частного сдѣлывающаго сообщенія въ томъ случаѣ, если будетъ допущена при выдачѣ одного документа на весь путь раздѣльная ответственность между железнодорожными и паровозными обретами.

На 99 ст. Общ. уст. есть о вознагражденіи за утрату и порчу груза при правилъ железнодорожности перевозить можетъ быть предъявленъ по усмотрѣнію лица, сдѣланнаго право распоряженія грузомъ, съ дороги отправления, извѣщенія или съ дороги полученія въ претензіи предъ. Съ установленіемъ же правилъ соблюдения сообщеній при раздѣльной ответственности невозможно и обратное будетъ не рѣдко такіе случаи, когда въ вѣдѣніи, предъявленны въ дорожна на ст. 99 будутъ отпущены на томъ основанія, что грузъ объявленъ испорченнаымъ или утраченнаымъ на на железнодорожномъ пути, а на паровозѣ и на обретахъ при предъявленія вѣдѣніи съ паровозному обществу извѣщенія можетъ сослаться на утрату или порчу груза железнодорожною дорожно. Последствіемъ сего будутъ напрасныя по-

пере судобити вдержати в арешті, а також дійсно пред'явити, що при такому порядку варті вантажів бути прокурені на по ший виста і самим спрост певної давності по отриманні із дійствитальною наявності із порибі или порибі грузу пред'явити.

Вз яду вказаного дібета, стат. 60, Штрахи повинна, що при утворенні договорів на правах сибіричних побибів необхідно виставити на вказані із сія договори угоди пред'явленням особливимим грузом права із сирій утрати или корія грузів по шрей пути пред'явити веля о понаграждені вель із желізнимь дорожмь тель із паровозимь обарестимь із порибі, указаномь ст. 99 и 128 Общого устава.

Представитель Министерств государственных издательств заявил, что относительно пред'явления допустить в административном порядке составление одного грузового документа любого вида, установленнаго законом для перевозок по желізнымь дорожмь в вадо, вказаного вказаніи велья сдѣлати, не рѣшительнѣ форм пред'являемого документа. Если въ грузовомь документѣ будутъ соединены все свѣдѣнія, какія требуются отъ накладной по ст. 47 Общого устава и свѣдѣнія требуются отъ грузовой расписки по 325 и 326 Торгового устава (изд. 1887 г.), то правительство не воспріиметь затрудненія допустить употребленіе такого документа, такъ какъ для вѣдѣл заинтересованныхъ сторонъ безразлично, будутъ ли указанные свѣдѣнія излагаться въ двухъ документахъ или въ одномъ.

Если же пред'является составить форму несогласную съ дѣствующими законами, то для введенія ея потребуются утвержденіе законодательной власти.

При обрѣдженіи возможности составленія одного грузового документа любого вида безъ нарушенія закона, вѣдѣл вѣдѣл ст. 47, что по ст. 66 Общ. уст. при отправленіи грузу по желізной дорожѣ, накладная составляется грузоотправителемъ или станицей отправленія, а при отправленіи грузу на порибі или пароводѣ, грузомъ рѣшля подъявляється трымъ грузоотправителемъ и порибѣ-владельцемъ. Поэтому можно допустить, чтобы при отправленіи грузу по желізной дорожѣ, накладная подъявлялась грузоотправителемъ или станицей отправленія, а при едѣлѣ на пароводѣ или порибѣ ввѣблкоманномъ, при отправленіи же грузу на пароводѣ въ сѣблкоманномъ трымъ побибѣ, или иль ввѣблкоманномъ порибѣ, такъ и иль рѣшля сдѣлать ввѣблкоманномъ грузомъ рѣшля въ формѣ накладной (ст. 47 Общ. уст.) на подъявля грузоотправителемъ

и корабельщика, а при спуске товара на железную дорогу, эти пассажиры должны возмещаться австралийской станцией отправления.

Надежность железных дорог в деле ответственности за повреждение грузов, отправлениях или на железных сообщениях, только определяется статьями Общ. уст. (раздел I глава 4 и раздел II глава 1); грузополучатели же, отправляющие свои товары водно, для перевозки или на железные дороги, должны сами вернуть свой интерес посредством страхования грузов.

Для всестороннего обсуждения вопроса о перевозке грузов на железных путях австралийской колонии по одному документу необходимо подробная справка от частных железных дорог по назначению перевозимых, которые должны выдать как составленные по этим грузам документы в означенных случаях и на них должна существовать ответственность на перевозку и переезд грузов, а также необходимо и заключить представительный договорный контракт на этот предмет.

На частные предприятия Министерства юстиции выданы ст. 10 и 113 Общ. уст. по означенным случаям не представляется полной ясности в том смысле или в указанным выше случаях предмет в законодательной комиссии \*).

Обсуждая вышесказанное дело, Сенат склонялся к тому убеждению, что установление частных железных сообщений и водных сообщений с видами на весь путь одной палатой и с различной ответственностью собрано в каждом ряду перевозок, поэтому не противоречит Общ. уст. во право иметь или указаний ст. 10 и 113 этого устава, так как ст. 113 ст. устанавливает, без сомнения, ответственность железных дорог лишь на железнодорожные перевозки, что подтверждается в смысле упомянутой статьи на 107—108 ст. того же устава, специально отсылается к ответственности железных дорог при правилах сообщений на железных сообщениях линий. С другой стороны, в Общ. уст. не употребляется никаких указаний на то, чтобы в действительности законы об ответственности перевозок обратны, следовательно на них следовательно установить в их Уставе торговли, утрачивая свое значение на случай участия самих обществ в перевозке с железными дорогами сообщения.

Обращаясь теперь к означенной статье Государственного

\* Подробная на этот предмет законная при этом привилегия.

контроль и валады въ интересахъ лицъ, пользующихся правами сообщенія, иждивъ желательнымъ распространеніемъ и на владиміе на права сообщенія съ желѣзными дорогами народными общества того общества правамъ о порядкѣ предъявленія требованій, втекающихъ изъ договора перевозки, которое установлено для желѣзныхъ дорогъ ст. 99 и 128 Общ. уст. рос. жел. дорогъ, — Советъ нашел однако, что въра отъ, какъ по вѣдому изъ указаной закона, можетъ быть реализована, во видѣ общеобязательнаго права, лишь въ порядкѣ законодательномъ, причемъ выдача одного документа на весь путь слѣдованія при сѣкцианности промыслъ сообщенія, какъ въра невозможна дѣйствующаго закономъ, можетъ быть установлена теперь-же, по выводу разрѣшенія въ законодательствѣ порядкѣ предложеннаго извѣщенія означеннаго ст. 99 Общ. уст. рос. желѣзныхъ дорогъ.

На основаніи изложеннаго Советомъ предложено:

1) принять, что ст. 10 и 113 Общ. уст. рос. жел. дорогъ представляють полную возможность разрѣшить желѣзными дорогами по согласенію съ народными обществами, правамъ сѣкцианнаго сообщенія съ выдачею по утвержденной формѣ одного на весь путь документа, съ раздѣленіемъ въ видѣ, что отвѣтственность за утрату и порчу груза на желѣзныхъ дорогахъ принадлежитъ Обществу уставомъ российскаго желѣзныхъ дорогъ, а на вѣдому пути уставомъ народнаго общества и Торговельн. уставомъ; и

2) принять необходимой разработку вопроса объ установленіи въ законодательномъ порядкѣ и для правамъ сѣкцианнаго сообщенія того права въ предъявленія претензій, втекающихъ изъ договора о перевозкѣ груза, которое установлено 99 и 128 ст. Общ. уст. рос. жел. дорогъ для промыслъ желѣзнодорожнаго сообщенія.

Къ рѣшенію этому присоединился в. членъ общ. Министерствъ юстиціи.

Поданный журналъ на подписаніемъ подписавшихъ.

## Важные Члены от Министерства юстиции.

По рассмотрению постановки дела в виду, что главным затруднением в деле в разрывные договоры являются дела с параллельными объектами представляется возможность в будущем 10 ст. Общ. уст. Статьи эта разрывные железными дорогами распространяет права свободия за предьяв железнодожными станций посредством заключения договоров с паролоними или транспортными обществами, или устройства, на свой счет транспортная конторы или городских станций.

Прежде всего следует указать, что под распространение права свободия, весьма редки тот случай, когда в первом деле не участвуют железные дороги и паролоние или транспортное общество, а между тем одна из 10 ст. закона в виду устранить возможность заключения такого договора на том же основании, как в свободие между железнодорожными дорогами, непрерывно между собой связанными и паролоними или транспортными обществами. Далее такое выражение „права свободия“, при образовании его по ст. 7 Общ. устава, не может быть применимо под свободие маршрута между станциями, находящегося на линии железной дороги и городского станция, так как в том случае имеется лишь одна линия, а с. железные дороги, а примененная стала уменьшает на содержание верности последовательно железнодорожных путей. Это обязательство однако не дает права, при образовании юридической предосторожности по ст. 10 верности, не придерживаться, на сколько возможно, другим признакам права свободия, установленная в постановкой Общого устава (ст. 7, 9, 39, 114—120 и 130, и в том 118 и 120 упоминаются о „содержании единственности дороги права свободия предьяв лицом, выполнят право разрешения груза“). По свободии сакт постановкой в отношении, на которых она основана, можно в отношении верности груза железными дорогами и паролоними обществами, много раз верности касается постановкой доклад, чтобы в заключение, что 10 статья закона в виду верности, следовательно по общему договору, который заключается одним обществом в случае отправления, с выдачей грузополучателю одного документа на весь

пути, и въ которой въ тѣхъ, время принятія груза съ означенныхъ должностями, требуется послѣдовательно другія желѣзныя дороги и паровыя общества съ тѣмъ, чтобы при этомъ, по аналогіи съ 19 ст., на всѣхъ частяхъ сего договора существовала черезъ грузополучателя или участника перевозить предпріятій по 1-му, принятію груза въ старшей, по 2-му, послѣдно-принятое ста для доставки на мѣсто назначения и по 3-му, то, которое является въ назначеніи договора. При этомъ желѣзныя дороги, если общіе, служащее основаніемъ къ коммерческому грузополучателю проходило на водномъ пути, должны существовать въ той суммѣ, которая принимается съ паровыми обществами по обязательству для всехъ правительствъ, чему не препятствуетъ 118 ст. Общ. уст., которую необходимо толковать въ томъ смыслѣ, что въ ней устанавливается размеръ вознагражденія грузополучателя во случаѣ, происшедшіе только на желѣзнодорожной линіи, а не вообще на водномъ пути, такъ какъ при послѣднемъ толкованіи либо желѣзныя дороги, либо паровыя общества несправедливо подверглись бы убытку, если бы сумма вознагражденія по 118 ст. оказалась болѣе той, которая принималась бы по правительств. обязательству для паровыхъ обществъ. Наоборотъ въ паровомъ обществѣ, если случай происшедшій на желѣзнодорожномъ пути, обычно увидѣть грузополучателю то, что принимается ему по правительств. Общ. уст., въ томъ числѣ по 111 ст. Съ другой стороны, при осуществленіи договора такого свободнаго, какъ для грузополучателей, такъ и для желѣзныхъ дорогъ и паровыхъ обществъ возникаетъ рядъ затрудненій, какъ это видно изъ слѣдующихъ примѣровъ. По 1-му, когда отправлены должны быть отправлены при отправленіи тѣмъ или инымъ способомъ ответственности, тѣмъ именно провозимыя грузополучателю означенныя вещи. 2) Не дѣйствующая закономъ вещь въ паровому обществу, и тѣмъ самымъ основаніемъ перевозку, можетъ быть предложена въ Коммерческомъ судѣ (тогда какъ подобнаго не въ желѣзныя дороги не приниманію съ 125 ст. Общ. уст. не подпадаютъ вѣдѣнію Коммерческаго суда); торговому же суду принадлежало не шибко означеніе въ дѣлу третьяго лица, подобнаго дѣлу однако для того, чтобы рішеніе суда о вознагражденіи грузополучателя было обязательно для желѣзныхъ дорогъ, участвующихъ въ перевозѣ (ст. 119 и 121 Общ. уст.) и потому паровыя общества нежелаютъ быть поставлены въ необходимость для полученія вознагражденія съ железной дороги доказывать правды послѣдствіемъ рішенія о вознагражденіи грузополучателя; 3) желѣзныя

дороги будут принадлежать общественности, а будут дороги по таким требованиям трудности, которые принадлежат к народным обществам не к установленной Общине установкой годового срока, а не тем же образом сроком земельной давности, ибо не установить народных обществ такого плана или закона о давности не установили; 4) земляные дороги будут оставаться в форме или же в виде некоего вложения в попытку, что устанавливается Общине уставом и принадлежат к ней земельная принадлежность к земляным дорогам (ст. 121—124), а также о последующих преобразованиях принадлежащих им к одной из общественных земляных дорог (ст. 133 ч. 2) не будут обязательны в отношении к провинциям к народным обществам. А между тем же проведенная восточная, касаясь интересов третьих лиц, не могут быть земляны путем соглашения между земляными дорогами и народными обществами, а земляны или же не следовать лишь к законодательным порядкам.

Все вышесказанное касается к достаточной ясности необходимость коренного переосмотра 10 ст. Общ. уст., а также намерения к ней к другой статье ст. 70 (а. б) и III того же устава, причем весьма важно было бы собрать подробные сведения об основании, на которых устанавливаются в провинциях различные виды свободной при помощи земляных дорог и народных предприятий в стране, земляны свободой к землям принадлежность по законодательным актам. Высшей к тому, на виду проведенных выше по закону ст. 10 Общого устава свободной, нельзя не принять, что Департамент земляным дорогам совершенно испытать затруднение к развитию административной власти земляными свободной к различным (т. е. не соединяем) общественностям земляным дорогам к народным обществам. Но ведь с другой стороны на виду, что законодательные предложения Департаментом развития должно не предоставить Министерству такой свободной обладающего простора к для установления своих оснований для интересов городов земляными свободной, а попытка бы была к классификации ждтн на устанавливаемых порядков к представляются о том, чтобы переосмотр переосмотра к законодательным порядкам принадлежат по отношению Общине устава, Министерством свободной к финансовым было предоставлено, не возмущено к потребностям случая к Министерству юстиции, установить к административным порядкам основания, при которых могла бы развиваться земляными со-

объединяя при участіи желѣзницы дороги и перевозивши все транспортныя объекты, съ тѣмъ отступившиа отъ дѣйствующаго установленія, которая будутъ оправдываться интересами желѣзницы дороги и перевозиться и транспортироваться объекты съ одной, а другіе перевозиться или улаживая, съ другой стороны.

Подписала: Тайный совѣтникъ К. Шведера.

## Журналъ 25 мая и 1 июня 1889 года.

№ 47/III.

Слушать докладъ Департамента желѣзницы дороги 21 апрѣля 1889 года № 637, о вѣтрахъ въ укороченіи перемыки нефтяныхъ продуктомъ паливомъ по Закамской желѣзной дорогѣ.

Въ концѣ 1888 года, желѣзные надроки вѣнаторами выучены были на ст. Батура выданыя вагоны, сложены и въ достиженіи тавила равноромъ, что станція оказалась совершенно непроходимой и малое движеніе по путямъ станція сдѣлалось рѣшительно невозможнымъ.

Въ видѣль поборуденія въ скорѣйшей очетствѣ станція Батура отъ запрожденія выданыя вагоны, г. Министра, разрѣшеніи привлекъ, иредъ де очетствѣ выданыя станція, прогрессивное увеличеніе установленныя § 11 правилъ распредѣленія выданыя вагоны въ Баку сборомъ на востокоромоніи выданыя и выгружу итѣ въ Батурѣ, возложена, вѣбегѣ съ тѣмъ, на выданыя работѣ по востройей обходной линіи Суражскаго перемыка—именитѣ въ вѣбегѣ вострѣ о дѣлѣдѣнныя вѣтрахъ, необходимыя для рѣшѣнія затрудненія въ поденнѣй вострѣнны въ Батурѣ и въ выноѣ отъ оттуда. Вѣбегѣ съ самъ Департамента желѣзницы дороги вострѣ дѣлѣтъ ст. тов. инженера Радловскаго, при выданыя вострѣ вѣбегѣ въ видѣ, что укороченныя затрудненія въ Батурѣ по вострѣ и выноѣ вострѣнныя привлекла при обрѣдѣнныя на Закамской желѣзной дорогѣ только 2-000 частинныя вагоны. Между тѣмъ, въ заключенныя рас договоромъ въ выданыя вострѣнныя привлекла вострѣнныя отъ вострѣ 4-000 вагонѣтъ, желѣзнице что и вострѣнныя въ отступнѣ вострѣнныя вострѣнныя итѣ Баку и выгружѣ отъ въ Батурѣ могутъ значительно увеличитѣся. Крайнѣ вострѣ, въ апрѣлѣ 1889 года, продолжѣется отступнѣ Суражскаго перемыка

тронды, что, несомненно, вызовет усиленное движение по различным участкам дороги и потребует увеличения грузовой и транспортной способности упомянутых станций. Поэтому, имея же надежды навести: как и штырь обдумано бы принять в первую очередь нефтяные перевозки по Западнорусской желѣзной дороге, съ представляя различіе съ русской способності. Наконецъ, съ виду истиннаго сроча дѣйствія временныя правила распределенія вагоновъ вагона въ Баку, Департаментъ просилъ дѣйств. ст. сов. Ридзевскаго сообщить свои соображенія: насколько целесообразна была бы возможность имѣть основанія распределенія вагоновъ по величинѣ (фактической) производительности вагоновъ, съ учетомъ вагона на Каспійскомъ море—причемъ распределенія ихъ по дѣйствительной производительности вагоновъ, средней цѣнѣ вагона на каждые два или три вагона, по дѣйствительной величинѣ вагона на такой же базисной периодъ прошлаго времени, а былъ вѣроятно вагона вагона нефтяныхъ грузовъ на Каспій, или же вагона вагона, по его величинѣ основаніе для распределенія вагоновъ вагоновъ было бы вѣроятно правильнѣе.

Одновременно съ сего, правленію общества Западнорусской желѣзной дороги представляю на усмотрѣніе Министерства путей сообщенія проектъ довести договоръ съ частными обществами и лицами на поставку на дорогу 1.111-ти собственными вагонами вагоновъ, по съ виду дѣйствія инспектора Западнорусской желѣзной дороги, — в необходимости приставить паровые вагоны на дорогу частнымъ вагонамъ передъ до получения подробнѣе по сему предмету разъясненій дѣйств. ст. сов. Ридзевскаго, Департаменту желѣзныхъ дорогъ, по приказанію г. Министра, предположено было правленію общества западнорусской желѣзной дороги заключеніе упомянутыхъ договоровъ, до вѣдѣній по сему дѣлу съ стороны Министерства путей сообщенія.

По распоряженію 21 февраля 1888 года представлялось въ Департаменту желѣзныхъ дорогъ по исполненію вышеназваннаго порученія, дѣйств. ст. сов. вагонера Ридзевскій областнѣ, что, по собраніи на штырь вагоновъ, однимъ изъ главнѣйшихъ причинъ значительнаго саръ въ августѣ прошлаго года задержки вагоновъ въ Баку—былъ несовершенный саръ какъ фарма Ротшильда, величинѣ до вагоновъ вагона достаточнаго количества станція резервуаровъ. Фарма эта, застрявъ почти  $\frac{2}{3}$  вагона добавочнаго въ Баку вагоновъ и резервуаръ заграничный саръ въ 1888 г. было вѣдѣній до 12 мил. пудовъ, вагона въ станцію вагона-

ность приёма керосина в Ватушь до окончания строительства резервуаров, но приобретённый, однако, отранку его из Ватуши, по предложению уполномоченных на задержание из Ватуши этого количества обора за простой изъ, заплаченный всего со августа по ноябрь 34,329 руб. В половине ноября окончилось сооружение резервуаров Ротшильда, однако, изъёмъ съ задерживающимся изъ равным, — до 1 1/2 мил. пудовъ и съ этого времени форма уже была въ состояніи немедленно принять и разгрузить всё прибывающа въ Ватушу изъ этой области.

Для предупрежденія на будущее время подобнаго задержанія, причисляемыхъ несовершенноныхъ правительствъ плавильнаго завода, отъ чего невозможно, повести на страданія интереса не только завода, но и другихъ покупателей, необходимо, по предложению большинства Ватумскихъ акционеровъ, прежде разбить Манифестомъ путей сообщенія, въ видѣ временной мѣры, прогрессивныя штрафы въ 5, 12 и 31 руб. за задержку вагоновъ, какъ постоянное правило.

Съ своей стороны дѣйств. ст. сов. министеръ Рудневскій предлагать установленіе такихъ прогрессивныхъ штрафовъ, какъ постоянное мѣро, весьма желательнымъ не только въ видѣ предупрежденія на будущее время задержки вагоновъ большими фирмами, но и для предупрежденія практической нашей отправки изъ Ватуши равнаго количества спекулянтскимъ неправдымъ керосина на „прелюблени“, съ переводомъ платежей, а задержки вагоновъ въ Ватушь — до продажи товара, а также, какъ мѣро, побуждающую перевозчиковъ-железнодорожныхъ какъ-нибудь поспѣшиться о прибытіи или отправки необходимому для нихъ резервуаровъ, въ плавильныхъ заводахъ.

Образовавъ въ вопросу объ установленіи распределенія въ Ватуши плавильнаго завода, дѣйств. ст. сов. Рудневскій объясняетъ, что по обращенію этого вопроса въ особомъ сообщеніи констатировано, что приняты въ основаніе дѣйствующихъ нашихъ правилъ распределенія вагоновъ — принципъ распределенія ихъ по величинѣ производимыхъ заводами количества своимъ заводомъ. По послѣдному предположенію Комиссара комитета по распределенію вагоновъ колоссальная годовая производительность завода, основанна на 151,000,400 пудовъ, между тѣмъ какъ въ дѣйствительности въ 1868 году добыто керосина и смолочныхъ маселъ всего 60 мил. пудовъ. Такое распределеніе заводовъ, действительное путемъ поставленія пудовъ годичныхъ работъ,

сделано не на вывоз, а именно на будущее производство, а так как здесь приобретены права на получение значительного числа лицензий. Планировалось принять такой производственный завод, превысивший — чтобы судить еще и потому, что до сих пор не известно добычей нефти на протяжении 180 000 000 куб. м. тонн, или потому, что выходящая лицензия ее обработки, выдана в размере не более 33 1/3; следовательно для получения 150 млн. кубометров переработки необходимо бы сырой нефти не более 465 млн. кубометров; между тем, едва ли возможно добыть такое количество нефти, не говоря уже о том громадных затратах, которые для себя выдвигались бы от заводчиков.

При обсуждении в том же заседании вопроса о распределении выданных лицензий дороги по действительной производительности заводов, великие заводчики было сказано, что выделение этих лицензий для распределения лицензий — было бы из высшей степени, из откровенно столь изощренным, несправедливым и неурядливо-бы заводом к выводу или размерам, в особенности же на виду тех затрат, которые они вынуждены были сделать на расширение своих заводов, вследствие выделенного правительства принципа максимальной производительности заводов.

При существовании такой увеличенной предельной нефти заводом — производство или не зависит от его размеров заводов, но от количества добычей нефти, а следовательно от того количества лицензий, какие заводчики будут в состоянии добыть на текущий год для переработки своих продуктов; когда же заводчики не имеют средств на приобретение собственных лицензий; следовательно такой принцип распределения был бы более преимущественно упрямый заводчик, выходящий больше средств на приобретение выданных лицензий.

Против этого представляли крупный заводчик возражали, что совершенно исключение действительного производства или принципа, по которому будут распределяться лицензии, было бы также несправедливо, но тем не менее, что количество добычи не является единственным из средств переноса, но и от эффективности труда и от тех затрат, которые сделаны силами заводчика на устройство сооружений на добычу нефти, но получив в добычу паровых, но содержание их различия добычи нефти и проч., и потому, не все равно, самое правильное и свободное было бы, при распределении общественных лицензий, принять во внимание как выданные, так и действительное производ-

ство заводов, извлечен для каждого завода аршинное среднее число вагонов, какое представлять будет по таку и друнаму правдству.

При обсужденіи въ томъ же собраніи вопроса: открыть ли при распределеніи между заводами восточнаго берега Западноруской желѣзной дороги правдство въ расчетѣ а ту часть пропускннства заводовъ, которая отправляется черезъ Каспійское море, или эту часть оставить исключити, представители мелкихъ фирмъ объявили, что неслѣдовательно свѣта на Каспій она свѣтлота несправедливости, такъ какъ только одной крупной фирмѣ могутъ принадлежать этиа путиа свѣта неслѣдствіе того, во 1-хъ, — что на отправленный по Каспійю керосина на внутренніе рынки, неслѣдовательно должно быть увеличенъ налогъ, на что они средствъ не имѣютъ; во 2-хъ, — что она не имѣютъ на достаточнорезервуаровъ, на малннхъ трубахъ къ порту; въ 3-хъ, что на пароходы, или на судахъ необходимо сразу отправлять такое значительное количество керосина, которымъ она сразу расплатитъ не могутъ а, наконецъ, во 4-хъ, — что было бы въ принципѣ несправедливо предоставлять крупнымъ фирмамъ льготы, соответствующее такъ тому количеству керосина, которое они перевозятъ по желѣзной дорогѣ, такъ а тому, которого не перевозятъ, между тѣмъ какъ мелкіа фирмы получаютъ бы льготы только по тому количеству, которое действительно перевозитъ по желѣзной дорогѣ. На это представители крупныхъ фирмъ возражали: во 1-хъ, — что всѣмъ мелкіамъ фирмамъ имѣть отдѣльные резервуары и малннхы въ порѣ трубы для малнхъ израсходовать удобности имѣть, а что при устройствѣ приспособленной для малнхъ судамъ вѣсколькими заводами имѣть, расхода на это устройство будетъ такъ малъ, что о недостаткѣ на те средствъ не можетъ быть а рѣчь; во 2-хъ, — что отправлять керосина по малнхъ пароходамъ имѣть удобности, такъ какъ существуютъ области, которыа принадлежатъ на себя керосину а малнхъ отдѣльныхъ партій малннхъ; въ 3-хъ, — что при 20 мил. пуд., отправляемыхъ черезъ Каспій, только около 14 мил. останется на внутренннхъ рынкахъ, а 6 мил. идетъ по Царствнаго израница черезъ Петербургскій, Рижскій а Либавскій порты а частью черезъ западннхъ сухопутннхъ граница, при чемъ отправленъ израница южнаго сухопутннхъ израница около 8 мил. на пуда дорожю, тѣмъ черезъ Бакумъ, а также, что малннхы отправляются отъ 6 мил. пудамъ окольныхъ путейа такъ неслѣдствіе возможности перевозки такъ по Западноруской желѣзной дорогѣ, но при первой возможности она, разлучится.

госом завести более длинный и дорогой путь — ближайшего и более дешёвого, через Валузы, и из 4-го, — что крупные заводы не видят в том никакой справедливости, что из завести право на получение вагонов на все изъ производств лица оттого, что они потратили большие деньги на устройство перевозок на Каспий, на посылку вагонов для улучшения дороги, на постройку резервуаров для хранения всего того количества пороха, какое потребно на внутреннее рынках в течение зимних месяцев и, таким образом, собственными средствами, без всякой помощи со стороны правительства, устройли путь для снабжения русских рынков нефтяными продуктами, по этому закону изъ право получить вагоны на все свои производств и предоставлять это право лицам, которые ничего не потратили, была бы, без сомнения, крайне несправедливо. При том же, по изъ мнению, мелкие заводы отпавившись от сбыта керосина по Каспий по поводу, что это сопряжено с большими трудностями, а, главным образом, вследствие того, что сбыт на Валузы, при истощении цистерн, означенная выгода, такъ же как и по Каспий в потому крупные заводы считают самым справедливым и справедливым, чтобы все производств заводом, без всякой выгоды по Каспий, было признано во всяком при распределении общественности вагонов и чтобы на такъ предоставляло было заводом, по изъ усмотрению, выбирать для сбыта такъ же и другой путь, такъ какъ для себя одинаково возможно сбыт такъ же на Валузы, такъ же по Каспий.

Действ. ст. сов. инженер Риденский, не признавая удовлетворительным не признает распределения вагонов по действительной производительности заводом, какъ утрачивающий быстроту перевозок, желая заводом, не признает, распределения вагонов по среднему арифметическому между фактическою и действительною производительности заводом, какъ слишком сложный и тоже неразумный для мелких заводом, — высказывает в пользу введения в на будущее время признаного мной основания для распределения вагонов. Но онъ предполагает, что максимальная возможная производительность заводом должна быть вновь определена, съ признанием во внимание всѣхъ родовъ производствъ и съ возложением на заводом обязанности производить действительность пробъ съ такъ устройствами, которая при всестороннем попечительством. Такимъ распределением заводом должно делаться между заводчиками заводом пропорционально определенной такъ же

образцы максимальной возможной производительности завода, без учета величины объема на Каспийское море.

По вопросу о распределении частности назованных заводов и тесно связанного с ним вопроса о выездах на дорогу этих заводов, участниками были из рассмотренных разные мнения. Одна группа заводчиков, во главе с представителями фирмы „Небел“, считает, что полезно для распределения войск кобыле заводчик, как принадлежащий Закавказской желѣзной дороге, так и частично—должна быть предоставлена способность Сураханского терминала и что числа назованных заводов, ввѣне Закавказская желѣзная дорога не составляет естественного препятствия, складует дѣлать между заводами пропорционально их действительной производительности и не дать каждому заводу предоставлять право, или довольствоваться одним собственными и арендованными по развороту вагонами дороги, или занимать вагоны у частных лиц, если, по волеизъявлению принадлежат на их долю вагонов, или в этом будут нуждаться.

Другая группа (по предложению Рагозина) заявила, что единственно выходом из настоящего неформального и неудобного, во мнѣе увеличении частности на дорогах вагонов, повышения терминала поформальности производства, было бы приобретение или аренда принадлежатности войск поставщиками на дороге частными назованными вагонами и заключеніе дальнейшей поставки их.

Группа военных заводчиков высказалась за заключение частными лицами, не принадлежащими заводам, дальнейшей поставкой на дорогах вагонов, из видам ограничения этих путей спекуляцій по одной вагоном из аренды заводам.

Наконец, по вопросу управления Закавказской желѣзной дороге предоставляемые частными лицами право свободной и безграничной поставки вагонов, при существующем видѣ порядков их распределения, оставить дорогу въ крайне безплодном полевом, не только вследствие невыгодной тупой для рентабельности назованных вагонов и изгнание или как окончательна, так и промежуточные ступеней, но и потому, что при вывозом назованных их количествах вѣтъ никакой возможности производить необходимо количество для сартирования вагонов съ полным расчетом, чтобы они обращались въ определенном порядке и при условии подачи на каждый из 166 заводов поезда того вагона, который правду должна заводу или вагон у одного из 76 военных назованных вагонов. Затѣм и въ будущем опять приходится сартировать "

подать вагоны под выгрузку на отбываемых маршрутах и на отбываемых фарах получателей и владельцев. Чем больше будет частных вагонов, тем скорее и труднее будет исполнение всей сети вагонов и вывозить вагоны, что при постоянном увеличении числа фарх всех вагонов и владельцев грузов, тем и владельцы частные вагоны, такие как сиренка, при привлечении различных владельцев станций и тем средства, которыми можно может располагать дороги, сделается скорей сравнительно невозможным, а потому, по мнению управления, единственно выходом из настоящего положения, крои обязательности владельцам вагонов устроить на эту сеть необходимое количество путей для установки цистерн, необходимо также объединение всей частной вагонов, т. е. не считая каждой вагон принадлежавшей известной фаре, а количеством отдалить эту на распоряжение различных дорог с тем, чтобы владельцам вагонов получали эту общую сеть на свое собственное вагоны, а для причисления эту на размер этой сети, а чтобы расчеты с владельцами вагонов делались управлением не по количеству вагонов, а по количеству перевезенных тонн владельцами грузов, и предоставляли на эту посылание эту общую сеть вагонов. Что касается расчета вагонов, то общую стоимость этого также необходимо было бы распределить между владельцами перевозимых грузов стараясь на их грузы.

Предложение это, хотя и не было окончательно принято присутствующими на заседании владельцами, но особая важность вопроса еще раньше не тем не было известно, включая представителя фирмы Нобель, который заявил, что на подобное предложение ему согласиться не может.

Действ. стат. сов. инженер Рудковский, со своей стороны, признает безусловно необходимым ограничить число вагонов тем количеством, которое дороги не способны принять и обработать, тем больше, что в Общ. устан. российских железных дорог не возмощно на дороге обязательство перевозить больше грузов на частные вагоны, нежели возможности существующая на дороге устройства.

Выяснив на сего подробней расчеты, что при тогдашней стоимости Сурамских перевоз на постоянном обращении можно быть только 2,787 вагонных вагонов, а по открытии короткого пути Нобель—4,668 и вагонов—по открытии тоннеля—4,091 и что в первом случае будут свои постоянна на бедней-

ствія 4.275, во вторых — 4.064 и въ третьих — 1.971 пудовых мѣнныхъ, дѣств. стат. сов. Ридженскій предлагаетъ: 1) прекратить вынѣ на время дальнейшую постановку мѣнныхъ до тѣхъ поръ, пока средства для ихъ установки не будутъ устроены вѣ полномъ провозможности дороги не будетъ доведена до такого размаѣра, что въ увеличеніи этого числа имѣетъ дѣствительная потребность, и 2) на будущее время предоставить право стать собственными вагонами лишь однимъ владельцемъ изъ владельцевъ, не представляющихъ потребности перевозки изъ собственныхъ принадлежностей, и въ такомъ количестве, въ какомъ они въ общей годовой развѣрсткѣ будутъ причислены. Подобное постановленіе не согласуется съ представляемыми Обществу уставомъ желѣзныхъ дорогъ правиломъ вѣсному лицу отправлять по желѣзной дорогѣ грузы изъ собственныхъ своихъ вагоновъ; по условию перевозки владельцевъ нефтяныхъ продуктовъ вѣ столько отличается отъ условий перевозки всѣхъ другихъ грузовъ, что признать ихъ наравнѣ существующихъ общахъ для всѣхъ вообще грузовъ невыгодностью рѣшительно невозможно, а потому необходимо для этой исключительной перевозки найти особый законъ. Покупка вагона постановившимъ частнымъ вагономъ, повлечетъ значительныя издержки. Глѣнвилъ образумъ аренда вагона мѣнныхъ, требующая добровольнаго согласенія съ владельцами на уничтоженіе ихъ вагоновъ и отказъ отъ полученія вынѣ громаднѣхъ барышей за отдачу вагоновъ въ наѣмъ, она не можетъ состояться. Вместе съ этимъ невозможно допустить дальнейшее существованіе историческаго положенія дѣла, при которомъ требуется въ Гаду съединено сортировка вагоновъ, принадлежащихъ 76 собственникамъ между 150 владельцами при обладаніи между 8.000 частными вагонами очереди вѣ годича мѣнныхъ въ Гаду съ отказъ вагонеровъ изъ резерварами, принадлежащихъ 13 крупнымъ фирмамъ повременью отъ количества грузовъ мѣнныхъ получателей. Въ виду всѣхъ этихъ соображеній дѣств. стат. сов. Ридженскій считаетъ совершенно необходимымъ для достиженія правдынаго закона въ дорогѣ, потребовать отъ владельцевъ частныхъ вагонеровъ передать эти вагоны въ полное распоряженіе управленія дороги. Въ случаѣ такой передачи имѣетъ возможность образовать общій запасной паркъ съ предоставленіемъ владельцамъ вагоновъ права получать изъ этого парка такое количество вагоновъ, въ которомъ въ развѣрсткѣ, согласно существующимъ съ ними концессіямъ, они имѣютъ право, съ разнѣхъ процентовъ расчета за пробѣгу и ремонта за количество перевозимыхъ грузовъ. Во такомъ требованіи, отнесенномъ до управленія ва-

первом в порядке движения, Министерств, по крайней мере, статья, сев. Рязновской, чтобы малое право, согласно § 21 существовала с амальгамы канонерой, т.е. в том, что если не только не будет канонеро уверба из интересам, но напротив доставлены будут значительны выгоды разменивая себя оборотом пастора, вследствие урожения в сокращении времени маневров на станции. Если же подобно требованиям, на основании существующих уже канонерей, невозможно, то из виду уже начата переговоры урегулирования дороги с амальгамы, равнозначное упоминание Министерств на необходимость устройства общего плана частных пасторей, на всей территории, будет доставлено для достижения добровольного по тому предмету соглашения со всеми амальгамами.

Далее статья, стат. сев. Рязновской помогает необходимым выш. же, на основании § 21 канонерей на востанов частных пасторей, потребовать от амальгамы так, чтобы они на свой счет устроили в Бабу необходимые количества путей для установления закона, так как дорога находится в физической невозможности держать все частные вагоны на своих путях. До упоминания же означенных путей статья, стат. сев. Рязновской помогает необходимыми амальгамы востанов частных пасторей предоставить в амальгамы уже установленные законы, означенны в означенный срок для упоминания означенных выше путей, с предварением, что в случае, если не означенны этого срока, пути не будут законны, то вперед до тех упоминания пасторей, принадлежащих лицу, юридическому лицу, будут считаться от образования и установлены на означенные пути общества, со значением на простой упоминания в упоминание платы. Если этой истре путей никогда не будут законны в частных пасторей совершенно исключать всеобщие станции и означенны также принадлежащие движению по дороге означенны.

Практически товарищества нефтяного производства бр. Побол, из представленной из Департамента означенных дорог движением означенной 3 марта 1880 г., различная министерственная обработка относительно неправильности означенного порядка распределения означенных означенны из Бабу, принять необходимым установить необходимость основания для означенной перевозки означенных продуктов из Зависимской железной дороге:

1) определенную для означенных путей транспортную способность Суражского перронца распределить незначительные только между означенными амальгамами, без всякого учета собственных означенных;

2) пропорцию способности Ваванаской дороги распределять между заводчиками пропорционально количеству осветительных и сигнальных ламп, действительно изготовленных каждым в течение предшествующего года, по определению комитета браконьеров. Пропорцию производить по числу, как один раз каждые полгода;

3) выдать из производительности заводам количества ламп, выделенных из Баку по Каспий, отбавить;

4) все лишние вагоны, поставленные частными лицами на Ваванаскую дорогу, отдавать по исключительному предпочтению дорогам, которая выдана из завода под нагрузку одинаково размерами, не исключая отъ того, кому эти вагоны принадлежат, и выделены на провоз выданы малую тарифную ставку, без вычета за пользование вагонами;

5) действительный пробег лишними вагонами под грузом распределить между всеми собственниками, пропорционально числу принадлежащих каждому вагонов; по этому пробегу дороги справедливо должно делиться с собственниками за пользование вагонами на точном основании заключенных с ними контрактов;

6) свободную часть производительности дороги, на которую продукция была равна, часть принадлежит такую же способность Сураханского терминала, распределять между заводчиками, перевозчиками или групп через терминал посредством турбопривода, пропорционально силе этих приводов, но исключая отъ участка заводчиков по выделенной размерами в продуктивной способности железной дороги по Сураханскому терминалу.

При рассмотрении восточной деля, Департамент железных дорог оставался на следующие соображения.

Действующий порядок распределения лишними вагонами, принадлежащими Закавказской железной дороге из Баку между заводчиками по количеству производительности из завода установленный в 1894 г. был преемственно и при том не позволяя было бы им время определять действительную производительность каждого завода. Никто с учреждением комитета браконьеров и с началом работы завода за верность, — это затруднение не только устраняется. Но этому оставалось оставаться на дальнейшее время восточного порядка распределения вагонов, в сущности несправедливого, несправедливого ставило индустриальных и неудовольственных, едва ли отдалось либо исключило даже в по тварительной и строгой практике

максимальной производительности скота. Необходимо помнить, как бы то ни было, что действ. ст. сов. Ридевский. Проблема производительности на скоты представляется громадным практическим затруднением; вероятно же—нельзя полагать оснований для определения максимальной производительности, зависящей не только от количества животных, но и от качества скота, приспособленной для переработки нефти, но и от качества сырой нефти, от способа переработки (одни заводы получают до 10<sup>2</sup>% керосина из сырой нефти, другие—только 10<sup>1</sup>%), от обработки материала, который предполагается ввести, и от многих других причин.

При отсутствии возможности точно определить максимальную производительность завода,—распределение выходов на среднюю арифметическую между максимальной и действительной производительностью завода, как это предложено кружными нефтяниками, представляется—помимо всего сложности практического его осуществления—одинаково несправедливым и непрактичным, ибо для определения средней цифры следовало бы принимать за расчет одну заводскую единицу. Во виду сего, необходимо обратиться к фактическому действительной производительности, подлежащему достижению.

Привести этот вопрос к выражению со стороны завода нежелательно, но желательно констатировать, что можно бы изъять резервы, вследствие увеличения или затрат на расширение завода и ввиду средств на обслуживание собственных заводов; этот способ расширения даже бы, по мнению завода, означал значительную преимущество кружным фирмам.

Такие выражения представляются как указательница, что расширение завода связано не только с увеличением, но и с кружными заводами, и следовательно, чтобы затраты на это расширение могли быть полезными. В подтверждение этого можно указать на тот факт, что определенное для начала 1887 г. одной заводской единицы производительности скота заводом в 78 мил. пуд. нефтяного продукта возрос из марта 1888 г. до 106 мил. пуд., при том, однако, значении нефти в 1887 г.—41 мил. пуд., а в прошлом году, при производительности, определенной свыше 1 мил. в 1 мил. пуд. больше, вышло только 56 мил. пуд.

Трудно допустить чтобы нефтяные промышленники, небы завод свободный приготовить 7 мил. пуд. товара, из которого представлялось возможным сбыть в прошлом году по средней цене 4 мил. 4 мил. пуд.,—стало бы с ценой сбыта стала ценой 2 мил.

ваго 1 мил. руб. завода, строить второй заводъ въ 8 мил. руб., сдѣлать для него затраты, которыя не могли бы окупиться такъ дешево, какъ иная выгода отъ вывоза продукта. — Кроме того, такъ какъ — при томъ или другомъ способѣ распредѣленія капиталовъ — вывозъ веревки въ Батумъ во всякомъ случаѣ ограниченъ производительностью способности дерева, то итакъ изводима, какъ уже замѣди, способнее, но въ настоящее, заработывать гораздо болѣе выгодно, нежели заработывать тамъ, не имѣя возможности, съ установленнымъ принципомъ дѣятельной производительности, усилить въ видѣхъ вывоза большого числа вагоновъ, до надлежащихъ размѣровъ дѣятельности завода, — следовательно и воспользоваться какою-нибудь выгодою на желѣзной дорогѣ.

Не подтвердится и второе предположеніе возможности относительно извѣстнаго случая вывоза, ибо изъ 3.021 вагона числа вывезенныхъ вагоновъ, поставленныхъ въ 1-ое января сего года на Закавказскую дорогу, — вывезены заводами принадлежать 348 вагоновъ и ожидается къ поставкѣ отъ нихъ еще 227 вагоновъ; — крупнымъ принадлежать 1,902 и ожидается къ поставкѣ — 1803. Такимъ образомъ, въ настоящее время производится на два крупнымъ — одинъ вагонъ на  $\frac{1000000}{1500}$  = (около) 46.000 руб. возможной годовой производительности завода; на два же мелкихъ — на  $\frac{1000000}{440}$  = (около) 22.000. — Съ поставкою же всѣхъ вагоновъ, на комъ заключены уже соглашения съ заводами, — крупнымъ одинъ вагонъ производится бы на 34 т. руб. годовой возможной производительности изъ завода, мелкихъ — на 26 т. руб. При распредѣленіи же силъ капитала по дѣятельной производительности заводамъ мелкие заводчики окажутся въ еще болѣе выгодномъ, чѣмъ крупныя, условіяхъ, въ виду болѣе фактически опредѣленной ими возможной производительности завода въ сравненіи съ вторыми.

Но если сообразившись, Департаменту впадетъ бы мысль фабричнозаводнымъ закладывать основаніе для распредѣленія капиталовъ по возможной производительности — дающее возможность спекулянтамъ, фактически расширивъ свои заводы, пользоваться преимущественно въ ущербъ интересамъ создателя факта, въ разную мѣру извлекать капиталы на устройство фабричнозаводныхъ заводовъ — выходящихъ выше возможной производительности заводовъ. Кроме того предположительный порядокъ распредѣленія капиталовъ вывоза дастъ возможность Бакинскимъ заводчикамъ извѣ-

данные иметь благоприятное количество нефти, на которое завод имеет право рассчитывать, а если достала его из Баку, в таком образом израсходовать свой товар непропорционально иностранному конкуренту, иная санкция не требуется.

Из сего, по мнению Департамента, необходимо проследить, что означенные условия израсходования нефти пропорционально израсходу нефти не будут справедливы: в интересах нашей промышленности важно соблюсти на границе товара добросовестный, а потому и более дорогой. Между тем означается, что по одному и тому же размеру вершить израсходу нефти гораздо дороже вершить нефтью израсходовать.

Что касается самого способа израсходования производительности шведов, то, приняв во внимание, что шведская нефтяная деятельность обуславливалась, между прочим, в возможности вывоза из Каспийского моря на Балт, вывоза по всей производительности израсходу нефти 6 миллионов (с 1 апреля по 1 октября), и что в соответствии с увеличением производительности данного шведа справедливо представлять ему в ближайшее время вывоза на рынок из Баку, — следовало бы израсходовать производительность шведов по полугодиям периодам, первый с 1 апреля по 1 октября (летний), и второй — с 1 октября по 1 апреля (зимний). При этом, для первого периода текущего года производительность израсходу по данным комитета французского на истекший февральский год на тому полугодие, на которое рассчитывается производительность шведа. Что касается иного вознаграждения шведов, то в нем в полугодие израсходования нефти бы израсходовать нефть по порядку, какой израсходовать нефть на основании пункта 6 § 4 действующей правил израсходования нефти из Баку, а именно: шведы эти в первом полугодии израсходовать вывоза нефти израсходовать старательство, т. е. только израсходовать вывоза при израсходовать израсходовать способностей добычи на вывоза удовлетворения нефти шведов, возместить на полугодии израсходовать. Во втором полугодии израсходовать нефти израсходовать бы по производительности израсходовать время.

При рассмотрении вопроса относительно вывоза израсходовать шведов — сбыта нефтяных продуктов на Каспийском море — необходимо, по мнению Департамента, принять на себя израсходовать вывоза, в израсходовать действующим законодательством Российского империи по этому предмету, как и те, что вывоза нефти

запрещены были как услуги великим перевозчиков, которые из то время (из 1886 году) не могли, будто бы, самостоятельно обзавестись частью промышленности своего на Каспий, за недостатком, необходимым для себя складочных и перевозочных устройств, каковыми развлеклись другие заводчики, как старые заведения керосина на внутренне рынки России.

Из этого положения представляется дело в настоящее время, когда товарищество „Нефть“ утратило единство резервуаров на всей главной рынках России, при чем за доставку на эти рынки керосина франты рѣшше и желательнее, рѣше шла за транзитом в резервуары, принадлежало товариществом лишь в приделах продажи керосина. Это обстоятельство, несомненно, стараться выжить, удобней обзавестись керосина на Каспий и заводчиками, нежели пром. для себя собственными перевозочными и складочными средствами. При таком положении дела вѣтъ оставшей покарать заводчиков, выходящих свой товар преимущественно в Батумь, за счет интересов заводчиков, снабжающих в русские рынки керосинами и принужденным довольствоваться дешевыми барышками, чѣм при сбытѣ за границу через Батумь.

Предлагаемое означенное распределение вагонов по действительной производительности заводов, съ сохраненіем при этом числа вагов на Каспий, оказалось бы невыгодным для заводчиков как крупным, так и мелким, ибо въ видѣх получеши по разсчетѣ небольшого количества вагоновъ, каждым изъуждем увеличитъ съ соответственной пропорціи свою производительность, выигравъ все по необходимости должны направиться по общепринятому на Каспий пути, хотя не столь выгодно, какъ на Батумь. Увеличеніе действительной производительности означенныхъ было бы рѣшше увеличеніе числа перевозочныхъ вагоновъ вагоновъ и соединеніемъ съ этимъ выгода. Крошѣ того, съ установленіемъ такого числа распределенія вагоновъ, несомненно, должны увеличиться и вагоны на Батумь, а сбытѣ съ тѣмъ и вагоны керосина крупными партиями за границу, черезъ Балтийскіе порты и сухопутную границу. Это, въ свою очередь, дастъ возможность установить болѣе дешевые вагоны в желѣзнодорожные вагоны на вывозъ изъелъ путей. Наконецъ, нельзя не сказать въ виду, что въ недалекомъ будущемъ, съ открытіемъ Волжско-Каспийскаго керосинопровода, принадлежало. Заключеніемъ вѣрны укажетъ на 40 паровыхъ вагоновъ въ сутки, а съ откры-

иель Сурамской обходной линии в том же — еще на 126, что даст возможность довести вывоз на Батумь до 70 мил. пудов.

Но при соображении Департамента желательна дорога не реконструируется основной из сохранения на будущее время вывоза вывоза на Каспийское море при продолжительности вывоза.

Образовав из вывоза в распределении частным вывозом при наличии перевозку нефтяных продуктов, Департамента выдвигать необходимость обратить внимание на то, что согласно действующему выки принятым распределению вывозов из Баку (§ 4), частные вывозы распределяются между поставщиками из заводов, сообразуясь с процентом способностью дороги и пропорционально количеству поставивших свои заводы на дороге нефтяно-продукты. По 1 января текущего года на Закавказскую железную дорогу поставлено уже, как о том упомянуто выше, 3.021 завод, из коих по — заводная принадлежность 770, т. е. более  $\frac{1}{3}$  всего количества. Таким образом, заводчики, имея готовый груз на все оставшуюся способность для частных вывозов продуктивную способность дороги, могут воспользоваться только  $\frac{1}{3}$  ее, а оставшая четверть распределяется между заводами, из которых собственного груза заводчиками и поставившими заводы единственно ради отдачи вывозов из арду заводчиками на весьма высокую плату, которая за один рейс до ста и более рублей за вывоз. По этому вышесказанной порядку распределения частных вывозов, представляющей серьезная для дорог затруднения и громадная выгоды преимущественно заводам, нашего общества с нефтяной промышленностью не исключены, было бы весьма желательна изменить в том смысле чтобы оставшая часть равномерная вывозов дороги — свободная часть пропускной способности Сурамского перевоза распределялась исключительно между заводчиками, пропорционально производительности их заводов. Такой порядок распределения является для себя необходимым, если действительно, как о том говорится выше, увеличение частных вывозов образований из числа общего парка частных заводчиков вывозов Закавказской дороге. Но если бы это предложение и не оправдалось, то предлагаемое распределение частных вывозов не могло бы, как кажется, отстранить вообще затруднений, ибо заводчики, не имея достаточно количества собственных цистерн — для распределения их по размерам количества вывоза нефтяных продуктов своих заводов — требовали бы, ради вывоза вывоза на Батумь, из арду вывозов, принадлежащих заводчикам, для тех заводчиков, если бы

денно могут превращать ввозимые в вывоз по желанной дороге производные из шпелет. Ранним образом, последние могли бы эксплуатировать свои вагоны, получая порохом у порохом, или же отдавая свои вагоны в аренду.

Распределение налогов исключительно между заводчиками не нарушить договором заводчиков, поставивших на дороге свои вагоны, ибо ст. 9 устава российских железных дорог представляется отправительною частью права собственности вагонала; но и в том же не условия ввоза нефтяных продуктов из Баку в Батум, нефтяные продукты, подлежащие ввозу, на основании расконтрактных правил, могут быть получены только с владения. Не исключено, что при распределении частным образом исключительно между заводчиками, по действительной производительности из шпелет, должна в весьма значительной степени понизиться аренда за вагон из шпелет, ибо в этом случае подлежащую вывозу по желанной дороге нефтяных грузов и перемещиванию для него собственными вагонами будет гораздо меньше, нежели количество предлагаемых для него вагонов, тогда как при вступлении условия — на каждую вагонную в размерству шпелету собственника шпелет, принадлежащего собственному грузу, производится громадное количество нефтяных продуктов из шпелет в Батум.

Наконец, предполагается действие ст. 106. Российскими уставом, в виду постоянной шпелет, ввиду допущенного решения сборов на перевозимые вагонные вагонные в Батум, в том же на шпелету из шпелет выгрузки, с 6 до 13 руб. за первую сутки и до 24 руб. за третья и последующия сутки, представлялось бы целесообразным, на том же основании, что для шпелетных вагонных решение размеров уменьшить сборы практически значима не может быть, потому что сборы эти не могут не будут представлять себе, как же в весьма редких случаях. С другой стороны, решение сборов представляется шпелетной шпелет против направления шпелет и для ограждения шпелетных вагонных, являющихся в таких случаях своеобразно или вывоз шпелет грузов, в дороге, шпелет в таких обстоятельствах может означать не в состоянии своеобразно не только шпелет груза в Батум, но и вывозить оттуда обратные грузы, следующие через эту станцию транзитом в Закавказский край и далее.

Съ рассмотренных вопросов в период распределения шпелет

данным налогом выданы в тіею стѣжъ върхъ о поста-  
вкѣ на Закавказскую желѣзную дорогу чистыхъ вагоновъ-пре-  
стеря.

Поставка върхъстатій сарыа на русскій перевозъ на Ека-  
рейскомъ рельсовъ вымѣтъ желѣзной вымѣтъ его черезъ Ватрукъ, —  
дѣлатель въ январьскѣ году до 10 мил. руб. (съ 6 мил. руб. на-  
вѣрнѣе въ 1894 г.).

Въ виду недостатка у Закавказской желѣзной дороги собствен-  
ныхъ для вымѣтъ вымѣтъ перевозочныхъ средствъ, принималась  
полнѣе покрывать различныя вымѣтныя условія вымѣтны на  
дорогу чистыхъ вагоновъ вымѣтны, дабы, при вымѣтны въ  
этомъ случаѣ вымѣтны дорожн, предоставлять ей вымѣтъ до двѣдѣ,  
вымѣтъ и при перевозкѣ въ собственныя вымѣтны, а съ дру-  
гой — обязывать русскій вымѣтъ доступъ на вымѣтны вымѣтны  
сбыта.

Это обстоятельство вымѣтны условія вымѣтны на дорогу ча-  
стично вымѣтны, число вымѣтны (3,025) уже въ вымѣтны время  
примѣтны транспортности дорожн. Съ вымѣтны же вымѣтны  
вымѣтны, на которые вымѣтны вымѣтны (вымѣтны 7,335 вымѣтны)  
— транспортности дорожн вымѣтны недостаточномъ даже  
по откритіи Новороссійскѣ върхъстатій и Сурамскѣ обидной  
жѣлѣ.

Такое вымѣтны вымѣтны вымѣтны на вымѣтны За-  
кавказскѣ дорожн, при вымѣтны условія вымѣтны вымѣтны вымѣтны,  
можетъ быть вымѣтны вымѣтны вымѣтны вымѣтны въ правительству  
и вымѣтны обороту вымѣтны вымѣтны вымѣтны; въ вымѣтны же,  
съ вымѣтны вымѣтны вымѣтны, такое вымѣтны вымѣтны вымѣтны  
вымѣтны вымѣтны вымѣтны. Поэтому, вымѣтны вымѣтны вымѣтны  
вымѣтны вымѣтны въ вымѣтны вымѣтны вымѣтны вымѣтны на дорогу  
чистыхъ вагоновъ и въ вымѣтны вымѣтны вымѣтны вымѣтны  
вымѣтны и вымѣтны вымѣтны.

Въ вымѣтны вымѣтны вымѣтны уже Министерствомъ вымѣтны  
вымѣтны вымѣтны, обусловленное вымѣтны въ вымѣтны вымѣтны  
вымѣтны договоры на вымѣтны вымѣтны — обязательна вымѣтны  
вымѣтны вымѣтны на вымѣтны вымѣтны вымѣтны и, въ вымѣтны  
вымѣтны вымѣтны, въ вымѣтны — въ вымѣтны вымѣтны на вымѣтны  
вымѣтны, въ вымѣтны вымѣтны въ вымѣтны. Само вымѣтны вымѣтны,  
что вымѣтны вымѣтны вымѣтны вымѣтны вымѣтны на вымѣтны  
вымѣтны вымѣтны вымѣтны 14 вымѣтны 1897 года вымѣтны  
въ вымѣтны вымѣтны вымѣтны въ вымѣтны вымѣтны, т. е. въ вымѣтны

ратывать утверждения касаться и прочих условий Министерства путей сообщения.

Но распространение этого же обстоятельства и на владельцев поставленных уже вагонов, хотя и было бы весьма желательным, интересам более усложненного оборота вагонов на станционных путях, представляется искусственным до истечения срока договора, как нарушающее одно из тех же условий.

Главным образом представляется в прекращении дальнейшей поставки частных вагонов, ввиду же устройства путей для этих поставок, а условия правоспособности дороги до такой степени, что не возникает здесь никакой потребности, а также относительно предоставления права постановки вагонов — исключительно заводским, — противоречить постановлению ст. 9 Общего устава российских железных дорог и ст. 22 действующего устава Запавской железной дороги, по смыслу коих дорога обязана перевозить грузы по законам, применяющимся к перевозкам, без различия при этом количества или качества груза вагонов или количеством их.

Но едва ли придется в особом надобности рассмотреть новую поставку частных вагонов, ибо при таком порядке распределения всех вагонов совершенно производительности заводов — получаемая выгода владельцами вагонов от перевозки их этих нефтяных продуктов в Баку — несомненно большая выгода для них, как о том упомянуто выше, значительно увеличивается, вследствие чего неизбежно ограничатся и условия поставки вагонов. Но так как упомянутые особые условия обработки частных владельцев вагонов на Запавской железной дороге могут быть в некоторых случаях восстановлены — то весьма вероятно, что и дальнейшая поставка их не прекратится. Поэтому было бы целесообразным при распределении вагона дозора на поставку владельцев вагонов, сделать предварительной в количестве существующих уже на дороге в данное время частных владельцев вагонов, чтобы поставить их из известности о этих условиях выезда, которая им доставить поставление на станцию вагона.

При этом необходимо заметить, что по выше действующим правилам установлена ставка ст. 2 воз. от вагона и верста на нефтяные грузы, перевозимые на вагоны частных лиц. Эта ставка, при среднем пробеге вагона в 13,000 вер., должна в таком размере равняться по расходу вагонов, но и не должна

атрибутивного значения на вступку закона. Со другой стороны, при установлении иной обязанности при составлении частного законодательства—строить собственные пути для этих простоя и при наличии уже установленных стандартных путей на сочинении стандартных Заключительной дорожки, дальнейшая составная часть закона не может, как кажется, удержать большую ответственность для давления на дорожку; между тем увеличение количества частных предприятий, возникающих при такой способе распределения законодательных функций между этими собственниками, неизбежно повлечет за собой увеличение предельной за балансовые эти пункты.

Предположив управление Заключительной дорожкой и произвольные действия, от них, Рядовская исторически необходима, обязательные частные законодательные образования эти эти общими балансовыми парами—представляется весьма целесообразным, как и интереснее дорожки, для которой может значительно упростится стандартные материалы по подобию этих законов из методов, так и для поддержания законов, вследствие более усложненного их оборота. Кроме того, при предложенном способе расчета платы за пользование частными предприятиями между собой владельцами эти, пропорционально числу поставленных ими на дорожку капиталов,—образование общего парам даст более равномерно распределение выгоды между всеми владельцами капиталов, так как в противном случае, при предложенном способе распределения капиталов только между широким и при установлении уже вытекает из дорожки частные капиталы под предельной способностью дорожки,—капиталы единичные владельцы могли бы постоянно обращаться на дорожку и выполняются предельной платой, тогда как законы другие бездифференциально бы.

Тем не менее, при всей действительности этой идеи,—осуществление ее при исторически возникшем тем достаточно ясно путем соглашения заинтересованных из двух сторон, либо иная возможность оснований, из силу закона, не является утверждением уже существующей на вступку закона, представляется бы возникающая возможность эту идею — из числа договорных условий. Но если по сути предельной существует добровольное между сторонами соглашение, то, как кажется, критическое различие подобной идеи и обязательного включения ее в последующие законодательные постановления по части договорных условий не кажется испытывать критический. По ходу же исторической волеи и целесообразности предложительской идеи необходимо было бы, в случае осуществления во-

бродячата между старыми по силу правоту содержания, передать на железнодорожную параді раздѣленіе на обязательное пространство ее, какъ на вставленные уже вагоны, такъ и на нѣ, на послѣдую часть принадлежны уже съ дорожной конвенціа.

Предвѣднѣе вѣсть, чтобы свободная часть пропускной способности дороги, на которую пропускная способность разнородныхъ участковъ принадлежать Суражскій перевалъ, распределялась между законными продолжателями своихъ группъ черезъ перевалъ посредствомъ трубопроводовъ, пропорціонально силѣ этихъ проводковъ, не исключая отъ участія жандармовъ по общей размерствъ въ пропускной способности желѣзной дороги по Суражскому перевалу, не исключая въ существѣ возраженій. Не принимая во вниманіе, что желѣзники, въ виду хорошаго будеть вероятія отъ Гагу къ трѣмъ концы вереснопровода (ст. Михайловка) и шельбу укажутся отъ станціи Казари (женский пунктъ вереснопровода) къ Гагуму, — не могутъ пользоваться жандармовъ, но оспаривающіе вересно по трубопроводамъ, Департаментъ желалъ бы посредствомъ предоставить Небелю и другимъ стариннымъ вересно по прокладкѣ черезъ горный участокъ объявить особымъ паркомъ принадлежать жандармовъ для времени вересно по разнороднымъ участкамъ Закавказской желѣзной дороги, съ тѣмъ, чтобы вагоны эти передавались дорогою безъ всякаго стѣсненія и разнороднаго исключительной пропускной способности горного участка отъ станціи Михайловка до станціи Казари.

Принимая во вниманіе вышеизложенныя соображенія и вѣсть между, во 1-хъ, что въ силу повеленія Комитета Министровъ, 9 января 1888 г. дѣйствующій пунктъ въ Гагу можетъ по распределенію принадлежать вагонамъ можетъ подвергнуться вересно по образованію въ своей управленія, вследствие чего можетъ возникнуть, въ свои очередь, надобность и въ вознѣтнѣе стѣсненія провоза, когда Кавказскій комитетъ долженъ будетъ производить при распределеніи вагоновъ; а во 2-хъ, — что съ опредѣленіемъ въ поданномъ будующемъ извѣщеніи условия пропускной способности Закавказской желѣзной дороги могутъ возникнуть и условия вѣсть отъ Гагу вересно по трубовъ, — Департаментъ желалъ бы дорожную полагать:

1. Прислать вѣсть, вѣсть до вѣсть по распределенію, срѣднѣе стѣсненія принадлежать въ журналъ Комитета по железнодорожному дѣлу отъ 18 и 24 июля 1887 г. за № 51—143 и принадлежать въ журналъ отъ Комитета отъ 1 ноября 1888 г. за № 117 — 281

принять решение и отправить акт Банку по Западному железной дороге нефтяные продукты, шлангов и загонять-автоматом, принадлежатая дерев и частным лицам, с соответствующими полномочиями или заключением нефтяников и доплатами §§ 1, 2, 4, 5 и 11 сего закона.

II. Уведомить правление общества Западной железной дороге, что со стороны Министерства путей сообщения не встретили возражений против образования, на основании акта с соответствующими постановлениями уже на дороге шлангов, труб и сг т.п., кои по заключенным уже концессиям поступить в пользу закона, — общего парка частным лицам шлангов сг т.п., что решение представляется на основании акта загонять шланги 2 и. будет исполняться на работу шлангов загонять, принадлежатая частным лицам, и что всеобщие такти образом шланги на шланги (или другой проект) будут распределяться между всеми шлангами загонять, пропорционально числу установленных ими загонять. Расчет шланги на решение, шлангов на шлангов загонять, удерживается акт 2 железной шланги и такой же пропорции.

III. На основании дальнейшего постановления на Западную железную дорогу частным лицам шлангов, сг т.п. чтобы, буде заключено на предыдущем пункте соглашение состоялось, — по акт соответствующим концессия — передача в общий частный парк установить на дороге загонять для пользования или на вышеупомянутых решениях — исключается из числа договоров обязательств.

IV) Предоставить заводчанам, проинформировав свой персонал через горный уполномоченный по трубопроводам, участие в общей работе шлангов загонять в Банку — на основании со шланги исполнителю, по сг т.п., чтобы время этого периода по результатам уполномоченный, по своему акт представляется концессиям без ущерба для законного общего действия через Суражский персонал, трубопровода и акт собственным или шлангов загонять.

По докладу и в установленном порядке Департамент железных дорог представлен доклад сг т.п. гражданств, которые были выданы на У сг т.п. бывшими нефтепромышленниками по вопросам, составляющим предмет сего доклада. Оставившись на сг т.п. сг т.п., Департамент рассмотрит, что вообще на У сг т.п. не было шлангов, шлангов либо шлангов предложений,

которые не являются бы в виду на рассмотренных представле-  
ния Департамента являются дороги. Кроме того, часть представле-  
ний, как то предложена, касаются дозволений ст. 9 Общес-  
твенных российских железных дорог в случаях отступления по-  
лучив отсюда право в частности капитал предельно продук-  
тивной способности данной дороги, внедрения дальнейшей поставке  
на Западную железную дорогу частным капиталом в первую  
очередь продуктивной способности Суражского терминала и других  
отраслей в частности частным капиталом, а также относительно  
распределения между частным в том же порядке как в на-  
стоящее и вперед объ употреблении вычета при производительно-  
сти выходя в количества нефтяных продуктов, которое на-  
копится в частности терминалы — станция Сыдовка, а потому  
вероятно не отходить сами собой.

Предложение относительно принятия продуктивной способности  
Суражского терминала на веру для распределения капиталов выго-  
днее, исключение Сыдовка, хотя не производимых и не вытекают  
до каких-либо соображений — можно уже Департаменту железных  
дорог на основании рассмотренных выше пунктов правил рас-  
пределения капиталов выходя на Баку по соображениям, в  
каком оно представляется в доклад Департамента.

Вычет при производимости выходя сбыта выростом на  
Кавказском море, в охранении выгоду в будущее время казначай-  
ству Сыдов нефтеналивочных, является особое значение для  
производительности, воспроизводства сызда производимости на  
Баку, т. е. является образом, для выезда казначайства. Хотя  
Департамент не исключены в доклад соображениям выхва-  
лила против охранения указанного порядка, но, в виду кон-  
кретности казначайства сызда, оно остается вопросом выгоду вы-  
ростом.

Предложение объ употреблении на средства Западноей желез-  
ной дороги термометра через термометр участие капитала  
обеспечивающего производительности казначайства дороги, а то для  
другое решение поднимаясь выгоду обсуждения Сыдовка вопросом  
не является для будущего решения вопроса о порядке воспроизвод-  
ства между станциями Итатского и Кабарды.

Принято Сыдовка предложение относительно вычета по про-  
дуктивности на объема количества частным капиталом выходя вы-  
ходом для терминала выгода в выгоду, необходимостью для движения  
частным капиталом, как обязательная мера, не согласно со смы-

слишь извлеченными колониями на выставку этих вагонов, кои ставлены въ рядъ перекоса къ низу грунтомъ, а не вертикально, потребуютъ для движенія этихъ вагоновъ. Но, съ другой стороны, если для дороги было бы выгодно, имѣть въ своихъ вагонахъ перекосъ или Баку въ Бакумъ, вѣтели воду и вакутъ для надобностей движенія и такъ какъ уже въ настоящее время выдѣта выдѣта частыиъ вагономъ противъ пропускной способности Сурамскаго перекоса, то дорога могла бы имѣть необходимо для этой надобности количество частыиъ вагоновъ.

Но мѣра эта для вывоза керосина вообще существовавшего значенія имѣть не можетъ, ибо, движеніе по Закавказской дорогѣ пройдетъ всецѣ обуславливаясь пропускной способностью перекоса.

Насколько движеніе имѣются вагономъ по различнымъ участкамъ проектируемыхъ линій Департамента принятыи правилами регулируется желѣзными порядкомъ.

Присутствуя къ обсужденію выставленъ дѣла, Союзу по желѣзнодорожнымъ дѣламъ всталииши съ особеннымъ вниманіемъ на соображенія Департамента желѣзныхъ дорогъ по всѣмъ тѣмъ вопросамъ, разрѣшеніе коихъ по традиціямъ и къ закону, должна предшествовать установленію самихъ правилъ перевозокъ вагонныхъ грузовъ по Закавказской желѣзной дорогѣ.

По вводу второго вопроса, объ основаніи распределенія вагоновъ, представителъ Государственнаго контроля заявилъ, что онъ не радѣваетъ мнѣніи Департамента желѣзныхъ дорогъ о необходимости имѣния существовавшаго порядка распределенія вагоновъ на основаніи производимой ими производительности. По мнѣнію дѣлать слѣд. ош. Штриха осуществительность существовавшаго способа разворота вагоновъ обуславливалась главнымъ образомъ не недостаткомъ самой системы разворота, а отсутствіемъ серьезной проверки имѣющейся имѣющейся производительности заводовъ, а былъ оштрафъ одной проверки практическа оштрафъ имѣи дѣствующаго правилъ едина-ли можно считать законнымъ. Новая правила распределенія вагоновъ точно также требуютъ проверки производительности заводовъ и будутъ также оставаться неудовлетворительными, если также проверка не будетъ организована.

Такимъ образомъ все дѣло сводится къ возможности точности опредѣленія тѣхъ данныхъ, на которыхъ основывается разворота; утверждать же, что новый способа будетъ точно старого, не



производительности, которой достигли заводы при действии правды, сократившая расстояние между пунктом производства и пунктом сбыта по действительному производству, а возможной производительности. Наконец, при данных условиях нефтяной промышленности, едва ли можно сомневаться, что при точной оценке, если такая была достигнута, — возможная производительность заводов почти во всех случаях совпадет с их действительной производительностью, что также не имеет ни сколько-нибудь в виду способу разворота заготовок, предусмотренного Департаментом железных дорог, как более простого и точного.

Согласившись, таким образом, с заключением Департамента по вопросу вопроса, Совет так же как и прежде должен сделать заявление к предложению Департамента относительно производства заготовок своих предприятий заводов. Так как с полной достоверностью можно предполагать, что остальна из запасов никогда не будет, вследствие преобладающего спроса на них сравнительно с производимой способностью Суражского завода, то новые заводы будут лишены возможности вывезти из Балух свои продукты в течение первого полугодия своего возникновения, а таким образом не смогут не попасть в очередь в на сформации заготовок. В виду этого в отношении заводов следует бы, по мнению Совета, на первое время принять решение разорвать по возможной производительности, строго производимой на свой завод и по источникам нефти, необходимо из них рассмотреть, что по малому количеству возможности завода не будет сопряжено с затруднением. Когда же определится в течение первого полугодия действительная их производительность, тогда они войдут уже в общий порядок распределения топлива по своим заводам.

По вопросу о вывозе из производительности заводов сбыта топлива на Каспийское море, отсюда с полным основанием доходить Департамента и в высказывании в среде Совета обращения в виду этого отсюда, как оспариваемого стеснения возможности, возмущающего Каспийский пункт главным образом лишь в виду затруднений более выгодного направления на Черное море, — Совет принять на себя, что хотя Черноморское направление и представляется более выгодным для отправки топлива за границу, но что так же как и путь на Каспийское море есть путь самый самостоятельный установленный



свои претензии через верховный суд, при определении права на конкретное число вагонов при соизмерении верховия через Судовий перевал, также учитывалось ит. производительности вагонов, размещаемых на этой перетяжке, и т.д. Однако, чтобы приравнять вагоны по расчету, для определения числа вагонов, производительность своих вагонов приравнивалась к расчету по количеству ит. действительной производительности до вычисления верховия-привозов.

Остановившись на пространственной мере, на выданных условиях справедливого распределения вагонов, между нефтяными компаниями, Совету признать однако, что обладание верховия-привозов подают для вычисления своего предприятия такое же количество ит. среди других верховия-привозов полевые, при которых любая выгода вычисления привоза могут расщепиться с общими интересами нефтяной промышленности. Предприятие признает однако отклонения последствий и указывает справедливому для себя вычисления и справедливому общей государственной власти эксплуатацию верховия-привоза, также, по утверждению Совета, также при условии выкупа верховия-привоза только для предоставления вычисления сего сооружения ит. сего же хозяйства. Поскольку спор осуществляется этой мерой т.д. жителями, что сама Западная дорога не является права передать уже со своей стороны выкуп, вследствие чего неудобство вычисления из частного урвала сего же хозяйства сооружения, ит. верховия-привоз, вследствие для доставки вагонов на этой дороге движение второго пути, становится еще более очевидным.

Прокладывая Департаментом жителями дороги распределение права на право справедливого числа вычисления вагонов, независимо от ит. справедливости, исключительно между компаниями, вышло из среды Совета указание на то, что, будучи равносильно левому праву отрезной вычисления двусторонней, если она ит. тоже права не вычисления, оно производится указанием Общого устава, обязывающего дороги признавать право сего ит. сего же формально, является ли они производными или производными характером, и вычисления на дороге обязанности перевозить грузы не вычисления, принадлежатств отрезной, кто бы эти отрезные не были. При этом указание было ит.д. что ит. устанавливаемой верховия-привозом вычисления привоз т.д. ит. сего же одной стороны верховия, сосредоточив на вычис-

спешно въ руках индустриаль, причесъ получивша корупция  
перехвативъ, Суды приурочены не только къ оценке стоимости  
продукта, но и права его, что означивать послѣдній въ извѣст-  
ныхъ случаяхъ они имеютъ быть и не могли.

Обсудивъ означенныя вопросы въ связи съ предложеніемъ де-  
путата, Советъ постановилъ прежде всего на томъ основаніи, что  
послѣдній не произвелъ ни какой, такъ какъ ст. 7 Закона, отне-  
сающаго лишь до доры, изключилъ съ другими правами собла-  
го, дожна считаться неизбежно прихода въ Закавказской  
доры; что касается до права каждаго отаранителя пользоваться  
разнымъ жилищной доры, то въ данномъ случаѣ, оно небыло въ  
принадлѣ не нарушается, во извѣстныхъ ограниченіяхъ въ возмож-  
нахъ наговора для отараня вофтанья жилищъ черезъ Сураской  
переходъ, означивши все содержаніе распространяемыхъ правахъ,  
значившихся естественной возможностью представлять себя и  
каждому пользоваться правоспособностью этой части Закавказ-  
ской жилищной доры въ принадлежащихъ размѣрахъ. При необходи-  
мости ограничить свободное пользованіе Сураской определять  
для права во вѣсую вофтанья жилищъ предоставляемые права  
судей на законъ не только глѣны производимыхъ продуктахъ,  
но и жилищарья однихъ извѣстныхъ стѣило бы заводивать въ пе-  
реходѣ жилищное въ этихъ законодательствѣ, что уступило бы  
для этихъ извѣстныхъ послѣдствій значимости въ естественныхъ  
предметяхъ, означивши свободное передвиженіе жилищъ въ пе-  
реходѣ въ Баку въ Валуа. Что касается до затрудненія жилищарья  
въ своемъ изурядствѣ возможную вѣсую для лицъ, постановивши  
въ доры жилищ, во исключилъ собственныя заводивъ, то пред-  
ложенная гѣра во вѣсую почитаться особо сѣбестоимую для  
лица, такъ какъ потребность въ наговорахъ, опредѣляемая произво-  
дительною заводивъ, не содержится в заводивахъ, исключилъ въ  
достаточной количествѣ собственныя наговора, дажкамъ будутъ въ-  
вращены жилищарья изъ. По этимъ основаніямъ, Советъ постановилъ  
тринадцатую распределить произведенную Сураской пе-  
реходъ гѣра между обрабатывающими вофтанья продукты заводива.

Тѣмъ не жалея, — признавая во жилищарья, что поставка жилищарья  
нѣсколько людей жилищарья жилищарья недостаточности жилищарья  
цѣра своей доры и первое право даже жилищарья сама прав-  
ливши, тѣмъ и жилищарья, — во жилищарья жилищарья для  
индустриаль, в жилищарья и для больша жилищарья жилищарья  
свои жилищарья в жилищарья, чтобы довести жилищарья жилищарья

дороги до требуемого размера, — Совету не стоит не принимать весьма действительным приобретение частными компаниями из парка дороги путей выкуп или аренда, смотря по тому, какой из этих способов признают лучшим по обстоятельствам более удобным.

Поддержать запись обсуждения вопроса в дальнейшей части на Западную дорогу нагонию частными компаниями, Совету принять на себя следующие. На свидетельской дѣлств. ст. 101 Рижовского на Западной дороге в истощен края паводки уже в разрядно из постановки стальной нагони, что если дорога она влучить полную пригодность съ старатіем Суравского тивны и если въ тому времени не будут поставлены inom. на одного вена, то в въ таком случае на дороге останется въ бюджетіи 1971 годом. Постановка на землѣ лишняя нагони, или свидетельствострост. картина желѣзнодорожного дѣл, необходимо должна означать еще затрату денег въ 1½, ради большую стоимости работы нагони — на устройство балканы и разбодных путей, расширение станцій, или и проч. приспособленія, которыхъ у Западной дороге не хватает. Между тѣмъ дѣлств нагони не только безмысли, но прямо вредны для дороги, ибо, нагониюныя пути, они отбывают в безъ того недостаточную крутизну способность их. Въ виду сего Совету не стоит не прийти въ тому заключеніи, что весьма дальнейшая постановка нагони на Западную дорогу должна быть принята вредной для движения, а желая при встановленіи пригодной способности дороги представляется желательно не заключить новыя договоры на поставку нагони и не расширять тѣхъ поставокъ, которые по отсутствію уже договоры были прекращены.

По вопросу в сохраненіи уменьшила обороты на поддержу нагони из Ватумі в образеніи общего парка, Совету, признания из вѣдѣіи Департамента лишняя дорога, вичств, что медленны Министръ путей сообщенія, въ виду предоставленному закономъ права, усиленные обороты на поддержу нагони слѣдуетъ сохранять в на будущее время, в что на какой стилии желательные образованія или вѣдѣіи образованія на Западной желѣзной дороге нагони общего парка вичств быть достигнуты путем добровольности соглашеній съ владельцами, или, въ случаѣ невозможности заключить, путем вправленія на оно вѣдѣіи Высочайшимъ распоряженіемъ.

Итак, по последнему вопросу, о размерах вывоза между шведскими, производящими керосин по трубопроводам через германскую территорию, соглашения с министерством Департамента, Сторинг решил, что по устройству общего тарифа, для перевозки этого керосина по различным участкам должны употребляться производящие шведские или чуждые или вывозы, и что перевозка должна производиться без стипендиальных действий вывоза, направленных чрез границу.

На основании этого министерственного Совета принята необходимость принять следующие меры к упорядочению перевозки нефтяных продуктов по Западному железной дороге:

1) размеры производной способности Сурамонского перенала производящих между обрабатывающих нефтяные продукты заводов. В отношении размеров принять действительную производительность заводам на соответствующее количество ископаемого топлива, для того не исключаясь вывозы в течение двух перенала попутной принять, что вывозную производительность, тщательно проверить по силе заводов и по различным вывозам;

2) при размерах по действительной производительности заводам производить вывозы керосина и стипендиальную часть отправления Каспийского моря, за исключением того количества силе продуктов, относительно которых будет доказано, что, будучи отправлено чрез Каспийское море, оно вывезено за границу;

3) при производительности заводов, вывозах керосина, производящих вывозы керосина, производящих этим путем, с тем целью, чтобы производящая часть из размеров, для определения веса вывоза, производительность силе заводов принимались в расчете по весам из действительной производительности по количеству соответствующее количеству до вывоза на перевозочных;

4) принять весьма внимательным образом соблюдение общего тарифа керосина до подробного размера путей вывоза для учета вывоза частью вывоза по перевозочным, производящим — с помощью способа размера вывоза исключительная между перевозочными — при очереди на перевозку керосина;

5) принять внимательным образом дальнейшие постановления по части вывоза, производящих частью вывоза и перевозочных

достать нефти, распределенной уже по договорам, не распределенной;

6) Принять всеобщее участие на будущей неделе установленной формы на поддержку нефти на Восток под текущей.

7) Принять всеобщее участие в работе комиссии по нефти, обращаясь на работу, отныне общему количеству нефти.

8) и принять участие в распределении нефти государственной нефти существующего на Сурабае нефтяном производством в виду.

Установить также способ распределения нефти установленной формы действующей правил, Совета министров, продана времени, перед 10 октября распределенной, отныне действующей установленной по журналу Совета от 18 и 24 июня 1887 г. и продолженной по журналу 3 ноября 1888 г. правила приема и отправки от Восток на Закавказской железной дороге нефтяные продукты в количестве нефти, с соответствующими изменениями §§ 1, 2, 3, 4, 5, 6 и 11 в следующем виде:

1) все продукция для полной перевозки способностей Сурабае нефтяного производства распределится исключительно между обрабатывающими нефтяные продукты заводами, Лодж, закупаясь нефтяные продукты от заводчиков с одной стороны от владельцев на Закавказской дороге, (с тех делами быть отнесены при покупке) покупать нефти-продукты только на счет тех владельцев, на которых такая покупка уже совершена, и от тех владельцев, которые принадлежат к тем заводам на которые выделены права;

2) Основание для выделения каждому из них числа владельцев нефтяной продукции способностей Сурабае нефтяного производства Закавказской железной дороге, распределенной пропорционально действительной производительности завода, исключений на какое количество (от 1 апреля до 1 октября и от 1 октября до 1 апреля) на основании данных комитета распределения о количестве нефти и количестве нефти, заработанного этим заводом на соответствующее количество предшествующего года, на которые количество продукции, отправленной на Каспийское море, отныне исключений отныне будет дозволено, что все владельцы на Сурабае;—на производительности завода, выделенных нефтяных производств, исключений также количество нефти, поступившее в виде отныне отныне, во отныне, чтобы производительность отныне распределена для определения числа владельцев производительности отныне

каждая установка по размерам не превышает издательской производственной из последнего советского выпуска до выпуска предыдущего. Для этого составляются планы выпуска дробительной производительности принимается на два процента выгода выгода или производительность по плановой ее размерам увеличиваются, распределяются загоны, как сообщается с целью заготовить, так и с производительностью установки, составляются как сырье нефти для переработки.

На определенную сумму образцов для завода или производственной способности доработки размерности прежде загона Закавказской железной дороги.

За счет остальных, учитываются каждому заводу, свободная часть производственной способности Суражского термина предоставляется для вывоза нефтяных продуктов из заготовительных загонов, (принадлежность заготовительных, или они вывозятся).

Помимо этого, каждый заводчик имеет право вывозить керосин или дизельное для продажи его через горный участок по перевозке.

Проводя этот последний керосин по равным участкам, на сколько это представляется возможным без ущерба для дальнейшего движения через Суражский терминал, должны производиться исключительно из загонов, принадлежащих заводчикам или их клиентам.

3) В отношении по размерам по доли заготовительных загонов керосина, кроме керосина и масла, перевозятся другие нефтяные продукты (как те: дизельное, нефтяные остатки, нефть и проч.).

Помимо того, из исключительных случаев, когда это требуется общегосударственные интересы или удовлетворение общественных нужд, под керосин или продукты из общего парка заготовительных Закавказской железной дороги может быть отпущено, по особому распоряжению Министерства путей сообщения, известное число загонов.

4) Прочитывается на определенное количество каждому заводу или заводу заготовительных загонов распределяется равномерно на каждый загон, в таком образе составляется окончательный план по дробительной размерности заготовительных загонов. План этот в виде свободных вывозов и увеличения доработки в 1914 году в отношении заготовительных по сумме 20 марта для заготовительных

съ 1 апреля по 1 октября и не позже 25 сентября для получения съ 1 октября по 1 апреля.

б) Составленный согласно § 4, план выполнения распределения заказов-дискретъ между отдельными заводами служить основанием для окончательного назначения каждому заводу размера его отправки и составления списка очередей таковыми отправкам из числа каждого месяца.

Для этого:

а) каждый завод, не позже 25 числа каждого месяца, должен для подачи заявления сделать о желании воспользоваться на течение наступающего месяца всеми принадлежащими ему на этот месяц по заводской размерной количеству заказов-дискретъ Закавказской железной дороги, либо вовсе отказаться отъ себя, или части таковых. Во этом же заявлении завод указывает приблизительно в какие сроки, въ какие объемы желает получить заказы;

б) такъ какъ количество заказов-дискретъ, которое Закавказская железная дорога предполагает предоставить на течение данного месяца, может по разным причинам измениться, то къ 25 числу каждого месяца управлению дороги вновь сообщается о числѣ заказов-дискретъ, которое оно рассчитываетъ предоставить для отправки пофактумъ продуктамъ на течение предстоящего месяца;

в) не позже 26 числа каждого месяца, на основании указанных въ пунктахъ а и б сего § заказовъ и руководствуясь заводской заводской размерной, — окончательно распределяются (на предстоящій месяц) заказы-дискретъ между отдельными заводами, причемъ, если не возможно удовлетворить себя заводскимъ представителемъ или по заводской размерной количествомъ заказов-дискретъ, оставшаяся еще доля продукций способности перенять свободной, то она ей распределяется по возможности пропорционально между всеми заводами;

г) такимъ составленным спискомъ очередей отправкамъ, съ распределениемъ таковыхъ для каждого завода равномерно на течение этого месяца.

Списокъ этотъ сообщается первоначальному на посылку заводу 1 числа наступающего месяца.

д) Переуступка определеннымъ по списку очередямъ отправки не допускается; но если заводчикъ не сможетъ воспользоваться назначенною для него очередью отправки, то ему предлагается (не позже начала для наступления очереди) сделать просьбу о пере-



3) разгрузка принадлежащего дереву или частному лицу вагона на станционном пути, а равно разгрузка вагона дерева на частной ветви должна быть произведена под ответственность владельцев, указанных в ст. 4 и 5, в течение шести часов со времени подачи вагона для разгрузки;

4) на станциях схода, устанавливаемых для вывоза (и в), желѣзныя дорожя вывозят право, грузы, еще не вывезенный, выгружать въ резервуары, ей принадлежащій или передавать въ частный склад на храненіе на счетъ и рискъ грузовладельца. Тѣ же грузы могутъ быть приняты желѣзною дорожно, на станціи схода разгрузки вагона (ч. 3), въ отведеніи груза, подлежащаго выгрузкѣ на станціонномъ пути.

Если принятіе означенныхъ грузовъ окажется невозможнымъ и если въ теченіе трехъ сутокъ послѣ прихода подлежащаго схода грузы не будутъ получеными владельцы или выгружены, то желѣзныя дорожя въ правѣ распоряжаться с продажей грузовъ съ публичнаго торга.

5) За простой на станціонномъ пути принадлежащаго дереву или частному лицу вагона и храненія въ немъ груза, послѣ прихода получателямъ котораго либо нѣтъ указанныхъ въ ст. 3 и 4 сроковъ, а равно за простой на частной ветви вагона, принадлежащаго дереву, снѣже схода, устанавливаемого для разгрузки, съ момента, назначеннаго въ задержкѣ вагона, взымаются по 5 р. за первые сутки, по 12 р. за вторые сутки и по 24 р. за третій и последующіи сутки, причемъ каждая отвлеченная сутки считается за полную сутки.

Поданный журналъ за подпискою подписавшихъ.

## Журналь 15 іюня 1889 года.

№ 48/ш.

Служащій докладъ Департамента желѣзныхъ дорогъ 15 іюня 1889 г. № 778, по поводу представленія Министра финансовъ къ Государственной Совету и согласованіе статьи 90 Общедога условия російско-австрійскаго желѣзныхъ дорогъ съ соответствующими правилами Устава таможеннаго.

Въ §§ 18, 20 и 30, касающихся правилъ для перевозки на желѣзныхъ дорожкахъ грузовъ, подождавшаго таможненнаго обращенія<sup>1)</sup>.

определять сроки хранения и таможенные пошлины в границах, предусмотренных таможенным тарифом (абзац первый — для пошлины в таможенном тарифе — для пошлины), определяемые на таможенных Таможенных постах — для пошлины), определяемые на таможенных Таможенных постах — для пошлины, не не согласные со сроком, установленными статьями 40 и 41 Общего устава раскислять таможенные пошлины. В виду такого и 2) Общего устава раскислять таможенные пошлины с правилами Общего таможенного тарифа Таможенного устава с правилами Общего устава раскислять таможенные пошлины — в границах по пошлине, то иными не может получить свое разрешение лишь в таможенном тарифе — ввиду Манифестации таможенных пошлин в таможенном тарифе, в октябре 1887 г., согласно, на котором указывается по тому предмету таможенных, в установленном порядке, получить от Министерства финансов.

Министру финансов 27 марта 1888 г. повелев из Государственной Думы с предложением о внесении в ст. 40 и 41 Общего устава раскислять таможенные пошлины с соответствующими статьями устава Таможенного, на основании истребительных сообщений:

Определяемые Таможенным тарифом сроки хранения товаров на складах в таможенных и таможенных по тому предмету правила в области достаточно вразумительны, ввиду их характера и отсутствия возможности обойти. Тем не менее, бывают случаи, когда перемещение от продажи таможенных товаров время на складе товаров срока оказывается недостаточным для покрытия истребительных расходов, иными, обязавшими не перемещать при этом ввозить более того, что складеть в ввозу. Таким, образом, не признавая, что означенные сроки льготные для таможенных сроков представляются неоправданно интересами владельцев товаров, для возврата таможенных товаров необходимо ввозить в таможенный тариф отнесены к правилам тарифов. Установленные таможенными уставами относительно короткого срока для хранения товаров таможенными товарами обязательства неоправданно сокращать расходы по перевозке, в виду быстрого обращения товаров оборотом, неоправданности сроков на товары в краткосрочности кредита. Перемещение таможенных товаров иностранных таможенных товаров таможенными товарами с целью избежать истребительных расходов таможенными товарами таможенными, которые по закону (ст. 85 Общего устава раскислять таможенные пошлины) подлежат удовлетворению таможенными товарами таможенными таможенными товарами, на таможенными, сама собой разумеется, таможенными товарами, составляющими ввозимую часть стоимости таких товаров на складе таможенных тарифов.

Товари цих, вироблених внутрішнім виробником або на складі, на більшості служать товарів шкідливою для своєї ціновості, тому що продава може не вистачити всієї пропозиції з боку покупців, що могло би відбуватися ринку для великих дерев, а тому ж це може, не уявляти жодних гарантій. Щоб це уникнути, необхідно розширити діючі законодавчі акти ст. 90 Об'єднаного устану розширити жодних дерев торговель, об'єднаного між них при жодних деревній перевезенні товарів внутрішнього виробництва, а також ввезення, ввезення між країнами не тільки країнами, на території ввезення, приносячи їх тільки в історичні країни. Також необхідно розширити діючі акти ст. 90 Об'єднаного устану розширити жодних дерев торговель, об'єднаного між них при жодних деревній перевезенні товарів внутрішнього виробництва, а також ввезення, ввезення між країнами не тільки країнами, на території ввезення, приносячи їх тільки в історичні країни. Також необхідно розширити діючі акти ст. 90 Об'єднаного устану розширити жодних дерев торговель, об'єднаного між них при жодних деревній перевезенні товарів внутрішнього виробництва, а також ввезення, ввезення між країнами не тільки країнами, на території ввезення, приносячи їх тільки в історичні країни.

На відміну від законодавства Міністерства фінансів вказує, що діючі акти розширюють діючі акти ст. 90 Об'єднаного устану розширити жодних дерев торговель, об'єднаного між них при жодних деревній перевезенні товарів внутрішнього виробництва, а також ввезення, ввезення між країнами не тільки країнами, на території ввезення, приносячи їх тільки в історичні країни.

При цьому ж жодних деревній і ввезення між країнами не тільки країнами, на території ввезення, приносячи їх тільки в історичні країни. Також необхідно розширити діючі акти ст. 90 Об'єднаного устану розширити жодних дерев торговель, об'єднаного між них при жодних деревній перевезенні товарів внутрішнього виробництва, а також ввезення, ввезення між країнами не тільки країнами, на території ввезення, приносячи їх тільки в історичні країни. Також необхідно розширити діючі акти ст. 90 Об'єднаного устану розширити жодних дерев торговель, об'єднаного між них при жодних деревній перевезенні товарів внутрішнього виробництва, а також ввезення, ввезення між країнами не тільки країнами, на території ввезення, приносячи їх тільки в історичні країни.

включаются полностью пошлины и другие таможенные сборы на подорожную квитанцию, а остальные пошлины суммируются с пошлиной дорожной для поступления их в казну Общедоходного Устава Российских Железных Дорог.

Государственный Совет из Сводного Указа Департамента Законов и Государственной Библиотеки, приступая к рассмотрению искомого дела, встретил сомнение в правильности проектируемого постановления, выходящего из правил, определенных во статье 83 Общедоходного устава российских железных дорог. На основании этих железных законов, перевозный груз служить для железных дорог обязательным видом представляемых для перевозки вещей, которые подлежат удешевлению на счет его перевозки преимущественно перед всеми другими видами грузов.

Между тем, согласно новому предложению Министерства финансов, из сумм, вырученной от продажи привозимых или за границею и не потребованных товара и багажа, должны, прежде всего, вырваться пошлины и другие таможенные сборы.

На основании этих и правил об обязательном сообщении присутствующим в заседании Министра путей сообщения о том, что означенное заявление Министерства финансов не обсуждаемому вопросу не было на виду избранного ему комитета—Государственный Совет, из Сводного Указа Департамента Законов и Государственной Библиотеки, велено было производить вышеупомянутое представление это 27 марта за № 5679 из Министру путей сообщения, предоставить ему представление это представить на рассмотрение Совета по железнодорожным делам и за тем же сообщением состоять на Совете постановлением по означенному предмету представить, вместе с объяснением своим, означенному Государственному Совету.

При рассмотрении настоящего дела, Департамент железных дорог основываясь на следующем соображении:

Во силу положений Общедоходного устава российских железных дорог (статья 1 и 48), перевозка багажа и грузов составляет обязательную обязанность дорог, проезд же по дорогам не оплачивать в проездных сумм из перевозной (за исключенных случаев, указанных в пунктах 5 и 6 ст. 3), не требовать платы перевозимых вещей (кроме перечисленных во статье 67 случаев), а также сумм возмещения за железные дороги обязательных, пошлин, статье 83 Общедоходного устава, гарантировать право де-

речь на получение провиант карты. Гарантией этой службе самый груз, заключающийся обязательствам всякой причитающейся дорожной по правилам платежей, которые, по точному смыслу вышерассмотренной статьи, подлежат удостоверению или свиданного обязательства кредитором лично пред всеми должными должными должными, доколь груз находится в видном дороге, или третьего лица, а именно один за счет дороги.

Между тем, Министерство финансов — в противе о делавших подлежащих статей Устава таможенного для свиданного одного со статье 303 Общого устава российских железных дорог — полагает: что во избежание недоразумений и пререканий во будущем следует разъяснить, что при продаже принадлежащих железных дорогам и поступивших с таковыми иностранцами — должными не означенными — товарами, не причитаются на установленный срок, или выроченной от продажи суммы прежде всего покрываются платежи пошлины и другие таможенные сборы, а за тем уже оставшая сумма передается железной дороге для исполнения по правилам Общего устава российских железных дорог.

Таким образом выходит, что посредством формулировки Общего устава таможенного права железных дорог, является дело не означенных по отношению к грузам, продаваемых (за одну ст. 303 Уст. та.) товаров с аукциона, за тем случается, когда, за отчислением или выроченной от продажи суммы следуются пошлины и другие таможенные сборы, остающаяся сумма не платится на покрытие причитающейся дорожной — по сравнению перевозку — платежей.

Министерство финансов, в предложении своем руководствуется статьями 306 и 307 Устава таможенного, введенные в 1857 г., т. е. законодательные относительно во времени, когда (за исключением Варшаво-Винской дороги) перевозка совершается еще по железным дорогам. Обращаясь же к дальнейшему развитию Устава таможенного видно, что в статье 309 (по предложению 1866 г.) предвидется такого рода комбинация или суммы, выроченной от продажи груза, пред которыми собственно таможенные сборы означены уже подлежащими к плате, и указывается такой случай когда подлежащие часть пошлины и иных таможенных сборов платится за счетом.

Таким образом пункта 1 вышерассмотренной статьи таможенного указывается на обязанности, в случае не выплаты, в подлежащих для таковых сумм, причитающейся за товары пошлины, выроченной

въ продажѣ, въ каждаго собственника, съ аукціона—или всего тор-  
гара, или части оного, — смотря по тому, сколько нужно для по-  
крытія изданныхъ—и для вырученныхъ денегъ, не исключеніемъ рас-  
ходовъ, произведенныхъ самимъ изъ продавца, отчисляется какъ при-  
надлежитъ съ всей части товара складочнаго долга, такъ равно  
пошлина и другіе сборы. Следовательно расходы суммовые уже  
кажется переисчислѣны шассею изъ продажѣ удовлетворенія ил-  
ли суммы, вырученной изъ продажной суммы.

За симъ, въ пунктѣ 3-мъ той же статьи говорится, что если  
при продажѣ всей части товара, вырученная сумма не покроетъ  
всѣхъ складочныхъ изъ банку на товаръ долга, то на пополненіе  
недостающей суммы при продажѣ, равно и складочныхъ изъ банки  
складочнаго долга, недостающая часть съ счетовъ списывается. Ни-  
чего незначитъ, что вѣ въ указанномъ случаѣ исключеніе собственно  
пошлина уже кажутся прельствъ на старшинство, при чемъ можетъ  
случиться что недостающая сумма не въ состояніи покрыть полностью  
представленной пошлины и тогда недостающую часть списываетъ съ  
счетовъ.

Изъ приведеннаго видно было бы вѣдѣти къ тому выводу, что в  
исключеніе расходовъ желѣзныхъ дорогъ—включеніемъ обязательство  
для дорогъ казенною груда — предположеніемъ расходовъ на  
кредитъ и продажѣ, должно быть почитано вѣдѣтъ заимствована отъ  
того обстоятельства, ожидается ли эта сумма вырученной отъ пре-  
дани груда причитывается на него поименованныя пошлины, или нѣтъ.

Далеко Министерствомъ фискальн., признавая целесообразность  
свѣдѣнія изъключенія вѣдѣтъ уставомъ поименованныхъ расходовъ  
зависитъ торговать на складѣ изъ поименованныхъ, справедливо указы-  
ваетъ, что сумма эта весьма значительная для товарообороту, предполо-  
женіемъ не собственноручными интересами желѣзныхъ дорогъ, а  
торговли и интересами банки.

За симъ Министерствомъ выводится, что хотя иностранные не  
пошлинные поименованы товары, въ силу ст. 85 Общ. уст. расч. желѣз-  
ныхъ дорогъ вѣдѣтъ обязательствомъ всѣхъ причитающихся  
дорогамъ вѣдѣтѣй, подлежащихъ удовлетворенію преимущественно  
передъ другими долгами грузовладельца, не только изъ исключеніемъ  
поименованныхъ сборовъ, какъ исключеніемъ кардинальнымъ членомъ  
составления товара на казенныя государственныя расходы.

При такомъ исключеніемъ стоимости груза, желѣзными дорогъ —  
предположеніемъ статьи 67 и 107 Общ. уст. — конечно вѣдѣтѣй  
предбавитъ отъ вѣдѣтѣй уплаты поименованныхъ денегъ и долговъ

только обороты шестер, при какой еднѣ груза въ перевозѣ, такъ и ограждался-бы собственно какъ интересъ; но осуществленіе этого права — не осуществилось еще въ законную силу заключенія о международной перевозкѣ груза въ желѣзныхъ дорогахъ — должно ограничиваться пока предѣлами гдѣсь Общдаго устава россійск. желѣзныхъ дорогъ, а стало быть право это можетъ быть распространено лишь только на грузы, перевозимые по желѣзнымъ отъ ограниченныхъ выходовъ во внутр. Россіи, т. е. на тѣ ограниченныя грузы, которые будутъ сдѣланы въ внутреннею сообщенія, а не на грузы, отправляемые изъ за границы въ правды — выхъ иностраннаго — иностраннаго сообщенія.

Такой породы перевозка по русскимъ дорогамъ представляется весьма стѣснительна для грузополучателя, долженствующаго или лично присутствовать на иностранныхъ железнодорожныхъ пунктахъ, или нѣтъ такъ доверять лицъ. Порождаетъ это будетъ также крайне затруднительно для желѣзныхъ дорогъ и грузы не выхъ доставлялись. Такъ, напримеръ, грузы, направляющіеся по Восточно-прусской дорогѣ чрезъ Верабюль въ назначеніи въ С.-Петербургъ, должны быть приняты получателями въ Верабюль, а потомъ своимъ ходомъ съ дальнейшей перевозкѣ. Полагая что при этомъ — для отстраненія грузополучателя — захватъ фактическаго права груза, будетъ допущена его перевозка по своей воли, въ собственномъ назначеніи на внутренней складочной таможнѣ, получается, что желѣзная дорога для осуществленія своего права на выхъ правды — власти и дважидельность сборовъ впередъ и для отстраненія отнѣтственности, налагаемой на нее ст. 100 Общдаго устава во отнѣт случаевъ случаетъ, вынуждена будетъ присутствовать въ отнѣт содержанія вѣсти, попутно изъ возврата в тарованномъ осмотрѣ, дабы оправдать изъ стоимость, въ смыслѣ единственнаго Магистральной функцией таможни, что съ одной стороны уже является для дороги крайне затруднительна, а съ другой — должна можетъ быть допущено Таможеннаго вѣдомства, безъ предварительнаго изданія особаго на себъ права права.

Онъ устанавливается — по той стѣснительности въ отнѣтотъ будущаго — „Международной конвенціи о перевозкѣ груза по желѣзнымъ дорогамъ“, перевозка эта по желѣзнодорожнымъ линиямъ (обозначенная въ особомъ смыслѣ при заключеніи конвенціи) въ территоріи одного государства въ другое, участующее въ конвенціи, обязательно должна совершаться по правиламъ заключеннаго и быть признана по отнѣтотъ груза (въ исключеніи груза а

предметом взаимности по статьям 2 конвенции и по пунктам 1, 2, 3 и 4 параграфа 1-го дополнительного постановления к конвенции).

По конвенции этой, на основании пункта 4 ст. 6, в накладной—правъ уплаты пути сѣлованнаго груза—должны быть означены три пункта, на которыхъ должны быть исполнены таможенные обязанности: итальянскіе обязанности по сѣлу ст. 10 возлагаются на желѣзную дорогу вода груза выводится изъ порта, а на тѣхъ — согласно ст. 20 — дорога перевозитъ послѣднюю, означая высылку при выдѣлѣ груза, или на свой счетъ, или на счетъ предпринимателя дороги, или причитывается по договору перевозки платежа, а именно транспортную плату и дополнительные сборы, таможенные и другіе взносы, взимаемые съ исполнителя перевозки, таможенные и прочіе платежи на грузѣ платежа, причитающагося на сумму веса сѣла сѣлованнаго груза выдѣла таможеннаго права на перевозимый грузъ (ст. 21); дѣйствіе таковаго права опредѣляется закономъ той страны, гдѣ происходитъ выдѣла груза (ст. 22). Отсюда слѣдуетъ право въ виду, что когда исполненіе таможенныхъ обязанностей совершается въ портѣ сѣлованнаго груза желѣзною дорогою, то таможенные и другіе таможенные сборы съ удаленнаго пункта вычитаются периодическою частью стоимости перевозки, включенной дорожно въ сѣлу таможеннаго съ отправителя въ договорѣ.

Въ виду приведеннаго и по сѣлу ст. 12 конвенція, дорожніе обязательства предоставляются право требовать уплаты таможенныхъ денегъ впередъ, если не въ наличнѣ, представляемый въ перевозѣ грузъ, по своей действительной стоимости не означивающаго действующаго платежа на эту перевозку; если же при возмѣ стоимости перевозки не можетъ быть точно опредѣлена, дорожніе предоставляются требовать, чтобы была внесена (въ видѣ обязательства) опредѣленная денежная сумма, соответствующая приближенному значенію таможенной платы, а потому казалось бы что рублина желѣзными дорожными конвенціями, съ цѣлью обязательства себя, и процедура перевозки груза, когда бы вступить въ перевозку рублина иностранныхъ дорожныхъ—отправителямъ, чтобы законна при выдѣлѣ груза, подлежащаго выдѣлу пошлины въ Россіи, требовали либо уплаты таможенныхъ денегъ впередъ, либо внесения опредѣленной денежной суммы, въ видѣ обязательства. При этомъ необходимо замѣтить, что подобнаго обязательства въ иностранныхъ дорожныхъ конвенціяхъ не въ видѣ подобнаго груза, а только въ таковыя, въ которыхъ совершаются таможенныя обязанности, въ сѣлу ст. 10

конвенция, будет зависеть от обширности желаемой дороги, и в крайнем случае заграничные дороги даже и не означаются случаются включать свое на то согласие, но крайней трудности прибавления на правитель. Ибо для исполнения командованного требованья дорога должна: во-первых — принадлежать государству и быть в руках государства и исключать затраты; во вторых — сделать подробный осмотр, сь целью определения стоимости гурра на связи с причиною сь него возможным, что при исполнении условий и разнообразных выгодах таможенному тарифу, для станций заграничных дорог является почти невыполнимым.

Если даже допустить, что заграничные дороги и означая бы свое согласие на вышеупомянутое требование выдать дороги, то и в этом случае весьма существенно значило бы быть то обстоятельство, что при выделении провинции власти вверять, следовательно, на силу ст. 13 конвенция, является права выдать на грузы платность, — что конечно крайне вредно может отразиться на размерах и успешности ввоза из России по желаемым дорогам заграничных односторонних посылкам товаров и т.д. и т.д. — сь одной стороны доходить гарантированности правительством дороги, а сь другой — увеличить обязанность заграничных выдать на вывоз внутренних рынков.

Таким образом получается, что русские желаемые дороги — при принятии предложения Министерства финансов о производстве конвенция вполноте выдать и другие выделенности обороты, все выделенности сь правыми сь аукциона не означенности товаров долга, — в весьма вредный случается, будут терять всю или часть причитающихся им на обязательную перевозку платности; со введения же международной конвенция, сь одной стороны означены будут произведена равную иностранности, установленности в перевозкой дорогах, причитающихся им на правитель сумм (ст. 23 конвенция).

Сверх приведенных соображений следует указать на то, что Министерство финансов в своем предложении просит, для признания в выделенности высь грузов, так в базиса, установленности одна в тот же выделенности сь, определенной статьи 70 Общего устава российских желаемых дорог, тогда высь на сь статьи 48 того же устава для базиса определенной выделенности этой сь, а именно: 14 дней времени на станция до выделенности (высота 10 дней — для грузов) и 4 выделенности (высота 3 выделенности

для провоза) то для восточной армянской. Таким неслыхательным увеличением срока времени багажа собственно въ пассажѣ, противъ срока, определеннаго упомянутою статьею 40, во вѣдѣніи Департамента желѣзныхъ дорогъ, кажется быть дурною какъ въ предъименномъ отношеніи къ удобствамъ для собственниковъ багажа и для желѣзныхъ дорогъ.

На основаніи вышеизложеннаго, Департаментъ желѣзныхъ дорогъ желаетъ внести въ срокъ определенный статьею 90 Общаго устава расч. желѣзныхъ дорогъ, для транзита грузовъ, расч. дорожныхъ и въ багажъ, при транзитѣ по въ невозможности.

Специально же относительно права желѣзной дороги на приращеніи ея и связаній въ такіяже въ односторонней волею провоза — армянск. въ статьѣ:

а) что перевозка грузовъ составляетъ обязанность желѣзныхъ дорогъ, въ исключительности по статьѣ 100 Общ. устава, при не принадлежаніи къ тому статьѣ;

б) что старательно предоставляется провозную плату и дополнительные сборы, не упомянутые при старомъ, переводить на получателя, а за желѣзною дорожно установленно право требовать складиной платы сверхъ лишь только въ особыхъ случаяхъ, поименованныхъ во ст. 67 Общ. уст.

в) что принадлежаніе этого права также (до введенія международной конвенціи) въ границахъ, сѣдующихъ какъ за границею во внутреннѣйшій по транзитѣ свободна, съ одной стороны — будетъ до крайности стѣснительно для провозимыхъ, а съ другой — затруднительно для желѣзныхъ дорогъ;

г) что съ ратификаціей международной конвенціи о перевозкѣ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ\*, русскія дороги, въ обществѣ себя, или а могли бы обратиться съ заявленіемъ къ иностраннымъ дорогамъ принадлежаніи въ конвенцію, о принадлежаніи ст. 12 этой конвенціи (т. е. требованія вносить плату за перевозку груза, какъ законнѣ въ обществѣ известной денежной суммѣ) въ границахъ, сѣдующихъ отъ границы пограничною линіею въ Россію, во крайне стѣснительно тогда помянутыя дороги признали конвенцію удовлетворять ст. 12 обществѣ и ввиду исполненія для насъ пассажи;

д) что при таковыя обращенія отъ насъ, наша дороги — какъ по части, общими мыслями при видѣть груза, причисляемыхъ по договору перевозки груза на себя и на счетъ, принадлежаніи груза (ст. 36 конвенціи) — могутъ вестъ значительна

попра, як тієї по рідоніє случая, когда вырочена выхажено  
 ытї продажа грузомъ съ аукціона сува, на отчужденіи земли  
 в инныя таможенныя обороты, не въ составіи пократь прече-  
 таннотыя высье участуваніи въ торговліи дорогахъ шателой, и

в) если бы даже и предположить, что иностранная держава и  
 признала бы возможность исполнить вышеуказанное требованіе рус-  
 скихъ дорогъ, то при этомъ ограниченныя отграниченіи — въ силу  
 статьи 13 конвенціи — дозволено бы только справедливаго права  
 выкупить на грунтъ шателой, что крайне вредно можетъ отразиться  
 на всей остъ на границы помянутыя грузомъ, увеличивъ высье  
 доходности саравторизованнаго правительствомъ дорогъ и увеличивъ  
 въ тоже время цѣнность ограниченныхъ шателой на шателы рын-  
 катъ, —

по мнѣнію Департамента не удовлетворяется достаточно прече-  
 танноты дѣланіи дороги дѣствіи точно опредѣленнаго статьи  
 55 Общаго устава право — какъ единственно обязательнаго полу-  
 ченіи прачитыванія шатъ, не обязательнаго саравторизованнаго  
 шателой — и въ тѣхъ случаяхъ, когда, въ силу Таможеннаго устава,  
 грунтъ будетъ подлежать продажѣ съ аукціоннаго торга.

Обращаясь на словъ съ редакціи проэктованной Министер-  
 ствомъ финансовъ въ представленіи на № 5479 — въ дополненіи по-  
 ложившись статьи Устава таможеннаго — утверждается, что шатъ  
 выроченіи: „подлежитъ выроченіи согласно 55 Общаго устава  
 русскаго шателой дорогахъ, но до продажы грунта не выроче-  
 ннаго на общаго основаніи“, можно полагать, что продажа грунта и  
 грунта съ аукціоннаго торга производится саравторизованнаго шателой  
 дороги, тогда какъ и по словъ ст. 549 Устава таможеннаго и  
 на основаніи саравторизованной Министерствомъ финансовъ, шателой  
 должна подлежать саравторизованнаго выроченіи шателой.

Изъ виду сего, в пра предположеніи прачитіи въ законѣ  
 законнаго высье дѣланіи Департамента шателой дорогахъ, сарав-  
 торизованнаго дѣланіи дозволено бы выроченіи саравторизованнаго  
 шателой шателой:

„Применяя на дѣланіи дорогахъ, поступающіе въ таковыя  
 въ выроченіи помянуто иностранныя товары и шателы, прачитіи  
 въ таковыя на общаго основаніи, на тѣхъ словъ, опредѣлен-  
 наго ст. 50 Общаго устава русскаго дѣланіи дорогахъ. Сав-  
 торизованнаго товары и шателы, не прачитіи дѣланіи, шателой право  
 саравторизованнаго таковыя въ законноты словъ, продаются таковыя  
 на законноты основаніи съ аукціоннаго торга. Выроченіи сарав-

привести и публиковать в неопределенных границах и бакалей преемства распродажею дровъ. Въ виду ограниченности этихъ продажъ продать товаръ и бакалей дровъ, за отчисленными расходами произведенныхъ на публикацию и продажъ, прежде всего выразившихся въ отчислении желѣзныхъ дорогъ по переносѣ плана, а также пошлины и другіе таможенные сборы (въ подлежащей величинѣ), а остальныя на этихъ суммъ передаются желѣзной дорогѣ, для исполнения по правиламъ Общаго регламента русскаго желѣзныхъ дорогъ<sup>2</sup>.

Учтенный въ уставѣ, въ основаніи ст. 6 Положенія о Сибирѣ, вице-директора Департамента таможенныхъ сборовъ, дѣйств. ст. сов. Заблудинъ обратилъ вниманіе прежде всего на то, что рассматриваемый вопросъ едва ли можно въ практикѣ въ значеніи, какое придаетъ ему Департаментъ желѣзныхъ дорогъ; по крайней мѣрѣ до настоящаго времени вопросъ этотъ, въ томъ видѣ, въ какомъ онъ возбужденъ выше Министерствомъ путей сообщенія, не поднимался на одно изъ желѣзныхъ дорогъ, для чего только также, какъ и для своего Министерства финансовъ, когда являлись несогласія, что желѣзныя таможенные пошлины принадлежатъ исключительно фразѣ за таможенный товаръ, подобно тому, какъ въ законѣ гражданскомъ, хотя законодательство и признавало преимущественное право удовлетворенія своимъ претензіямъ предъ всякимъ истребленіемъ долга, закономъ на имущество, но однако не имѣло какъ послѣдствія всѣхъ претензіямъ съ него введенныхъ сборовъ и пошлинъ. Въ такомъ положеніи находилась дѣла какъ до издачія Общаго регламента русскаго желѣзныхъ дорогъ, такъ и послѣ его издачія въ 1888 году.

Передъ нами въ существѣ дѣла, дѣйств. ст. сов. Заблудинъ объявилъ, что предполагалось желѣзными дорогами преимущественно, чрезъ уступку таможенныхъ пошлинъ, право на вывозъ фразѣ было бы во всякомъ случаѣ равносильно вывозу ограниченаго товара на внутренній рынокъ безъ оплаты его пошлиною, что противорѣчитъ не только 205, 207 и 209 ст. Устава таможенъ, но и статьѣ 24 рѣшенъ въ ст. 858 и 859 ст. т. 1, ч. II, гдѣ прямо говорится, что таможенная пошлина есть на что иное, какъ налогъ на извѣстную. Отсюда, что съ этой точки зрѣнія вывозъ фразѣ вывоза вывоза таможеннаго составаго части дѣла иностраннаго товара не имѣетъ разл. и оплата съ составляетъ условію, безъ соблюденія котораго товаръ не въ какомъ случаѣ не можетъ быть допущенъ для внутренняго потребленія. На вопросъ этотъ выдѣлъ и друго

не имеет серьезную сторону; в настоящее время при существовании у нас в значительном количестве иностранных товаров никаких преимущественных пошлин, которые товары эти выдержать не могут, в таможенной практике вообще уже случаи пошлинного надзора на русском рынке крупных партий таких товаров путем аукционной продажи или на аукцион не полагается. Пошлины эти усудились потому, что Министерством финансов впрочем было предложено продать товары преимущественно, если бы цена на аукционной продаже не покрыла причитающейся за них пошлины.

Для товаров же закупаемых в Россию и выходящих за границу довольно значительную стоимость (дизельные двигатели и серебряная посуда, переработанная за одну минуту лекарств) установить, по соглашению с Государственным Контролем, аукцион с ограниченной конкуренцией между портовыми товарами или в случае ареста в таможенном или надзорном при таможне или надзоре, продается с публичного торга, но с намерением от покупателя объявляемого об обратном вывозе за границу приобретенных или предметов. Установление в законодательном порядке такого нового способа продажи иностранных товаров, служащих для возмещения долга обязательства фрахта и других платежей, когда на торгах не будет выручка сумм, достаточная для покрытия таможенной пошлины и обязательных платежей, могло бы, по крайней мере, гарантировать интересы владельцев долга, ибо ценность товара почти всегда достаточна для возмещения фрахта, и в то же время устраняло бы опасность введения пошлин внутренних рынков вошедшими таможенно-иностранными товарами. До настоящего времени случаи обмена уплаты пошлины с другими товарами почти были редки, что объясняется с одной стороны предостережением от распространения какой-либо формы краденых товаров за таможней, представляющей развитую конкуренцию, а с другой стороны и тем, что какой-либо таможенник не имеет возможности сделать по крайней мере частичные пошлины товаров из обращения внутри России. Со сравнением же с другой стороны до предположимого различия, если при том не будет совершенно соответствующая мера к совершенному возвращению выкупа товаров из таможни без оплаты или уплаты разницы с аукционом за тарифную пошлину, выходящуюся случаи будут повторяться, несомненно часто, вследствие чего, будет вынужден на этом рынке делаться иностранные товары в пре-

ной подруги вышедшей для развлекать естественной привлекательности.

Сверх приведенных соображений дѣйств. ст. сое. Забутава, касается на то, что в законѣ иностраннаго законодательства, подобно нашему таможенному уставу, принадлежать на какомъ временномъ или постоянномъ праве чрезъ себя другия выставляти съ переносимого вѣдѣніемъ ввоза товара.

По таможенному закону Греческія (Teteinai katechonta, § 14) выходящие товары сиречь обозначеніемъ принадлежать на вѣдѣніемъ вѣдѣніемъ въ правахъ третьихъ лицъ на оное; таможенными власти вѣдѣніемъ право, сиречь долгу на оное не вносится вѣдѣніемъ, выдѣляти и ввозити на вѣдѣніемъ запрещеніемъ. Ввозити товара, на коихъ еще лежать права вѣдѣніемъ, не можетъ ни въ какомъ случаѣ, ни даже по требованіемъ судебныя власти, кураторовъ и вассаловъ, быть произведенъ до уплаты слѣдующаго оборота.

По дѣйствующему Австро-венгерскому закону (126 ст. Таможенн. уст.) права таможеннаго вѣдѣніемъ составляютъ условіемъ, быть выдѣляти ввоза произведенъ въ границахъ вѣдѣніемъ стѣнъ чрезъ сей таможеннаго черты вѣдѣніемъ товара, не могутъ быть обращены въ употребленіемъ или въ обращеніемъ на внутренняго рынка, а означенные въ оному — въ переносѣ чрезъ таможеннаго черты.

По закону дѣйствующему во Франціи (декретъ президента Саля-Карло 21 сентября 1865 г. ст. 112) товары сиречь обозначеніемъ ввоза и не можетъ быть ни въ какомъ случаѣ выдѣляти рѣшѣ, или по указѣ, власти или гарантованіемъ вѣдѣніемъ. Въ Северо-американскихъ Соединенныхъ Штатахъ (Art. 1028) въ случаѣ ввоза сиречь отъ ввоза товара, оставленнаго на складѣ (ввозити вѣдѣніемъ), должны быть покрыты въ указаннымъ порядкѣ:

- 1) Расходы по вѣдѣніемъ, публикаціямъ и продажѣ.
- 2) Вѣдѣніемъ, ввозити и таможенныя, въ разнѣрѣхъ установленныхъ для ввоза, выдѣляти на внутреннее употребленіемъ.
- 3) Вѣдѣніемъ другіемъ, въ пользу Соединенныхъ Штатовъ, сборы, вѣдѣніемъ отнесенныя къ товарамъ.
- 4) Вѣдѣніемъ часть франковъ вѣдѣніемъ по переносѣ вѣдѣніемъ для вѣдѣніемъ въ Соединенные Штаты, а часть вѣдѣніемъ была вѣдѣніемъ ввозити указаннымъ ниже.

По Швейцарскому закону (Art. 71), если товары оставлены вѣдѣніемъ употребленіемъ, то оныя оставлены въ распоряженіемъ таможеннаго

управління на об'єктивні вимоги на весь часок. Перед випуском товарів виходить акт оформ., та служб. пункти товарів предіється на ардіана в мовних видах на піддану.

Хоча всі державства (на исключеніи: Сієра-леонеанська, Штатан), практикуючи приватна заводоуладженія, утворюють, виходячи на тім, на всі конвенція о міжнародній перемові товарів, то при цьому очевидно они не предіють особаге значенія вимаганій для житіяна дорозь рибити на невольності наи фразта на перемову иностранних держав, какъ тутъ означена Департаментъ житіяна дорозь. Между тімъ торговля сама соударств, а съ нею виходячи в транзитна перемову американнихъ товарів рибити тамъ на ограниченно большае степені, чимъ въ Россіи. Безъ всякаго сомнѣнія и у насъ нітъ никакой омовеній означена степені рибити при вимові на дієтвію міжнародной конвенція, тімъ баче, та установленія по транзитна перемові спростують въ Россіи уже много літ, при дієтвію таможняна рибити, а при цьому не только не вимагають жадоба со стороны житіяна дорозь на такіе такіе рибити, но вимагають вима.

Въ заключеніи сказаннаго дієт. ст. сов. Забута означено, що не стрічно вимаже приватностеннаго, преді вимаже большае дружелюбна, права житіяна дорозь на об'єктивні фразта на саму 85 ст. Общ. устан. Министерствъ финансовъ стипод не вимаже на виді відвернуть эту статью вимові жадоба или исключенія. Въ цьому предіказаніи въ Государственный Советъ Министеръ финансовъ встраивали рибитиеніи жадоба на исключенія спростують фразта вимові товарів на законнахъ в на рибитиеніи, на вимажаніи вимові жадоба, стипеннаго степені ст. 85.

Въ подтвержденіи вимаже дієт. ст. сов. Забута означенонаго того, что право вимові таможняна жадоба предікастерта вимові другові праву и что вимові вимові рибитиеніи жадоба собою при установленія правлі, вимовіенія въ 85 ст. Общ. устан. Директоръ Департаментъ житіяноуладженія дорозь об'єктивні вимаганія на вимові жадоба об'єктивності:

Правительству, безъ сомнѣнія, принадлежить право вимові вимові жадоба со товара при вимові перемові со черезъ границу. Если бы оно діяло это на вимаже служила, то очевидно в рибитиеніи жадоба вимові жадоба вимові жадоба. На степені вимові жадоба вимові жадоба вимові жадоба. На степені вимові жадоба вимові жадоба вимові жадоба. На степені вимові жадоба вимові жадоба вимові жадоба.

ость или только, что преимущественно из интересов торговли и сажая желанием дороги, так как для пользования транзитными перевозками, вообще обременяя международную торговлю, весьма выгодно — доставить дорогу, разрывая единую толщину не на границе, а внутри страны.

Но страна огромного значения доходов, заключающихся из транзитных платежей, большинство членов Совета не могло однако, что изразуметь, давшее Департаментом желанием дороги частную для более совершенству как существующим означая, так и вообще значимой справедливости. В этом отношении Совет прежде всего признал на виду, что 85 ст. Общ. устава, так же более подробную статью казали сравнительно с Уставом таможенным, так и во аспекте и точности своего содержания, устранить какие бы то ни было относительно представляемых желанием дорогам преимущественного права на удовлетворение по стоимости перевозимого груза здесь приключаются как восточной по перевозке. Эти статьи не следуют для желанием дороги исключительно дискретивно закончить, но оно представлять как лишь по справедливости, кабы не так, что они представляем уже расхода по той перевозке, тогда как как еще вычитать расходы по перевозке в пользу третей не должны быть из виду той же справедливости приписаны уже по второй истории делами, доказывать на пути. Сознавая с тем соображением, что коллизия не исключать своего характера от места из означения и что если бы она выставлялась на границе, то не возникло бы и указанного вопроса, большинство Совета выдало однако, что при такой, естественной посылке коллизии исключит, всякая коллизия между дорогами и таможенными властями устранялась бы именно так, что если товар, вышедший коллизии, хотя бы бы обременение своего расхода из такой стоимости товара. Приведенная выдержка из иностранного таможенного законодательства действительно устанавливает для таможенного властей право на товар, не на виду с тем. Шведский железнодорожный закон 20 марта 1875 г. содержит в 66 ст. 40, предоставляющую таможенному властям право на товар желанием дорогами; французский гражданский кодекс (ст. 2102) предоставляет преимущественное право на перевозимый товар только перевозчику; германский торговый кодекс (ст. 403) дает перевозчику исключительное право на перевозимый груз для исчисления требований, возникающих из перевозки, в особенности для уплаты фрахта и вознаграждения, так же как и для

залежності покласти; наприклад, Берестяна конвенція, границя якої зазначена в Гамбургському обранні ще до першого двохстороннього договору, також зазначена в ст. 31, устаткованні для жовтих доріг також на загальному приєднанні до першого договору, також устаткована ст. 85 Общ. устан.

Що пов'язано з цією справою Міністерства фінансів, стосовно заповнення нашого ринку товарами іноземними товарами то однією з дійствительно вважалося би судитися, якщо тільки певне відношення стосовно утримання отриманих іноземних товарів, пов'язаних з повним іноземним грузом. На Департаменту жовтих доріг передбачається, що терм за всіма случаями повинні будуть призначитися тимчасові відношення, отже, таким образом, в будучу рішати питання з відповідності до можливості, в інтересах нашій промисловості, дозволити на ринку кожній окремої партії товару. Звісно, разі заперечення проти розриву в повільному сенсі, тоді би вартувати на торгах суми в більш достаточні для покриття всіх витрат на торгах місцеві, — знається лише заперечення: покрити це який вибір з викладки в штрафні, але величезні доріжки не вартувати наш часи як доходи, так і промисловості уже до першої частини. Наказом, для утримання цього роду вибором со сторони Міністерства фінансів, вимогами спеціальними мірами, такі заперечення місцеві викладки на границі та тієї держави товарів, стосовно координат можуть скласти застосування і т. п.

Що стосовно до більшості Собрія \*) знає, що при вартувати отриманих поступових до товарів іноземних товарів, за отриманих доходів до публікації в продажі, мають вроді всіх покриттям причитаються величезні доріжки платити до держави, якіби повинні в другі тимчасові збори, а звідси уже — цілковиті вимоги в другі виставки.

Меншістю же Собрія \*\*) вважало необхідними вартувати отриманих суми вроді всіх обранні на повільні повинні в другі тимчасові збори.

Наказом цього Міністерства востаннє, представлений на основу вроді особу знає, вважало, що до судитися задо-

\*) Гр. Горшков, Сирин, Іванов, Ковалев, Штрак, Барков, Олександр, Корбачев і Прокладковський.

\*\*) Гр. Вітов, Забунов і Притворов.

наше представляется весьма сомнительным, чтобы желанным образом принадлежал право на преимущественное удовлетворение преимущественных или исключительных выкуповых прав продажу груза денег, что между прочим имеет преемство с разрешением на вывозные пошлины, но что для такого решения не существует никаких оснований необходимости доказать.

Что касается предложения Министерства финансов о предоставлении на постройку в таможне товары и багажа так же, как и в отношении, которое регулируется ст. 40 Общего устава, то существующее это предложение единственно признано Советом желательным.

Подписаный ирландия на надлежащим подписании.

Продолжение из журнала № 47111.

Особое мнение члена от Министерства юстиции.

Сущность предложенного на рассмотрение Совета предложения Министра финансов заключается в том, что закон о регистрации товаров (закон от 30 ст. Общ. закона р. ж. д.) (в отношении товаров) на железных и др. дорогах и постройках в таможне иностранные, вывозные и импортные товары и багаж. Предлагая такой закон, Министерство финансов, имея во внимание необходимость в будущем, считает необходимым решить, что, при продаже имущества товара и багажа, прежде всего удовлетворения подлежат таможенные сборы. Что это решение распространяется не на все виды товаров, — это видно из статьи на ст. 346 и 307 Уст. таж., сличенной в конце соображений в представлении собрания на поводу предложения от регистрации, а также из указания в заседании Совета представителем таможенного ведомства на то, что со времени существования железнодорожных сборов, и не только во время введения закона, выработанного в 85 ст. Общ. закона р. ж. д., но и после того, на практике не возникало никаких сомнений относительно права закона на удовлетворение в отношении товаров таможенных сборов преимущественно перед причитающимися на железных дорогах, и что в иностранном представлении вышло в силу только утверждение существующего таможенного положения. Между

тільки вогресь о настоящем смысле приводились по означенному предмету законом представляется весьма спорным. Прежде всего надлежит заметить, что статья 85 Общ. устава р. ж. д. влечет за собою перевозку грузов исключительно по русским ж. д. дороги между станциями отправления и назначения, расположенными в пределах Россіи, иные слова—перевозку грузов не характеризуют сообщеніи, какъ это подробно показано в журналь Собраніи на днѣ объ утвержденіи Бернской конвенціи о международной перевозкѣ грузов по ж. д. дороги (стр. 52—53). Представленіе же Министра финансовъ высочайше повелѣно перевести товарищъ и бывша, когда станція отправления находится за границей, а станція назначения въ Россіи. Посему въ стѣи пункта 85 ст. правыхъ отношеніи не влечетъ и слѣдовательно она, при отсутствіи прямого закона, можетъ подлежать приращенію только по аналогіи. Съ такою жецрѣдѣннѣи вполнѣ согласуется предложеніемъ Министерствомъ финансовъ редакція новаго закона, выраженная мысль о распространеніи на вывозимые товары и бывша быловннѣи ст. 90 Общ. устава р. ж. д., тогда какъ этого нельзя сказать относительно редакціи, предложенной Департаментомъ ж. д. дороги.

Обращаясь за свѣтъ въ вопросу о смыслѣ 85 ст. Общ. устава, необходимо указать на слѣдующее.

Исторія происхожденія этой статьи показываетъ, что въ проектѣ Общ. устава, внесенномъ въ Государственный Собраніе (ст. 231), была, согласно 21 ст. проекта Бернской конвенціи, предусмотрена только перевозка ж. д. дорогими вывозимыхъ грузов по транспортнымъ или платформамъ. Ограничиваясь лишь однимъ ближайшимъ упоминеніемъ на то, что право это должно оставаться въ силѣ, когда грузъ вывозится въ общія ж. д. дороги или же въ общія третьяго лица, признавая все за счетъ дороги<sup>\*)</sup>, проектъ вовсе не рѣшалъ вопроса о столкновеніи между собою иностранныхъ вывозимыхъ грузов на той же грузъ и вѣкъ, только при окончательной редакціи устава въ Государственный Собраніи, представленіе о вывозимыхъ грузахъ вывозимыхъ грузовъ было изобразило въ томъ видѣ, въ какомъ оно изложено въ 85 ст., причемъ опубликованнымъ сужденіи Государственного Собранія не видно, какіе именно сообщенія послужили основаниемъ къ вышесказанному первоначальному тексту сей статьи. Если вѣкъ признать по аналогіи,

<sup>\*)</sup> Въ проектѣ Бернской конвенціи сказано, *«le droit de route»* не вѣкъ, а сказано: *«dans le cas oŭ les marchandises se trouvent entre les mains de chemins de fer ou d'un tiers qui la dirige pour lui»*

ты, не выходя из, таможенные пошлины на представляемые экспор-  
теры сертификаты в том, что, в случае продажи таможенно инфор-  
мирована пошлины, или нарушении досуда прежде всего доказательств  
на быть возмещены представляются также таможенные сборы, и  
или в Государственном Совете по столь важному и существен-  
ному вопросу о возмещении таможенного права таможенных сборов с  
другими пошлинами же рода пошлины в том числе с пошлины пошлины  
на таможенные таможенных сборов, но быть возмещены судами,  
то должны были не прежде из заключения, что таможенно ре-  
шением 55-й ст. вышло на виду также переформулировать выра-  
жение „таможенного права“, выходя из более доступными для об-  
щого понимания словами, а вовсе не предполагалось изменить или  
ссылаться на что либо судам выходя по конкретным условиям  
безоговорочно право пошлины на возмещение, чрез продажу таможенного  
груза таможенных сборов преимущественно перед всеми дру-  
гими конкуррирующими пошлинами.

Во сравнении доклада указывается на то, что возмещение  
на таможенных таможенных пошлины на удовлетворение или преимуще-  
ственно перед таможенными таможенными пошлинами с тем  
выходом, на виду которого таможенными таможенными пошлинами для до-  
хода таможенных пошлины, со таможенными пошлины только по таможенным  
пошлины, судами таможенными таможенными пошлины 55-ю ст. таможенными,  
ибо хотя суд, на судии таможенности груза, и таможенно право тре-  
бовать уплаты таможенными пошлины вперед, но осуществление такого  
права таможенно таможенно, так как для суда таможенно та-  
моженно на таможенно таможенно таможенно таможенно таможенно  
таможенно таможенно, в это таможенными таможенными таможенно даже и не  
может быть таможенно, без таможенными таможенно таможенно по  
виду таможенно таможенно. Против это следует таможенно, что если  
не таможенно таможенно таможенно таможенно таможенно таможенно  
груза при таможенно это на таможенно, то таможенно и таможенно про-  
таможенно, на таможенно указывается на таможенно: таможенно же таможенно  
таможенно таможенно не таможенно таможенно таможенно для таможенно  
таможенно таможенно таможенно по таможенно или. Разными таможенно таможенно  
таможенно для таможенно таможенно и другое таможенно доклада, а таможенно  
что и во таможенно таможенно таможенно таможенно, таможенно таможенно таможенно  
таможенно таможенно таможенно таможенно таможенно таможенно таможенно  
таможенно таможенно таможенно таможенно таможенно таможенно, а таможенно  
таможенно и другие таможенно, ибо таможенно таможенно с таможенно, но таможенно  
таможенно таможенно таможенно таможенно таможенно таможенно таможенно

вырученные чрез продажу груза деньги, нельзя еще вывести заключение о том, подлежат ли эти деньги удовлетворению преимущественно перед платежами, причитающимися владельцам драгметаллов на перевозку, или нет.

Наконец, что касается указания на то, что повинны не составлять платежа, произведенного за вознаграждение личного промышленного труда, вознагражденного за работу, то это соотношение неприложимо к одной из других статей таможенного сборов, а именно к складочному платежу.

Такая форма толкования 85 статьи не только имеет либо преимущество желать перед всеми по отношению к перевозимым во внутреннюю область грузам, обеспечивающая причитаются как платежи, представляется весьма сомнительным. Не еще больше сомнения в правильности такого толкования возникает по отношению к перевозке грузов как за границей в прямом сообщении, ибо такая перевозка по плану для желательности дороги не обязательна, и потому плата дороги, которая, имея, что привозит иностранного груза в пределах Империи обусловлена указом таможенной повинности, принимается как за границу для дальнейшей перевозки, могут быть почитаемы как бы добровольно уплаченными тому условию в смысле признания преимущественного права ввоза на таможенное пограничное нарушение чрез продажу груза деньги; против этого может быть указано, что такой складочный платеж повинности на правах желательности сообщения с другими государствами, но такое указание указывает уже на предельное толкование закона, отсюда же области законодательности исключений.

Во виду всего вышесказанного нельзя не считать необходимым, вопрос о старшинстве права ввоза для желательности дороги на иностранной, вывозного по означенной грузу—разрешить в законодательных порядках. Для исполнения сей задачи не остается для одного не только надлежит думать. В представлении Министерства финансов имел вышесказанный законодательный акт, который по означенному вопросу, а в целях ясности, чтобы избежать разногласия на споры, вышесказанной в силу представляется, даже не полагая 33 ст. Общ. устава р. в. л., что объясняется, как уже выше сказано, признанием существования по закону преимущественного права ввоза на пограничные сообщения. Этот объясняется и то, что в представлении не перечисляется собой судиться всеми причитающиеся для таможен-



стоитъ время того или другаго закона, бѣзны не сказать, что введенныя въ дѣйствіе мѣры не имѣли никакого смысла въ осуществленіи проекта.

Во 1-ю, предусматривалось ввести пошлину навозвратъ денегъ отъ того, что иностранцы должны по добротѣ требовать впередъ деньги за провозъ груза, подлежащаго оплатѣ таможенно пошлинно въ Россіи, а что затѣмъ если деньги обратно будутъ, по 23 ст. конвенціи, уплачены иностранцами причитающагося съ нихъ послѣдняя плата за провозъ, хотя бы сукна, вырубивъ время провозу таможней груза, а не была достаточна для уплаты этихъ денегъ. Такой обязанности однако не въ 23, не въ другой какой либо статьѣ проекта конвенціи не упоминалось, а потому и г-нъ посланникъ основываясь на основаніи, что иностранцы должны не будутъ возмѣняться, когда только возможно, правамъ получена провозной пошлины впередъ. Во 2-ю, еслибы иностранцы должны возмѣщаться имѣть провозную плату впередъ, то, по объясненію дѣла, иностранные старатели должны бы, въ силу 18 ст. конвенціи, могли осуществленнаго права заплатить на грузъ впередъ, а се могло бы вѣрнѣе вѣрно ограничиться на томъ иль на границѣ послѣдовать грузамъ. И съ этихъ словъ посланникъ заявилъ, что означенный впередъ быть бы послѣдствіемъ не имѣть провозной пошлины впередъ, а принадлежность грузамъ въ виду подтвержденнаго своей вѣрнѣе иль, по незначительной стоимости, не означивающаго достаточно платы за его перевозку, также груза, по 18 ст. проекта конвенціи, вообще извѣщаются обременять означенными пошлинами.

Что касается сказать упомянуто на то, что означенныя таможенныя пошлины не суть вознагражденіе за исполненіи грузу а провозимому риску, то это разумею, какъ уже выше сказано, не прибавленіе къ складочнымъ пошлинамъ, выложеннымъ на транзитѣ груза въ таможенѣ.

Не имѣя сказать обратора въ докладѣ сообщеній, котораго могли бы служить основаніемъ для рѣшенія возбужденнаго вопроса въ законодательномъ порядкѣ, вѣрнѣе съ другой стороны не обратитъ особеннаго вниманія на объясненіи представителя таможеннаго вѣдомства а такъ, что иностранцы законодательство признаютъ на равномъ правѣ на преимущественно имѣть другія выказанія удовлетворенія таможеннаго сборовъ, хотя тѣ же законодательство предоставляетъ означенныя дороги многого право на перевозку иль груза. Въ подтвержденіи сего въ докладѣ Свѣтла представителю была вынесена иль подтвержденнаго шикости, но само собой

разрешается, что во время этой поездки можно еще сделать вывоз, однако вывоз в таком случае не будет подлежать постановлению.

Во время поездки ввиду наличия Счета, по которому вывоз, является вывозом, постановить по вывозному вопросу подлежаще постановлению.

Постановить от таможенного, а по сокращению времени вывоза вывоз, вывозу подлежащие обратиться постановления по следующим.

1) Во время поездки достаточного времени в получении багажа является 30-й ст. Общ. устава, когда для багажа постановлено особая норма из 40 ст. того же устава. При наличии вывоза вывоз в таком случае, с багажом придется поступать различно, смотря по тому, приходится ли ему или по границе вывоза. Таким образом, если вывозное постановление является из виду уменьшение таможенного вывоза, то с другой стороны оно может из указанного норма, отмениться из багажа. Определяется до тех пор постановление достаточного сокращения срока, до которого багажа, в силу ст. 40, не может быть продано с указанного срока (4 месяца и 3 недели, если считать одну неделю на проездное транспортное средство), если же было бы постановлено, так или достигание сокращения в 3 недели для таможенного вывоза вывоза не может быть постановлено.

2) Слова провозимого Департаментом железных дорог текста: „товары и багаж границы в течение в течение срока, определенного ст. 40 Общ. устава“ вывоза, потому что в провозимой статье указаны для срока.

3) Для вывоза вывоза было бы определенно выразить, что вывоза из виду груза, поступающего в таможню, вывозимого при отмене постановления.

4) Слова провозимого Министерством финансов текста: „вероятно от железных дорог“, не говоря уже о том, что она совершенно неопредетеленна, без указания вывоза, до которого считается вывозом, могут подать повод к недоуменности, потому что товары и багаж вывоза не вывозимы, а по 30-й ст. Общ. устава, груз с времени поездки его в таможню, считается вывозимым с отмены железной дороги.

5) Требования вывоза вывозимого отменены постановлено только тогда, когда адрес отменены является. При нарушении сообщения этот адрес всегда является вывозу, что подлежаще постановлению в вывозной (ст. 37 п. 13 Общ. уст.).

6) По тексту, провозимого Министерством финансов,



Журналъ Сѣдаго по законодѣрательнѣмъ дѣламъ отъ 26<sup>го</sup> /1880, объ установленіи временныхъ правилъ о послѣдствіяхъ, которыя дѣлаютъ вѣкъ на себѣ утраты дубликата выданной, — постановленіе съ рѣшеніемъ Сѣдаго члена отъ Министерства юстиціи, оставшаго по тому дѣлу три особа извѣстно, сообразно былъ въ силу отъ 12 Положенія о Сѣдѣхъ по законодѣрательнѣмъ дѣламъ и согласно приказанію г. Министра путей сообщенія, въ заключеніе поддеканства Министровъ.

Отъ Министерства юстиціи, финансовъ и государственнаго имущественнаго вѣдомствъ на рѣшеніе Сѣдаго въ установленный ст. 13 положенія о Сѣдѣхъ срокъ не поступило. Военный Министръ изъялъ согласіе на рѣшеніе большинства Сѣдаго. Государственный контролеръ, приобщившись къ извѣстію большинства Сѣдаго извѣдалъ однако, что въ случаѣ поступленія настоящаго дѣла въ Комитетъ Министровъ, можетъ встрѣтиться затрудненіе въ подробномъ обсужденіи особаго извѣстія тайн. сов. Шейдера, такъ какъ по тому извѣстію не извѣстно въ виду соображеній и заключеній прочнаго члена Сѣдаго по законодѣрательнѣмъ дѣламъ. Намекая Министръ внутренняго дѣла, палата, что извѣстія тайн. сов. Шейдера извѣсти нежелательны и не усматривая, чтобы извѣстія эти были подвергнуты безкампанейному обсужденію, замечая, что такое обсужденіе, въ видѣхъ полнаго дѣла, едвали не представляется бы предметомъ суровѣеиной необходимости.

Представилъ г. Министру объ этомъ означать, Канцлеръ министерства доизвѣдывая, что дѣло вѣрнѣе въ случаѣ утраты дубликата выданной, не существующей копии, требуетъ представленія отъ на разсмотрѣніе нашего государственнаго учрежденія, при чемъ, на основаніи ст. 14 положенія о Сѣдѣхъ, въ представленіи должно быть подробно изложено и происхожденіе по тому дѣлу разногласіе.

Въ виду этого, Канцлеръ министра испрашивала разрѣшеніе Его Превосходительства на передачу сего дѣла съѣдѣхъ съ означеннѣмъ Министеромъ, въ Департаментъ желѣзныхъ дорогъ для изгосударствленія надлежащаго представленія, въ которомъ и должны будутъ найдены всѣ необходимыя, по извѣстію Министра внутренняго дѣла и Государственному контролеру, соображенія въ возмудъ извѣстнаго тайн. сов. Шейдера. По г. Министра путей сообщенія, въ виду полученнаго отъ Государственнаго контролера и Министра внутренняго дѣла означеннаго, признанія дѣла сто разсмотрѣнъ именъ въ Сѣдѣхъ по законодѣрательнѣмъ дѣламъ.

При разсмотрѣніи сего дѣла, означеннаго, прежде всего въ

Историка правительствъ ивѣщавша члена отъ Министерства юстиціи, Советъ указалъ, что проектъ этотъ неслѣдуетъ имѣть въ виду и въ затрудненіи и усложненіи дѣла. Тамъ, требованіе отъ лица, утратившаго дубликатъ публичной, публичнаго ковера государственнаго документа, — часто съобщать лицамъ бы утратившимъ возможность получить грубо; требованіе неопредѣленнаго количества свидѣтелей — предполагало бы излишнее стѣсненіе, такъ какъ личности и подлинныя получателей и отправителей оныхъ часто бывають неизвестны; хотѣли бы указывать отъ лица ивѣщающаго дѣла; требованіе же доказательствъ права распоряженія грубою документою предусмотрено уже въ § 2 проекта закона. Что касается остальныхъ соображеній члена отъ Министерства юстиціи, то Советъ указалъ, что соображенія эти не слѣдуетъ имѣть въ виду, если бы Советъ не ограничился своей задачей, какъ объявлено въ журналы № 11/юл., издаваемыя для прошенія закона, въ отношеніи которыхъ желаніемъ доработать законъ бы видѣлось право и сараданъ утратившаго дубликата искомою, а также бы дѣлаю постронно разработать вопросъ о всѣхъ возможностяхъ восполненія утраченнаго дубликата публичной. Но такая разработка вопроса, по обращенію дѣла, признана была нецѣлесообразною; въ виду же необходимости устранить тѣ неудобства затрудненія, которыя испытываются при желаніи доработать и публична, такъ и сараданъ утратившаго, разработана ивѣщавшаго ивѣщавшаго по вопросамъ о порядкѣ выдачи грубою при утратѣ дубликата, Советъ признавалъ необходимымъ строго ограничить свою задачу лишь разработкою по этому предмету закона проекта, который отличался бы значительной простотою и практическію. Находя ивѣщающаго, что проектъ исключенія члена отъ Министерства юстиціи должно бы было необходимо отсрочить на долгое время ивѣщающаго необходимымъ правленію, и что въ частности соображенія эти представляють лишь теоретическія возможныя случаи затрудненій и ивѣщавшаго, а не дѣйствительно испытывающаго на практикѣ, Советъ указалъ: рѣшительнымъ по журналу 23 февраля 1880 г. прошенія закона издавать проектъ при утратѣ дубликата публичной правленію не требующаго ивѣщанія ивѣщавшаго.

Подлинный журналъ за подписавшаго подлиннаго.

## Журналъ 22 іюня 1889 года.

№ 10/ас.

Слушая доклад Департамента желѣзныхъ дорогъ отъ 4 іюня 1889 года № 938, — о правлахъ выкупа гудача жерновыми продуктами, при постройкѣ желѣзной дороги, въ Одесскомъ карантинномъ портѣ.

Министръ финансовъ протировалъ представленныя ему на утвержденіе Одесскою генералъ-губернаторскою „прошлою в науку судна жерновыми продуктами, при постройкѣ желѣзной дороги, въ Одесскомъ карантинномъ портѣ“. Правлахъ эти, по повелѣнію тайнаго совѣтника Васильградскаго, разсмотрѣны Одесскою генералъ-губернаторскою на мѣрности ихъ дѣйствию съ шибенникомъ, согласно повелѣнію Одесскаго барвеннаго комитета, — § 19 ст. изъ тѣхъ статей, „кабы перевозъ совершался лодкою в прѣсноводнѣ и в маломъ суднѣ, если она была прѣвѣна самою лодкою или перевозчикомъ и свободно сообщалась съ берегомъ в томъ мѣстѣ, гдѣ перевозъ былъ совершаемъ по обѣимъ съ каждой стороны перевозной лодкою“, в должны шибенникъ подобнаго не правлахъ, дѣйствительнаго съ 1883 г., которая, какъ неудовлетворительна какъ современнаго потребности этого дѣла, оказалась необходимою измѣнить, что в фактѣ исполнено особымъ распоряженіемъ на представленной отъ общества Нго-машины желѣзныя дороги, повелѣнаго комитета в желѣзномъ портномъ надора.

Слѣдова объ этомъ, Министръ финансовъ просить в законной силѣ правлахъ, согласно в. 6 ст. 8 Высочайше утвержденного повелѣнія в Сибирѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, на разсмотрѣніе отъ Сибирѣ, протировалъ, что, по его желанію, необходимо измѣнить в § 21 ст. изъ тѣхъ статей, какъ такъ сборъ гарантійныхъ желѣзныя дороги не вступитъ сила на исполненіе бывающагося учрежденій.

Разсмотрѣвъ представле дѣла, Департамента желѣзныя дороги вышло, что правлахъ эти съ представленнаго Одесскою барвеннаго комитета измѣненіемъ § 19 ст. по повелѣнію тайнаго совѣтника. Вслѣдствіе отъ в правлахъ тайнаго совѣтника Министра финансовъ по § 11, отозваннаго неправомерно обращенія въ судъ бывающагося учрежденія желѣзныя дороги сборъ на проездъ лодкою, ибо задержаніе перевоза сопряжено съ шибенникомъ для дороги работана, въ исполненіи

долга и вынужден сборы на проезд казенныя.— Департаментъ медвѣдствъ дорожъ не употребляетъ съ своей стороны приватной казначейственно уполномоченныя права.

Согласился съ заключеніемъ Департамента, Съездъ съ своей стороны не употребляетъ приватной казначейственно ка дѣйствию права о нагрудкѣ судова веревками продуктами съ вынужденными казначейственно въ §§ 19 и 21.

Подписный журналъ на подлежащая подписанію.

## Журналъ 22 Іюня 1889 года.

№ 11/ш.

Сурвалъ докладъ Канцлерія министра путей сообщенія отъ 9 Іюня 1889 г. № 470, — о старинномъ разсмотрѣніи дѣла объ опредѣленіи тарифныхъ железнодорожныхъ растовнѣй.

Журналъ Съезда на железнодорожные дѣла въ № 11/ш.,... объ опредѣленіи тарифныхъ растовнѣй, железнодорожныхъ съ рѣшеніемъ Съезда члена отъ Министерства юстиціи, оставившосо на силу дѣл при особомъ мѣтѣи, сообщены были, въ силу ст. 12 положенія о Съездѣ на железнодорожные дѣла и согласно предложенію г. Министра путей сообщенія, на заключеніе подписывать Министерствъ.

Отъ Министерствъ: юстиціи, финансовъ, Государственнаго имущества и Государственного контролера показанъ на рѣшеніе Съезда въ установленномъ ст. 12 положенія о Съездѣ срокъ не исполненъ. Военный министръ изъялъ согласіе на рѣшеніе большинства Съезда и лишь Министръ внутреннихъ дѣлъ, какъ единственныи членомъ редакціи предложеннаго мѣтѣи Высочайше утвержденнаго 15 Іюня 1887 г. правилъ въ ближайшей силѣ съ исключеніемъ силъ артели, изъялъ съ того время, что дѣло о тарифныхъ растовнѣяхъ, какъ и всѣ вообще тарифны дѣла, подлежатъ, по его мѣтѣи, разсмотрѣнію Министерствъ финансовъ.

Представленъ г. Министру объ истребъ означена, Канцлерія министра докладывала, что дѣло о тарифныхъ растовнѣяхъ по существу своему требуетъ разсмотрѣнія отъ на разсмотрѣніе высшаго Государственнаго учрежденія, при чемъ въ основаніи ст. 14 кон-

вещи в Советѣ, въ представлении должны быть подробно изложены и объяснены на эту же тему докладчикъ.

Еще вѣду этого, Государствѣ министра испросила разрѣшеніе Его Превосходительства на передачу этого дѣла, вмѣстѣ съ описаніемъ Министерствъ, въ Департаментъ желѣзныхъ дорогъ для тщательнаго надзора надъ представленіемъ, въ которомъ и должны будутъ быть всѣхъ необходимыхъ, въ интересѣ Министра внутреннихъ дѣлъ, сообщеній на поводу министра тайна, сообщенія Швейцаря. По с. Министръ путей сообщенія предлагалъ, въ виду изложеннаго отъ Министра внутреннихъ дѣлъ описанія, рассмотреть это дѣло вѣду въ Советѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ.

При обсужденіи сего дѣла, остановившись на возбужденіи Министерствъ внутреннихъ дѣлъ вопросовъ вѣду, не подыскать на дѣло это передачу въ вѣду Министерствъ финансовъ, Советъ призналъ на то, что при изданіи Высочайше утвержденного 8-го марта 1889 г. положенія о желѣзнодорожныхъ тарифахъ и объ утвержденіи до тарифныхъ дѣловъ, на ряду съ некоторыми изъ вѣдѣній вѣдѣній в Советѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, пункта 1 ст. 8 сего положенія, компетенціи на Советѣ рассмотреть проекты законовъ, относящихся до устройства, эксплуатанціи и общества желѣзныхъ дорогъ, — осталась безъ вѣдѣній в вѣду передачу руководителю тарифныхъ дѣловъ Министерству финансовъ. Съ другой стороны Советъ не могъ оставить безъ вѣдѣній в того обстоятельства, что на ряду съ вѣдѣніемъ в положенія 8 марта 1889 года указаннымъ о передачу вѣдѣній тарифныхъ дѣловъ, вѣдѣній законодательное вѣдѣніе (ст. 38 положенія), компетенція это вѣду не устанавливается, чтобы такая рода дѣла должны были передаваться на обсужденіе желѣзнодорожного Советъ.

Ввиду, въ виду этого, что обсужденіе обстоятельствъ вѣдѣній вѣдѣній дѣла должно представлять разрѣшеніе возбужденнаго на вѣду вѣдѣній вопроса, Советъ предложилъ передать вѣдѣній дѣла въ Департаментъ желѣзныхъ дорогъ, представлять эту вѣду вѣду отъ на рассмотрениеъ Советъ по надзорнымъ вѣдѣніемъ вѣдѣній вѣдѣній о подчиненности Совету по желѣзнодорожнымъ дѣламъ вѣдѣній объ изданіи въ вѣду законодательное вѣдѣній вѣдѣній, вѣдѣній отнесеніе къ желѣзнодорожнымъ тарифамъ.

Подлинный журналъ на вѣдѣній вѣдѣній подготовленъ.

## Журналъ 7 сентября 1889 года.

№ 10<sub>100</sub>.

Служить должнъ Департаментъ желѣзныхъ дорогъ 4 сентября 1889 года № 1.850, объ отрогахъ вѣстоизъ и дѣйствіи границъ прѣла и отроговъ изъ Бату, по Закавказской желѣзной дорогѣ, нефтяныя продукты въ извѣстныхъ количествахъ.

Во видѣхъ упорядоченія перевозки нефтяныхъ продуктовъ извѣстно по Закавказской желѣзной дорогѣ, Сибѣ, по запададорознымъ дѣламъ въ извѣстности 25 мая и 1 іюня принять необходимыя мѣры къ удовлетворенію жѣры:

1) Разрешенію разрусской способности Сураского округа производить между обработывающихъ нефтяные продукты заводковъ. Въ основаніи разрешенія принять дѣйствительную производительность заводковъ на соответствующее количество истекшаго года; для этого же количествѣ заводковъ въ теченіе двухъ лѣтъ впервой годѣ принять изъ возможную производительность, тщательно проверяемую по силѣ заводковъ и по истеченіи нефти.

2) При разрешеніи на дѣйствительной производительности заводковъ производить качества керосина и смазочныхъ маселъ, отряженныя Каспійскому морю, на исключеніе того количества силъ производя, относительно которого будетъ сказано, что, будучи отряжено черезъ Каспійское море, оно вывозитъ за границу.

3) Изъ производительности заводковъ, пользующихся керосино-продуктомъ, производить качества керосина, керосиновыхъ маселъ отъ силъ, однако, чтобы произведенная за силъ и расходи, для опредѣленія числа вывозимъ, производительности силъ заводковъ вѣнчалась въ разбѣрѣ, на количествѣ изъ дѣйствительной производительности въ послѣднее соответствующее количество въ возможныя керосинопродукты.

4) Принять количественное сравненіе на будущее время развѣнчаны оборотъ за надругиъ заводковъ изъ Батуиъ надъ извѣстней.

5) Принять количественныя образованія изъ силъ извѣстнаго количества, образованія изъ дорогъ, одного объема извѣстнаго количества.

Установить на силъ, собранно количественныя, обладающа извѣстна дѣйствительна граница, Сибѣ, по журналу отъ 25-го мая и 1-го іюня 1889 года № 37, извѣстныя: продать предметна, передъ до особити распоряженій, трѣсъ дѣйствія утвержденныя по журналу Сибѣ отъ 15 и 24 іюня 1887 года и произ-

включить во журнал 2-го ноября 1868 года правила прихода в отношении из Баку по Закавказской железной дороге нефтяных продуктов и шпальных вагонов, съ соответствующими приложениями §§ 1, 2, 4, 5, 6 и 11.

Постановление это сообщено было для сведения бакинскому комитету по распределению вагонов вагонных.

Такая жесть для определения действительной производительности заводов по данным комитетов браконьеров, как-то требуется § 2-м рассмотреть правила, необходимые шпальной приехавшей в Баку в край того размера вагонов уже была тогда сдана по 1-ю число выстраивать октября шпала, то бакинский комитет имелъ ознакомиться правилами эти места и действие свои съ начала этого года, т. е. съ 1-го октября.

Узнавъ о томъ, бакинские производственные заводы въ Ману-стерии путей сообщенія надлежитъ производствъ за выданнымъ вагона бакинскихъ заводчиковъ, край фирмъ братьевъ Нобель, въ томъ отношеніи, что были правила сданы для фирмъ братьевъ Нобель исключительно в исключительное исключеніе по какому порядку и выданы въ такомъ размере остальныхъ заводовъ.

Введеніи въ основаніи рассмотренныхъ правилъ прихода распределенія вагоновъ по действительной производительности заводовъ, по шпально простоямъ, размерамъ жезле шпала, оба виды эти шпала были, въ исключительное исключеніе исключенія вагоновъ, сравнить производительность своихъ заводовъ до какава. Между тѣмъ, по какому простоямъ, фирма Нобель, обидна правилами производствъ средствами на Каспійскомъ морі, въ исключительное исключеніе исключенія вагоновъ и каковы исключительное исключеніе исключенія вагоновъ, двоя производительность своихъ заводовъ до выданныхъ размеровъ; когда правила распределенія вагоновъ даны ей въ первомъ не могла быть выданы средства въ дальнейшему размеру своихъ производствъ. По расчету заводчиковъ, фирма Нобель во своемъ правилахъ, въ своемъ исключеніи изъ, получить, исключеніе изъ исключительной производительности таблица, 2,140 единиц вагоновъ; узнать же вагонъ перевозка край Каспій на границу, фирма можетъ получить до 12.000 вагоновъ въ выданныхъ, что составляетъ около  $\frac{1}{2}$ , всей производимой способностью термина участка.

Производители бр. Нобель, имеютъ возможность выдать какому Суравчану перевозка 12 мил. пуд. перевозка въ годъ, въ исключительное исключеніе исключенія исключенія правилъ фирмъ на получение

заготовок, так как по § 2 правила для завода, производящего версткопродукты, не расчета для определения числа вагонов, производительность этого завода исключается из расчета совокупнопроизводительности по сравнению с производительностью завода, тогда как остальные заводы скопаны бы они не производили и сколько бы у них не было собственного вагонов, не могли выехать больше того количества, которое им принадлежит на последний перед выделением правил год.

Далее заводчики заявляют, что постановление § 2 правил правила относительно распределения вагонов для вновь возникающих заводов на два периода выгоды не максимальной возможной производительности, создать громадную преградой для этих заводов на получение вагонов из сети старших заводов, для которых вагоны распределяются по действительной производительности и поехать из вагонов по последней выделенной заводу.

Последнее предположение тех же заводчиков, что при выделении правил многие новые заводы, имеющие собственную станцию, вынуждены будут продать свои заводы и из материальных средств существовать выделенные вагоны заводу.

Изобразить последствия, кои вынуждены со выделением правил из выделенной будущим, заводчики жалуются на громадные убытки, которые им не столько вследствие недостатка выделенных правил, сколько вследствие производимого и быстрого движения этих правил из действия.

Расчеты заводчиков относительно числа вагонов вострону были на старших правилах, собранно с учетом они заключали контракты на вывозку керосина, нефти и других нефть, сделали себе крупные сооружения и теперь благодаря новым правилам — не будут в состоянии вывозить свои обязательства и понести значительные убытки.

Краткий срок, назначенный для выдела правил, по объяснению проработав, не является законом даже воевом выделенности, ибо на настоящее время, вследствие сокращения числа вагонов (прежде вагонов Набела) на одну общую сеть, пробег вагонов увеличился настолько, что, не смотря на быстрое на дорогах непрерывно движение, пробег вагонов на последние вагоны на значительной степени превышает средний пробег в прошлый год. Св. управление не безразлично к движению вагонов и старается от непрерывного движения — потребности в

эти вопросы будут удовлетворены, что эти предприятия не встретятся затруднениям из-за регулирования вывозной пошлины на Западную железную дорогу, а тем более из-за налога, который выносится на эти фермы, кроме одной, гварды.

Во имя вышеназванных обстоятельств правительство имеет право:

1) чтобы срок подачи из-за действия закона принять распределительный закон от Бау отложить быть до октября 1890 года, дабы дать возможность выработать проект срок для сотрудничества с законом парламента, и 2) чтобы из-за темных обстоятельств закона приняла подержанная была верховному, с уважением представленной от нефтепромышленности.

Правительством Западной железной дороги, действ. ст. сов. Рабочий, принять с своей стороны задаточное обещание выдать закон из-за действия закона железнодорожных указаний.

При рассмотрении этого вопроса Департамент железных дорог заявил, что закон не представлять выданных в малой Восточной нефтепромышленности обстоятельства против закона, чтобы принять распределительный закон от Бау—заявлено уже во имя при обращении стать принять из Совета из железнодорожных дел. Советом, во время Совета принять, однако, необходимо установить новые основания для распределения между выданными выданными законами, подробно изложены как в представлении Департамента по этому вопросу из Совета от 21 апреля 1889 г. № 427,—так равно и в одобренном г. Министром указом Совета по тому представлению от 25 мая и 1 июня 1889 г. № 1/100.

Потому Департамент железных дорог изложить выданными принять закон либо закон соглашения из-за выданных предложением Советом железной дороги.

Кроме того, по мнению Департамента, которые не представлять из-за малой факт не подтверждается из-за действительности.

Так, в малой промышленности из-за то, что все заводчики, кроме фермы Нобель, выданные была выданные различия действительности промышленности своих выданных вследствие невозможности выданных продукты из-за Нобель не, выданные все средства из-за выданных промышленности своих выданных, из-за выданных время из-за выданных стипендия выданных различия промышленности из-за, что даст ему промышленность из-за выданных выданных из-за выданных выданных—во выданных выданных промышленности.

Против этого гварды быстро, из-за выданных выданных, выданных

дій вимоги верстати, як ціла кількість, якомога більше використавшись не тільки кількістю заводів, так і розміру продуктивності кожного заводу.

Не повторюється таке положення або обставина у випадку заводівого виробництва, коли завод, як підприємство як Департамент здійснює на дані кружки заводів один завод приходить на 61.068 днів виробничої діяльності заводу, на дані заводів один на 114.543 днів. Крім як на дорозі поставлені будувати на виключення уже виконаних всі 7.135 заводів—то на дані верстати заводівого один завод приходить на 52.168 днів виробничої діяльності, на дані верстати на 31.866 днів. Не всі цифри подати своє значення, але приходить до висновку, що можливість продуктивності заводів можна більше зрозуміти, можна зрозуміти.

Завдання цю, щоб, як і вимоги на продуктивності заводів кількістю верстати, отримавши через Каспійське море на границю, представляють привиди продуктивності тільки фарой бр. Нобель, виконані всі верстати підприємств тільки цю, тоді як і другі заводівого тільки свої можливості, але не представляють виконаності усього, або такої цю вимоги верстати отримати однією для всієї, особливо на верстати, коли первочинами верстати Каспійського моря значення верстати в розробленні.

Точно так само в верстати верстати далеко не в такої ступеня достатньо фарой бр. Нобель ті громадські підприємства як більшу в більшу кількість до розмірності верстати, як усього верстати другі заводівого, або відомі верстати як трубопроводу в усього отуда, особливо усього підприємств, можуть представляти виконаності в частині верстати, як верстати отримати всі верстати верстати верстати через верстати, без якого при тоді ступеня отримати виконаності отримати.

Означення цю, щоб, як і вимоги на продуктивності заводівого на верстати тільки заводів, для цього, особливо привиди, верстати в терміни для верстати розподіляються по верстати виконаності цю, тільки привиди, як тільки Департамент, верстати, або одна в частині виконаності верстати більше але тільки виконаності верстати на верстати тільки заводів, отримати верстати, як тільки від особливі верстати, як свої верстати виконаності привиди усього, верстати верстати

на, при невозможности распределения вагонов, из ликвидации  
оставшихся вагонов.

Всего удивительным фактом является то, что Департамент теле-  
графов и железных дорог в крайнем недостатке встречая ва-  
гоны из действия закона права,—так как быстрее и проща-  
дливее закон не стал права, несомненно, когда бы были весьма  
выгодными условия для введения железнодорожных, исключительных  
уже ранее условия на востоке России, из предположений ва-  
гоны от старости правдами. На сколько времени необходимо  
допустить эту сторону—данный не является; потому, Департа-  
мент правды законности ссылаясь на годичный срок, о ко-  
тором законодательство известно.

Собравшая законодательная ответственность и признавая по та-  
кому, что известны законодательство является образом в сохра-  
нении в правды промано основана распределения вагонов  
на железнодорожной железнодорожной железнодорожной железной и о вы-  
чете на свои железнодорожные, при рассмотрении условий,  
кого количество вагонов отразилось на Каспий, безразлично  
туда бы не отдалась далее этот вопрос;

3) что остальные железнодорожные Суда, как то: распределение  
вагоны являются вагоны как частные, так равно и прива-  
тизация дорог, исключительные только железнодорожные и  
образованы общими частями парка являются вагоны (верде-  
сталились уже на деле, но является возможность на исключи-  
тель фирм Небел, из исключительных исключать свои вагоны в этот  
парк)—не являются протестом со стороны железнодорожной, и

3) что с как всегда твердые года железнодорожные Небел  
опыты уже в действую, из старости же правдами распреде-  
ния вагонов не предусмотренных вагонах или условий, относительно  
опыты вагонов из Баку, с вагонами от на трубопроводе,—

Департамент железных дорог комитета: отроном является  
из действия до 1 октября 1899 года утвержденными по журналу  
Суда от 25 мая и 1 июня 1899 года № 271, вагона правды  
распределения являются вагоны из Баку во время или образом,—  
предложить, одна, Комитету из управлению из этого  
вопрос времени от не правды, но с является из вагона основ-  
на из распределения являются вагоны из железнодорожной  
железнодорожной железной железной, а является по доста-  
точной железнодорожной железной, исключительных и  
с отразилось по времени вагона железнодорожной ва-

делом это все количество керосина, которое определено будет на Каспийском море.

**Справка.** В заседании Совета должны были приниматься во внимание и постановка дел по поводу дела Министра путей сообщения, по поводу дела доклада Департамента торговли и промышленности и постановления:

1) Телеграмма Императорского Высочайшего комитета 4 сентября с просьбой обо сторонах на один год отсрочки в действие закона о правах распределения казенных запасов на Закавказской железной дороге с тем, чтобы в это время права могли быть ясно рассмотрены с участием нефтепромышленников.

2) Письмо Министра Государственной торговли 3 сентября 1889 г. № 773, о том же.

3) Протокол Совета совета нефтепромышленников 19 августа 1889 г., о том же.

4) Дополнительная докладная записка министра финансов-владельцев 6 сентября 1889 г. обо сторонах правительства на счет казенного перевоза через Суражский перевал и в виду существующих перевозов принадлежащего фирме Гр. Нобель.

5) Докладная записка министра финансов-владельцев 6 сентября 1889 г., по поводу ходатайства министра финансов обо сторонах по вопросу прав на распределения казенных запасов на Закавказской дороге.

Представитель нефтепромышленников, Г. Геральд, заявил, что ходатайство это прежде всего направлено на отсрочку введения в действие закона права на один год, т. е. по 1 октября 1890 г., с тем: во 1-ю, дать заводчикам возможность выполнить работы на себя при действующем правительстве обязательства на вступлении в закон, пока еще при действии закона права, установленное иной порядком распределения запасов, выполнить не могут, почему и должны будут нести большие и для многих крайне разорительные убытки, а во 2-ю, в этот годовой промежуток времени рассмотреть права свои с представителями от нефтепромышленников. Справку в дельте статьи права в течение еще одного года не выполнить никак либо безразлично на деление, которое в последнее время, с устройством особого парка из шести частей казенных, приобрело большую правительственную деятельность, чем прежде, так как на перевозке нефтяных продуктов.

Оставившись на томъ же неудобствѣ правилъ 25 мая и 1-го июня, г. Герцъ указалъ главнымъ образомъ на § 2 сего правила, устанавливающаго, что при разореніи по действительной правоспособности заводовъ, имѣть нефтяныя продукты, принадлежатъ Каспійскому берегу, производится на исключительномъ того заводамъ изъ, относительно котораго браться доказанно, что будучи опираемо черезъ Каспійское море, оно вывезено за границу. Иная исключительность предоставляется фирмѣ братьевъ Нобель слѣдующимъ большимъ преимуществомъ въ разореніи другихъ заводовъ. Въ теченіе прошлаго года фирма Нобель отправила на рынокъ черезъ Каспій около 4.000.000 пуд. керосина, исключеніе чего при самомъ введеніи въ дѣйствіе новыхъ правилъ, она получила лишь однимъ изъ все это количество; между тѣмъ, иныя другія заводы имѣли въ отсутствіи первоначальныхъ средствъ на исключеніе Каспійскими портами для вывоза нефтяныхъ продуктовъ на границу, да и въ настоящее время, по той же причинѣ, суть еще вывезены исключительна въ рукахъ фирмы Нобель, имѣющей свои суда и заводы, при которыхъ конкуренція съ фирмой дѣлается невозможной.

При жизни фирмы имѣть еще упомянутое количество привозится ей изъвне, тѣмъ болѣе возможности вывоза черезъ Каспій на границу еще въ такомъ значительномъ количествѣ. Если у ней не допасть для этого само керосина, то она купитъ его и тѣмъ образомъ сдѣлается действительнымъ монополистомъ, исключеніемъ въ свои руки всѣхъ производную способность Сураатскихъ заводовъ, а съ ними и иностранную торговлю черезъ Черное море, тѣмъ и внутреннѣ рынокъ Россіи имѣетъ съ иностранной торговлей черезъ Балтійскія моря.

Поддерживая, дѣла, особенно дѣлаи подателства нефтепривозивающаго, г. Герцъ заключилъ заключенію, что всѣ несправедливыя тѣмъ затрудненія отъ недостаточной правоспособности Сураатскихъ заводовъ устранялись бы совершенно, если бы, крокъ керосинозавода братьевъ Нобель были устроены другіе заводныя керосинозаводы для исключенія всѣхъ недостатковъ. Неизвѣстно отъ устраненія неудобства наибольшаго количества, тѣмъ керосинозаводы способствовали бы улучшенію качества керосина, тѣмъ тѣмъ при первичной керосина можно бы было устроить фабрику продукта. Крокъ того, при этомъ способѣ передвиженія груза былъ бы въ великой безопасности отъ случайностей, вѣнчавшихъ судьбу дѣлленію, тѣмъ имѣя общаго, когда вывозили на рынокъ черезъ.

Что касается вопроса о том, достанет ли у Бакувского завода сырья для работы версткопрядов, то на этот вопрос г. Геринг отвечает так, собираясь съестничать нефть, существовавшая в настоящее время, — нефтяная группа должна бы съобыть на длину производимости дороги на время ее протяжения, предполагая, что Суражский завод будет работать по силе договора с районными заводами.

В. П. Павловский объясняет, что увеличение в области производства товарищества братьев Нобель — в действительности выработка нефти действительно увеличилась — больше несоответствие распределения запаса с действительными производственными процессами в такой мере, что одному заводу запаса достанется на выработку 450 пудов, а другому лишь на каждые 2,500 пуд., должно быть объяснено известными причинами или ослаблением производительности заводов на известности от различных случайностей, но отсюда не вытекают причины, почему не поворотились заводы такому процессу.

Справедливость этого объяснения, по мнению г. Павловского, весьма не усомнится хотя бы из того, что известно множество обидных и неудовольствия, которые были бы неизбежны если бы правила действительно были из предписаниям заводчиков, — поэтому законодательство лишь о сокращении этих правил.

В. К. Долгий объясняет несоответствие в распределении запаса с действительными производственными обстоятельствами, что у завода заводчиков имеется свои запасы, вследствие чего они мало нуждаются в запасах дороги и поэтому эти редко параллельно с теми заводчиками, которые имеют запаса не имеют и поэтому ограничивают свое производство соответственно с достижением на эту долю запасами дороги. Что касается высказывания в этом смысле правила собрания о необходимости производительности сокращаться ввиду дифференциальной производительности от заводов, то цифры эти далеко не в такой мере преувеличены, как бы они говорят и во всяком случае преувеличение это, если оно и существует, — следовательно приблизительно одинаково у себя и следовательно не вносить несправедливости в распределение запаса.

При распределении запаса по дифференциальной производительности заводов определена на каждый пуд, в расчете до 100 миллионных пудов.

При свободном выводе сырья, добытого в Баку в г. Де-

лишь, действительная жега бы была довольно существующим  
 линия до 160 мил. вт. и это увеличение производится для за-  
 водов было бы только выгодно, так как общие издержки  
 расходы упадут при раскряжке дна на большое количество  
 продукта.

Предметы фирмы братьев Нобель М. И. Благодетель, осе-  
 лившись на кристаллической или доломитовой линии при Валу пере-  
 сели в валуа через Каспийское море с 1879 г. и по Закавказ-  
 ской дороге с 1882 г., объясняя, что линия, а следовательно и  
 производство развилось по годам, как фирма Нобель, так и  
 другие нефтепромышленники, довольно разнообразно.

Развилась она, во-первых, не только не стеснено другими  
 промышленниками, но помогала им, открывая для русского пере-  
 селы изысканные пути и тем освобождая рынок внутренне.

Было выгодно для направления линии путем—Закавказ-  
 ской железной дорогой—температура начала возмущаться лишь с  
 1885 и потому в весьма слабую разогреть, так в 1885 г.  
 перевозка была перевоза 150 тысяч пудов, а Каспийская ко-  
 ридор 10 миллионов вт., в 1888 г. около 2 $\frac{1}{2}$  миллионов (при  
 Каспийском навод 10 $\frac{1}{2}$  мил. вт.), в то время, когда линия  
 другая находилась в 1885 году была перевоза по дороге 7 $\frac{1}{2}$   
 (при Каспийском навод в 30 мил. вт.), а в 1888 году—по  
 дороге 32 мил. вт., (при Каспийском навод лишь в 19 $\frac{1}{2}$  мил.  
 вт.). Последовательный ход этих цифр не может не свиде-  
 тельствовать, что линия не только не потеряла для фирмы  
 Нобель своим и что в размерах перевоза на Закавказской  
 железной дороге постепенно обогнала фирма Нобель, а начала не  
 отставала никуда. Не имея свободного доступа на внутрен-  
 ний рынок через Черное море, фирма Нобель вынуждена вы-  
 нести свой перевоз на границу через Каспийское море и Вар-  
 шаву и продавать перевоз по той же цене, как и вывозимый  
 через Черное море, между тем как перевоз по железной до-  
 роге стоило от 6 до 8 мил. вт.

Вообразившись на эти убытки увеличением числа перевозов на  
 Сураж было бы в том случае, не была так много простой пере-  
 возности, но температура не может в виду пользоваться теми  
 планками и только образом классов вывозимых товаров по-  
 возов на рынках через Суражский перевоз, так как  
 перевоз посылки на дорогу перевоз, большинство перевоз по желез-  
 ной дороге перевоз стали бы без движения, фирма Но-

была устроена верстакварная, с вертикальным движением всего производственного Суракатского персонала собитвенно для верстки фармы на работу почти полного завода. Перед построением верстакварной, стоявшего около 250 п. р., товарищество пришло к решению не устроить его свободой работы заводчанам, но они уклонились, а теперь настаивают на устройстве для всех верстакварной на плановой основе. В настоящее время на Суракате нужны будут фармы разных видов для завода, в частности 5 милл. пуд., 3 с. немного больше того, сколько фарма отгружалась за последние два года по Западному берегу в тех количествах, которые ей принадлежат по размерам. Обширнейшая часть ее принадлежит общественности через распределение поголовья между разными заводчиками, в. Ближние с своей стороны объясняют, что общественную часть этой верстакварной лучше следует считать в пределах распределения поголовья по индивидуальной производительности, оттого что фармы производств верстакварных заводчиков в достатке есть и общественная часть фактически фармы должна объяснять ту часть, что здесь заводчанам получать поголовья на 400 пуд., а другой на 5.000 пуд. При таком порядке вещей заводчанам лучше только расчеты по поставкам, исключение чужих заводчиков и пошлая их руки покупать, которые, не имея ничего общего с нефтяным производством, тоже не имеют никаких нефтяных делов на Западном берегу; так случилось главным образом Ротшильд, который до 40% производительности Суракатского завода, был принадлежащий всему остальному поголовью, по числу заводчан здесь производится расчеты. Ближние говорят, что от этого завода лучше ограничиться лишь одной единицей. Рабочая часть заводчанам объясняет, что фарма Нобеля, разная промышленность в завод на Касий, получить поголовья заводчанам, в. Ближние объясняют, что завод фармы устроить по расчету на производство 25 милл. пуд. в год, что в устроении заводчан с расчетом представляется от количества Западного берега и что из достояния всего размера промышленности от завода и может строиться.

Показано, что этот завод имеет заводчан от количества промышленности столько-то, как требуется по количеству промышленности, завода, но учитывать в действительности промышленность завода не может заводчанам, прежде всего по трудности добычи сырья нефти вся часть, где теперь устроены заводы, уже завода в заводчике устроены заводчанам; отсюда заводчанам нефтяным заводчанам в заводчанам

каждой промышленности. Водительница стала получать зарплата нефть поднималась уже не лишь на 1 коп. но 4—6 коп. и тут же сразу выросла все еще довольно много. Конечно, что при таких условиях успешнее работать можно. Но заключение г. Вильямса заключает: что не настаивая на том, как другие правились, фарма Небел должна бы только сказать, чтобы правила были справедливы и устойчивы. Не сто жалоба, какие бы правила не существовали, они будут хороши, если не будут основываться на фикциях и будут давать возможность в обычай вероятия обходиться, по крайней мере на район производства, без посредничества.

Действительное дело, обещая заключение Департамента желательны дороги по рассмотрению вопросу, заключая, что уступая, конечно Департаментом, следует из существа из заключения в действительности старая основная распределения налогов.

Принцип распределения налогов по максимальной производительности земли, как уже доказано, из заключения. Уменьшение уступая профит максимальной производительности в сравнении с действительной производительностью является несомненно и подтверждает цифры: 100 мил. пудов зерна — цифра максимальной производительности — требуется для своего производства 200 мил. пудов сырья нефти, добыча нефти в таком количестве не только невозможна теперь, но вероятно, не будет возможна и в отдаленной будущности. Конечно, что при существующих возможностях такой игры цифрами не может быть достигнуто хотя бы такое же распределение налогов; а пропорциональности не представляется производительности, существующей будто бы между собой людьми, едва ли можно говорить серьезно, так как она не может не доходить, и без всякого сомнения на самом деле не существует. Единственно правильное основание для распределения налогов это — действительная производительность земли, приняты новые правила, и необходимость отстранения от этого правила не представляется из существа никаких серьезных оснований, не бывших уже в виду Совета при рассмотрении этих правил.

Заключение заключаясь об отмене § 2 новых правил, в силу всего между нами выходя из точки зрения верных результатов налога распределяются по максимальной производительности, так же как и в отношении возможности оснований, как справедливо заключает это и Департамент желательны дороги, так как едва ли сто ожидать отменить значительные средства на устройство по-

дита заводитъ съ цѣлью получения выгоды въ теченіи одного года и съ рѣшеніемъ ликвидировать это дѣло по истеченіи того же года, когда выгоды будутъ уже расчитываться по дѣйствительной производительности.

Указаніе Бакинскія производственныя предприятия, которая фирма Нобель получитъ отъ концессіи при распределеніи выгоды того количества верески, которое вывезено черезъ Каспій на границу, какъ на одну или причастъ къ общей вывозъ транзитъ, сама не заслуживаетъ уменьшенія. Фирма братьевъ Нобель вывозитъ на границу верески черезъ Каспійское море вывуждено, переплачивая въ пользу направленія на вереску отъ 5—8 в. на пудъ этого груза. Делая эти отчисления въ Россію въ пользу русскаго казначейства доры. Естественно, что жертвы эти должны быть вознаграждены, вслѣдствіе чего нельзя не принять, чтобы справедливо въ транзитъ, въ силу чего верески и вообще нефтяные продукты, вывозимые на границу черезъ Каспійское море, не должны подпадать концессіи при распределеніи транзитной способности перевала.

Единственный пунктъ въ концессіи транзитъ, относительно котораго должна быть сдѣлана уступка вересковладельцамъ и которой концессіи должна быть выдана, это пунктъ § 2, трактующій о вычитѣ изъ производительности завода верески, провозимаго черезъ вересковыводъ.

Созрѣваніе это слѣдуетъ рассмотреть, какъ совершенно отдѣльное предпріятіе отъ самаго завода съ заводомъ, перерабатывающимъ нефть. Принадлежность этого предпріятія одному или несколькимъ уже самымъ самымъ выдѣлѣмъ выдѣла отъ возможности исключительно благоприятное сравнительно съ остальными выдѣлами. Принадлежность эта должна однако ограничиваться непосредственными методами предпріятія, которое является само по себѣ дѣломъ выгоды. Вслѣдствіе сего необходимо принять, что вычитъ верески, провозимаго черезъ вересковыводъ, долженъ быть дѣлаться отъ производительности завода безусловно и безъ той оговорки, которая допущена Сибиромъ въ концессіи транзитъ и которая не существуетъ ни въ какомъ изъ выдѣловъ. По концессіи привилегія фирма Нобель имѣетъ уже производственныя три распределенія выгоды отъ концессіи отъ производительности отъ завода того верески, которой огуломъ имъ черезъ Каспій на границу. Преимущество это сводится къ получению около 2,000 выдѣловъ больше, чѣмъ получено имъ въ 1885 г. (4,154 в.) этой

црой лавкой и сдвинуть бы изразличиться, такъ какъ совмѣщеніе не имѣло, получивши фарго Небола ось перестроеною и значительна изразличити мѣсто чертъ Баскій, однако-бы была справедливо въ отношеніи другія изразличить. Не такъ какъ безусловный билет означилъ-бы полное закрытіе первонаго нефтяныхъ изразличій для Небола чертъ Сурамскій перевозъ, что тоже не желательна, те чтобы совмѣсть изразличить безусловнаго билета можно было бы предоставить этой фаргѣ чертъ Сурамскій перевозъ одна мѣста Закавказской нефтяной дороги въ количествахъ, которое будетъ сдѣлано ей по разности.

На основаніи означеннаго дѣйствія ст. 25. Патро полагаю бы количествомъ вступить права, распродѣлены Соединенъ 25 мая в 1 июня, безъ извѣщенія на исключительность отворки, получивши въ § 2 означеннаго билета ось промышленнаго завода по-розна, предоставленнаго на перевозоводу, устройству товариществъ братьевъ Небола,—такую-же отворку сдѣлано бы исключительность, извѣщенія на правахъ о безразличнаго билета предоставленнаго на перевозоводу перевоза и о предоставленія фаргѣ Небола чертъ Сурамскій перевозъ одна мѣста Закавказской дороги.

Обузавъ означеннаго означенія, Соединъ правды на виду, что перевозоводы въ извѣщенія 25 мая в 1 июня после изразличия распродѣленія изразличной способности Сурамскаго перевоза перевозоводы должны вести въ весьма ограниченному извѣщенію тѣхъ означеній виду изразличия и дорожно, которые устанавливаются на означеніи при ось дѣйствія прежнихъ правды. Правдына, что извѣстно рѣшено извѣщенію въ этомъ дѣлѣ не можетъ не повести на означенія для означеннаго изразличенія и что въ этомъ означенія означенія ось безразлична должно изразличить означенія, Соединъ извѣсть означенія, что ст. 1 октября, в которыхъ изразличенія означенія, были-бы означенія изразличенія, тѣхъ болѣе, что о предоставленія означенія правды ось не могли не быть ось ось мая в дѣлѣ ось изразличия, когда изразличия повести правды была уже на означенія Министерствъ путей сообщенія. Въ виду этого Соединъ полагаю: изразличить до 1 апреля 1860 года ст. 1 дѣйствія ось изразличенія означенія правды распродѣленія означенія означенія въ виду, утвердивши Соединъ на изразличенія означенія дѣла въ 18 в 24 июня 1867 г. в продолженія ось ось 3 ноября 1868 года, изразличенія Департаменту означенія означенія означенія и означенія Соединъ 25 мая в 1 июня 1869 г. изразличия распродѣленія означенія, извѣсть ось означенія ось ст. 1 изразличенія Сое-

вела Евразийской нефтяной компании, которая Департамент обязал изобрести с помощью расчётов, чтобы доказать, во сколько она разширяется Советом, а затем в конечном итоге компания могла быть выведена из действия с 1 апреля 1930 года.

Подлинный журнал за подписанием подписанцев.

Продолжение с журналу № 41/121.

Доказательство наличия нефти от Министерства Государственных предприятий.

Согласно с постановлениями Совета о необходимости оценить наличие нефти в районе о разведки месторождений на Западном берегу и о предоставлении сведений нефтяной компании о наличии основных прав на разведку, а также о необходимости в других целях для оценки наличия нефти в районе от удерживающей её серьёзной опасности.

Парадокс верности верности на Западном берегу считается вполне официальными лицами государственного сектора, но в смысле правления дороги, министерства и промышленности (домашний Департамент желанием дороги от 21 апреля).

Главное подписание находится в районе заложения на судно. По сведениям верности верности от Баку в Баку необходимо представить, размеры и даже верности верности, также как и необходимые ресурсы и ресурсы; но в конечном итоге можно быть выводу, что эксплуатация возможна. Дорога является на время верности на своей территории 2 км. с 1911, которая же частями территории требуют от 6 раз дороже, а иногда и от 10 раз больше; поэтому министерства дороги являются барьером области территории правления. По расчёту одного из промышленников, при условии только той части на территории территории, какая установлена желанием дороги, стоимости территории, при условии что она не будет стоять на рельсах без дела, должна превышать 12% дохода.

Относительно достоверности верности верности от советских сведений нефтяной компании правления района нефтяной, что при стоимости верности верности от 800.000 руб. ожидается наличие верности от верности верности должна составлять 450 тыс. р., что

дней абсолютная стоимость стоимости перевозок не три рубля. Справедливости этого размера никто из нас не отрицал, а представлял великой дороге даже поддерживать.

При таком увеличении всё орудие перевозки керосина должно бы принадлежать дороге и находиться в её власти распоряжения. Но случилось иначе. Дорога получила свои просторы, но из-за малочисленности вагонов, а потому дожидалось по такой керосиншлюзованию, не в ладах конторщикам слабые свои просторы и при том в количестве представляющая прекусную способность дороги, без надлежащего увеличения разбавлять и увеличивать сумм и другим приспособлений дороги. Такое несоразмерное увеличение количества просторы наружило движение по дорожке, затрудняло работу вагонов и представляло увеличению дозидать дороги.

Но большинство владельцев своих просторы не забыли, а потому дожидался, чтобы заключившая по прежнему дожидалась заводить свои просторы. Разрешить это подативство значить утрудить был так уже обыкновенное положение дороги, так сказать, закрепотить движение по ней; а отпалав из прасиль значить, по великому произволению, довести так в короткое время, в течение двух или трёх лет, до полного разорения. Такое полное разорение вообще невозможно; только правительство принадлежит мира для устранения кризиса. Но разорительное обстоятельство значить особое важное значение. Большинство разорения вагонов перейдет в руки правды капиталистов, преимущественно Ротшильда, у которого в теперь состоит в дану какое нибудь великое промышленников. Когда дожидался перевозчиков вагонов сдвигается крупное капитальство, то так не трудно будет установить единичность, который не сведет в значить цены на нефтяные продукты.

Вследствие этих распад величина дороги на нефтяное отделение выкажет в факты на Волге изориваются, что ограничат на интересах владельцев и нашей отарской торговли. Единственно разрешить данный кризис из Закавказской дорожке есть только одно средство — выкупить всё частные владения в дану. Это ибиде было предложено и на съезде; но промышленники, не рассчитывая на успех своего подативства о выкуп в дану просторы, поставили просить в конторках на средства займа нового керосиншлюзования.

Описание промышленников единично осужденно. Если неограниченно, что нефтяная промышленность у нас значить государственное значение, если известно, что выкуп просторы подобно

даль для охранения интересах нефтяной промышленности и связанных с ней интересах народного хозяйства, во имя общего экономического интереса. Вспомогательные мероприятия по эксплуатации цистерн на жидкой радио-картине общественного транспорта, когда выяснится, что работа эта не может быть убыточной для казны.

Защита свое хозяйство о застройке верескостройки в другом месте, или в том же месте, о застройке верескостройки в том же месте, или в другом месте, требует от нас, как от работников нефтяной промышленности, чтобы мы могли собрать все необходимые материалы, которые необходимы для того, чтобы правительство разрешило сделать затраты на постройку нефтяной дороги и железной дороги. Может быть эти дополнительные расходы будут различными способами будут собраны успешно, выгодность постройки будет доказана и эти расходы не будут иметь значения за то, что разрешение дано будет своевременно, т. е. прежде чем начать промышленную эксплуатацию.

Поэтому если Министерство финансов не может доказать экономическую выгодность постройки затрат, то необходимо обязательно обратиться на этот вопрос к представителям Министерства финансов, государственному банку, государственному контролю и государственному контролю, или лицам командированным или находящимся на месте. Команда эта—она имеет представителей инженерных работ, инженера из и представителей различных групп промышленности—должна из 1-го, выработать основания для отказа частным лицам, основания необходимы для промышленности и не убыточные для казны, провести на эти расходы казна пожелает ссуда для общественного транспорта, казенные затраты, казенные затраты на дороги по образованию новых цистерн в одной области, казенные затраты на изготовление цистерн могут быть перенесены на другие различные дороги или здания на дороги общественные, казенные расходы потребуются в первом случае на первом этапе и казенные расходы ожидают убытков от продажи различных цистерн на общественные дороги, и в заключение привести соображения о размерах затрат, которые будут получены казна от казенных, затраченных на изготовление цистерн.

Во 2-м, следует рассмотреть действительно ли предположить наличие в верескостройке и по своим условиям, действительно ли выгода, затраченный на верескостройку, может дать казен-

проводные бараны, или универсальность кабеля (3 мил. рублей военного кредита и еще не считая от 500,000 до 1 мил. рублей). Если двести кабельных шлюзов, то кабельные шлюзы на сокращение от Нобелевский о шлюзы у него перестанут работать, а если кабельные не сократятся, то платить что платили для сохранения производительности шлюзов не удастся. Вышеуказанное разделение на эксплуатацию перестановки или разделение на эксплуатацию шлюзов.

В 8-м, тот же вопрос касается кабельных шлюзов, а также шлюзов и не другие предложения кабеля, осуществление которых требует расходов, или шлюз, возможно разведывать шлюзы и устройство шлюзов шлюзов шлюзов.

Только серьезные, серьезные предложения шлюзов могут освобождать шлюзы от тех шлюзов, на которых они теперь находятся, шлюзы большинство перестанут работать от шлюзов и шлюзы шлюзы шлюзовую производительность от шлюзов от шлюзов шлюзов.

Подпись: Н. Шлюзов.

## Журналъ 28 сентября 1889 года.

№ 49/1000.

Страница 20000. Департаментъ путейъ сообщенія 22 мая 1889 года № 1.213, о порядкѣ приема и отправки хлѣбныхъ грузовъ на станціи Курско-харьковско-ахтанинской желѣзной дороги.

Собрать по желѣзнодорожнымъ дорогамъ, рассмотрѣвъ прилагаемое для 9 марта 1889 года, посылать распоряженія въ Департаментъ путейъ сообщенія дорогамъ предѣленнымъ ему Департаментомъ отъ 11 января сего года № 61, для выполнения ими: во 1) обязанности охранять общество Курско-харьковско-ахтанинской дороги какъ от преступленій, возбуждаемыхъ ее пассажирами въ хлѣбостранственныхъ требованіяхъ и взысканіяхъ въ вознагражденіе за поврежденія, такъ и отъ поврежденій хлѣба „суроволюбовно“, такъ равно и отъ поврежденій, причиняемыхъ дорожн. право на таковыя требованія, и во 2) исполнять по сему вопросу Департаментомъ возложенныя и сдѣланныя распоряженія.

Правленіе общества указанной желѣзной дороги уведомило, что распространеніе о запрещеніи осмотра хлѣбныхъ грузовъ, сдѣланнаго на станціяхъ желѣзной дороги въ отрядахъ, имѣло слѣдующее значеніе: съ введеніемъ въ дѣйствіе, вслѣдствіе предложенія общества, суровой, суроволюбовной посылки хлѣба, съ ноября 1887 по апрѣль 1888 г. станція до того сильной потерей въ отрядахъ станціи Курско-харьковско-ахтанинской желѣзной дороги хлѣбныхъ грузовъ, представляемыхъ на отряды въ Сивастополь, что на станціяхъ накопилось всѣхъ видовъ платформъ и имѣла необходимость въ употребленіи временно принятыхъ платформъ и приспособленій для перевозки грузовъ.

Временная приспособленія коихъ грузовъ на станціи имѣли не была разбрана, въ виду чего станція была перестроена хлѣбными грузовыми, а отправка въ назначенное мѣсто количества, принята въ перевозку въ ноябрѣ, декабрѣ 1887 г. и въ январѣ 1888 г. хлѣба, была бытъ оставлена лишь въ томъ.— На станціи однако не то, что при спешности обеспечения желѣзнодорожно была принята всѣхъ видовъ приспособленій суроволюбовности какъ въ количестве, такъ и въ назначеніяхъ станціи принятого въ перевозку хлѣба, получили грузовъ на Сивастополь, представляемыхъ платформъ перевозку двояка: Луи Дрейфусъ, В. Дрейфусъ и В. Вей-







вопросъ о томъ, является ли зерно сиромашности или отнимаетъ, не является для зерна значенія, тѣмъ болѣе, что почти весь хлѣбъ на всей Россіи, какъ извѣстно, обрабатывается сиромашностью.

Въ виду сего Департаментъ земледѣлія и сельской промышленности предполагаетъ, что требованія Вурго-лариво-александрской земледѣльческой дорожной оговорки въ извѣстныхъ и извѣстныхъ о томъ, что сдѣланной ей въ отпущеніи хлѣба сиромашностью, служить для предосторожности для получаемой изъ количества цѣны въ ударѣ производителей, почему они и не могутъ не принять съ своей стороны безусловно необходимыя устройства указаннаго требованія.

Со своей стороны Департаментъ земледѣлія дорожнаго предполагаетъ, что если весь хлѣбъ какъ Россіи обрабатывается сиромашностью и эта сиромашность не является на сущность такого хлѣба, который въ этомъ отношеніи на самомъ не достигнетъ одинакову и одинакову хлѣба при первичной работѣ не обусловлена тѣмъ или инымъ способомъ его обработки, то и заключеніе отпущенія въ извѣстную извѣстную о томъ, что хлѣбъ сдѣланъ въ первичной сиромашности не долженъ бы влиять на цѣну хлѣба практически обработанъ или иногда для грубого цѣны болѣе, что на главнѣйшихъ русскихъ и иностранныхъ рынкахъ, — какъ о томъ упоминаютъ въ представленіи Департаментъ земледѣлія дорожнаго въ Сибирѣ въ земледѣльческой дорожной дѣланъ отъ 12 января 1889 г. № 61, — въ частіи другихъ повѣстей, опредѣляются цѣну и качество продаваемыхъ хлѣба, встрѣчается и извѣстныя „сиромашность“, а весь австрийскій хлѣбъ поступаетъ на рынокъ сиромашности и тѣмъ не менѣе получается отличной въ торговлѣ мѣрѣ результатѣ.

Но, по заключенію Министерства финансовъ и Департаментъ земледѣлія и сельской промышленности, различіе въ земледѣльческихъ документахъ, въ которыхъ содержится у насъ торговля сдѣлана по хлѣбамъ грубого до какъ пробиты по извѣстному, отборки о сиромашности хлѣба даны покупателямъ предельно въ извѣстную цѣну. Крова въ торговлѣ оговоркой стала бы въ исключительное исключеніе исключеніе только отпущенія хлѣба со станцій Вурго-лариво-александрской земледѣльческой дорожной, ибо весь хлѣбъ на всей Россіи обрабатывается, какъ в томъ отношеніи уже выше, сиромашностью, между тѣмъ не на одной изъ коммунъ на этой дорожѣ, армейской, не коммунъ до сего порѣ вопроса въ заключеніи въ извѣстную, что хлѣбъ сиромашностью.

Со другой стороны, исключеніе въ извѣстную разницу 1889 г. извѣстны въ сущности не достигаютъ той цѣны, какъ 1889 г.

Курско-харьков-восточная желѣзная дорога принадлежит къ类别-оправдательная пробѣжамъ въ такой оговоркѣ. По объясненію правленія общества этой дороги, сирочислительной желѣзѣ даже при продолжительномъ лежаніи въ бурьянѣ или въ изорванныхъ кобылкахъ сохранять быстрой внутренней порчѣ. При отсутствіи же въ накладки стѣжковъ о какихъ состояніи груза при аріахъ его на станціи отправленія и желѣзныя протоканія, констатировались эти состоянія, желѣзная дорога лишилась бы возможности фактически доказать свою невиновность въ порчѣ груза и вынуждена была бы уплатить по претензіямъ плательщиковъ, какъ это въ действительности и случилось, въ настоящее время, въ августе этого года, когда дорога пришлось уплатить по такимъ претензіямъ около 25.000 р.

Но едва ли объясненіе это представляется основательнымъ, ибо по ст. 103 (аріахъ 2-4) и ст. 104 (пункты 4-8) Общ. уст. рос. жел. дороги даже и при отсутствіи въ накладной надлежащей стѣжки о составѣ груза или въ желѣзѣ протокала станціи отправленія оба званія состоянія, желѣзная дорога не подлежитъ отвѣтственности за обнаруженный ущербъ груза, если по аріахъ его установленъ будетъ, что поврежденіе произошло отъ внутренней порчи, надлежащей слѣжкамъ съобщиныя груза.

Точно такъ и обратнѣ, желѣзная дорога по ст. 104 ст. устава не освобождается отъ отвѣтственности и при наличности указанной стѣжки въ накладной или протокала, если грузо-оправдатель докажетъ, что поврежденіе явилось въ послѣдствіи рванья или впадения или протокаль состоянія груза на станціи отправленія, но произошло по инымъ причинамъ, устраненіе коихъ зависело отъ такой желѣзной дороги.

При такомъ обстоятельстве, состояніи въ накладной оговорки и сирочислительности желѣзѣ съ юридической точки аріахъ для дороги лишена жѣла не можетъ. Хотя моментъ этой оговорки въ исключительную обязанность—по § 13 претензіякъ правленія употребленія накладной и не дубляжита—отказанія въ то грузооправдателя, но послѣдствію являясь бытъ и исключительное право его отказаться отъ этой накладной жѣла бытъ, что въ накладной кобылкахъ для той жѣла принадлежала графа (24) и аріахъ такъ станціи отправленія Курско-харьков-восточной желѣзныя дороги, какъ въ настоящее время принадлежала жѣла, означенныя известное дальнѣе въ стѣжковѣхъ путевъ, управъ стѣжкамъ въ аріахъхъ желѣзѣ, или другимъ стѣжковѣхъхъ и исключительность въ такомъ образѣ, въ ущербъ съ-

ней интересны, касаясь въ общаго смысла о томъ, что хлѣбъ сароматинскій.

По этому поводу не признали, что принадлежность требованій по спорнымъ дорогамъ отъ старинной уполномоченной казенной въ владѣной, зема и обусловленнаго добровольнаго на то какъ согласія, представляется весьма вылазочна и необходима, особенно въ виду того уважительнаго замечанія, въ интересъ провинциальна хлѣба выставленна по отношению къ поправленію при постановленіи условія имевшей хлѣбной торговли.

Напомнимъ, въ пользу принадлежанія требованій раземетриваема замечанія можно указать на то, что какъ постановленій конституціонныхъ статей Общдагъ уставу для отграниченій не истомата непосредственнаго обязательства заманять о состояніи груза.

Собраманъ вышеизложеннаго обстоятельства и признали во вниманіе, что по ст. 60, 61 и 64 Общдагъ уставу Росс. ж.к. дороги—дорогамъ представляется широкаго простора въ отношеніи наружнаго и внутренняго осмотра и провѣрки состава груза въ перевозѣ груза, а въ § 13 провинціальнаго управленія казеннаго указомъ и самимъ порядкомъ таковой провѣрки,—Департаменту желѣзнодорожнаго хозяйства:

1) предложить Курскъ-тарноско-амурской желѣзной дорогѣ, въ дополненіе къ представленію отъ 27<sup>го</sup> февраля 1888 года № 2040,—при прѣздѣ въ перевозѣ хлѣбныхъ грузовъ, въ тѣхъ случаяхъ—когда стариннаго не имаютъ добровольнаго согласія на перевозку въ графу 10 владѣной статьи въ составѣ единственнаго въ перевозѣ хлѣба,—принимать въ перевозѣ таковой грузъ съ провѣркой состава его, сообразно съ постановленіями статей 60 и 62 Общдагъ уставу и § 13 вышеизложеннаго провинціальнаго управленія владѣной и ее дубликата, не вступая и тѣмъ болѣе не поубавляя стариннаго казеннаго либо государственнаго хлѣба въ перевозочному количеству какъ въ владѣную провинціальную статью въ составѣ хлѣба,

а 2) предложить вѣстной казенной хлѣбной казенной въ тѣхъ случаяхъ владѣющей дорожн отъ представленія.

Разсмотрѣвъ настоящее дѣло и радѣшии вообще заключеніе Департамента, Советъ призналъ на томъ, что владѣющее въ графѣ 10-й владѣной статьи „сароматинскій“ хлѣбъ всего не составляетъ назначеннаго этой графѣ, въ которой обязательства таковы составленіе стариннаго груза, которое можетъ входить на вѣдомую вѣру его на пути, какъ импортировка хлѣба; между тѣмъ само

сиромытный указывать даже на способы приготовления хлеба, а вместо не обозначает даже по сей день его состояніе въ известной степени, такъ какъ и сиромытный хлебъ можетъ быть сушенъ, а вышній—сырокъ. Въ законѣ положеніе дѣла выключило слово „сиромытный“ въ выкладной противорѣчиво бы на такую же и статьѣ 37 Общ. рег. рос. зем. дарогъ, въ силу которой въ повѣданіи вносится даже то, что указано въ этой 37 ст. и что свирѣе тамъ будетъ разрѣшено Министерствомъ путей сообщенія. Необходимо не только разрѣшеніе обстоятельствами дѣла не выносятся, такъ какъ фактическая сирость хлеба, въ удостовѣреніи которой дѣржа только в министерствомъ, можетъ быть удостовѣрена дарогъ шить сиромытность, указанныя въ законѣ. Въ виду этого Свѣдѣе положены: приняты предложеніе Курскъ-харьковъ-яновской дарогъ съ стѣраніемъ хлеба обозначеніе въ выкладной слова „сиромытный“ повѣданіемъ законнаго основанія.

Поданный журналъ на надлежащюмъ поднесаіткѣ.

## Журналъ 26 септября 1869 года.

### № 14<sup>1</sup> ии.

Сиромы докладъ Департамента желѣзныкъ дарогъ 17 іюня № 966, объ измѣненіи ст. 33-4 Общаго устава російскыкъ желѣзныкъ дарогъ.

XXVIII сѣдѣніе съѣзда представителей русскыкъ желѣзныкъ дарогъ обратила въ Министерство путей сообщенія съ ходатайствомъ о разрѣшеніи желѣзныкъ дарогамъ при составленіи, согласно ст. 68 Общаго устава, какъ объ утратѣ или поврежденіи груза ограничиваться представленіемъ одного вѣсирѣа в адантѣ свидѣтелъ, по стѣраніему владѣ.

Послѣдова законна, по разсмотрѣніи означенна майскаго 1868 года съѣзда представителей дарогъ первой группы о вѣструбленіи, вѣструбленыхъ на вѣдѣтѣ стациіахъ въ вѣтрѣженіи для бытности при составленіи актовъ, согласно 68 ст. Общаго устава, дѣржа свидѣтелъ в дѣржа вѣструбленъ в в вѣдѣтѣ вѣдѣтѣ въ виду сего разрѣшеніи дарогамъ ограничиваться въ вѣдѣтѣ случаетъ представленіемъ только дѣржа вѣдѣтѣ, служившихъ свидѣтелами в вѣструбленъ, вѣдѣтѣ что въ вѣдѣтѣ совѣдѣтѣмъ служить предстѣ-

система власти закона, отбывая установленную в соответствии с ней ответственность, исключение порождало различия между функциями этих лиц. Действительное же различие заключалось в обязанности по исполнению возложенной ответственности со стороны. Однако такая формальность не могла быть достигнута путем податства суда Министерством юстиции сообщая о разбирании делатах ограничиться, во всяком случае, приглашением одного эксперта и одного свидетеля, во виду того, что по общему правилу судопроизводства спорная событие могут быть установленными показаниями и одного свидетеля.

Юриспруденциальная часть Министерства юстиции сообщая, на основании всей предусмотренной было означенной возможностью, выдала заключение. При обсуждении всех вопросов следовало бы принять во внимание, что если вместе представляется затруднение в приглашении двух экспертов, в особенности на основании, расположенности в мало населенной местности, то сама же комиссия достаточно значительное основание усматривать такое же затруднение по отношению к свидетелям. Общей целью разумность из-за, что по общему правилу судопроизводства спорная событие могут быть установленными показаниями и одного свидетеля. Соображение это верно, но вместе с тем нельзя не указать, что назначение одного свидетеля представляется вполне достоянием, тем показание двух свидетелей; вот почему при всей судебной власти, выслушать и обсудить вопрос требует присутствия не менее двух свидетелей, как соображение, надо помнить, принято и при решении 88 ст. Общ. уст. рассмотреть желавших делатах.

Во виду изложенного Юриспруденциальная часть комитета, что если вышеупомянутое подательство обиды следовало быть принято подлежащих удовлетворению, то исключение 88 ст. Общ. уст. расс. желавших делатах нежелательны послужит лишь только различием приглашал, в случае надобности, вместо двух экспертов не крайней мере одного эксперта, не распространяется еще различия на свидетелей.

При обсуждении настоящего дела Департамент желавших делатах нежелательны на подлежащих соображениях.

Из беседы при рассмотрении ст. 11. Общ. уст. на Государственной Сессии судейской усматривается, что означенная в ней статья противозаконна, в том числе в противуположность Пруду, представляется весьма важным значением как документом, влия-

широкий характер официального удостоверения совершающегося факта, без всякого удостоверения принадлежности к какой-либо дорожке или ко стороне дорожающего (по ст. 88-й закон, выходящий прямо распоряжением государя) представлялось бы крайне затруднительным и часто невозможным. Независимо от этого, протоколы, составляемый в порядке ст. 88-й указывают, в случае отсутствия при это совершаемых лиц, выходящего прямо распоряжения государя (когда кофрар производится на пути следования, а не на станциях выезда), являются для него так не только весьма важными, но и единственными доказательствами, которое дано ему может представлять на суд в случае спора право.

При представлении в качестве доказательства протокола судьями одного из кофрар стороны могут поддерживать свои требования еще в личном объяснении, когда так, в случае составления протокола по ст. 88-й не на станциях выезда, дорожающее лицо лишено этой возможности. Иными обстоятельствами может быть объяснено и требование закона, в силу которого присутствие при составлении протокола кофрар двух свидетелей, в случае необходимости и двух экспертов обязательно, в чем нельзя не видеть стремление из равной степени охранить как интересы дорожки, так и лица, рискуя дорогом имуществом на кой или иной фарой убытка.

При судобном рассмотрении каждая из сторон не лишена возможности привлечь к себе свидетелей кофрар, при смысле на свидетелей и привлечение экспертов, — для ограждения своего интереса; при кофрар группа на пути нахождения стороны уравниваются так же вполне обстоятельством, что протоколы кофрар составляются не на основании показания и заключения одного, а двух лиц. — Хотя по судобному решению и допускается присутствие одного кофрар, но не как общего правила, а лишь как исключение в случаях согласия стороны и малочисленности суда. — При решении этого спора из рассмотренных выше случаев протокол по заключению дорожки, не может быть выведен из случая составления протокола по 88 ст. на пути, а сь другой стороны в виду того обстоятельства, что равное отношение к ответственности является уравниваемо групп в составе его порта, т. е. равное отношение к указываемой ст. 88-й порядок протокола, определяющий силу акта не представляется возможным.

По силе указания и принятого во внимание что заключение нового закона является медленным шагом, подобно по желанию, в что правила дорожки, вытекающие представляются теперь для

вместе двухъ, но могутъ быть признаны въ расчетъ, когда дѣло идетъ объ изрешеніи интереснаго дѣла, каковыя-либо извѣстныя дороги, Департамента желѣзныхъ дорогъ извѣстныя поддѣльному XXVIII Обществу съѣзда прѣдполагаемой рѣшиться желѣзными дорогами означены.

Разсмотрѣвъ настоящее дѣло, Съездъ на него не принявъ на себя того правительственнаго порученія, которое дѣйствительно назначено законодательными статьями 88 Обществу рѣшено рѣшиться желѣзными дорогами объявленными прѣдположеніемъ во время сдѣланных надобности двухъ экспертовъ, или въ исключительности избранныхъ и одного эксперта найти крайнюю точку, а верѣно и сдѣлать это возможно.

Рядомъ въ этомъ отношеніи мнѣніе Крестовосудной части Министерствъ путей сообщенія и принята за тѣло во мнѣніе, что прѣдположеніе экспертовъ требуется изъ воли, а не изъ случайныхъ надобности, и что присутствіе двухъ экспертовъ изъ числа сдѣланных взаимно достаточныхъ для удостовѣренія того, что обнаруженности при поѣздахъ, Съездъ возможно принять законодательныхъ мнѣніе въ законодательности передѣ ст. 88 Обществу рѣшено рѣшиться желѣзными дорогами на томъ основаніи, чтобы при сдѣланных вообще, въ силу этой статьи, объявленными присутствіемъ при поѣздахъ двухъ экспертовъ или, прѣдположеніе экспертовъ можно бы ограничиться однимъ лицомъ, которое въ томъ время могло бы быть и вторымъ экспертомъ.

Поданный журналъ за надлежательныя поправки.

## Журналъ 21 и 28 сентября 1889 года.

№ 46/из.

Слушанье докладъ Департамента желѣзныхъ дорогъ 27 іюня 1889 года № 1.050, о прѣдположеніи продать желѣзными дорогами иностранцамъ багамъ и трюмъ.

XXVI-ой Обществу съѣздомъ изрешеній была извѣстнаго прѣдположенія продать въ трюмъ, въ основаніи 88 ст. Обществу рѣшено рѣшиться желѣзными дорогами, съ сдѣланныхъ торговъ иностранцамъ трюмъ:

- 1) для и тамъ продать иностранцамъ трюмъ желѣзныхъ дорогъ;
- 2) трюмъ продать или на извѣстныхъ изъ трюмъ, или, на

успешно в дороге, не имея возможности, судя оми считать продажу браки реализован;

3) о днѣ и мѣстѣ продажи публикуется въ мѣстности извѣщеніе съ днѣмъ выѣзда до публичнаго торга и записывается объявленіе на станціяхъ продажи и на другія главныя станціи въ дорогѣ;

4) публичная продажа производится пачинающою станціею или особымъ агентамъ по назначенію отъ упривленія дороги, въ присутствіи жандарма и двухъ постороннихъ свидѣтелей;

5) торги начинаются съ аукциона, сдѣланнаго дорогомъ; для опредѣленія аукциона дорога можетъ предложить жандармъ;

6) грузъ можетъ быть проданъ по усмотрѣнію дороги или раздробительно, или в цѣлой партіи, представляющей съ отправки въ одной партией;

7) въ случаѣ, если при продажѣ высшая предложенная цѣна не покрываетъ всѣхъ издержекъ на грузъ платимой и расходовъ на его продажу, дорога можетъ прямо заплатить грузъ за себѣ или назначить торгомъ ограниченную публичную продажу;

8) продажа каждой отдельной отправки заключается съ торговою лавою, въ которой назначается аукционъ продаваемого предмета и высшая предложенная на торгу цѣна, критеріемъ которой назначается жандармъ. По окончаніи торговою лавою поднимается лавка, производится продажа, жандармомъ и свидѣтелями;

9) жандармъ, на которомъ остался грузъ, обязанъ тотчасъ же внести задатокъ, въ размѣрѣ 10% отъ предложенной или цѣны. Остаточную сумму онъ долженъ уплатить не позже чѣмъ черезъ 24 часа послѣ торга. При невыполненіи оного, онъ отдается ему не возвращается, а присоединяется къ суммѣ, за грузъ выроченной, а всякій грузъ поступаетъ вновь въ продажу съ публичнаго торга;

10) продажей съ публичнаго торга грузъ, вывезенный извѣстѣ жандармъ, должна быть такъ назначена по станціи не позже 24 часа. Если же грузъ не будетъ унесенъ въ этотъ срокъ, то съ него не возмещается вознагражденіе на обилку основаніи;

11) расходы на перевозку въ центральныя склады и на станцію продажи, на публичнаго и торги и на производство самой публичной продажи, платятся отъ суммы, вырученной отъ продажи, а въ случаѣ срочнаго склада грузомъ платятся до совершения продажи — возмещаются съ него;

12) всякая сумма (безъ разнѣ) публичнаго торга не продается, а передается въ ближайшую станцію;

13) ветви желѣзныхъ дорогъ не могутъ вытѣснить на кубанской прудской полуостровѣ;

14) всѣ указанныя выше права (от § 1 до § 13 включительно) принадлежатъ также при продажѣ грунтовъ, не принадлежатъ получателю за выпискою всѣхъ причитающихся доходовъ и платежей (ст. 85 Общ.го устава российск. желѣзныхъ дорогъ);

15) неостребованные: соли, руды, минеральные воды и разбавленные суры продукты на станціяхъ при горючихъ — черезъ 10 дней, а на остальныхъ станціяхъ черезъ 80 дней всѣхъ продажѣ.

При рассмотрѣніи сего проекта Департаментъ желѣзныхъ дорогъ основываясь на слѣдующихъ соображеніяхъ:

1) по выпискѣ Общ.го устава российск. желѣзныхъ дорогъ желѣзнодорожныя области, при продажѣ означенныхъ грунтовъ, руководствовались выпискою на сей предметъ Министерствомъ путей сообщенія, въ административныхъ порядкѣ, закономъ. Правда это, съ выпискою Общ.го устава, частью утратилъ само собою такъ какъ уставомъ указано, что слѣдуетъ считать подъ неостребованными: въ тѣхъ же частяхъ, коимъ принадлежатъ слѣдующій порядокъ обращеній и производствъ sales продажъ съ аукционаго торга, правамъ подождалъ желѣзно-соливно требованіямъ сего устава;

2) хотя въ подымающей статьѣ Общ.го устава (40 и 50) не указано, чтобы правамъ о продажѣ неостребованными были и грунты утверждались тѣмъ же путемъ административныхъ порядкомъ, какъ это точно указано въ ст. 84 относительно грунтовъ, недвижимыхъ вещей порядкѣ („дорога выдѣлы право продать тѣмъ группъ съ аукционаго торга по продажѣ, производится по какому-нибудь соглашенію Министеръ путей сообщенія и внутренняго дѣла“), но такъ какъ правамъ эти внутренности внутреннѣ третьимъ лицъ и, съ другой стороны, Соедѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ (журналъ Соедѣ отъ 14 марта сего года № 100), при рассмотрѣніи правъ и порядкѣ публикція и продажѣ желѣзныхъ или обрабатывающа на желѣзныхъ дорогахъ предметахъ, правамъ выдѣльными представителемъ Департаментомъ въ ст. 40 Общ.го устава приобщеніе доводило указывающа на то указывающа (Соедѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ), которые должны указывающа подробны правамъ, то признавалось бы возможнымъ и настояще правамъ указывающа Соедѣмъ порядкомъ;

3) правамъ о продажѣ неостребованными грунты могутъ быть

привазами і із невостребованими баласту, так само як також не сподіває, чтобы цюти послідній продавалися тільки, тільки груми, переломки; при такій привази тільки із ст. 30 об'язкованія о продажі невостребованного баласту можуть бути даними в виступах городищах і губерніях відомостях;

4) дорожкамъ предоставлено перевозить баласта по станціямъ назначенія для транзита на одну или центральныхъ станціямъ, гдѣ баласта можетъ быть и продать. XXVI-й статьи предвидѣнность приваза цюти порадомъ и із груми; удовлетворенія цюти ходатайства особливо бы интересовати такъ желѣзными дорогамъ, такъ и судоостранитель;

5) § 14 провѣряющаго създомъ правитъ надлежитъ исключеніямъ, въ виду цюти обстоятельство, что ходатайства XXIII общаго съѣзда о дозволенія ст. 35 Общаго утѣва въ рѣшеніяхъ въ селѣ параграфѣ-статьѣ отклонено Съѣздомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ;

6) согласно запискѣ Департамента „о срочномъ и врозьномъ продажѣ желѣзными дорогами грузовъ, подверженныхъ скорой порчѣ“ (находящейся нынѣ въ распоряженіи Министра внутреннихъ дѣлъ), соль, руда, минеральные масла и удобрительные грузы относятся къ скоропортящимся грузамъ, продаваемымъ черезъ 15 дней на ихъ пребываніи, такъ исключеніе цюти, что грузы эти подвержены скорой порчѣ отъ какой послѣди, такъ и по недостаточности на станціяхъ закрытыхъ помѣщаній, которыхъ могло бы предоставить исключенно грузы отъ порчи, а равно по малочисленности селѣ грузомъ, не могутъ вынести расходовъ по продолжительному храненію, и

7) желѣзными дорогамъ, по желѣзанію потерь при перевозкѣ цюти, въ случаѣ ихъ невостребованія, могутъ требовати отъ отправителя уплаты провинныхъ денегъ и доволнительныхъ сборомъ впередъ.

По селѣ основанія Департамента желѣзными дорогамъ, въ удовлетвореніе ходатайства железнодорожнаго дѣла общаго съѣзда представителей русскаго желѣзными дорогамъ объ утвержденіи ареста правитъ перевозимыхъ съѣздомъ, помѣтитъ видѣти, въ административной формѣ, желѣзнодорожнаго правитъ продажѣ съ публичныхъ торгъ невостребованныхъ баласта и грузовъ;

8) в продажѣ невостребованныхъ баласта и грузовъ параллельно подлежащихъ желѣзными дорогамъ дѣлаются в виступахъ городищахъ и губерніяхъ відомостяхъ транзитными публикаціямъ, съ указанием въ селѣ: вѣста и времена (дни и часа) продажѣ, рода перевозимого груза или баласта, Ж.Д. исключенно или балаж-



судить съ приближено торгъ не проводится, а производится съ ближайшую торгъ;

11) торги назначены торгъ не допускаются къ покупке на публичной продажѣ, а

12) расходы на перевозку на австралийскую станцію, на станцію продажа, на приближеніи о торгъ, на производствѣ самой публичной продажѣ, на привлеченіи для оцінки имущества недвижимого имущества держателя имущества съ остальными держателями на багачѣ или группѣ владельцев или иррегулярной отъ публичной продажѣ суммъ, въ случаѣ продажи багача или группа до совершения продажѣ, съ изчисленіемъ максимума, величина отъ причитающихся по актъ перевозкѣ суммъ, платима за такия отъ выкупаемыхъ дѣлѣній, какія торги вѣсто на данномъ случаѣ.

Разсмотрѣвъ постановленіе діла на основаніи п. 6 ст. 8 Пад. о Сов. на законнообразности діла и согласенъ вообще съ заключеніемъ Департамента недвижимыхъ имуществъ, Советъ, однако, призналъ нести некоторыя измѣненія и дополненія въ представленномъ Департаментомъ проектахъ, руководствуясь нижеслѣдующими соображеніями:

1) Въ правилѣ не рѣшено чрезъ сколько дней послѣ публичаціи сдѣлать планшета продажу. Въ сдѣлание возможности федеральной и для предоставленія владельцамъ торгаться возможностью продать на торгъ, Советъ призналъ правиломъ установить, чтобы продажа во всякомъ случаѣ назначалась не рѣше, какъ чрезъ неделю по два приближенія. Самую же публичацію Советъ призналъ необходимымъ направлять однимъ разомъ, такъ какъ проектное постановленіе публичація, какъ должно уже высказано правиломъ, не являясь никакой силой, можетъ лишь въ извѣстную условенно расходиться по продажѣ.

2) Въ правилѣ небыло учтено вѣста продажѣ багача и группа. Осуществіе таковыя рѣшенія, открытая широкой простора владельцамъ держателя и владельцев вѣста продажѣ, влечетъ повестъ къ тому, что назначеніе отъ не когда можетъ совпадать съ выдѣломъ группы. Вслѣдствіе сего, во избѣжаніе перемѣнъ и недоразумѣній, Советъ призналъ необходимымъ въ согласіи съ требованіемъ закона (ст. 49 и 50 Общ. уст.) постановить, что багачъ продается на станціи назначенія, или на той станціи, на которую она была перевезена для продажи, а группа на станціи назначенія. Не общепринятымъ управленію вѣста продажѣ необходимо лишь для одной продажѣ. Багда же эта продажѣ не состоится на извѣстномъ

предложенный ценой исказить ликвидность на групп платежей, а также образовать главному заинтересованному из группы лиц, а именно владельцу дорота, то избраные члены вторичной продажи земли предлагается, по справедливости, соблюдать представлять распределение самой дорота.

3) Правила представляются проводить публикацию продажи неостребованными багала и группы назначенными ставкой или особыми для того равнозначными от реализации дорота алименты.

Образом это постановление Совета является, что не видны устранены возможности каренной бага бы представляемые вернуть производство торга лицу, дорота постороннему, но не отсутствием на огромную большинство жителям дорота сменой каковы либо представляемой представительской или общественной власти, вторыми можно бы было вернуть это дело, так как заключение продажи на жандармские утеры-офицеры, по жандарм начальства Штаба корпуса жандармов, не представляется возможным, необходимо принять, что производство торга жандармскими алиентами вымывается необходимостью.

4) Проект постановления Департамента правил не содержит в себе указания на тот случай, когда дорота, в качестве заинтересованного лица может выступить в торге на равной с другими торговщиками или оставить производство предметы на себя. Отсутствие такого указания лишает дорота возможности, без нарушения при том же интересом торговать мир, объявлять для себя на возможности полное исключение исказить алиентов, ликвидация на предлагаемых предметах. В виду того, Совет принял сравнительно представлять дорота участвовать через равнозначными на то алиента во вторичном торгах, т. е. тогда, когда нашла предложенная цена на первом торгах не покроет исказить ликвидация на групп платежей и когда, также образком, дорота является главному заинтересованному лицом в участии вторичной продажи.

5) В правилах находится указание на то, что ссылки имеют на продажу с публичного торгах. Наиме в виду, что нахождение таковой продажи возможно в области гражданскими алиентами и вследствие того должно различаться само собой при совершении всякой публичной продажи, Совет принял постановить особое объявление нахождение. Что касается вопроса о порядке исполнения в статьях нахождение. Что касается вопроса о порядке исполнения в статьях нахождение, то правила не указывают, что ст. 40 и 50 Общего действия правил, то правила не указывают, что ст. 40 и 50 Общего действия, указывая на случаи публичной продажи багала в группу, не разъясняют порядок таковой продажи, а что прокатированная.

правила проставления тарифов, взимаемых обязательно пассажирами, отправления от станции в связи с продажей билетов, отправления для различных случаев, Соединитель, что правила эти не могут быть введены в действие в административном порядке.

На основании вышесказанного и сданных актов в некоторых редакционных исправлениях в правилах проставления Департаментом, Соединитель должен: принять дополнительные акты, в частности ст. 40 и 90 (Общие условия российских железных дорог), следующие правила продажи билетов на железных дорогах с публичного торга неостребованными билетами и грузами (за исключением перевозимых скорой почтой).

§ 1. Продажа неостребованных билетов и грузов, подлежащих продаже с публичного торга на основании статей 40 и 90 (Общие условия, предоставляется железной дорогой. Для продажи билетов можно предлагать в количестве; если для продажи неостребованные билеты выделены с продажи билетов, то такое производится на основании чина железнодорожной полиции, с составлением акта осмотра по билетам представляется протокол.

§ 2. О продаже производится железной дорогой на билетных коридорах и в билетных отделениях публичная, с указанием в ней места и времени (дня и часа) продажи, рода продаваемого груза или билета, номера накладных или билетных квитанций, станции отправления и назначения, отправления и получателя.

§ 3. Помимо от от, продажа производится объявлением на станции, где она может быть произведена, равно как и на станциях отправления и назначения и на других, по усмотрению дороги, станциях. Объявления, на которых должны быть означены билеты, указанные в § 2, вывешиваются на видных местах станций, а также в товарных складах и на складах, и означены на разбе означены вывешиваются.

§ 4. Продажа не может быть произведена ранее истечения недели со дня публикации и позже недели со дня вывешивания объявления на станциях назначения для торга.

§ 5. Продажа производится на станциях назначения, но билеты могут быть проданы и на одной из центральных станций дороги, если они не могут быть проданы для транзита (ст. 40 (Общие условия).

§ 6. Продажа производится начальником станции или особым, по назначению от дороги, агентом, в присутствии чина железнодорожной полиции и двух посторонних свидетелей.

§ 7. Леса, указанные в §§ 1 и 4, а также в всё свободное время железной дороги, не пойдут на торги по распоряжению.

§ 8. Багаж или груз, по устройству дороги, может быть продан в виде раздробленных, так и в виде партии (сформирован по одной накладной или квитанции); вето предоставляется на продажу неограниченно.

§ 9. Торги начинаются с цены, определенной при аукцион. Предложенные предметы оцениваются на предложенную наибольшую цену той же суммой.

§ 10. Для производства торги назначается торговая лотья, на которой означаются предложенные предметы, объявляется цена, назначается железной дороге условия (§ 7) и условия предложенная на торги цена, против которой назначается аукцион; по окончании продажи торговая лотья поднимается указанным в § 6 лицам.

§ 11. Покупатель, из которых остался багаж или груз, обязан внести наличными задатком, в размере не менее 10% с предложенной или цены, а остальную сумму не позже получив следующего дня. В случае не внесения задатка, торги возобновляются для продажи присутствующим лицам, начиная с предложенной объявленной цены. В случае же не внесения остаются сверх задатка деньги, включаются в новый торги, а задаток возвращается в сумме, которой может быть возвращено чрез продажу багажа или груза.

§ 12. Если не явится желающих торговаться, или если кто явился не внести не задатком сверх объявленной или не предложит цену, которая превышает бы всё количество на торги отстоя, то дорога назначает новый торги, на которых торги или багаж оценивается на лотерь, предложенная высшую цену, независимо от того, будет ли эта цена выше или ниже объявленной, а также покрывается или не покрывается ею всё, количество на торги платится. Новая продажа может быть произведена на одной или нескольких станциях дороги по устройству той накладной; дорога имеет право участвовать на торгах на этой продаже, чрез своего агента, управляет с другими торговщиками. На оставшиеся новый торги производится по правилам, установленным для первого торги.

§ 13. Всё расходы по первому устройству багажа и груза, а также по производству продажи, возмещаются или суммой возвращено чрез продажу; в случае же если возвращено, для возврата багажа или груза, в

произведенія каменевой породы, или обломки угля или каменья или расколотыя дрова тѣ, которыя ею уже произведены.

§ 14. Промышлыи съ дубовыхъ торга багажъ или грузъ, выданный провозу кондукторами, долженъ быть изъ вагоновъ со станціи не позже 24 часовъ послѣ торга. Если багажъ или грузъ не будетъ унесенъ въ этотъ срокъ, то съ кондукторомъ взыскается плата за хранение въ общій основаніи.

Поданный журналъ за подписаніемъ кондуктора.

20 сентября и 5 октября 1889 года.

№ 48/ин.

Служа въ докладъ Департамента желѣзныхъ дорогъ 29 июля 1889 года № 1064, о правилахъ перевозки грузовъ, которыя предоставляются транспортными, съ согласія дороги, отправлять въ обыкновенныхъ вагонахъ, съ нагрузкою или въ два и болѣе ярусовъ.

XXVIII-й общій съѣздъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ рассмотрѣніи казенной Департамента желѣзныхъ дорогъ на парижскомъ XXVI съѣздѣ проекта „Правила, соблюдаемыя при перевозкѣ грузовъ, которые предоставляются транспортными, съ согласія дороги, отправлять въ обыкновенныхъ вагонахъ, съ нагрузкою или въ два и болѣе ярусовъ“, представилъ на утвержденіе Министерства новый проектъ слѣдующаго содержанія:

1) По желанію отправителей и съ согласія дороги-отправителемъ, товары могутъ быть грузами въ обыкновенныхъ вагонахъ въ два и болѣе ярусовъ.

2) Всѣ приспособленія для такой перевозки изготовляются и устанавливаются въ вагонахъ средствами товариществъ или лично за счетъ товариществъ.

3) Приспособленія изготовы должны быть установленными болѣе высокой порчи металла и болѣе легкой было назначено какой либо изобрѣденіи, въ стѣнѣхъ изобрѣденіи изобрѣденій состоящихъ съ товариществъ.

4) Перевозка грузовъ въ вагоны, нагрузка изъ ваговъ, а равно перегрузка въ пути, производятся средствами товариществъ или лично за счетъ товариществъ, при чемъ дороги не могутъ не-

какой ответственности за работу экипажа при этой точке, работе бочки и другой работе, необходимой в подстанции данного рода, такая работа будет являться частью работы такого способа загрузки.

6) Установление приспособлений на вагоны, в разное время и нагрузка, должны быть окончены в срок, назначенный для загрузки вагонов. За поддержание вагонов после этого срока ответственность не возлагается на простую рабочую по своему коллективному сбору (на основании II в условиях перевозки).

6) По прибытии на станцию назначения и по разгрузке вагонов, выгруженным грузом обязанность персонала станции приспособлений и привести вагоны на обанкованный вид. В случае же повреждения этого на время, назначенный для загрузки груза, такая приспособления выключаются временно работы, но на счет грузчиков, при чем станция не отвечает за качество и сохранность приспособлений. Плата за простой вагонов от железнодорожного пункта приспособлений падает на владельца случай на грузополучателя.

7) Плата, причитающаяся владельцу вагона за простой вагонов и за хранение, должна быть уплачена станцией назначения до выезда груза получателя, согласно ст. 63 (Кодиф. уст. рус. ж.к. дорож.).

8) Отправление груза, выгружаемого в два или более пунктов, предоставляется командировать одного агента для сопровождения транспорта, но такой груз обязательно должен быть сопровождают проводником от отправителя. Проводник следовать в том же вагоне и участвовать за свой счет по  $\frac{1}{4}$  воз. с версты, при чем государственной сборы не назначается.

9) В случае назначения одного или нескольких вагонов с жидким грузом, на транспорте, отправляемого при срочности отправителя, составляется одна партия жидкого груза при этом поезде, которая выдвигается под надзором одного проводника, вперед до назначения назначения вагонов, при чем при этом на станции назначения партии платят на обязанности лица, сопровождающего транспорт.

**Примечание.** При оставшей партии вагонов, в случае назначения в пункт 3, составляется с жидким грузом, который в зависимости жидкого груза эти обязанности на перевозку одного вагонов.

Расширение на право, Департамент ж.к.к., что при на-

справленія иль прывести не всі необхідні Міністерство на переміщенні проекту тіля не проект, вработаний XXVI сесії сьїдочі, а долі справи зь представленої нині редакції не повинна себе существовати вираженій, тіля не мейте, зь воля бодній одредженості иль, сьїдочі бы сьїдочі нї-каторя зь нині шельвенія и доказанія.

Чю мейте одлученія зь правилами укляніе одностольна одуваканія и приспособленія, нині дорожні будучі признаки крясованія и зауряднїки зь установі оддільними отпраничїями—какі тїля втребнїю Міністерство на рассмотрение переміщенїе проекта правил—го, зїля подобне укляніе и бїля бы воля постою и желательнїю, но зь виду выстїпленїе на XXVIII сьїдчї зауряднїк, зь нині сопряжено на практичї укляніе вперед ісїля приспособленїй, доуваканїе для доуваканїе нагулка, Департамент находїть возможность не выстїпнїти на зїля требнїя, тіля бодїе, чю установленїе много-кратнїе перевознїе обусловнїе согласїе дорожї. Само собою разумеется, чю доуваканїе для нїкїстїяго рода грузнїе приспособленїа—дорожї обїяма доуваканїе для ісїля отпраничїей, котрїе воля бы пользоваться тїля же способом перевознїа.

По сїємь соображенїях, Департамент желїтїяго дорожї не-мїгал доуваканїе зь практичїю на желїтїяго дорожї нїкї-сьїдочїе правил перевознїа грузнїе, котрїе предоставляется грузнїенїя, зь согласїе дорожї, отпраничїе зь обїяновнїяго нїкїстїе, зь зауряднїе иль зь два и бодїе грузнїе.

1) По воляіе отпраничїей и зь согласїе дорожї-отпраничї-нїя, тїєра воука бїть грузнїе зь обїяновнїяго нїкїстїа-те-да и бодїе грузнїе.

2) Всї приспособленїа для такої нагулка встановнїе и устаннїяго зь воляіе средствнїа товариствнїей иль дорожнїе на сїємь товариствнїей.

Противнїяго расхннїе на устрїєнїе особнїа зь воляіе приспособленїй нїкїстїаго дорожнїа зь одреднїеннїа по особнїу каждаї рїєн обїяновнїе зь отпраничїемь разнїрнїа, сь-нїяно зь доуваканїе сїємь нїкїстїей особнїа нїкїстїей, бїль-нїкїстїа сїємь расхннїе зь каждаїя.

3) Приспособленїа нїкїстїе должны бїть устаннїяго зь бїль-нїкїстїе зїєн нїкїстїа, и всїєнїа нїкїстїе бїль нїкїстїаго зїєн нїє-лїє нїкїстїаго, зь ставнїе всїєнїаго нїкїстїей нїкїстїа-го зь товариствнїей.

4) Выгрузка грузовъ въ вагоны и загрузка въ нихъ производится средствами грузооборота или дорожною или стан. Ручными образамъ и перегрузка груза на пути производится средствами грузооборота или дорожною или стан.

5) Установленіе приспособленій въ вагоны, а равно и загрузка должны быть вывешены въ сроки, назначенный для загрузки вагоновъ.

За поддержку вагоновъ свыше этого срока ответственность не возлагается на простой вагоновъ согласно правиламъ о железнодорожныхъ оборотахъ (ст. 68-я Общ. уст. жел. дорогъ).

6) По прибытіи на станцію вагоновъ и по выгрузкѣ вагоновъ, получателя груза обязаны немедленно свести приспособленія и предметы вагоновъ въ обыкновенный видъ. Въ случаѣ же невозможности этого въ сроки, назначенный для загрузки грузовъ, такая приспособленія вывешиваются средствами дороги, но на счетъ грузооборота, при чемъ станція не отвечаетъ за чистоту и сохранность приспособленій. Плата за простой вагоновъ, отъ несохраненности свести приспособленій, падаетъ на получателя груза на грузополучат.

7) Отправителямъ грузовъ, выгружаемымъ въ два или болѣе пунктовъ, предоставляется командировать своихъ агентовъ для сопровожденія транспорта, но иная грузъ обязательно долженъ быть сопровождаться проводникомъ отъ отправителя.

Проводники могутъ слѣдовать въ томъ же вагонѣ и на такомъ же случай уплачиваютъ за свой проездъ по  $\frac{1}{2}$  кон. съ вагона, при чемъ государственной сбора не выписывается.

8) Въ случаѣ поврежденія одного или нѣсколькихъ вагоновъ принадлежащихъ грузамъ, или транспорта, отправляемого при проводникѣмъ отправителя, останавливаются все партіи вагоновъ такого груза того же вагона, которая находится подъ надзоромъ одного проводника, истребъ до исправленія поврежденныхъ вагоновъ, при чемъ ближайшей прелекторъ и уполн. на остановившей на станціи партіи такого груза должны на обязанности остановившего при этой партіи проводника.

Представитель Государственного контроля обязанъ извѣстить Соборъ на то, что рассмотренныя правила допускаютъ допускать такую нагрузку въ томъ лишь случаѣ, когда на такую нагрузку слѣдуетъ извѣстное объявленіе отправителя и дороги. Исполненіе этихъ правилъ легко представлять случаи, когда поврежденія этого же состава и дорога не допустили отправителя въ перевозкѣ груза съ нарушением въ нѣсколько пунктовъ.

По мнѣнію д. с. с. Штрафа, такое положеніе для правилъ не-



дети необходимо. Въ такихъ случаяхъ, равно какъ и во всякіхъ случаяхъ перепродажи вагоновъ съ пути вслѣдствіе поврежденій или другихъ причинъ, возложенъ на дороги обязательство докупать одну-другую перевозку съ присоединеніемъ, только бы была места и съ обязательною перевозкою на дороги производства блага дорогихъ перевозокъ съ перевозкою присоединеній.

Кромѣ сказаннаго, неудобство этого требованія заключается, между прочимъ, въ томъ, что оно исключаетъ возможность обязательство въ возмездіе дорожныхъ тарифовъ. Необходимо имѣть въ виду, что большинство вагоновъ тарифовъ, какъ и такіе вагоны членовъ отъ Министерства финансовъ и представители Департамента желѣзныхъ дорогъ, хотя и осмѣлились на 610 руб., но въ отношеніи тѣхъ грузовъ, которые въ вагоны возрываютъ въ этихъ количествахъ обыкновенными способами вагона, исключены ставки исключенъ въ увеличеніи размѣрѣ. Слѣдовательно, если бы на дороги грузовъ вагоновъ до полной вслѣдствія и имѣли на перевозку какъ плату по тарифамъ существовавшимъ въ то время, то это равносильно будетъ возложенію тарифовъ безъ всякаго въ току основанія. Во всякомъ случаѣ трудно теперь представить себѣ тѣ измѣненія въ тарифныхъ ставкахъ, которыя вытекаютъ изъ этого принципа, въ томъ будетъ равенствъ принципъ обязательности для желѣзныхъ дорогъ государственной перевозки. Введеніе этого принципа требуетъ, во всякомъ случаѣ, предварительной подготовки и всесторонняго обсужденія вопроса, а также точнаго перечисленія тѣхъ грузовъ, государственная перевозка которыхъ должна быть признана для желѣзныхъ дорогъ, въ требованіи о томъ обязательствѣ, обязательно. Между тѣмъ сами дороги, прежде всего, заинтересованы въ поддержаніи единой системы своего государственнаго состава, а слѣдовательно и въ перевозкѣ грузовъ въ обыкновенномъ порядкѣ въ тѣхъ случаяхъ, гдѣ это необходимо для перевозки вагоновъ до полной какъ перевозкой сама, въ виду чего высказано, что дороги будутъ уклоняться отъ докупки государственной перевозки въ случаяхъ, гдѣ такая перевозка возможна, сама-ли исполняемая.

Во всякомъ случаѣ необходимо, не имѣя возможности признавать желѣзные дороги безусловно обязательными во всякіхъ случаяхъ докупать государственную перевозку при помощи присоединяемыхъ перевозокъ присоединеній. Слѣдуетъ же имѣть въ виду, что не имѣется въ виду, что такое раздѣленіе, раздѣленіе осуществляется на тѣхъ, что такое раздѣленіе, раздѣленіе осуществляется дорогами въ желѣзнодорожномъ составѣ для того какъ другие

охранителем, должен быть допущен на этих собраниях и для себя других охранителей. Во время работы Совета принимать необходимые для него раскрытые права.

Относящиеся к этим на корабле и тем, подлежащие-ли компетенции Совета установление правил в отношении здоровья, соблюдения дисциплины для друг-другой корабля, раскрыть на эти дисциплины с товарищами, Совет признал, что тем как дисциплина сама раскрывается проводится каждой раз в силу добровольного в свои компетенции и потому не имеет характера обязательности образом, установившими профаном учреждения М-на фанатом, то в установление правил в отношении здоровья раскрывает на дисциплины по добровольному оставлении не ходить на дисциплины компетенция Совета. Но при этом Совет признал, однако, что установление на раскрытые правила образом на простой законной и на простой проводима, не ходит на правила, но на дисциплины признал, не ходит на эти эти.

Во § 6 правил сказано, что статус компетенции не обременяет на ходит и охранители дисциплины, проводимыми товарищами. Однако признал это неудобно для публики и дисциплины для корабля, Совет признал более дисциплины установить, чтобы дисциплины, установленными товарищами, как-то на дисциплины в этом требовании товарищами признал с публики, какой образом освобождает эти стороны на дисциплины признал отменой на дисциплины признал.

Во §§ 8 и 9 правил сказано указано на то, что какой группой обязательно охранителям проводимой и на то, как судить поступил на эти группой на случай повреждения одного или дисциплины законной на пути. Однако, что дисциплины о себе ходит на эти эти на дисциплины признал перевозке ходит группой на законной ради законной, Совет признал дисциплины признал указаний на раскрытые правила признал.

На основании вышесказанного собрания и признал на эти дисциплины признал дисциплины признал на раскрытые правила. Департамент признал, Совет признал на основании 8. 8 ст. 51 Общегосударственной конституции „Правила перевозок“ признал, что признал на эти дисциплины признал:

§ 1. Железные дороги предоставляются исключительно ад-

ремонту вкваториалі ґрунту, съ вилученомъ изъ нь вагоны съ вкваториалі ґрунту, при помощи приспособлений принадлежавших ґрунтознавцамъ. Перевозка эта производится на основании следующего проекта.

§ 2. О допущеніи такой перевозки дороза публикуеть во всеобщее свѣдѣніе въ обществѣ тарифахъ.

§ 3. Всѣ приспособленія для такой перевозки изготовляются, устанавливаются въ вагоны и разбираются въ пробѣгахъ ґрунъ средствами самихъ ґрунтознавцевъ. По окончании съ сама извѣщанія дороза возить вразнѣ на себя извѣщаніе, установку и разборку приспособлений; въ сама случаи производямы дорозомъ расходы извѣщающаго сѣ вправителю, съ изданіемъ особой квитанціи.

§ 4. Приспособленія вагоновъ должны быть удерживаемы вправителемъ безъ всякой порчи вагоновъ и еслибы вагонъ былъ причинено какиа либо поврежденіе, то вправитель обязанъ возмѣщать стоимость подлежащихъ ему вправленій. Устроеными ґрунто-вправителями приспособленія возмѣщаются на извѣщаніе и могутъ быть впроважены вилучающаго вквѣстѣ съ ґруннъ.

§ 5. Погрузка въ вагоны и выгрузка изъ нихъ производится средствами ґрунтознавцевъ.

§ 6. Время, необходимое на установленіе приспособлений въ вагоны, извѣщается въ срокъ, назначенный для выгрузки.

§ 7. По прибытіи ґрунъ на станцію извѣщенія, вквѣстная дороза вквѣстѣ вразнѣ, буде получены въ разборку приспособлений въ срокъ, назначенный для выгрузки ґруннъ, разобрать пазны на счетъ ґрунтознавцевъ.

§ 8. Отправителямъ ґруннъ, ввѣряемымъ въ вквѣстѣ впрова, предостанавливается ввѣщивать сроки ввѣщанія для свидѣкованія транспортомъ. Провозные могутъ, на установленномъ плану, свѣдѣнны въ томъ же вквѣстѣ.

Подлинный журналъ на ввѣщиваніе ввѣщивающаго.

Следует указать также Советом или Государственным контролем.

Останется, по вопросу о допусках на ж.к. дороги в перевозку грузов из района в район, при выражении таможенного тарифа, из таможенного поста идти через таможенный склад таможенного поста. В таможенном складе руда идет не в виде груза, который, по его естественной легкости, не может быть погружен на вагоны до 600 пудов, но при этом правообладатель из металла (капсулы: свинец, алюминий, железный уголь и т. п.), на основании доклада Департамента таможенных дел, попросит также груза, которые могут быть погружены на вагоны до 600 пудов, из которых часть груза является правообладателем, капсулы: свинец и алюминий, растительное масло, желтые соли и т. п. \*) Обращаясь к таможенным инспекциям тарифов и тарифов, пришли во внимание к грузам, которые ввозятся по таможенной силе вагоном возможно, следует указать на то, что тарифы, не тарифные правила не дают оснований предполагать что провозимые металлы, установленные для перевозки перевозкой металлы груза, определялись для условной загрузки, а не для веса полной подвесной силы вагона. Для веса металла в ограничении таможенных тарифов на свинец и алюминий, как на продукты, установленные перевозкой которых не есть правительственное для торговли и сельского хозяйства.

Тарифы на свинец и алюминий, на фарфоровые изделия, могут быть отнесены к нескольким категориям.

На 1-й категорию могут быть отнесены нормальные тарифы, по которым производится расчет перевозочных расходов в виде платы за груз, когда для данного материала не выдана специальная тарифная норма. Обычные нормальные тарифы на дорожные металлы третья группа установлены для перевозки отливки (на дорожные I группы 2-го класса, на дорожные II и III группы 1-го класса), но на металл ж.к. дороги, установленные провозимые металлы значительно повышенный

\*) В таможенном складе металл помещается свинец и алюминий 500 пудов, сталь 400 пудов, баритовый свинец до 60 пудов, из правообладателя не для перевозки в таможенный склад металл может быть помещен свинец и алюминий в количестве до 400 пудов, а металл стальной до 100 пудов и больше.

для перевозимых отравом в мешках, канифью, выжимать: воздуха \*) во 2 классе ( $\frac{1}{100}$ ), а выжимки 15 коп. съ мешко-версты.

Къ этой же категоріи тарифовъ должны быть отнесены спеціальныя тарифы, какъ табельныя, такъ и не табельныя, установленныя для перевозимых отравомъ товара безъ упаковки и въ таре.

Зачемъ этия тарифы имать количества тарифовъ принадлежи III группы, относительно перевозимых выжимокъ, такъ и относительно тарифовъ; въ § 3 упоминаются тарифы выражено слѣдующимъ: „въ таблицахъ ниже \*\*“ иная посылка по воздушнымъ классамъ съ возду, а по воздушнымъ классамъ—посылки въ 500 пуд.\*

Кромѣ того, слѣдуетъ имѣть въ виду, что во всѣхъ случаяхъ, когда тарифы на перевозимыя отравомъ спирта, устанавливаются однимъ классомъ ниже воздушнаго, перевозимыя по воздушному тарифу вина при расчетѣ 300 пуд.—возможной нагрузкѣ безъ предположенія—обойдется дороже чѣмъ по воздушному. На тарифы можно привести слѣдующій расчетъ. На Кюнгс-шведскихъ дорогахъ воздушный тарифъ на спиртъ установленъ для воздушнаго отравомъ 2 класса ( $\frac{1}{100}$ ), а для перевозимых 3 класса ( $\frac{1}{200}$ ). При расчетѣ упомянутой воздушной ставки возможно тарифа, на основаніи вышеприведеннаго тарифнаго правила, для 400 пуд. провозима вина определится въ 25 а съ мешки и версты; если предположить, что эта вина увеличена для 300 пуд., действительно нагруженна въ тару безъ предположенія, то воздушный тарифъ для этихъ послѣднихъ количества определится въ  $\frac{1}{100}$  в. \*\*\*). — На Петербурго-варшавской, Двинской и

\*) Въ обратныхъ тарифахъ II и III группы, подобныя тарифы установлены. На Кривошвенской нагрузкѣ 3-й классъ, выжимки 15 коп. съ мешко-версты. На Либаво-ригеновской воздухъ во 2 классъ, а выжимки по разному классамъ отъ 1 до 300 коп. въ 25 коп. съ мешко-версты, отъ 201 до 301 версты 60 р. въ пуд. (разноскладъ в т. а. На Петербурго-варшавской возможно во 2-мъ классѣ. На Лонской возможно 3-й классъ, а въ некоторыхъ направленияхъ возможно 20 и 25 коп. съ мешко-версты.

\*\*) Т. е. въ расчетныхъ таблицахъ, прилагаемыхъ для расчета классовъ равно возможными и спеціальными тарифами, перевозимыхъ въ единичныхъ количествахъ и несоизмеримыхъ ставкахъ.

\*\*\*) При расчетѣ на вино провозима вина, канифью въ 200 версты, получится для 300 пуд.

Для Кюнгс-шведскихъ дорогъ:

Применяя воздушный тарифъ . . . . . 40 р. — в.

возможный тарифъ 25 а съ мешко-версты . . . . . 60 „ — „

Для Петербурго-варшавской и Двинской:

Применяя воздушный тарифъ 1 классъ . . . . . 60 „ — „

возможный тарифъ (30,00 а съ мешко-версты) 60 а . . . . . 60 „

других дорогах, нормальный сезонный тарифы относятся на 2 класса; по расчету погонной провозной платы (18,38 а. с. за тало-версты) для 360 пуд., суммарный тариф определялся бы в  $\frac{1}{100}$  а. в. выше даже предлагаемого. — Но так как нормальные погонные тарифы установлены на Юго-западных в  $\frac{1}{100}$  а. на Петербург-варшавской и других на  $\frac{1}{100}$ , то предлагаемые погонные тарифы по расчету 360 пуд. увеличивали бы провозную плату провоза расчета по погонному тарифу на 11 — 25%, что совершенно уравнивало бы значение погонных тарифов.

Отсюда очевидно, что предлагаемые дорожные погонные тарифы на скрут в фактах не в зависимости от возможной нагрузки, а для переноса на расчет погонной погонной платы погона. В частности для Юго-западных дорог вопрос этот решается предложением в нормальный тариф следующего содержания: ставка 3 рубля (т. е. для погонных отправок) предложится в отправлениях на длине 360 верст на обоих концах.

К 3-й категории могут быть отнесены тарифы, в которых провозная плата установлена для нагрузки 360 пуд., с расчетом значительно пониженной провозной платы для веса скрута 360 пуд., например — на фактической дороге на Бессарабию и Западную на 360 пуд. на  $\frac{1}{100}$  а. с. пуд. версты, на веса скрута 360 пуд. в том же направлении до 600 пуд. по  $\frac{1}{100}$  а. с. пуд. версты<sup>\*)</sup>. Эта категория тарифов уже не может кобы-диться с тем, что погонная ставка для веса скрута 360 пуд. в погонных ставках установлена для расчета веса погонной погонной платы погона, и в отправлениях скрута либо условных отправок, в зависимости от возможной нагрузки.

К 3-й категории могут быть отнесены специальные тарифы, в которых предельная нагрузка определялась 600 пуд. Например

<sup>\*) Если учитывать, можно отнести еще следующие тарифы на Московско-Варшавской по станции Москва и С. Петербурга на веса до 360 пуд. на 11 а. с. тало-версты, ставка 360 пуд. на  $\frac{1}{100}$  а. с. пуд. версты, на Николаевской — станции Москва и Петербурга — при нагрузке на 360 пуд. на 20 а. с. пуд. на погонной, а на скрута веса скрута 360 пуд. на 20 а. с. пуд. на погонной, на Юго-западных погонных, при нагрузке на скрута на веса 360 пуд. на 3 класса на Азово-Симферопольской, в направлении на Симферополь на 20 а. с. пуд. на погонной, а при скрута нагрузки на погонных веса на  $\frac{1}{100}$  а. с. пуд. версты, в других.</sup>

тарифа за использование станций Орловско-грозной дороги до Орла на перевозку вагонами вывоза по 650 руб.<sup>67</sup>).

Самое главное тарифы этой категории не должны совмещаться с теми, что применяются на эти же тарифы определения, должны применяться к весу 600 пудов, а не 500 пуд.

К 4-й категории могут быть отнесены тарифы, на которые ограничивается число вагонов, на которых указывается о дутьевой нагрузке. Например, тарифы Харьков-владимирской дороги № 1.159, Курск-харьково-владимирской № 1.153 и несколько других.

Еще одним рассмотренным действием тарифов является то убеждение, что пожелание тарифы разных категорий на спертые в боювал составы не по расчету реальной нагрузки, а для расчета по предельному весу полезной части вагона. Выходит, что совершенно естественно является вопрос — можно ли способом отправки вагона осуществлять возможность перевозиться перевозками, сформированными для вагонов отправки, если бы можно не иметь возможности спертые вагона 500 пуд? Можно отбыть быть не может — даже только дутьевой, но требованием отправки, нагрузка спертые в вагоны грузы. — Тут и тарифы применялись, выделены грузовые грузы и отключены вагоны, не содержащиеся реальной сезонной продукту, по обязательности нагрузки в вагоны грузы для использования грузовых обслуживания существующей для. В частности же, например, на Это-владимирской дороге существовали определенные тарифы, на которых тарифы спертые, выделены вагона в вагонах отключены вагоны перевозками перевозить с нагрузкой в два груза, по предельному товарно-вагоновому содержанию вагонов в том, что они перевозить все вагоны, выделены в перевозить с обязательным вагоном из вагонов<sup>68</sup>).

<sup>67</sup>) Сх. тарифов выделены тарифы существовали на выделены вагоны на Харьков-владимирской до Львова на Харьков-грозной от Харь до станций Львов-соединительной, от Это-владимирской от Львова до Орлов, Грозной и на Орлов-харьково-владимирской — перевозимые по 650 руб. в общем вагона для перевозки грузов выделены — перевозимые по 650 руб. в общем вагона для перевозки грузов выделены в вагонах от станций Харьков-соединительной до станций Львов-соединительной и вагона от станций Харьков-соединительной до станций Харьков-соединительной и вагонов от станций Харьков-соединительной до станций Харьков-соединительной по обычной тарифы.

<sup>68</sup>) Обычные тарифы Это-владимирской дороге выделены вагоны спертые вагоны 500 пуд. Тарифы для грузов-грузовой нагрузки по спертые вагоны перевозимые перевозимыми, перевозимыми в вагоны товарно-вагоновом отключены вагоны перевозимые, по спертые вагоны перевозимые, грузы обязательные отключены вагоны перевозимые, вагоны обязательные по спертые, перевозимые по 650

Принимая, что для равномерной массы груза в назначенные тарифы увеличены и должны быть рассчитаны на расчету подымной силы вагона как и для прочих грузов, весящих до 600 пуд., необходимо устранить возможность со стороны владельцев дорог действовать по их желанию—допустить или не допустить нагрузку на железные дороги. Но вполне естественно от усмотрения дорогладельца бы совершенно разрешено или даже действительных железнодорожных тарифов и даже возможности уменьшения налогов на будущие даты, так же опубликования какогонибудь тарифов об открытии на той дороге груза на грузимости на железные дороги, чтобы сделать действительными существующие тарифы и проградить путь для груза в прямой сообщении с той дороги, которая является бы вместо своей роли нагрузки.

Принимая во внимание существующие тарифы, убеждение в том, что допускать нагрузку сжечь на железные дороги, служить способом установления конкурентных тарифов. Палатам этих способов, железные дороги могут возразить перевозка груза на одного направления, проградить движение в другом. Но так же является система, предельно вообще для торговли, может явиться выгодной для отдаленных дорог, то трудно прилагать, чтобы, без вмешательства правительства власти, железные дороги на своей инициативе решились допустить другую нагрузку по требованиям грузоотправителей.

Еще большим вредом является торговля передвигая права действия по усмотрению станционных агентов, которые, при отсутствии закона власти, являются безконтрольными распорядителями нагрузки и железнодорожных тарифных власти. Прозвонившись же действия станционных агентов может явиться неисключенный вред торговли.

На требуется двоякого рода тому, что при нагрузке на железные дороги, в данной системе увеличивается власти, так как означенный законом предоставляются властью может быть перевозка некоторым грузам назначенная часть, чтобы не происходило, что представляется весьма важным обстоятельством при общей неопределенности на дороге подымаемого состава и даже идти мнение на равномерное расстояние по перевозке в какой-нибудь дороге и торговле. В виду этого и владельцы железнодорожных перевозок от железных дорог обязательной перевозке некоторым грузам и властью с предоставлением для железных

грузов, при том условии, чтобы на дороге не возникала никакой ответственности за убытки, которые происходят от способа загрузки.

Даны следующие предложения, а именно в виду соблюдения ответственности:

а) Правило, касающееся ст. 6 и 2 ст. Общого Устава, представляющее желанием дорожников принять грузы на перевозку, если перевозка представляется из опасной путем требуется особо приспособленным средством, которое дорога не имеет и имеет не обшая, — во всяком случае, не имеет отношения к рассмотренному делу, так как при загрузке из опасного груза от дороги не требуется применять особо приспособленные средства: от дороги требуется только та же, которая указывается на дороге, а более никаких; иными приспособления внутри вагонов делаются самим отправителем, если дорога не пожелает принять на себя стипендию таковыя на счет отправителя.

б) Общими соглашениями, состоящими из нескольких пунктов на 29 и 30 образе следуют представляющей желанием дороги, установить обязательный для всех грузовиков дорожный обиход вагонов. На основании этого соглашения, в обиход не принимаются вагоны только с недостатками приспособления (таковыя принимаются на условии срочного возврата без обихода); вагоны же со специальными приспособлениями в обиход принимаются. Таким образом, предельно предусматривается только необходимость перегрузки при передаче вагонов с приспособлениями на узкоколейные дороги и обратно и возможность случайности перегрузки в пути, что и должно было составлять предмета правил.

в) На вставке время загрузки груза (всех вагонов и частей вагона) грузится самим отправителем, и отъезду дороги не могут убытки, так как на каждой нагруженной отправителем вагоны дороги получают по 2 р. 40 к. под вагон сбора на станционные расходы. Следовательно, представляется двух-трехдневная нагрузка самим отправителем не является убытка желанием дорожников от ускорения сбора на грузу.

Таким образом, обязательное для дороги движение, по требованию отправителей, двух-трехдневная нагрузка, не является никаким отягощением для желанием дороги, не является выгода и не является ответственности в отношении действовать тарифом, так как дороги будут принимать те тарифы, которые на этих дорогах устанавливаются: так где существуют обычные тарифы — будут

проділяється эти парафи, такъ тѣ таковыя не должны будуть проділяться покрію, по расчету діеятельнаго діла нагруднаго въ мірному артиль грузу.

Въ началу работныхъ разрѣшенъ вопросъ о духи-артиль нагруднѣ, въ укладочномъ или нагрудномъ, при разсмотрѣніи принялъ протирональнѣ Департамента, по сдѣланномъ или предлинномъ въ обрѣзочномъ введенномъ разрѣшеніи діла. Осуществлю въ докладѣ Департамента необходимого діла рѣшенію, въ укладочномъ нагрудномъ, матеріалъ, ділаи Совета возможности протирить принадлежность принадлежнѣ или обрѣзочнѣ, по, въ другой стороны, по протирѣ необходимости и въ необходимомъ рѣшеніи діла, такъ какъ протирональнѣ еще въ 1895 году XXVI складомъ протиръ принадлежнѣ возможности, принадлежнѣ былъ особаго ударѣ діла, по покрію разсмотрѣнію въ теченію трехъ діла.

По тому рѣшенію, представляется болѣе удобнымъ оставить въ діеіи существующій паромъ перевоза грузовъ въ приспособленнѣ матеріалъ, установленнѣ самимъ желѣзными дорогами, такъ какъ протирѣ-стеномъ или рѣшенію желѣзными дорогами въ такомъ діла, въ которомъ отношеніи дорогамъ и публикѣ ділаи и могутъ быть съ возможностью нагруднаго.

Въ виду всего вышесказаннаго и полагая, что, по поставленнѣмъ или рѣшенію въ докладѣ Департамента о перевозѣ грузомъ въ приспособленнѣ матеріалъ, сдѣлано бы докладѣ возвратити діла доложеніи ділаи, необходимѣ для разрѣшеніи вопросъ въ сдѣлѣ обрѣзочнѣ діла желѣзными дорогами ділаи нагруднѣ или рѣшенію протиръ въ діла и болѣе артиль по требованію протирѣ.

Подписалъ: В. Шаринъ.

Дополнительные изменения закона Свейера от Министерства путей.

Согласная съ съезду законодательнаго Совета въ настоящему делу, а потому, сказано, что вопросъ о правѣ желѣзной дороги отнестись въ переконнѣ груна, если опредѣлится желеть чтобы нагрузка произведена была (или для дорогон) въ границахъ урочна, обрѣдеными при помощи принадлежннхъ ей прнспособленнхъ, — не можетъ быть рѣшенъ на основаннн статьи 2-й Общела закона российскаго желѣзныхъ дорогъ. Стала она уполномочнть случаи, когда желѣзная дорога въ границѣ означеннаго переконна уроча; въ приведеннахъ-же случаяхъ желѣзная дорога, если она только предоставляетъ для переконна груза количество вагоновъ, потребное для произведениа ея въ обыкновенномъ способѣ нагрузки, т. е. безъ особыа принадлежнхъ специально приспособленнхъ, вовсе не отнестись въ переконнѣ груна, а не доусматривать только извѣстнаго способа нагрузки. Этотъ специальный способъ, во всякомъ случаѣ уполномочнй, въ сравненнн съ обыкновеннымъ способомъ, осуществленнхъ желѣзныхъ дорогъ въ соотвѣстствнн груна, до снхъ поръ никаконъ подождало властямъ не принадлеать для ннхъ общепольннхъ, а потому и можетъ быть ннхъ ослонены. Рѣшенн-же вопроса о томъ, не слѣдуетъ-ли сдѣлать его общепольннхъ, и при какаа именно уполннхъ, отнестись къ границахъ о нагрузкѣ и выгрузкѣ, которые снхъ не установлены, а желеть быть отданы Свейеромъ во желѣзно-железныа дѣла въ основаннн статьи 77 Общела закона. Де того права не представляется основанн установить уполннхъ способъ нагрузки, а потому принадлеаннн его въ верховннхъ Указѣ или другихъ урочнхъ и долнаа ннхъ остануться, ннхъ это и признано Свейеромъ, въ зависннхъ отъ употребленнхъ снхъ желѣзныхъ дорогъ.

Подписали: Тайный совѣтникъ К. Шиблеръ.

## Журналъ 5, 12 и 28 октября 1899 года.

№ 4/нн.

Слушая доклад Департамента желѣзныхъ дорогъ 21-го августа 1899 г. № 1.896, о разсмотрѣнн статей 45, 46, 47 и 48 Общаго устава российскаго желѣзника дорожа.

Кандидатомъ, не имѣющимъ законнаго, дѣйствительнаго степеней соискателя экзамена Вероловскій, для принятія мѣры къ устраненію быльшихъ изъ коштаскую сумму 15<sup>00</sup>/<sub>100</sub> г. изъруженій изъ дорожной грунтозъ изъ коштъ Радца, усмотрѣвъ, что коштаская ст. 45—49 Общаго устава на желѣзникъ дорожа обязательна по цѣнѣ и принятію исполнителя на станцію грунтозъ, по повеленію вношенію силъ статей, коштаскою и изъруженіемъ дорожанъ различно, тѣмъ и порознь ради недоразумѣній между самъ послѣдними и грузопривлеченіемъ.

Съ своей стороны, Общій сѣздъ представителей русскихъ желѣзникъ дорожа, на суму тѣмъ же обязательна, ходатайствуетъ о разсмотрѣнн въ общедѣ и разъясненіи статей 45 и 47 Общаго устава российскаго желѣзника дорожа.

Неоднородность слагаемой желѣзника дорожанъ обязательна по отношенію къ цѣнѣ и принятію грунтозъ исполнителя на станцію, прислуживая, по мѣнѣнн Департамента желѣзникъ дорожа, отъ различія терминахъ коштаскою степеней Общаго устава российскаго желѣзника дорожа. Въ статьѣ 45 говорится о мѣнѣнн, принадлежащихъ для склада грунтозъ, и о площадяхъ, принадлежнхъ для образованія товарныхъ складовъ; послѣдующее статью 46 на дорожа коштаскою мѣнѣнн коштаскою и задѣнны коштаскою разнѣнн площадей, отнесенныхъ для склада грунтозъ; дальнѣ, по статьѣ 47 дорожа община предоставляет въ распоряженію грузопривлеченій, для склада грунтозъ, принадлежащихъ еѣ свободна коштаскою, мѣнн площадей принадлежнхъ для склада; на суму, статью 48, къ случаю изъруженія мѣнн отнесенныхъ для склада грунтозъ площадей, дорожа предоставляет принадлежнхъ, временно коштаскою на станцію, съ обязательнаго вношеніемъ принятія мѣры къ распоряженію площадями складовъ, и, наконецъ, по статьѣ 50 (н. 5) отъ сбора <sup>1</sup>/<sub>100</sub> г. съ сумъ свободнаго грунтозъ, свободнаго мѣнн мѣнѣнн отнесенныхъ для склада.

Статьею 43 Общего устава требуется, чтобы на станциях были выделены площади, с помощью которых на весь объем представляющихся для склада грузов, а равно пассажиров, организовать два отдельных товарных склада. Каждая станция, открытая для приема и отдачи грузов, для удобства операций по совершению грузовых движений должна иметь выделенные сооружения, на каждой выделенные (выгороженные), крытая и открытая платформы, и внутри по характеру и району всей станции, часть выделенных сооружений обыкновенно отделяется под пребывание на станции груза, а на всей остальной части отводится под грузы, помещаемые на станцию для отправления, при чем на выделенных станциях под всей площадью выделенных сооружений есть выделенное свое специальное назначение (выделенные пассажирские, перегрузочные, светлые и т. п. платформы). Также образуют, местами, предназначенные для складов выделенные на станциях отправлению груза, должны почитаться выделенными станционными сооружениями, как по назначению (платформы), крытая и открытая товарные платформы—отведенные для этой цели, с выделенной площадью выделенное специальное назначение (контейны, перегрузочные и т. п.).

По топографическому назначению станционной территории, не все свободные площади станции могут быть пригодны для образования на них складов грузов; для удобства образования складочных площадей должны быть выбраны участки земли больше или меньше ровные, не подверженные значительному колебанию и возвышению земли, крайняя часть участка эта не должны быть удалены на значительное от рельсовых путей расстояние, могут служить препятствием к проведению вокруг сооружений на всей станции. По этому, все площади, пригодные для образования складов грузов, надлежит разбить станционными площадями, отведенными свободными на удовлетворение нужды дорожн, размещенными на площади развития станционных путей и представляющими при том достаточная удобства для складов и операции с ними грузов.

Таки как малую часть территории грузов не может быть выделена на всю площадь на станции, при чем всякая верфь должна иметь свое выделенное на территории грузов предназначение складочную способность иметь для себя предназначенных, то статья 43 Общего устава, требует из обязанности желательности организовать выделенные и подотдел на выделенных специально для развития территории, отведенных для складов грузов. Этот роль выделенных площадей, отведенных для складов грузов. Этот роль выделенных площадей, отведенных, должно быть отведено на всей территории

въ статьѣ 45 площади, принадлежать для образования товарищеских складовъ. Въ виду того, что площади эти будутъ принадлежать лишь складу и не будутъ грузомъ выгружены, крытыя и открытыя площади, въ видѣ надобности требовать отъ дорожн., чтобы необязательно по надобности приспособленія для хранения всегда принадлежали установленными на сѣхъ площадямъ, а достаточно если таковыя приспособленія будутъ у дорожн. всегда въ наличности для устройства какъ по своему требованію. Отсюда, такимъ образомъ, площади, имѣющія въ видѣ площади предназначенныя для склада грузовъ, должны принадлежать исключительно, въ смыслѣ дѣлности и срочности сужденія на этихъ грузовъ, въ ожиданіи очереди какъ отправка. Въ распоряженіе приняты складываться грузы на станціи, отправляемо могутъ быть пакеты, груженныя вагонами (ст. 62 Общаго устава).

Въ статьѣ 47 говорится, что „желѣзная дорога обязана, по желанію грузоотправителей, предоставлять въ ихъ распоряженію, для склада грузовъ, принадлежащихъ ей свободная земля, сѣхъ площадей, предназначенныхъ для склада грузовъ (ст. 43)“. Надо помнить, что это обязательство не обязываетъ само право грузоотправителя пользоваться данной свободною землей, по желанію, во всякое время и при всякомъ безразличіи, ибо тогда можно произойти то, что грузоотправитель, не принадлежащая дорожн. свободными землями образуетъ дорожные склады для собственности груза и тѣмъ лишить дорожн. возможности, въ случаѣ надобности, немедленно приступить къ расширенію складочныхъ площадей (ст. 48). Скорѣе можно предположить, что земныя участки въ виду то принадлежатъ дорожн., когда, вслѣдствіе чрезвычайнаго складыванія грузовъ, сѣхъ площадей принадлежатыхъ владѣльцамъ будутъ уже исчерпаны и при этомъ, временною своей грузъ, временно выдана, остается либо палить грузъ куда бы то ни было, либо весте его обратно, въ подобныя случаи, въ обществѣ труднаго положенія такихъ грузовъ, на дорожн. возлагается обязательство, по распоряженію грузоотправителя, предоставить въ его распоряженію, для склада грузовъ, принадлежащихъ дорожн. свободная земля станціонной территоріи, съ правомъ при первой возможности земныя освобожденныя имѣть въ ожиданіи складовъ.

Въ виду того, „земныя свободная земля“, сѣхъ площадей предназначены для склада грузовъ, слѣдуетъ помнить всѣхъ тѣхъ случаяхъ площади для образованія товарищескихъ складовъ, которая относится исключительно на выдѣленныя складочныя площади, отведенныя въ силу ст. 46 Общаго устава.

За сего, надлежит установить как порядок пользования свободными землями крестьянскими в случае пользования дорогом, так равно порядок пользования сего землей группы, а также определить обязанности дорогом по отношению к таковой группе.

В порядке исполнения указами злата или имущественного характера группа на рынках потребления, включая в станцию, группа может быть столь закончена, что вся станционная дорогом складены каждая группа изданы; тогда администрация дорогом обязан — в силу статьи 47 Общего устава — предоставлять, по желанию отправителя, свободные складочные места для склада на всех железнодорожных группах.

Таким образом — на основании той же статьи — группа, предоставленные на свободные земли, чтобы преимущественно на законном основании иметь на станционных складах, то надлежит указать, что складочные места далеко предоставляются по порядку таковой группы, для чего следовало бы установить чтобы при наличии групповых в землях воспользоваться свободной землей, чтобы группа таковой обеспечила не предоставлять, надлежит станциям, на которых предоставляются землям решать роль групп, количества иметь в станции его назначения, а склад групп сложить по желанию станционного агента. Вслед предоставлены таковой образом группа должна входить на станцию общей очереди с прочими группами соответственно порядку. Далее, землями дорогом предоставлять в распоряжение групповых свободных земель, по установлению имеется иметь обязанности с старым дорогом по отношению к группе, сложивших на станционных землях (группы предоставлены преимущественно право на законном основании иметь на станционных складах), а потому свободные земли землям предоставлять по отношению к таковой группе, сложивших на таковой землях, освобождены от уплаты особого сбора по отношению к <sup>1)</sup> и в ст. 47 Общего устава группа, сложивших на таковой землях, освобождены от уплаты особого сбора по отношению к <sup>1)</sup> и в ст. 47 Общего устава, по отношению складочных групп, дорогом не должны нести ответственности. Общими уставами установленной, в землях таковой группа не имеют в общей очереди всех станций, без выдачи документов на принятие групп на свои склады.

Далее, ст. 47, установленная преимущественно право групповых иметь на законном основании складочных, по желанию как складочных групп, поочередно по порядку поступления очереди для отправления по будущей обеспеченности групповых в железнодорожных зем-

прям. Казалось бы необходимым, не видеть упрямства инженеров свободным признать очень подобную грунтов, установить, чтобы грунтооправитель был обязанности: либо таковой грунт признан в перекопкой парадокс Обществу установкой установившая, т. е. дать по дороге по выкладкой, либо освободить малые грунты вбита.

До сих пор говорилось только о свободном землях, пригодных для образования товариществ складов. Но в пределах государственной территории — крайняя часть аккордов, а равно вбита, пригодных для крайних дорог, еще могут выделиться свободными землями, пригодными для образования складов, на которых так же можно в случае малости вбита признать земель, грунтооправитель малыми бы использовались под складу склади грунтов. Исходя из соображений предоставления возможности большого пространства на распоряжение грунтооправитель под складу грунтов, казалось бы не безразличным допустить возможность в этих землях, но не только по 1-ю, так же согласно на по дороге и по 2-ю, при непрактичности признания, чтобы складенные на этих грунтах, при наступлении очереди приговора, переиспользовались по упавшим дороге на удобном складочных вбита или же нагружаться средствами складу грунтооправитель. Но дороге не согласен по согласованию с грунтооправитель признается вынужден так же грунты складу складу средстве на всюду плану, которая должна быть обозначена в документах выделенных по отращивания.

Обществу складу, в смысле признания о документе статьи 15 Общества, указывается, чтобы крайняя вбита предположительно для таковой грунтов в складочной, пригодных для образования товариществ складов, на малых землях была означены и вбита, признательная на установкой крайних, малыми земель переиспользовались по малой дороге грунтов, если надобность на земля на данной статье уже является признанием или признается. Действительно, на дороге есть малые станции, на которых, на отдаленности на требования количества складочной вбита для образования товариществ складов, так в для края складу дороге — остаются не признательного свободными пространства земли, могут быть, без упрека для для, станциями малыми земель; поэтому, казалось бы возможной допустить, что если практично предположить крайние документы признаются, что в выделенных на станциях свободными землях не признается надобности на для расширения дорожной выделенных складочной, на для предоставления или, на основании

статья 47 Общ. указа, на распоряжение железнодорожной, то только земля предоставляется дорожке станция частным лицам, на условиях аренды, на такое время как каждый раз с разрешения правительственной инспекции и согласно распоряжения на сей предмет распоряжения Министерства путей сообщения.

Бездействие этого министерства Департамента железных дорог наказуемо: в случае статей 45, 46, 47 и 48 Общ. указ расследовать железными дорогах, установить следующее:

§ 1. Местами предназначенными для склада грузов, назначить на станциях на отправлениях, считаясь постоянными стационарные сооружения дорогах — насы-ток вагоны (вагоны и вагоны), крытые и открытые товарные платформы — для сей цели отведенная, с выделением или части сего места, все места складского назначения (платформы открытые, закрытые, вагоны и т. д.)

Подой площадки пригодны для образования складов грузов на железных станциях площадки, отведенные свободными на железнодорожных дорогах, расположенными в пределах границ станционных путей и предназначенными при том достаточная удобств для склада и погрузки с этих грузов.

§ 2. Требования статьи 46 Общ. указ. площадки должны быть отведены из числа земель, пригодных для образования складов. Соответствующие району отведенные таким образом площадки, дорогах обязаны иметь в надлежащем количестве и исправности покрытия и покрытия, все они приспособлены — приспособлены к складскому грузам, для возможности употребления таковых при первой же такой надобности.

§ 3. За грузы предназначенные на отправление и приемные, на постоянном порядке из числа, на места предназначенных площадях отведенных для товарных складов, железными дорогах возуть ответственность на только министра Общеге указе расследовать железными дорогах. В удовлетворение приходить на себе по тому общительству, отправлениях выданы дублировать площадях, определять равными статью 63 Общеге указа.

§ 4. Подой свободными пригодными местами, из площадях предназначенных для складов грузов на станциях, расположены все отведенные для образования товарных складов площадки, которые отведены свободными на железнодорожных станциях, отведенных в силу статьи 46 Общеге указа (§ 2).

§ 5. Когда все места предназначенные в площадях отведенных для склада окажутся недостаточными грузам, тогда удаляется до-



доль, що въ законѣхъ на стаяхъ свободныхъ жидовъ не предвидѣна надѣбности, въ стаяхъ уличныхъ, въ § 5 постановленъ правилъ, то дорожъ представляется таковыя мелкими виды отдалъ частинъ дорозъ, возвышавать свои ступи въ желѣзныхъ дорожкахъ, въ условіяхъ аренды, по плану или какой разъ съ разрѣшенія правительственной инспекціи в согласіи дѣлаться на сей предметъ постановленіями Министерствъ путей сообщенія.

Въ дозволеніе къ дѣлать, Департаментомъ желѣзныхъ дорожъ представлено Совету наслѣдующія соображенія въ разсмотрѣнномъ вопросѣ.

По статьѣ 49, желѣзные дорожъ обязаны принять (т. е. издать на грунтъ дробнѣею пилладой) земляхъ выходящихъ на стаяхъ выходящихъ къ переносной грунъ, в тѣмъ же случаѣ извѣщенія земля отведенныхъ для стаяхъ грунъ пилладей, — по статьѣ ст. 45 — дорожъ представляется временно вѣрствовать свои грунъ на подлежащую стаяхъ.

Обсуждая вопросъ в томъ, что можно разрѣшитъ поди вырѣженіемъ земляхъ отведенныхъ для стаяхъ грунъ пилладей, необходимо идти въ виду: что ст. 45, 46, 47 и 48 Общере устанъ российскихъ желѣзныхъ дорожъ, выданы въ дѣйствіе въ 1856 году, были въ Высочайше утвержденныхъ 11 февраля 1853 году „главными основаніями для пилладей на желѣзныхъ дорожкахъ сбора на транзитѣ грунъ по 1/2 коп. съ кубъ“.

Въ постановленіяхъ выданныхъ Комитетомъ Министерствъ, по предмету установленія саяхъ главными основаніями, между прочимъ, сказано: „утвержденіе, въ разсмотрѣніи выданныхъ саяхъ основаній, подробнѣе правилъ аренды на стаяхъ транзитѣ, изъ транзитѣ, вѣрденіе отправки, в равно в вѣрденіи пилладей съ возмездіемъ транзитѣ установленнаго сбора, расходование вступавшихъ по саяхъ сбору суммъ в отдѣльной по плану отчетахъ, представлять Министерству путей сообщенія по согласованію съ Министерствомъ финансовъ, в въ послѣднюю очередь и съ Государственнымъ контролеромъ“. Согласно тому, при циркулярѣ Департамента желѣзныхъ дорожъ отъ 16 октября того же года № 8564, были выданы утвержденныя Указомъ Высочайше постановленія Министерствъ путей сообщенія, по согласованію съ Министерствомъ финансовъ и Государственнымъ контролеромъ, въ разсмотрѣніи выданныхъ главными основаніями, „правила в грунъ, принадлежащихъ желѣзнякъ дорожкамъ на стаяхъ вѣрденіе по отдаленію, съ отдаленіемъ по 1/2 коп. съ кубъ“. Правила эти обязаны въ

бах: 1) устройство складов, 2) приюты грузов, 3) отправка грузов, 4) посылка сборов и 5) отсылка по сбору.

Если правила эти съ общеправительствъ Имперіи устроены россійскими законодательными дорожн. и съ установленными должностн. лицами съ разнѣе статей сего закона, въ частяхъ своихъ терять силу къ провинціямъ, гдѣ не имѣе Департамента законодательствъ, при рассмотрѣніи вѣдѣ предположеннаго въ параграфѣхъ съ разнѣе статей 45—48 Общаго закона, посылать необходимымъ образомъ на вѣдѣ и тѣ высшія, которыя были преподаны въ руководствѣ законодательствъ дорожн., почти за два года до изданія Общаго закона.

Въ § 1 помянутыхъ правилъ говорится, что всѣ свободныя стѣнышки площади, пригодныя для устройства складовъ, обременяются на вѣдѣ каждой стѣны, при томъ, то вѣдѣнство съскъ площади, которое на основаніи расчета, по бывшимъ примѣрамъ свободнаго груза, можетъ извѣдѣваться, отсылается для прикосновенія къ кофшарнѣмъ грузамъ. По § 3, на стѣнышки стѣнышками площадью обществу дорожн. общинамъ устроить подетель, посылъ пригодныя для того, чтобы складные на нихъ грузы были въ безопасности въ надочияхъ своихъ, а имѣть средства для покрыванія грузовъ сверху и съ боковъ. Далѣе, параграфомъ 5 установлено было, что дорожн. общинамъ предоставляется отправлять грузы, по вѣдѣмъ, складывать свои грузы на свободной, на отведенной сѣмъ вѣдѣ складъ земли, принадлежащей обществу.

Если съ помянутому работать: на 1-ю, что согласно § 1 главнаго основанія (не непосредственно съ Общимъ закономъ) на обществу жѣлѣзныя дорожн. возможна обязанность устроить какъ особый законныя предположенія, такъ и распорѣдъ постановленія предположенія для краеніе грузовъ, а по 2-ю, что по силѣ ст. 50 Общаго закона сѣмъ кофшарнѣ сборовъ въ  $\frac{1}{2}$  вѣдѣ съ вѣдѣ, гдѣ таковой вѣдѣ, можетъ быть употреблены дорожн. на устройство для перевозки вѣдѣнствъ и посылъ, а при вѣдѣнствѣ вѣдѣнствѣ—а на уѣдѣнствѣ и сѣмъ уѣдѣнствѣ посылъ на станціяхъ вѣдѣнствѣ, то, въ стѣнышками предположенія дѣлать, слѣдуетъ прайда съ тому вѣдѣнствѣ, что вѣдѣ выраженія дѣлать, стѣнышками для складъ грузовъ" (употребляемыя дѣлать въ статьяхъ 46 и 48 Общаго закона), нужно посылать: опредѣляемое пространство, выдѣляемое (отведенное) въ вѣдѣ площади пригодныя для образованія складовъ, для которыхъ, собственно разлѣду его, дорожн. общинамъ



путей, пригодных для образования складов грузов. Соответственно размеру этих площадей, дороги должны быть в надлежащем количестве выстроены в городах, необходимых для сохранения грузов. На двух первых категориях принадлежать свободным гражданам земли под площадями, указанным во 2 категории, и свободным крестьянским землям.

За грузы, складываемые в містах, оформляемых под двумя первыми категориями, выданные дороги будут принадлежать на основании Общедого устан., на установление чего и выданы от правительств дубляжи выданных. За грузы, складываемые в містах, двух последних категорий, дороги принадлежать на общую, но грузы они принадлежат на установленным для отправки отряда. Также образуют Департаменты установившие принадлежность выданных дорог не только на те грузы, которые приняты в кабары, кабары, крытые и открытые платформы, но и на те, которые складывают на открытые, отведенные для того площадки, т. е. дороги должны отходить не на одну только первую категорию складов, но и на вторую. Также распределение принадлежностей первоначально не должно, но выданы дубляжи, стат. сов. Витте, на содержание коннозаводческих коннозаводов 45 и 46 ст. Общедого устан. Под выданы переключенной и мир, указанным на дубляжи, согласно с тем, что под містами, — принадлежностями для складов грузов по 45 ст., складуются кабары, кабары и крытые и открытые платформы платформ, склады міста, причисленные Департаментом к первой категории, и лишь по отношению к 46 ст. міста принадлежат Общедого, согласно дубляжи, стат. сов. Верооятно, выданы, что на 46 ст. под выданными принадлежностями для складов грузов, складываются те же міста как и на 45 ст., когда тем же Департаментом выданы, что под теми містами складуются склады площадей, отведенных для образования коннозаводческих складов. Согласно с своей стороны на містах правительств принадлежностей, дубляжи, стат. сов. Витте выданы, что и под містами принадлежностями для складов грузов по 45 ст. и под площадями отведенными для той же цели по 46 ст. складуются склады одна міста первой категории, т. е. кабары, кабары и крытые и открытые платформы платформ, — отведенными для складов принадлежностей на складах грузовых на общедого числа складов міста, принадлежностями кабары для складов. Для отхода только міста по 46 ст. кабары кабары и кабары для сохранения грузов, принадлежность на второй, согласно Общедого устан., выданы на ка-

линии дороги настолько, насколько это возможно и если бы было  
 известно, т. е. по возможности для себя соорудивши, какъ импе-  
 риальны изъ Департамента, — такъ какъ все остальные виды стро-  
 тельствъ изъ railway line, строены только пригодны для вывоза  
 грузовъ, очевидно, безъ какой бы ни было, со стороны желѣзныхъ дорогъ,  
 ответственности. Такое положение подтверждается текстомъ проекта  
 Общедо устанъ и особенно комиссія графа Баранна, въ концѣ  
 основанъ статьи проекта. До введенія Общедо устанъ, ответствен-  
 ность дороги принадлежала лишь вѣдѣть съ стороны грузъ; до  
 1880 по моменту на вѣдѣть и безопасность грузъ, помещены  
 на станціонныя дворы, дорога не могла ответственности. Для устро-  
 енія railway нестроительствъ, проектируемыхъ при вѣдѣть и  
 отправкѣ грузовъ въ такомъ порядкѣ вещей, комиссія представила  
 175 ст. Общедо устанъ, въ концѣ и комиссия на желѣзныхъ  
 дорогахъ обязанности „принять въ перевозкѣ грузъ, доставленный  
 на станція, по сколько по доволнѣть предѣльную вѣдѣть  
 вѣдѣть при станція складочнаго пространства“, вѣдѣть (об-  
 ластность комиссія гр. Баранна) развѣдѣть вѣдѣть и вѣдѣть  
 другія станціонныя вѣдѣть, вѣдѣть для вѣдѣть проектъ.  
 Въ дальнѣйшій комиссія усмотрѣть, что она  
 вѣдѣть вѣдѣть въ виду вѣдѣть вѣдѣть и вѣдѣть вывозъ,  
 на устроителью вѣдѣть и вѣдѣть вѣдѣть съ вѣдѣть  
 вѣдѣть вѣдѣть сборъ. Вѣдѣть съ концѣ, проектъ Общедо устанъ  
 вѣдѣть на желѣзныхъ дорогахъ ответственности на вѣдѣть грузъ  
 только въ вѣдѣть вѣдѣть, не развѣдѣть вѣдѣть вѣдѣть  
 вѣдѣть на вѣдѣть вѣдѣть, пригодны для вывоза грузовъ на  
 станціонныя дворы, что вѣдѣть вѣдѣть, все вѣдѣть вѣдѣть  
 ответственности на вѣдѣть грузъ, вѣдѣть на отпра-  
 тить вѣдѣть и вѣдѣть лишь вѣдѣть и вѣдѣть.  
 Вѣдѣть вѣдѣть отъ Министерствъ и въ вѣдѣть отъ Министерствъ  
 путей сообщенія на вѣдѣть статьи проекта не вѣдѣть на  
 вѣдѣть, на вѣдѣть Государственнаго Совета также на  
 вѣдѣть, чтобы статьи въ вѣдѣть съ вѣдѣть вѣдѣть вѣдѣть  
 вѣдѣть, а вѣдѣть также, что, проектъ вѣдѣть вѣдѣть 175 ст. проекта  
 (вѣдѣть ст. 43 Общедо устанъ), вѣдѣть вѣдѣть вѣдѣть вѣдѣть  
 статьи Государственный Советъ, вѣдѣть въ вѣдѣть вѣдѣть  
 Министерствъ путей сообщенія, что по вѣдѣть предмету вѣдѣть  
 Высочайше утвержденны 11 февраля 1885 г. вѣдѣть основаній  
 на вѣдѣть на желѣзныхъ дорогахъ сборъ на вѣдѣть грузъ  
 въ 1) коп. съ пуда, и вѣдѣть Министерствъ путей сообщенія

на предметъ сего законоположенія изданнымъ приказомъ, предло-  
жилъ издать указанный въ сѣдѣ приказомъ и на буду-  
щее время, изданнымъ сего въ Общій уставъ и законъ была  
50 ст., въ которой изречено, что команда в расходные книги  
за правое время производится согласно утвержденнымъ главнымъ  
основаніямъ; кромѣ сего пункта, въ сѣдѣ послѣдуютъ замѣчаниями  
в ст. 45, 46, 47 и 48 Общаго устава, въ которыхъ в частности обя-  
зана терминологія въ означеніи имени предвѣдѣтельнымъ, спе-  
ціальнымъ, исключительной правосудности и проч., изданнымъ указомъ въ под-  
данности. Этотъ и ограниченъ сдѣланнымъ при изданіи Общаго  
устава замѣчаніемъ въ общаго основаній 1883 года, остальныя  
же положенія сего общаго основаній, а въ томъ числѣ и пред-  
ложенія при рѣшеніи сбора въ  $\frac{1}{2}$  коп. возложить на желѣз-  
ная дороги устройство не только настоящихъ мостовъ для про-  
хода грунтовъ, но также и проектировъ для этихъ приспособленій,  
такъ же изданы въ сѣдѣ дѣйствіи Общаго устава, не имѣютъ  
значенія, такъ было, что приказомъ 1883 г., со времени издана  
до 1889 г. на на одной дорогѣ не были изданы, въ то же  
время не имѣютъ, что такъ желѣзные дороги, такъ и Мини-  
стерства финансовъ в предвѣдѣ слугамъ въ изданнымъ,  
въ настоящее время, съ 8 июля 1889 г. приказомъ въ и особымъ  
замѣчаніемъ изданнымъ Министерствомъ финансовъ поныне приказомъ  
о сборѣ въ  $\frac{1}{2}$  коп.

Кромѣ того, весьма не имѣтъ въ виду, что при услаженіи  
остановки быть изданы приказомъ 1883 г. не могло быть в рѣш  
о имѣть либо ответственности желѣзныхъ дороги на грунты до про-  
хода въ на перевозѣ, такъ какъ ответственность за правые  
съ основаніемъ въ сѣдѣ грунты имѣютъ такъ съ изданнымъ Об-  
щимъ уставомъ, поему эти вопросы, изданнымъ сего ответствен-  
ности, в издана быть изданнымъ такъ при сдѣланнымъ указаннымъ са-  
мымъ уставомъ в сѣдѣ работъ желѣзныхъ графа Баранова, въ кото-  
рыхъ уставъ изданнымъ, но издана не при сообщеніи съ при-  
казомъ 1881 г.

Въ виду сего, дѣлать сего, сего. Бюджетъ изданнымъ, что поныне  
вѣ Департамента желѣзныхъ дорогъ произведено в то ответствен-  
ности за дѣлать при в сохранности это сего поныне имѣютъ быть  
поныне на желѣзныхъ дороге такъ въ томъ случаѣ, если грунты  
сложны на правые съ восточными станціонными сооруженіемъ де-  
рота, изданы изданнымъ, изданы в изданнымъ такъ изданнымъ,  
т. е. в изданы, изданнымъ и для сего такъ изданнымъ,

каса о поггь говорить и Департаментъ въ § 1 ориентированы  
ныя правила.

Будучи неправильны въ юридическомъ отношеніи, постановленія  
Департамента, по вѣдѣнію дѣла, сталъ самъ Ватте, именуя въ се-  
бѣ и вредныя практическія послѣдствія, предпринять образцовъ сбора  
 $\frac{1}{2}$  в. на устройство временныхъ приспособленій для охраны  
грунтовъ, т. е. на приобретение такихъ машинныхъ устройствъ и  
покрытій.

Почаскія временныя приспособленія не могутъ сравниться ни по  
прочности, ни по степени сохранности съ такими грунтовыми маши-  
нами, специально предназначенными для оладовъ. Для того,  
чтобы временные приспособленія могли охранять грунтъ отъ повреж-  
денія, они должны быть устроены почти такъ же прочно, какъ и по-  
стоянное складчатое покрывало, т. е. должны стоить почти столь  
же дорого; обыкновенныя же временныя приспособленія или брез-  
жентны и шпалы, или покрываютъ осыпь, или слабо предохра-  
няютъ грунтъ отъ вымыванія и осѣданія подъ порчи, а между тѣмъ  
дѣлаютъ на устройство и приобретение для сего необходимыя весьма  
дорогія матеріалы, такими брезента, расходуется. Понятно,  
что такой расходъ является въ высшей степени неэкономичностью  
на въ интересахъ желѣзныя дороги, на въ интересахъ торговли  
и промышленной промышленности, а не удовлетворять ни одну  
изъ заинтересованныхъ сторонъ: желѣзныя дороги, по времени, не  
будутъ имѣть необходимости, гонимы для охраны грунтовъ сля-  
доча и не избавятся вслѣду отъ справедливыхъ жалобъ и претен-  
зій со стороны грузоотправителей, а послѣдніе, заплативъ сборъ  
на устройство покрывалъ для такихъ грунтовъ, нарядомъ будутъ тра-  
вить ихъ въ действительности въ самыхъ неблагоприятныхъ усло-  
віяхъ и при томъ на свой страхъ и рискъ и съ немалымъ расходомъ,  
такъ какъ неопытная, или уже опытная маде, на желѣзную  
дорогу возлагая ответственность за вымываніе худыхъ грунтовъ, пре-  
вращается въ крайне недовольствованную временными приспособле-  
ніями съ націею закрыть и повредить.

Изъ виду всесторонняго дѣла, сталъ самъ Ватте замечать,  
что поггь вѣстами предназначенныя для оладовъ грунты обрѣзаны  
разуклонъ лишь шпалами и постоянными платформами, для сего цѣль  
отвѣтственна; въ составленіи съ платформами или шпалами желѣзныя  
дороги обязаны имѣть въ виду возможность осѣданія и сползанія.  
Примѣные дорожно въ охранѣ съ оладовыми въ оладовъ и сло-  
живаніи въ оладовъ оладовъ, дороги должны вѣсти такую ответствен-  
ность.

вести на основании Общего устава, всё же остальным местам, на которых могут складываться грунты, должны считаться лишь приложениями для отвода от рассмотрения проектных работ, на основании ст. 47 устава, для отвода от рассмотрения и без участия в нём ответственности и без всякого участия владельцев дорог в их оформлении. При этом объём в  $\frac{1}{2}$  в. должен, в интересах владельцев дорог, так и в первую очередь, преимущественно обращаться на устройство постоянных выгребов и платформ, обеспечивающих исправность грунтов, а не на устройство временных выгребов и покрытий, которые дороги могут вести помимо всякой регламентации закона, чтобы избежать помощи или отхода от ответственности владельцев, но без ответственности на основании Общего устава.

Директор Департамента желал бы дороги объяснить, что эти постановления, предложенные дейст. стат. сов. Зинце, в конечном итоге упрощают решение вопроса, так же точно как и можно прийти, что Общій устав регулирует под преимущественными и ответственными местами в отношении исключительно выгребов и платформ. Эти постановления, без всякого сомнения, входят в понятие места преимущественности для тротуаров, но также, очевидно, предусматривают исключение случаев на основании такого количества грунтов, которое не может быть помещено в выгребы и покрытие и поэтому для его преимущественности, в виду чего и определяли на случай этого случая особый ряд мест для тротуаров (кроме постоянных выгребов), в необходимых подразделениях их пригодности для себя самих и с указанием необходимости для тротуаров грунтов преимущественности — выгребы и покрытия. И действительно, в настоящее время года больше на станциях строится выгребов, преимущественно выгребов, для выгребов которых готовили специально выгребы и платформы не может быть достаточно, является необходимостью для предотвращения дальнейшего роста грунтов, что при наличии возможности всякого количества выгребов, как упрощать её положение выгребов и покрытия временными выгребов. Но так как указание закона в отношении этих обязанностей, которые должны выполняться дорогами по тротуарам и по ответственности за их устройство и исправность так же отправления, между прочим, то Департамент желал бы дороги указать на виду рассмотреть предельно своей ответственности, всё же в настоящее время проектные работы того вида, что желал бы дороги соблюдать на Общій устав на весь





и строились дороги. Рассмотренные для, так и прочие другие, указывают на необходимость внести изменения в учреждение, комитетом, как предложены Министерством путей сообщения, так Советом, как вообще предложены комитетом графа Баранова.

Принимая во внимание то обстоятельство, что в доклад не рассмотрены вопросы описи имущества местных управлений и министерств, выданный представителям комитетом указывал на необходимость возврата докладу вместе с журналом Совета по тому предмету министерства дороги, для неосторожного обсуждения вопроса совместно с представителями дороги и тем тристоронним, которое будет представлено министерствам, в частности следующим людям.

По этому предложению и как дальнейшая обязанность комитета с полной ответственностью, что 45—48 ст. Общего устава ведут к тому, что такую равнообразную как таковую, что издавна основанная на этих правах необходимо должно представлять установление такого смысла этих статей путем надлежащего их разъяснения в законодательном порядке и издавая их на такой редакцией, которая бы не возбуждала сомнения.

Во время по этому вопросу были указаны еще одним способом разъяснения вытекающих из упомянутых статей федеративной, — это путем судебной практики, но во виду обширности и сложности интересов, связанных с настоящим делом, представление разрешения федеративной судьиным судебным решением по каждому частному случаю было бы сопряжено с тем, что выработать дороги, так и для лиц, владеющих или служащих, с которыми бы были большие неудобства.

Принимая во внимание, во всяком случае особо критическую важность настоящего дела для торговли и законодательной промышленности, так и серьезность всех последствий для законодательного комитета, который имеет ввиду на себя то или другое толкование ст. 45—48 Общего устава, Советом принято, что единственно правильным путем в устранение федеративной ответственности возбуждение на законодательном порядке вопроса об изменении редакции ст. 45—48 Общего устава и об изменении их на такую редакцию, которая бы не возбуждала сомнения, вместе с тем должно быть исправлено и представление Совету по железнодорожному делу прав установить на развитие этих статей подробные правила, так как установление таких правил в настоящее время установив не представляется.

В виду этого, Советъ предложилъ направить настоящее дело въ Департаментъ желѣзныхъ дорогъ для разработки его въ этомъ направлении.

Подлинный журналъ не подписывался подписавшими.

## Журналъ 16 ноября 1889 года.

№ 18/ми.

Слушая докладъ Департамента желѣзныхъ дорогъ 13 октября 1889 года № 1.877, о перемѣнѣ правилъ поѣздки содержаннаго, вѣса и стоимости провоза въ переносной грузъ, производимой на поездахъ ст. 60 Общ. жел. дорогъ.

Журналы Советъ по желѣзнодорожнымъ деламъ 16 марта 1889 года № 1/ми утвердили „правила поѣздки содержаннаго, вѣса и стоимости провоза въ переносной грузъ, производимой на поездахъ ст. 60-й Общ. жел. дорогъ“. Въ § 3-емъ этихъ правилъ, между прочимъ, говорится: если по распоряженію пограничнаго поста окажется грузъ, въ переносной упаковке, то онъ переносится въ распоряженіе жандармской полиціи.

Во снѣжкѣ 4 октября № 4636, на имя Министра путей сообщенія, Министръ предупреждалъ дѣла поѣздки, что безурочное предѣленіе властью посылать провозъ оставаться жандармской полиціи въ крайне затрудненіи въ тѣхъ случаяхъ, когда въ нихъ разпознается будутъ переносными грузом недопущенные къ провозу, ибо у насъ полиціи не хватаетъ для хранения переданныхъ грузовъ помѣсть поѣздки и средствъ, обеспечивающихъ ихъ дѣлать. По этому снѣжкѣ-сообщенію. Дурново проситъ извѣстить тотъ пунктъ § 3-го снѣжкискихъ правилъ, которыми определенно недопущенные грузы передаются въ распоряженіе жандармской полиціи, особымъ чиномъ иной отъ обязанности хранения этихъ грузовъ.

В виду сего Министръ путей сообщенія приказалъ полномочнымъ лицамъ пересмотрѣть въ Советѣ по желѣзнодорожнымъ деламъ „правила поѣздки содержаннаго, вѣса и стоимости провоза въ переносной грузъ“, съ приглашеніемъ въ участіе въ ихъ обсужденіи Начальника штаба отдѣльнаго корпуса жандармовъ.

Рассмотрѣвъ настоящій вопросъ Департаментъ желѣзныхъ дорогъ оставался на нижеслѣдующемъ соображеніи.

По 49 ст. Общого устава, желѣзныя дороги обязаны принимать всѣхъ пассажировъ на станцію и доставлять ихъ по назначенной группѣ, при чемъ въ продолженіи въ группѣ назначенной (ст. 57 пункт. 5-8), между прочимъ сѣдѣльщиками, должно быть показана назначенная группѣ, а согласно ст. 58-9 отрядами станій и въ разности въѣздахъ или въ назначенной сѣдѣльщикъ и пассажировъ, подвергнута выборѣ съ тѣмъ всѣхъ послѣдствіяхъ къ исправленію, ответственности или возмѣщенія.

За снѣгъ, дороги, въ силу статьи 60-8, представляемо по выбору администраціи, вѣса и стоимости груза провозимы не только на станціяхъ отрядами и назначенія, но и на станціяхъ, находящихся на пути сѣдованія груза, а согласно § 2-го утвержденныхъ Сѣвѣромъ по железнодорожнымъ дѣламъ по сему предмету правилъ сѣдованія вагоны должны сохраняться и при отсутствіи лица имѣющаго право распоряженія грузомъ, въ отсутствіи въ присутствіи станціоннаго жандарма и дѣлѣ построннаго снѣга.

Если противозаконно выбрано вагонъ, что отрядами сдѣлано по назначенной, подѣ другими назначеніями, грузъ въ перевозкѣ недовольственной, то таковой грузъ неслѣдуетъ считать считаться тѣмъ провозимымъ въ желѣзныя дороги уже не имѣя въ исполненіи договора перевозки, въ статьѣ грузъ въ разѣ лица имѣющаго право распоряженія грузомъ, въ тѣхъ случаяхъ, когда въ правилѣ такого груза какое-либо лицо подвергается наказанію, предусмотрѣнному въ правилѣ о назначеніяхъ и въ условіяхъ о назначеніяхъ; снѣгъ же грузъ составляетъ исключеніе.

По Таможенному уставу товары, недовольственные и извѣщенные въ провозѣ и вѣсѣ, а равно извѣщенные товары тѣмъ провозимые, конфискуется таможенными властями, но подобное право не можетъ быть предоставлено желѣзнымъ дорогамъ. Хотя по ст. 11 Общого устава, постановленія администраціи по статьямъ съ 43 до 90 (а сѣдованія и постановленія статьи 60) должны имѣть силу лишь въ отношеніи грузовъ, доставляемыхъ въ перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ—но тѣмъ не менѣе дороги право указать имѣть выступать и съ обнаруженными недовольственными съ перевозкѣ грузовъ; по уставу же о предупрежденіи и пресѣченіи преступленій (ст. 1), пресѣченіе всѣхъ дѣйствій, клонящихся къ нарушенію установленнаго порядка, безопасности личной и имущественной, возлагается на обязанности вѣстной власти. Въ силу этого и принята по указанію, что по ст. 153 Общ. уст. рас. на дорогахъ



чальства, и что распоряжения по сеймъ подобныа случать дла-  
днн по необходимости исполнитъ отъ канцарской полиціа, генералъ-майору Петрушъ приказавъ также необходимымъ доложить  
ст. 3 правилъ указанныа на обязанности жандармеріа слу-  
жащихъ оказывать при этомъ чинамъ канцарской полиціа со-  
дѣйствіе.

Согласовано съ этимъ законодѣлѣмъ Соеднѣ исполнитъ: послѣднее  
число § 3 правилъ канцарскіа содержания, вѣса и стоимости при-  
каза къ перевозкѣ груза, утвержденному Соеднѣмъ по журналу  
16 марта 1889 года № 20/421, доложить и исполнитъ слѣдующимъ  
образомъ. Если въ закрытіа товарныхъ ящика окажется грузъ, въ  
первоначалѣ недооцененный или заниженный быть перевозимымъ  
на особую условіахъ (ст. 61 Общ. устава) или отпущенъ отъ про-  
чихъ грузовъ, то въ первомъ случаѣ грузъ передается въ разор-  
ваніахъ жандармеріа, которой жандармеріа служащій  
нахъ при закрытіа груза, такъ и при уничтоженіа его въ случаѣ  
нужности оказывать надлежащее содѣйствіе, во второмъ —  
дорога поступитъ на основаніа правилъ, установленныхъ для та-  
ковыхъ грузовъ, а въ послѣднемъ случаѣ грузъ отправляется от-  
дѣльнымъ отправкомъ.

Подлинный журналъ на надлежащее подписаніе.

2, 9, 16 и 30 ноября 1889 года

№ 20/421.

Служавъ докладъ Департамента желѣзныхъ дорогъ 10 сентября  
1889 года № 1.729, о приложенъ переноса перевозимыхъ вещей  
на желѣзныа дорожнн.

Общій съездъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ пред-  
ставлятъ на разсмотрѣніе Министерства проектъ особахъ условій  
перевозки по желѣзныа дорожнн перевозимыхъ и железнодорожно-  
выхъ вещей.

Проектъ этотъ, какъ видно изъ доклада Департамента желѣзныхъ  
дорогъ, раздѣляется на двѣ части: 1-я излагаетъ въ общій общій  
основаніа, касающіеся всѣмъ предметамъ; 2-я содержитъ перечень  
перевозимыхъ вещей и предметовъ и указываетъ на родъ и способъ  
указаннахъ предметовъ ихъ вѣса. — Общій основаніа принадлежатъ съ  
одной стороны ябры предосторожности при перевозкѣ этихъ вещей.

а равно и при для ограждения дороги отъ убытковъ, въ случаѣ не имѣнія силъ грузныя товарищескаго общества — требованіи транспортной платы при отправленіи, и отъ ответственности за перегрузку и выгрузку ея, а съ другой — среднѣею размѣру ответственности оторваннаго въ пѣдѣрже обремененіе груза.

Отвергнвъ необходимость установленія среднѣеишаго мѣра ответственности при перевозкѣ перевозимыхъ вещей и предметовъ не представляющихъ, по мнѣнію Департамента, исключеній, тѣмъ болѣе, что проектируемыя свѣдѣнія мѣра ответственности въ настоящее время не имѣютъ желаннаго дѣйствія.

Возвратныя вещи, по ограниченности круга ихъ потребленія и по сложности мѣра ответственности, обязательнаго при отправленіи и перевозкѣ силъ общества, не могутъ служить для желаннаго дѣйствія обремененія вещей перевозимыхъ на перевозку платныхъ. Въ случаѣ извѣщенія отъ получателя, желанная дѣйствія не имѣютъ возможности, при перевозкѣ перевозимой платы на получателя, взыскать посредствомъ продажи съ аукционаго торга, если-бы таковыя даже и была допустима, стоимость провоза и другія платежи перевозимыхъ съ давняго груза, по этому предположенію свѣдѣнія, изложеннаго въ § 4 его проекта правилъ, принимается Департаментомъ мнѣнію неграмотнаго разсужденія.

Обязательное правоотношеніе перегрузки и выгрузки средствами старинными и новыми, какъ ни въ какомъ случаѣ не соотвѣтствуетъ перевозимымъ предметамъ, можетъ быть оправдано необходимостью всего разнаго и разнообразнаго обращенія съ перевозимыми вещами и предметами, а по этому возмѣщеніе за эту перевозку стала мануальной должно быть признано неслѣдующимъ.

Установленіе неслѣдующаго груза на выгрузку перевозимыхъ вещей и предметовъ, съ цѣлію свободнаго оцененія свѣдѣній путей отъ такого рода груза, неслѣдующаго бы имѣнныя дѣла. Но тѣмъ не менѣе предположеніе съ получателями силъ общества требованія о немедленномъ (какъ то проектируется свѣдѣнія) таковыя какъ свѣдѣнія на предметъ представляется оправданнымъ. По этому Департаментъ имѣетъ болѣе примѣрными образцами перевозимыхъ вещей и предметовъ свѣдѣнныя перевозимыхъ вещей съ увѣдѣнными перевозимыхъ, имѣнныя подъ перегрузку на получателя, — должно быть признано въ томъ же духѣ, — какъ и неслѣдующаго груза, — не подлежать получателя свѣдѣнныя дѣла.

Предположенію свѣдѣнія о перевозкѣ желаннаго дѣйствія въ раз-

перевозке посылки независимо от получателя и отправителя срока хранения посылки в предметной Департамент также имеет право, установление же особая на контроль обязанности груза ответственности, за что ст. 59, 60 и 103 Общего устава, — не подлежащая рассмотрению при обсуждении правил перевозки багажа посылки.

Относительно второй части предложенных свобод приняты Департамент заявили, что из проекта выделены только четыре рода перевозимых посылки:

- а) драгоценные и благородные металлы, из которых сделаны часы, ювелирные изделия;
- б) ювелирные изделия, драгоценности, ювелирные изделия, ювелирные изделия, ювелирные изделия;
- в) ювелирные изделия, ювелирные изделия;
- г) ювелирные изделия.

Свободы смысла не действительны условия перевозки посылки могут разрешить перевозимых посылки, выделены, с одной стороны, — предложены для других перевозимых особые условия, условия, предложены результаты железнодорожной перевозки по перевозке железнодорожными посылками и ювелирные изделия, выделены бы быть приняты из руководства.

Кроме этого проекта, на рассмотрение Департамент заявили проект предложения была проект правил перевозки перевозимых посылки, разработанный Министерством, существующим при Министерстве путей сообщения с 1882 по 1887 году, под председательством д-ра, с-ра, министра Горюхина, в той части этого проекта, которая касается правил перевозки перевозимых посылки по железнодорожным дорогам. Проект комиссия рассмотрела также по той части:

1) Общих оснований, оснований выделены обязанности при перевозке перевозимых посылки и предметов, и

2) специальными правилами перевозки, перевозки и выделены перевозимых посылки, выделены из перевозимых в первой части правил перевозки. Подразделены перевозимые посылки и предметы по степени опасности при перевозке на 3 разряда, комиссия рассмотрела:

а) учреждение особая при Министерстве путей сообщения выделены для составления и перевозки списка перевозимых посылки и предметов;

б) установление особая документов, предложены железнодорожными агентства при своей службе посылки по и при



ничего общего с правилами перевозки по железной, не подлежащих сравнению с ними правилами.

Во имя вышеназванного, Департамент признал в собрании:

1) что с изданием Общего устава российских железных дорог, представляющего правила утверждения правил перевозки грузов, подлежащих к перевозке по железным дорогам только при соблюдении особых условий, предложенных Государственным Советом, утратила относительная порада составления и представления на утверждение и установление правил перевозки пассажиров, в частности и предметов вещей к назначенное время лишь значение исторической справки;

2) что проекты правил перевозки пассажиров в частности и предметов Общего устава и комиссия рассмотреть друг друга в той части, которые предусматриваются общие условия; вторая же часть (т. е. способы упаковки, порядок приема и выдачи), будучи вполне несовершенна по проекту устава, представляется более сложной в редакции предложенной комиссии, во имя чего представляется бы целесообразным в проекте уделить по сему предмету правила в этой части придерживаться проекта комиссии;

3) что комиссия, как усматривается из ее проекта правил, не признавала необходимым повторить рассмотрение правил, distinction на перевозку порога и материалы, ознакомиться с проектом по представленной или при перевозке пассажира, вследствие сего проектными иными правилами перевозки пассажиров в частности не должно касаться перевозки порога, тем более, что в уставе не указывается об этом или перевозке багажа.

4) что в разряд предметов вещей, подлежащих к перевозке по железным дорогам, должны быть отнесены и предметы, которые перевозятся по железным дорогам в качестве вещей багажа.

За сие, Департамент железных дорог помогать установлению последующих правил перевозки пассажиров в частности.

§ 1. К перевозке по железным дорогам подлежат:

А. Вещные предметы и предметы багажа общие при перевозке, кроме обыкновенный порога, как то:

1) патронные;

2) сушки паровых, по указанным также (§ 2 п. 3) железных;

- 3) недроссылины: грукчал рути, грукчал сымот и грукчал серебра;
- 4) парок са буртастнай салы;
- 5) палыастыт;
- 6) гылофит;
- 7) шыршаны коры.

В. Все перечисленные вещества и предметы, правила для перевозки которых не утверждены надлежащим образом.

В. Вещи, которые не утверждены надлежащим образом, хотя дозволенные на перевозку по железным дорогам, но относительно которых условия перевозки или предосторожностей, предложенная тамошними властями, отличаются от таковых же elsewhere.

§ 2. Къ перевозке по железным дорогам, с соблюдением условий, установленных правилами железнодорожных департаментов:

- 1) американские препараты, как то: диванты и греческой службы;
- 2) мажорские препараты с содержанием не более 20% мажорности;
- 3) сухой преобразованный порошок, стиральный порошок или порошок для стирания из веществ не более 50 грамм на фунт;
- 4) пакеты и пакеты для производства порошка;
- 5) ручные пакеты;
- 6) пакеты железнодорожных;
- 7) пакеты фары;
- 8) пакеты вещества фары.

Примечание къ §§ 1 и 2. Перевозка и хранение этих предметов производится в соответствии с правилами Министерства путей сообщения, но представления должны быть предъявлены как по требованиям железнодорожных властей, так и по требованиям железнодорожных служащих страны назначения.

§ 3. Для перевозки перечисленных веществ и предметов, приобретенных внутри Империи, старательам обязаны удостовериться разрешения Министерства путей сообщения, такое разрешение должно быть предъявлено как по требованиям железнодорожных властей, так и по требованиям железнодорожных служащих страны назначения.

§ 4. Для перевозки веществ и предметов, приобретенных за границей, — старателям, через таможенного на предстоящих разрешения, обязаны предъявить удостоверение Департамента тамо-

денних об'єктів з ділової Міністерством фінансів розрізня-  
ють на основі цих веденств на пограничному станції.

Всі транспортні формальності по частині подання в цей  
случай виконуються виключительно агентами-консультантами митни-  
цями держави.

§ 5. Вь розрізняють з удостоверяють, наділяються особено  
§§ 3 и 4 цих правил, обов'язками:

- а) імя и фамилія отправителя, восту перевоза розрізняє,
- б) кількість міст, в міст розрізняється на  
переміській груз;
- в) завод или склад, откуда перевозится имущество транспор-  
тируется;
- г) станція відправлення груз;
- д) імя и фамилія получателя груз.

§ 6. На всякій отпущенной вь одну раз вьт завод или  
склад транспорта перевозителю восту или предметом отпуща-  
тельно выдается актими правительственного надзора на сие вво-  
дятся или складятся (наводиться восту количеством или количеством  
складом) свидетельства, вь коном должно быть означены:

- а) завод или склад отпущенной транспорта;
  - б) номер и время выдачи свидетельства;
  - в) імя, фамилія и міст жительства отправителя и получателя  
груз;
  - г) номер и время выдачи разрешения на перевозку имуще-  
ства вьт завод или склад перевозиться имущество и  
предметам;
  - д) наименование, міст, и количество отдельных міст тран-  
спорта;
  - е) знаки и номера (марки), выставленные заводом на отдѣ-  
льных містам;
  - ж) отсылка на имя, восту или складом на от-  
дѣльных містам транспорта;
  - з) отсылка о том, что внутренній уполномоченный и уполномоченный  
предметом перевозиться означено упол-  
номоченный на сие предметом правил;
  - и) станція отправления и станція назначения транспорта;
  - к) імя и фамилія проводника, восту перевоза отправителя  
сопровождать транспорта до станція назначения.
- § 7. На наружных сторонах уполномоченных выданных свидетельств

для перевозки по железной дороге вещей, перевозимых в количествах, указанных в пункте 1, должны быть оформлены:

- а) утверждённое министерством железной дороги или склада, отпущивающее указанные количества и предметы;
- б) форма, выданная в месте нахождения завода или склада;
- в) год, месяц и день производства закупки;
- г) номер, под которым данные вещи относятся к складскому (кратко с § 6 статьи 4) и который должен быть различим на различных местах транспорта;
- д) наименование перевозимых вещей и предметов, указывающее на данную закупку.

§ 8. Временные количества и предметы должны представляться на перевозку не иначе, как в заводской, совершенно исправной упаковке.

§ 9. Для предотвращения всяческой закупки отпущивать завода или склада необходимо оформлять вещи и предметы и для удостоверения в том, что закупка действительно не была закуплена, каждое отдельное место должно быть отмечено на упаковке из прочной бумаги, которая может скреплены проволокой с отпущиваемой формой или канатами завода или склада.

§ 10. Грузовые железнодорожные и иные документы на перевозку перевозимых вещей и предметов могут быть только посылки. Как и для, выданные право распоряжения грузом, так и перевозившие транспорты (ст. 28) должны иметь при себе документ удостоверения от личности.

§ 11. Временные количества и предметы не могут быть перевозимы в одной упаковке с предметами, отличающимися.

§ 12. Погрузка и выгрузка перевозимых вещей и предметов производится средствами грузопомощи.

§ 13. За перевозку перевозимых вещей и предметов по железной дороге, дорога отправителя может требовать уплаты процентов за время и действительная оплата по мере.

§ 14. Деревянные бочки должны быть плотно деревянные бочки с деревянными обручами; бочки эти должны быть выложены внутри парашином, асфальтом или протёртым маслом.

§ 15. Деревянные бочки должны быть упакованы воблаки или пакеты, обернутыми на полную длину, или упаковываться на деревянные ящики, эти же вещи соединяются на гвоздики, а не на шпильки.

Предельные из §§ 14 и 15. Крышки боченных и мешков должны быть изготовлены из негниющих материалов или из других материалов и при том так, чтобы вода или сырость не проникали внутрь боченки.

§ 16. Промучен студень.

§ 17. Влажный порошок с содержанием не менее 20% влаги.

§ 18. Сухой протертый порошок, отфильтрованный комками или корочками складывается в количествах не более 50 кг в мешок, упаковывается с выдерживанием предосторожностями.

§ 19. Кассовые и мешки для производства порошков и гранулы должны маркироваться с указанием и упаковываться в мешки или коробки, весовые не более 100 кг в мешок, 100 кг в коробку должны быть изготовлены из прочных деревянных досок или боченки.

§ 20. Пеллеты из древесных отходов для подачи топлива из стальной емкости должны упаковываться в бумажные мешки, деревянные ящики, пакеты или мешки способом при условии, чтобы пеллеты были достаточно удалены одна от другой и между ними для устранения или сокращения или между собой, так и с посторонними телами. Ящики, в которые упаковываются пеллеты, должны быть сделаны из прочных досок, скреплены между собой в шпунт и скреплены деревянными или стальными элементами; эти ящики устанавливаются на другой такой же стальной элемент, жесткостью не более 0,06 куб. метра.

§ 21. Мешки должны упаковываться герметично в прочные деревянные ящики или боченки таким образом, чтобы внутри мешков не оставалось пустого пространства.

§ 22. Известно факты в мешках (без завязки и без завязки), весовые не более 25 кг, из мешков, упаковываются также в мешки и двукратные мешки.

§ 23. Предельные из порочных порочных веществ в мешках в мешках не более 400 кг, упаковываются в отфильтрованные деревянные ящики не более одного раза в мешок и жесткостью, выдерживаемые управлением каждой дороги для, о которых должно быть сделано обязательство на каждой станции. Прочие отфильтрованы в мешках не более 400 кг, упаковываются для перевозки в мешки для отгрузки станций.

§ 24. Все отгрузки порочных веществ в мешках отгрузки должны быть сделаны станцией отгрузки в соответствии с

качеств. Самый же путь груза на станцию должен выполняться по радио, как за 12 часов до отхода назначенного станцией для отправки того груза поезда, при чем проезд по вагонам должен производиться днем, без огня.

§ 15. Общий вид нагрузки вывешивать вестники и предметы к вагонам — не должны превышать длину простой подвесной стелы вагона. Каждый вывешенный саквояж вестниками и предметами вагона снабжается, по желанию отправителя, его этикеткой и на наружной стороне продольная стелка вагона снабжается особой сигнальной лампой, установленной для вагонов, нагруженных вестниками.

§ 16. Вагоны с непроходными препаратами, равно как с отправителями вестников или перевозкой вестниками стелы вывешиваются (§ 14) могут загружаться другими вывешиваемыми вестниками и предметами, кроме пороха, взрывчатых веществ и веществ разной с порохом опасности в перевозках, но с тем, чтобы вестник, вместе с вагонной стелой вывешиваются или непроходными препаратами, было отложено от остальной части вагона — тогда бы временной перегрузкой загружать вагоны с вестниками фанель, другие вывешиваемые вестниками и предметами допускается.

§ 17. Вывешивать вестники и предметы признаются к перевозке лишь в тех случаях, в которых нет повешивания.

§ 18. Вывешивать вестники и предметы (за исключением вестников и фанелей для перевозки порохов (§ 19), пороха вывешиваются (§ 20), этикетки фанели (§ 21) и вестники фанель (§ 22) признаются к отправлению по вагону, как при перевозке от отправителя. Промысловый должен быть вестник соединен с вестником вестниками с этими вестниками и предметами. Как и фанели промыватель обязанность отправителя в перевозке как в сторону железнодорожной станции.

§ 19. На обязанности отправителя лежит соблюдение как в осторожности обращении с вестниками, содержащими вывешиваемые вестники и предметы при нагрузке, выгрузке и перегрузке как в вагоне, так и на платформе и боковой площадке вестники с стелы грузом в вагоне.

О вестники вывешивать в пути следования вывешивать вестники и предметы перевозиться в укрупненной вестники промыватель обязанность отправителя станционной начальнику, которое должно быть согласовано с вестниками вестниками вестниками укрупнения (см. 79 (См. устав).

§ 30. В случае обнаружения в пути бага внутри вагона со значительными повреждениями и предметами, имеющие вагон поднимать немедленно прекратить на ближайшем железнодорожном пункте. О происшедшем составляется протокол, порядок указания бага (§ 30).

§ 31. Вагоны со значительными повреждениями и предметами не должны быть прицеплены на вагонную цепь, на непосредственно на поезд. При возвращении на железнодорожную станцию вагоны сие должны быть поставлены на особый съезженный безопасный от столкновения с другими железнодорожными составами и паровозами.

§ 32. По прибытии на станцию поврежденные предметы и вещи должны быть вывешены по станции вывешиваться или провозиматься со станции в вагон под вагонную цепь до поезда — на тот же день, если возможно — на поезде поезда следующего дня.

§ 33. Если на станции вывешивавшиеся предметы и вещи не будут вывешены, то станция вывешивания должна за счет отправителя уведомить о том по телеграфу станцию назначения для сообщения отправителю.

§ 34. Станция назначения должна немедленно сообщить (на его счет) отправителю по средству телеграфной связи о станции назначения повреждения и потребовать соответствующего рассмотрения. Если отправитель пожелает возместить поврежденный материал транспорта приложить все документы и предметы, то заявить о том станция назначения, вместе с тем же сообщением должна все приложенные документы передать вместе на обратный проезд груза, телеграфные и почтовые расходы и проч.

§ 35. В случае повреждения — на телегах бага со значительными повреждениями — рассмотрение от станции назначения в вагонный груз отправителя, станция назначения немедленно уведомить его, в присутствии проводника, железнодорожной железнодорожной полиции; в происшедшем составляется, на особый подлинник, протокол, копию которого выдают, по требованию, отправителю и получателю.

§ 36. Для бага вывешиваться предметы и предметы на станцию назначения, равно как и для вагонной цепи на станцию назначения, должны быть отведены места, удаленные от товарных платформ и в безопасности от ветра, отведенных для железнодорожных вагонов.

Вся работа, как по вырубке въ вагоны, перегрузки, выгрузка из вагонов и вывозъ прицепныхъ вагоновъ и предметовъ со станцій выписаны — должны производиться днемъ, безъ огня.

Присутствуя къ рассмотрѣнью проекта, проектирующаго Департаментомъ желѣзныя дороги, Съездъ не могъ не обратить вниманія прежде всего на то, что правила перевозки прицепныхъ вагоновъ начинаются перечнемъ прицепныхъ вагоновъ, въ первомъ же предложеньи. Напада, что включеніе въ правила сего перечня не только несообразно съ заглавіемъ и сущностью самихъ правилъ, но несогласно и съ ст. 91-й Общ. устава, предоставляющей издаваніе этого перечня Министру путей сообщенія, — Съездъ призналъ необходимымъ исключить изъ проекта 1-й параграфъ, а также правила упомянутыя лишь тѣхъ прицепныхъ вагоновъ, которые собственно и подпадаютъ дѣйствию этихъ правилъ. Хотя, въ строгомъ смыслѣ, и этотъ перечень, въ силу той же 91 ст., долженъ быть издаваемъ Министромъ путей сообщенія, а не Съездомъ, но признавъ во вниманіе, что такой перечень до сего времени не было еще издавъ, а между тѣмъ какія имъ перечислены въ составъ въ дѣйствительности перевозятся уже по желѣзнымъ дорогамъ и что, следовательно, нужда въ издаваніи правилъ для перевозки этихъ вагоновъ, сами же правила не могутъ, конечно, не исключать изъ себя перечня тѣхъ предметовъ, къ которымъ они относятся, Съездъ призналъ, что указаніе ст. 91 Общ. устава не можетъ препятствовать заключенію въ проектъ правилъ перечня тѣхъ предметовъ, перевозка которыхъ должна имъ включаться, инакомъ перечню и бюджету, каковыя по этимъ правиламъ, представлять на утвержденіе Министра. При этомъ необходимо поманъ обратить, въ видѣ примечанія къ упомянутому перечню, что включеніе въ составъ сего перечня производится враздѣлъ, упомянутыхъ въ ст. 91 Общ. устава.

Что касается самой перевозки, то Съездъ призналъ во вниманіе включеніе прицепныхъ отъ морского министерства и арматорства въ составъ желѣзнодорожныхъ вагоновъ, о томъ, что перечень этотъ можетъ быть — безъ риска безопасности при перевозкѣ — позволить историческимъ обстоятельствамъ, перевозка которыхъ совершается уже какъ по свободной, такъ и по выписанъ желѣзнымъ дорогамъ и историческимъ при свободной перевозкѣ вѣрѣ предосторожности, не представляя опасности. Такимъ образомъ историческое (безъ формальной оцѣнки) безвѣрный историческимъ фактамъ, геральдикъ, историческая оцѣнка болель, историческая оцѣнка, а также старожитыи историческая



привести съ своимъ или своимъ, но фактъ, указанной въ § 4-мъ правила. Следовательно это подразумевает собой выпускъ съ завода или склада товара и служить доказательствомъ того, что разфасовка въ пробирочные, а также и на персоналу причиталась по-прежнему, съ надлежащимъ начисленіемъ процента.

2) § 11-й правила гласитъ в томъ, что пробирочныя вещества и вещества легкосплавающихся не могутъ быть перевозимы въ единъ походѣ съ предметами легкосплавающихся, — Собріе правила одобрило вслѣдствіе, такъ какъ по содержанию своему оно относится къ правиламъ движимаго имущества, гдѣ это правило и должно вѣствовать.

4) Рассмотрѣвъ статью правила объ укупоркѣ (§§ 14 — 21) причиталъ комитетъ в замѣчу, что подробности въ ней означеннаго относятся не до заливки дорты, а до заливки в складку, такъ какъ укупорка вещества принадлежитъ къ перевозкѣ не вѣду, какъ къ морской укупоркѣ, Собріе видѣло, что правила объ укупоркѣ причиталъ комитетъ должны быть выданы особо водникамъ сбереженія, заведеніямъ означеннымъ заводами и складами, а что для выданныхъ въ настоящее время правилъ достаточно указать на необходимость продолженія причиталъ вещества къ перевозкѣ въ морской укупоркѣ.

3) Основываясь на заключеніи санитарнаго отъ морского и артиллерійскаго вѣдомствъ, Собріе видѣло необходимость установить разбѣры для выданныхъ вѣдомствъ, вразумить же, въ виду удобства обращенія, 3-мъ пунктомъ для всѣхъ причиталъ вещества, крокъ вѣсть съ вѣдомствъ вразумительно, вѣсть комитетъ можетъ быть движима и до 4-го пункта.

4) Въ правилѣ не указано, на сколько времени до отправленія должна быть замкнута с вѣдомствъ быть отправлена причиталъ вещества. По вѣдому представленію частнаго желѣзнодорожнаго общества, такой срокъ необходимъ для того, чтобы дорты вѣдому время приготовить вѣдомствъ. Пасажъ замкнута это желѣзнодорожное общество, Собріе правила позволило сориентировать срокъ этого, со-мнѣно правило гдѣ не представителю, въ король вѣдомствъ часовъ.

2) § 26 правила требуетъ отправленія, если она отъ того вѣдомствъ, вѣдомствъ вѣдомствъ, вѣдомствъ вѣдомствъ вѣдомствъ, вѣдомствъ вѣдомствъ. Намѣно, что подобное постановленіе не является особой необходимостью, а вѣду гдѣ комитетъ вѣдомствъ на особую вѣдомствъ вѣдомствъ на такую вѣдомствъ со стороны желѣзнодорожныхъ вѣдомствъ, Собріе правила увидѣны исполнить это нѣ правило.

8) § 26-ий проекта закона согласен с первоначальным предложением другого такого же содержания, но в некотором смысле модифицирован. Совет решил окончательно доложить этот параграф в том смысле, что такие законы могут допускаться в случае других случаев с тем, чтобы они не могли причинить вреда и чтобы были одобрены или принимались властью верховной.

9) При рассмотрении § 27 Совет решил, что параграф этот следует доложить указавшим на то, что на дороге, где существуют уже тире-населенческие города, принимаемые законы могут перенестись в их состав и входить, с соблюдением некоторых правил предосторожности в разбивку городов. Надо в виду, что на существующих правилах движения по железным дорогам необходимо в этот состав указать. Совет принял необходимым сделать это на существующих правилах. Замечательно для него в некоторых постановлениях или просто правил перевозки железнодорожных поездов, Совет решил, однако, необходимым пояснить, что ограничительные постановления эти не распространяются на случаи пути железных дорог и железнодорожных ветвей в том же смысле трех пунктов, которые могут допускаться в перевозке или обслуживании товара.

10) При рассмотрении § 28 Совет принял, согласно предложению председателя от юрисконсульта, возложить на перевозчика при перевозке обрабатывать материалы, если они имеют не более 50 грам. и хранятся в закрытых специальных баках, устроенных на судах с особыми.

11) § 29 Совет принял необходимым сделать в том смысле, что материалы определяются в случаях перевозки материалов, испрашивается не специально назначенных, а также перевозиться при соблюдении железнодорожных правил.

12) По поводу указания в § 30 правил на то, что во время обнаружения в пути или внутри места по первоначальному постановлению, таковые места определяются в случае железнодорожной полиции, — Начальник Штета кортисе жаловался обратил внимание Совета на безразличность подобно постановлениям в том отношении, что председатели этой полиции, мажорские унтер-офицеры не обладают правом обращаться с ними особыми и не имеют власти, где бы они могли сделать это. При этом справедливость его замечания, но никак однако, что решение особенно касается не только, а также для соответствующего требованиям общей безопасности или безопасности, так — на железнодорожных

ливать случаи — в для упрощения, — работы производятся только по распоряжению полиции, при чем желательна дорога обходить исключать всякая полиция необходимость, Совету предложить сделать из законопроекта правила соответствующее изменение.

13) Обсуждая, далее, постановления §§ 12—15, относящиеся к работе в одной парламентской комиссии по оценке назначения партиями, Совету заявил, что они заключаются из себя слишком сложную регламентацию. Во время обсуждения Совету пришлось наиболее подробно говорить тот порядок, который существовал уже много лет при перевозке пороха, заключая статью параграфов, касаться из правила о перевозке пороха (§ 12), эти четыре постановления также параграфы. Правило это заключается в том, что груз, не привезенный в течение суток со дня прибытия, возращается на станцию отправления на счет отправителя, которому и следует надать его растовку.

Поскольку, согласно вышеизложенному, представленный Департаментом желательна дорога принять правила и сделать из него, через того, который является редакционным характером, Совету предложить: в силу в. о ст. 51 Обществу решить рассмотреть желательна дорога, утвердить вышеизложенное. Временные правила перевозки партиями пороха и предметов:

§ 1. Действие настоящих правил распространяется, в отношении к перевозке по желательна дорогам, следующие предметы пороха и предметы:

- а) динамит, трескучий ступень и бездымный порохландеринский бездымный порох;
- б) бездымные порохом пороха без пороха бертолетовой соли и серы;
- в) белый порохландеринский с содержанием не менее 15% влаги, бездымный порохландеринский порох;
- г) сухой прессованный порохландеринский, прикладываемый из перевозке пороха в мешках и в жестяных банках, и при том партиях не более 50 кг;
- д) окисленные или в артиллерийские снаряды со взрывчаткой вещества, прикладываемые из этих параграфов;
- е) пороха и смеси для производства порохов;
- ж) белый фетил;
- з) взрывчатые вещества пороха бездымного;
- и) взрывчатые вещества фетил;
- л) чистый порохландеринский порошок;



§ 3. Для перевозить пакеты и предметы, приобретенные за границей, — отправитель, через выданного иностранцем заводным свидетельством, обязан представить для приложения к накладной, удостоверяющей принадлежность укреплений Министерству финансов о разрешении на право сечь продукты.

§ 4. Упаковочные пакеты и предметы должны представляться в перевозку не иначе, как в совершенно исправной, заводской упаковке. Каждое отдельное место должно быть в прочной упаковке, концы которой сшиты двойной или тройной с отвиском форм или склеены шпалами или смолой.

§ 5. На упаковку старонная упаковка каждого отдельного для перевозки по железной дороге места, содержащего предметы перевозимые и предметы, должно быть обозначено:

- а) название завода или фабрики;
- б) номера, под которыми данное место записано в свидетельстве (в. с. § 2 сего правила), и
- в) наименование предметов и предметов по приведенной в § 1 нomenclature.

§ 6. Вес каждого отдельного места с принадлежностями перевозимыми и предметами не должен превышать 3 пуд., кроме мест с вывешенными перевозимыми, вес которых не должен превышать 6 пуд.

§ 7. О всякой предстоящей отправке отправитель должен вести список отправлений подлежащее перевозке, с обозначением в нем рода перевозимых и предметов, веса, числа мест и станция назначения. Список отправлений всеподлинно утверждается отправителем с датой и часом отправления, помещая название для партия не менее 400 пуд. во всяком, как и чрез две строчки от каждой обозначения; для отправок же меньших партий может быть назначены железных дорог списки определенной даты выезда, с которых на станции и должно быть вывешено обозначение.

§ 8. Груз должен быть приведен на станцию не ранее, как за 12 часов до отхода назначенного для отправки того груза поезда, при чем время, во всяком случае, продолжается двенадцать часов.

§ 9. Погрузка и выгрузка перевозимых местностей и предметов производится представителями перевозчика.

§ 10. Общій вес погрузки перевозимых местностей и предметов на вагоны — не должен превышать двух третей полезной силы вагона. Каждый нагруженный вагон местностями и предметами не-

гоны слабляется, на наружной стороне предельных стѣн, особенно двояко.

§ 11. Мѣста съ вертикальными выемками и предметами должны быть уложены въ вагоны такого образца, чтобы во время перевозки не ударялись ни в стѣны вагоновъ, ни одинъ о другой, и не могли двигаться.

§ 12. Вагоны со вертикальными выемками и предметами могутъ быть догружены другими грузами, но нагрузка при этомъ удари, при чемъ вертикальные выемки и предметы должны быть надлежащимъ образомъ отдѣлены отъ другихъ грузовъ. Разрѣшается и догружать мѣстами другими вертикальными выемками, крошкѣ сыпучо, просеянного порошка, непроглаженными драпировками и шпалой и паккой съ свободной ступью.

§ 13. Грузные железнодорожные и иные документы на перевозку вертикальных выемокъ и предметов могутъ быть только едиными. Какъ лица, такъ и самое право распоряженія грузомъ, такъ и сопроводительнiя транспортны листы (§ 16) должны идти при себѣ документы, удостоверяющiе ихъ личность.

§ 14. За перевозку вертикальных выемокъ и предметов въ железнодорожныхъ дорогахъ открытаго вида требуется съ члѣнами отряда уполномоченный приказной частью и двоякоуполномоченный сборщикъ при отправленiи.

§ 15. Вагоны со вертикальными выемками и предметами не должны быть прицеплены къ съезду вождя, къ непосредственно къ товару. При оставленiи въ промежуточныхъ станцияхъ вагоны съ ними должны быть доставлены въ мѣста совершенно безопасныя отъ столкновенiя съ другими подвижными составами и парками. Небъ эти выемки и предметы перевозятся поездами, въ которыхъ нѣтъ пассажировъ. На дорогахъ, на которыхъ существуетъ только товарно-пассажирскiе поезда, перевозка вертикальных выемокъ и предметовъ допускается исключительно въ товарномъ вагонѣ, отдѣленномъ не менѣе чѣмъ двумя вагонами, оборудованными обивочными сиденьями, отъ товарнаго паркова и отъ пассажирскаго состава. Указаннымъ въ концѣ § правила не распространяется на перевозку мелкихъ парковъ, не болѣе 3 вѣд., шпалой и каменно-важелезныхъ отрядовъ.

§ 16. Для сопровожденiя вертикальных выемокъ и предметов (ихъ количество, вагоновъ и шпаловъ для перевозки вагона, отряда железнодорожныхъ вагоновъ, вагоновъ вагоновъ и предметовъ вагоновъ) перевозимыхъ въ вагонѣ образцы вагоновъ до 10

правильно, и в особую ответственность участку бакалей, удержива-  
ются и выдают с ошибкой) отправитель должен выложить  
следующее из образцов с теми же свойствами прокататься. Иск  
в фактах прокатываем обозначается отправителем в предъ-  
ельной или на отправку желвадоромовой палаткой.

§ 17. На обязанности и ответственности прокатываем может  
выполнить как и встаромысл образцов с мѣстами, содер-  
жащая различные вещества в пределах при нагрузкѣ, нагрузкѣ  
и перегружѣ или на вагоны, так и на правильной и безопасной  
указной мѣсти с самъ провозъ на вагоны.

§ 18. Заключенныя на пути следованія различные вещества  
в пределах перевозкѣ изъ указаной мѣсти исправляются пре-  
казывать при следованія желвадоромовой служавцы.

Во случаѣ обнаруженія на пути такого перевозкѣ, которое  
не может быть исправлено, перевозчикъ мѣсти подложить ко-  
мандировку управленія или кожда для сообщенія въ такое управленіе,  
въ которомъ вещества не могли бы представлять опасности, и въ  
случаѣ необходимости и для уничтоженія по распоряженію жандар-  
мовой полиціи, при содѣйствіи желвадоромовой служавцы. О про-  
казываемъ составленія претоволь, кождамъ указываемъ въ ст. 13  
Общого урлага.

§ 19. Указанныя въ мѣстных отправителямъ получателя или упол-  
номоченное или лицо обязаны въ точной срокъ, отъ времени  
работы кожда на станцію выгрузки, принять и увести претоволь-  
ная на сто или кождамъ кождамъ. Въ претовольномъ же случаѣ,  
въ претоволь мѣстных и претоволь управленія дороги кождамъ  
на станцію отправленія на счетъ отправителя, для выдачи под-  
ста ретоволь.

Примечаніе. Лица кождемъ станціонному начальству  
или жандармовой полиціи получателя или его уполномоченный  
представителя удостоверяетъ своей личноты.

§ 20. Для погрузки различныхъ веществъ в предметы на  
станціи отправленія, равно какъ и для выгрузки таковыхъ на стан-  
ціи выгрузки, должны быть отведены мѣста, удаленныя какъ отъ  
товарныхъ складовъ, такъ и жандармовой полиціи, и въ особенности отъ  
мѣсти, отведенной для отстоящихъ вагоновъ.

Всѣ работы, какъ то: погрузка на вагоны, перегружка, выгрузка  
или выгрузка, и вывозъ различныхъ веществъ и предметовъ со стан-  
ціи выгрузки, должны производиться днемъ, безъ огня.

По заключеніи, на счетъ, въ мѣстныхъ 20 ноября, указываемого

членами Министерства юстиции особаго по тому дѣлу комитета, бывшаго членомъ Сѣдѣна по вѣдѣнію военнаго и въ высшемъ гражданскомъ рѣшеніи; члены же Сѣдѣна отъ Военнаго министерства и Государственнаго контроля присоединились къ вѣдѣнію тайн. сов. Шнейдера по вопросамъ о гражданскихъ пасторахъ противъ ихъ переименованія, исключенія изъ числа военнаго и морскаго вѣдомствъ и о необходимости установленія слѣдующаго основнаго термина въ законодательномъ порядкѣ.

Подлинный журналъ за подписками подлиннаго.

Своего вида в части от Министерства юстиции.

L

В п. 1 § 1 сказано: „суды провинциальной юрисдикции, принадлежащие к верховной от военного и морского ведомств“, в сравнении 2-м из того же § распространяются действием прошения только в том случае, если они принадлежат к распространению означенных ведомств. Прямая же должна быть сила, но сказано она „не исключается возможность или исключение быть признаны для таких верховных ведомств в провинции“.

Такого образом по поводу вида настоящего правила, заключающегося одной только категорией граждан, принадлежавших военному и морскому ведомствам, является, в утвердительном смысле, принадлежавший вопрос о том: не право ли Соединенное ведомство должно утверждать для вышеупомянутых ведомств вид либо правила относительно порядка обращения по отношению к таким видам граждан, для которых впрочем издавна Высочайше утвержденное 12 января 1873 года положение о перенесении юрисдикции исключительного Высочайше утвержденным 14 декабря 1884 года положением Комитета Министров \*).

Прямая же означает, что в действительности, относительно Соединенного ведомства делая, законная компетенция только одно решение о месте его утверждать особый принцип перенесения граждан, а именно в п. 4 ст. 51 Общего устава, необходимо заметить, что утвердительным решением министерственного вопроса переноса исключительного права юрисдикции действием указанного постановления Общего устава в месте с тем признается исключительная, в отношении сего граждан, правила §§ 10 и 95 положения о перенесении юрисдикции, по силе которых: а) установление

\* В исключительном исключении граждан не будут означены „военные граждане“.

подробности правил в порядке исполнения постановлений суда по делам и разглашение документов вступить в силу только ввиду вступления в силу постановления правительства или ввиду соглашения Военного министра и уральского Морского министерства с Министерством путей сообщения, а б) всё гласно заключенная уральским Военным и Морским министерства, переданные до суда эти же законы, постановления по заключенным договорам о порядке, установленном по взаимному соглашению между теми же властями, с тем, что правила и формы правил (карты, промерные шрифты, схемы разных плавающих судов, планы и другие предметы военно-лабораторного производства; ср. § 73) должны быть первоочередными ввиду того, что Военное и Морское Министерства не административными порядками не имеют иного пути в регулировании порядка перевозки по железным дорогам военных грузов, как через посредство Совета по железнодорожным делам. Согласно тому, из частности в отношении перевозок перевозятся предметы, принадлежащие Министерству будут считаться утвержденными иными правилами, не только такими не противоречить существующим уже для перевозки военных грузов постановлениям, ибо не будут иметь возможности отступить от этих правил без разрешения Совета по железнодорожным делам. Если же в правиле 2 в § 1 правил прибавлены еще слова „на такие правила не combination применяли быть должны специальные для таких перевозок правила“, то это оговорка означает не то, что не относятся постановления военного и морского ведомств в отношении порядка иных правил для перевозки военных грузов, ибо ведь первоначальными словами известны только правила для правил, которые будут издаваться в необходимых случаях, т. е. или в Высочайшем утверждении, или же в административном порядке, а всё вышесказанное, как предполагается, вступить в силу только в том случае, если закон тот, который указан в 51 ст. Общего устава.

В практическом же отношении различие между этими правилами и первоначальными правилами о перевозке военных грузов, предусмотренными в постановлении 1873 года, заключается в том, что теперь предоставляется возможность специализированного установления правил, тогда как утверждение этих Советом по железнодорожным делам, имеет, при необходимости, в виду случаи войны, наметиться на время или даже продолжительное время.

При этом следует отметить:

1) До сих пор, в продолжение четырехлетнего существования Совета, утверждая те или другие правила перевозки по желательным дорогам, на ряду не только не было распространять их и на различные группы, что доказывалось одобрением совета правил, ногадывалось с несправедливости, идящими для этих групп специальными законоположениями.

2) Правительственный центральный орган уже возникал в Совете, а именно по поводу внесенного в совет в конце прошлых года проекта „правила для перевозки по желательным дорогам грузов общего назначения и морского флота“, из которого вытекало также и различие относительно перевозки грузовых предметов. При обсуждении этого проекта в Совете, было замечено, что они могут быть рассмотрены лишь по 6-му п. ст. 8 Пол. и она, для то, на ряду с законности, по п. 2-му той же статьи, не удовлетворяет требованиям Совета, ибо статья закона, который бы равнозначил эти учреждения издавать обязательными для перевозки некоторых грузов правил. При этом относительно 51 ст. Общого устава было обращено внимание на то, что она, сама по себе, не решает спорного вопроса, так как из ней выключается только указание на существование грузов, подлежащих перевозке по особым правилам, утвержденным Советом по желательным дорогам, а такое указание очевидно не равнозначило предоставлению Совету устанавливать особые правила перевозки для всяких грузов без исключения. Что предвидела статья, в частности, не распространяется на различные группы, что доказывалось историей составления Общого устава (ст. зак. деп.—123-я ст. проекта онаго, внесенного в Государственный Совет, представляла часть перевозки „общих грузов и товаров общего и морского флота“ которая на деле осуществлялась в составе правил в перевозке, не предоставляла права регулирования исключительной специальной перевозкой Высшему Совету (каково автором учредил Совет по желательным дорогам), так это предусматривалось в той же статье относительно флота других предметов. Перевозка „общих грузов и товаров общего и морского флота“ должна была по проекту принадлежать на основании установившихся и признанных быть установленными исключительных правил для этих перевозок. Но часть же этой статьи исключается в несправедливости, вложенная в §§ 10 и 11 положений о перевозке войск. По мысли проекта Общого устава в нем установленные должны были оставаться в силе.

Закону, для приведенное упомянутое 120 ст. проекта и было введено Государственным Советом исключение, но это исключение лишь потому, что Совет указывал такое упомянутое исключение, «лишь в виду, что порождая в России переходные моменты чуждым, тяжести военного и военного ведомства... стремительно установил железнодорожные сборы и взимаемые железнодорожными, которая основывается на силе и на законности обязанности провоза» (Общедо устан). Таким образом в Государственный Совет не предполагал включать в себя либо создаваемые постановления о порядке перехода военных грузов, и только тарифы и такса действительности сборов по военным перевозкам не были включать часть железнодорожных тарифов и таксы, относящихся к предметам военного Совета по железнодорожным делам (пр. п. 4 ст. 8 Пол. в сов.). Согласно тому, постановлениям Общедо устан о перевозке войск по закону предусмотренной в законе 1878 года перевозка «включать чуждым и тяжести военного и военного ведомства», что исторически уже при разном Общедо устан железнодорожной перевозке на перевозку: а) пассажиров и их багажа (ст. 14—42) и грузов (ст. 43—81), тогда часть перевозка включается чуждым не подходить ни под одну из этих категорий. Отсюда следует, что в приведенное постановление 61 ст. Общедо устан вовсе не имеет в виду включать грузов. Это подтверждается в том же постановлении, что в противном случае устан сам, быть исключая, указав бы и для перевозке включается чуждым порождая упомянутое исключение проекта, подобный установленному в 61 ст., что однако сам не считал. — Совет по железнодорожным делам, выслушав эти объяснения, но не решив в силу ст. 104 конституции вопроса, во вторник 18 января сего года пожелал: наперекорный проект передать для решения по железнодорожным делам грузов военному-сухопутному и военного ведомства министру и Департаменту военных дел, для решения по предварительное заключение ближайшего общего съезда представителей военного дела и для военного дела, вместе с означенным съездом, представителям Совету, в который однако проект по сей время еще не возвращен.

3) Во доклад Департамента по тому делу быть включить исключение по принципиальному вопросу о праве Совета утверждать такие же права для перевозке военных грузов.

При таких обстоятельствах, если Советом еще не разрешено упомянутой основной вопрос; тогда разрешение еще остается

ного проекта въ будущемъ будущемъ, три рассмотрѣнія проекта правилъ о перевозкѣ войскъ сухопутного и морского вѣдомствъ, и когда ни то, ни другое не является в настоящее время \*) , а принимали бы неудобнымъ предпринять съ сего момента проектъ о перевозкѣ одной только означенной специальной категории войскъ сухопутн., в послѣдствіе сего считать бы, дѣйствио утвержденныхъ нынѣ правилъ не распространять на вѣдываемыя войска означеннаго вѣдомства, поступая на сего времени по характеру утвержденныхъ нынѣ правилъ перевозки, означеннаго до сего поря Соедѣнаго. Съ тѣмъ же, что безъ такого распространенія дѣйствио означеннаго проекта, перевозка означеннаго вѣдомства войска не могла бы быть производима, иная, по волю нынѣ, согласиться. Перевозка эта и при означенномъ условіи будетъ совершаться, какъ она совершалась до сего времени и какъ производится перевозка тѣхъ частей означеннаго вѣдомства, для которыхъ не издава особаго правила. Между прочимъ будутъ по прежнему применяться §§ 36, 47 и 82 утвержденныхъ въ 1884 г. по согласію Военнаго Министра съ Министромъ в. с. и по нынѣ не отменялись временнаго правила для перевозки по ж. дорогамъ войска сухопутнаго вѣдомства, утвержденнаго въ вѣдываемомъ до сего поря въ войска, и иная въ томъ случаѣ войска бы затрудненію, которое потребовало бы рѣшенія вышеприведеннаго привилегіальнаго вопроса в власти Соедѣна еще до рѣшенія его по поводу подлежащаго войска вѣдомства въ Соедѣна проекта правилъ о перевозкѣ войска сухопутнаго и морскаго вѣдомствъ, — если бы употреблялись исключительнаго подобаесть въ подлиннѣ какъ бы или правилъ по предмету перевозки означеннаго вѣдомства войска, в означеннѣ въ вѣдываемѣ о перевозкѣ войскъ войска утверждена означить по согласію между подлежащими Министромъ, сего послѣдствіе бы правилъ означеннаго въ ст. 61 ст. Общегу Устава, по въ настоящее время такого случая не представляется.

На основаніи всего вышесказаннаго и полагать бы: а. в. § 1, а равно привилегію 1-ю въ виду не § 1-го утвержденныхъ правилъ вѣдомствъ, относящихся къ сему, въ средству означеннаго пре-

\*) Такимъ образомъ не можетъ быть принята никакая привилегіальнаго въ вѣдываемѣ Соедѣна, съ правиломъ означеннаго вѣдомства, утвержденнаго Морскаго Министромъ в означеннаго вѣдомствѣ въ вѣдываемѣ § 1-го утвержденныхъ правилъ означеннаго вѣдомства, въ означеннаго вѣдываемѣ при означеннѣ сего вѣдомствѣ въ означеннаго вѣдомствѣ.

вѣнція, что она, треба соображенія каждаго § упомянутых правил по нѣмъ существующими постановленіями о порядкѣ перевозки вознестись грубомъ, вышло бы на практикѣ, какъ для желѣзныхъ дорогъ, такъ и для агентствъ великаго и морскаго ведомствъ, большія затрудненія. Вообще въ такомъ живомъ дѣлѣ, каково представляется перевозка по желѣзнымъ дорогамъ, нельзя въ достаточной мѣрѣ остерегаться отъ издавія подобнаго постановленій, возмозможнаго на практику трудную и сложную обязанности, выводитъ изъ начала либо обратенъ указанія рядъ правилъ, формулированіе которыхъ составило собственно задачу самой власти, сдѣлавшей такое указаніе.

За снвъ надлежало бы: въ § 12 исключить указаніе на судей, пресловутый переписать, а въ § 13 упомянуть только о пасадной, такъ какъ особые документы, употребленные при перевозкѣ вознестись грубомъ, за нераспространеніемъ на нее постановленія правилъ, устраняются; наконецъ въ § 14 прибавленіе къ слову „отправителю“ означенія „частное“ слѣдовало бы исключить.

## II.

§§ 7, 14, 19 и 20, упомянуто о разныхъ общахъ станціахъ и депохъ отправленія, доказываютъ, что станціа правилъ каковы въ виду перевозку принадлежать предметовъ лишь во внутреннемъ сообщеніи, т. е. когда станціа отправленія находится въ предѣлахъ Россіи. Но въ, для управленія великаго водрузенія, слѣдовало бы выразить опредѣлительно въ особомъ приложеніи къ § 1. Въ случаѣ же, если бы признано было необходимымъ передать правила о перевозкѣ принадлежать предметовъ въ (внѣшн.) международномъ сообщеніи, — къ тому Съезду небыло бы право на основаніи п. III Высочайше утвержденнаго 11 июля 1886 г. повеленія Комитета Министровъ, — такое правило подлежало бы соображенію съ утвержденными 3 октября 1887 г. Управленіемъ Министерствомъ финансовъ, по соглашенію съ Министерствомъ путей сообщенія, принятыми правилами для перевозки по желѣзнымъ дорогамъ грубомъ, подлежащихъ таможеннымъ обязанностямъ, и само рассмотрение возмозможности такимъ образомъ правилъ потребовало бы, на точномъ основаніи ст. 6 Под. о сов., присутствія директора Таможеннаго департамента, такъ какъ по прилѣкъ къ ст. 12 Уст. там., по новой ея редакціи (Собр. узак. 1889 г., ст. 439), провозъ въ Россію вещей принадлежать предметомъ облагать пошлиною.

## III.

Въ означеніи перемени представляются или за границы переменимыхъ предметовъ не означеныя дорожки во внутренности каждой изъ простираемыхъ границъ (§§ 2 и 3) требуютъ представлянія отправления, для прорезанія въ выданной:

1) удостовѣренія Министерства финансовъ о разрѣшеніи ввоза означенныхъ предметовъ, и

2) свидѣтельства отъ лица правительственнаго завода на заводи, откуда вывезены предметы означеныя, а, за невозможностію такого завода, — отъ заводскаго управленія. Въ свидѣтельствѣ должно быть означены между прочимъ номера и права выданнаго подлиннаго выписки разрѣшенія на пріобрѣтеніе означенныхъ въ заводѣ или складѣ означенныхъ предметовъ (и. в.), а также имя и фамилія содѣлателя и получателя (и. в.). Будетъ означено, что выдано въ виду свидѣтельство, въ которомъ удостовѣряется, что такой-то грузъ отпущенъ изъ завода или склада и что притомъ выдано въ виду разрѣшенія подлиннаго выписки на пріобрѣтеніе именно этого груза. Кроме того въ свидѣтельствѣ означаются количество, вѣсъ и количество означенныхъ въ означенномъ грузѣ (и. в.). Для свидѣнія, а равно указанія на право пріобрѣтенія означеннаго предмета, требуютъ, въ случаѣ выданія свидѣтельства частнымъ заводскимъ управленіемъ, удостовѣренія со стороны вѣстной палаты. Въ свидѣтельствѣ должно быть также означено, что внутреннія условія и указанія промышленности относительно рѣшительности на сей предметъ границы (и. в.).

По поводу сего надлежитъ замѣтить:

1) Если въ какомъ-либо требованіи предъявленія свидѣтельства, удовлетворяющаго въ точности всѣмъ приведеннымъ условіямъ, но небыло въ подтвержденіе, что заводъ на границѣ лица правительственнаго завода не вводитъ и вѣстная палата указанными удостовѣренія означенныя выше обстоятельства и что заводъ установленна обязательна для заводныхъ правилъ внутренней рѣзки и указанія означенныхъ предметовъ. Въ случаѣ отъказа въ выданіи выписки свидѣтельства, когда не означено большаго стѣпенія въ вывезеніи изъ за границы, между прочимъ разрѣшеніемъ у насъ складки (См. зак. г. VII Уст. гор. ст. 1474 вѣдѣн. 2 изъ пред. 1898 г.), необходимо для потребностей выданія промышленности означеннаго выдѣленія. Показано, въ какомъ-либо случаѣ потребностей будетъ удовлетворена выдѣленіемъ выдѣленія и на этомъ основаніи на про-

или вывозимых предметов или на границе последуют разъяснение со стороны Министра финансов (примѣч. къ ст. 12 Уст. там. по редакціи 1869 г.); если же сама таможенная въ § 2 свидетельства, которое до сама поры не требовалось, была быта получена, переноса же вывозимого предмета безобидна или безвредна лишь по рисованью прутаго, — то при такомъ обстоятельствѣ придется отказаться отъ получения таможенного жетона.

2) Если русской желѣзной дорожъ и брота продвинуто свидетельство, выданное заводскомъ управленіемъ, то спрашивается какою образомъ ей доставляется въ томъ, действительна ли оно выдано на вывозимыхъ на заводѣ правительственнаго надзора?

3) Если пунктъ *г* не выданъ, на чье имя должно быть выдано упомянутое въ немъ разъясненіе на приобретение отсутствующаго изъ завода или склада вывозимого предмета. Итъ сомнѣнія, что предусматривать можно лишь отправителя или получателя. Если выдано въ виду разъясненіе на имя отправителя, то, по содѣржанію правилъ, для желѣзной дорожъ не представляется возможности выдать грузъ получателю, по вывозимому разъясненію на приобретение оного. Кроме того, тогда сама заводъ, которымъ вывозимый предметъ принадлежалъ, не будетъ имѣть возможности перевести его на русскую желѣзную дорожку, ибо ему нельзя будетъ получить разъясненіе на приобретение притомъ оныхъ или на привезти предметъ. Если же въ пунктѣ *г* выдано въ виду разъясненіе на имя получателя, и такое разъясненіе будетъ означено въ заводскомъ свидетельствѣ, то желѣзная дорожка обязана будетъ принять грузъ въ пунктѣ *г* отъ лица, не вывозившаго разъясненіа на приобретение оного, и вывезъ, при известныхъ условіяхъ, — такъ какъ притомъ не поставлено, — возвратитъ ему грузъ на станціи отправленія (ст. 78 Общ. устава и § 19 восточныхъ правилъ).

4) Если вывозимый предметъ отправленъ или складъ, в которомъ упомянуто въ примѣч. 2 къ ст. 1474 Уст. горъ. по прод. 1864 г., то заводъ или правительственный на ономъ заводѣ складъ не могутъ выдать свидетельство объ отсутствіи означеннаго предмета изъ упомянутого склада. Въ виду сего перевозка по желѣзнымъ дорожкамъ отсутствующаго изъ такого склада вывозимыхъ предметовъ, вывезенныхъ или на границе, сдѣлается невозможною.

5) Различае образомъ не будетъ возможна перевозка по русской желѣзной дорожкамъ отправителемъ *В* на имя получателя *В* такого вывозимого предмета, который приобретенъ не непосредственно отъ иностраннаго завода, принадлежавшаго предмету, а отъ лица *А*, ибо

на отправителе В, не получившем В нельзя будет вернуть эти вещи следовательно между претенз о разрешения на приобретение оспариваемой груз, так как они были уже отправлены лицу А.

6) По условиям а и ж из выданных свидетельств должны быть означены время и номера, поставленные, — а также отнесены адреса для почты, выделенные заводчик или складчик на судимому вбитости. Если склад не принадлежит заводу, или если перевозчик предмет был выданы откупнику, без означения на судимому вбитости адреса и номеров и выделенія на время адреса в печати (это вконец возможно), то правдивное требование не может быть исполнено и следовательно нельзя получить свидетельств.

7) В пункте а, а, и § 2 требуется, без достаточного основания, означение адреса, фамилии и именности отправителя и получателя груза, समयी отправленія и полученія, а также время и фамилии перевозчика, который должен сопровождать транспорт на всём пути дороги. Всё эти сведения могут быть получены из свидетельств даже со слов получившаго таковое; также указания обстоятельности до составления накладной могут подтвердиться, а именно именности отправителя и получателя, равно как статьи отправленія и полученія, да и получившаго и перевозившаго могут свидѣться другія лица, ибо отправка груза не востановила правилами и именности отъ именности лица обстоятельности; на накладной же всё она означена должна, означена могут быть указаны (ст. 57 Указ рел.) а также это показаніе, какъ поддѣльное, будетъ имѣть практическое значеніе.

8) Удостовереніе, означенное въ п. д, необходимо; необходимо удостоверение о требованіи § 1-го свидѣтельствъ означеннаго предмета обстоятельности: а. а и б, статьи именности: в. в; составная часть: в. д).

9) Для перевозки означенныхъ предметовъ, приобретённыхъ правдивно, требуется по § 3 во всемъ сущемъ представленіе, для полученія на накладной, удостовѣренія Министерства финансовъ о разрешеніи на конь силъ предмету. Если послѣдніе получены отправителемъ изъ частнаго склада (означеннаго въ пунктѣ 2 изъ ст. 1474 Уст. гер.), который означенъ въ по полученіи разрешенія Министерства финансовъ (ст. 5 правилъ къ приложенію правилъ по пром. 1886 г.), то означенное указаннаго требованія на практикѣ означена права юридическимъ, потому что складъ, получивъ разрешеніе на конь силъ больше или меньше означенной партией означенныхъ предметовъ, не будетъ, при отсутствіи

отдѣланную вещь той каргой, имѣть возможность продать такую или приобрести удовлетвореніе Министерства финансовъ объ упомянутомъ предметѣ. По моему мнѣнію, въ такомъ случаѣ можно было бы доказываться представленіемъ желанной каргой удовлетворенія самого склада объ отпускѣ отпущеннаго первоначалаго предмета.

Изъ виду всего сказаннаго, казалось бы болѣе правильнѣе, требовать отъ отпущеннаго первоначалаго предмета, вывезеннаго изъ въ границы, представленія слѣдующаго отпущенія: а) въ видѣхъ свидѣтельства, означеннаго въ § 2, — свидѣтельства завода о приготовленіи или употребленіи предмета и оффиціальное удостовѣреніе о продажѣ завода въ такое приготовленіе, а также о собственности и подлежащей уплатѣ отпущеннаго груза, и б) въ видѣхъ болѣе важнаго въ § 3 удостовѣренія Министерства финансовъ, въ случаѣ полученія первоначалаго предмета отъ частного склада (примѣр. 2 въ ст. 1474 Уст. горн.), — удостовѣренія самого склада объ отпускѣ или отго предмета, а также выданнаго получателямъ свидѣтельства въ право приобритенія оного для надобности горнозаводской или военной промышленности (въ 16 примѣр. въ ст. 1474 Уст. горн. по прод. 1886 г.) или удостовѣренія подлежащаго начальства о томъ, что такое-то первоначало необходимо для получателя (примѣр. въ ст. 12 Уст. таж. по редакціи 1888 г.).

Переходя теперь къ примѣненью § 2 къ перевозкѣ первоначальныхъ предметовъ, приготовленныхъ на русскихъ заводахъ, необходимо сдѣлать слѣдующія замѣчанія:

1) Нельзя, что разумѣется въ томъ § подъ словомъ промышленнаго завода понимать не только въ виду чина фабричной инспекціи и полиціи, о которыхъ упоминается въ ст. 48 Св. зак. т. XI ч. 2 Уст. промысл., какъ о заводѣ, при свидѣствіи которыхъ берется въ видѣхъ на соблюденіе въ фабрикахъ и заводахъ должнаго благоустройства и порядка. Если это предложеніе вѣрно, то надлежитъ замѣнить, что въ приведеннаго, въ слѣдующія статьи о надзорѣ въ фабрикахъ и заводахъ не надлежитъ въ означенныя чины выданы свидѣтельства, требованія § 2-го. А потому перевозку первоначальныхъ предметовъ нельзя ставить въ зависимость отъ выданія такихъ свидѣтельствъ. Но если заводъ принадлежитъ казнѣ, то спрашивается, что означитъ надъ промышленнымъ заводомъ не заводъ? Отчего не говорится объ управленіи завода? Про этотъ же

жѣлу, что по тексту § 3 сакціональное свидѣніе по надзору или гарантіи, а просто заводом.

2) Въ свѣдѣніи, изложенномъ выше въ пунктахъ 1—8, относительно въ первоначальныя предствія, издѣлываемыя или на заказѣ, фабричныя и въ первоначальныя предствія, изготовляемыя на русскихъ заводахъ.

3) Пунктъ 4, требующій удостовѣренія, что внутреннія упаковки и упаковки причисленнаго груза принадлежатъ обществу употребленныя на сей предметъ правными, будутъ, въ виду соображеній хуламы по оному пункту, подтверждать въ практикѣ болѣе сакціона.

На журналѣ объяснено, что правила объ упаковкѣ причисленныхъ предметовъ должны быть выданы надлежащими властями, которыя снабжаются штемпелями, приотомаскировка сѣя предметовъ, и складки. Отсюда должно будетъ вытекать сакціона: разубѣются ли въ пунктѣ 1 подл установленными правилами только правила, изложенныя выше, утвержденныя для надзора и складки употребленныя издѣлываемыя, или также и составленныя объ упаковке, выданныя уже Министерствомъ путей сообщенія для перевозки въвентрихъ перевозимыхъ предметовъ, какъ извѣстиу доимать (см. докладъ, стр. 8)? Кажется бы полагать, да издавъ правила для сакціона заводовъ, на что можно потребовать болѣе или болѣе продолжительное время, сберечь дѣйствию и означенныя поставленныя, съ заключеніемъ оге въ утвержденныя правила. Далѣе необходимо предусмотрѣть случай, когда стасіональное упаковку причисленнаго предмета не будутъ еще употреблено выдать правила. Въ такомъ случаѣ слѣдовало бы требовать удостовѣренія въ законности свидѣтельствъ только о томъ, что упаковка сакціонирована размѣромъ желѣзнодорожной веревки. Наконецъ, нельзя не помнить на то, что въ виду нежности, для болѣе долгой перевозки по желѣзнымъ дорогамъ причисленнаго груза, сакціоннаго выданія правилъ объ упаковке или, надлежало бы ввести особый пунктъ по оному предмету въ сакціона выданныхъ Собой по вышесказану дѣлу.

4) Требования объ удостовѣренія законности поименованнаго въ свѣдѣніи частнаго заводнаго гарантіи свидѣнія о правѣ на приобретенныя причисленныя предметы надлежало бы имъ § 2-го (п. 4) означеннаго. Набѣте сего слѣдовало бы требовать представленія доподл выданнаго залушени удостовѣренія о правѣ на приобретенныя предметы или о действительной въ виду потребности (см. выше п. 2). Затѣмъ всѣмъ въ количестве означеннаго штемпеля груза (§ 2 п. 4) выданы въ удостовѣренія со стороны полиціи, такъ

цать она может быть произведена одним желанием дорожника; то же касается удостоверения рода прирочного предмета, то такая обязанность (которая, замѣчу, могла бы быть исполнена только при помощи эксперта) по закону не должна не выполняться (гр. ст. 1323 § 1 Св. Зак. т. II Общ. гр. и гр.) и не может быть установлена властью Совета, а потому, наряду до установления ее въ законодательном порядке, надлежало бы сохранить фактически порядок, по которому такая удостоверения не производится.

По законодательномъ соображеніи, въ означеніи перевозокъ по желѣзнымъ дорогамъ прирочныхъ предметовъ, приготовленныхъ на русскую границу, слѣдовало бы требовать предоставления, для признанія ихъ владѣній, въ замѣну свидѣтельства, означеннаго въ § 2: а) свидѣтельства завода о приготовленіи или преданныхъ къ перевозкѣ прирочнаго предмета и о томъ, что свойства его соответствуютъ требованіямъ § 1, а указана установленнымъ для заводовъ или на дорогѣ правиламъ, а при необходимости таковыхъ, — указана желѣзнодорожной перевозкѣ; в) выданнаго получателемъ удостовѣренія о правѣ на приобритіе предмета или о действительной въ немъ потребности. Въ случаѣ перевода по ж. дорогѣ прирочныхъ вещей изъ одного склада въ другой, принадлежащій тому же владельцу, вмѣстѣ послѣдняго документа слѣдовало бы требовать удостовѣренія о разрѣшеніи такого перевода Губернаторомъ (гр. в. 19 примеч. къ ст. 1474 Уст. гор. по прад. 1886 г.).

Во всѣхъ приведенныхъ случаяхъ въ качествѣ отправителя слѣдовало бы допускать только самого получателя и повѣреннаго его.

#### IV.

Высочайше утвержденнымъ 11 мая 1882 г. мѣріемъ Государственнаго Совета Министру путей сообщенія предписывалось, по согласенію съ администраціей обдѣловъ: а) составить вѣдому на указаніе Государственнаго Совета предложеніе о главнѣйшихъ основаніяхъ, на которыхъ должны быть установлены перевозки прирочныхъ вещей какъ по желѣзнымъ дорогамъ, такъ равно по воднымъ сообщеніямъ и общепольнымъ путямъ; в) по утвержденіи сего основаній законодательнымъ порядкомъ, ввести въ развѣдѣ вѣдому, подробныя правила по означенному предмету.

По поводу сего въ докладѣ (стр. 25) объяснено, что съ означеннаго Общдаго устава рус. ж. дор., определяющаго порядокъ утвержденія особыхъ правилъ перевозокъ грузовъ, допусканіемъ только при сообщеніи особыхъ условий, преданныхъ Государственнымъ

Советом указаний относительно порядка составления и утверждения правил перевозки перемещаемых вещей и предметов личной из собственности граждан лишь в случае исключительной ανάγκи.

Съ этимъ, во всемъ отношеніи, должна согласиться. Общій уставъ дѣятельности предоставилъ возможность идти въ административномъ порядкѣ, а именно съ утвержденія Совета въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, правилъ о перевозкѣ грузовъ, требующей особой особыя условій, во отношеніи правленіемъ Государственнаго Совета небыло бы единственно въ томъ отношеніи, что дѣла возможности идти въ административномъ порядкѣ правилъ о перевозкѣ перемещаемыхъ предметовъ по желѣзнымъ дорогамъ, развѣ утвержденія въ законодательномъ порядкѣ главнымъ основаніемъ такой перевозки, во всемъ же остальномъ отношеніи Государственного Совета остается въ полной силѣ, т. е. на основаніи сего отношенія надлежитъ составить проектъ главнымъ основаніемъ перевозки перемещаемыхъ вещей вообще по всякаго рода путяхъ, железной дорогой и, давольно, по тѣмъ силѣ п. 1 ст. 8 пав. о Советѣ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, на сдѣланъ былъ касается желѣзнодорожной перевозки, подлежатъ, предварительна внесены его на уваженіе законодательной власти, обсужденію означеннаго Совета, а затѣмъ, во утвержденія главнымъ основаніемъ перевозки, Совету же будетъ предстать, руководствуясь своимъ основаніемъ, пересмотрѣть утвержденія этой правилъ, въ то время какъ издавъ правила, въ развитіи главнымъ основаніемъ перевозки тѣмъ же образомъ по другимъ путямъ сообщенія, будутъ изданы съ согласенія Министра путей сообщенія съ подчиненнымъ ведомствомъ. Исполненіе въ томъ отношеніи законодательнаго отношенія Государственного Совета будетъ идти параллельно исполненію въ томъ отношеніи по 1-му) что постановленія правилъ перевозки получить силу закона, законодательно не будутъ уже подлежать отменѣ въ административномъ порядкѣ, въ которыхъ до того времени можетъ быть отменены каждое изъ утвержденія этой правилъ; по 2-му) что въ законодательномъ порядкѣ возможна будетъ издавъ тѣмъ постановленія, которыя не могутъ быть издавы административной властью, но безъ которыхъ въ практикѣ исполненіе этой законодательнаго правилъ далеко не будетъ осуществлено, наирѣмръ постановленія о измѣненіи желѣзными дорогами, или (въ видѣ изустнаго) на перевозкѣ предписаннымъ правилъ предосторожности (подобна тому установленна въ § 48 Переходнаго желѣзнодорожнаго закона) и условіемъ закона о вѣдѣніи въ извѣстномъ предписаннымъ правилъ; а по 3-му) что

также по указам главных осетинских верховов по всем путям, возможно будет законодательно регулировать установленному по 10 ст. Общ. устан. перевозку и провоза съезжаных вещей. Въ законопроекту слѣдуетъ провозоудить, что въ Министерствѣ путей сообщенія уже составлены проекты главныхъ осетинскихъ для перевозки причислаться предметовъ и предметовъ по всемъ путямъ Имперіи, который и былъ внесенъ въ Сѣбѣ въ законодородный дѣланъ  $\frac{10\text{ марта}}{14\text{ мая}}$  1888 г. н. № 624, но остался безъ рассмотрения, потому что Сѣбѣмъ признало было необходимымъ, утвердить сперва въ началѣ, упомянутомъ въ ст. 51 Общ. устан., правила о перевозкѣ причислаться предметовъ по желѣзнымъ дорогамъ.

По силѣ соображеній, принята постановка указать нѣтъ же въ упомянутомъ порядкѣ правилъ по означенному предмету, а полагаю бы имѣть въ томъ указомъ въ журналѣ на необходимость исполненія, на законодательствѣ выше означеннаго, Высочайше утвержденного 11 Мая 1882 г. указомъ Государственнаго Сѣбѣмъ.

#### V.

Кромѣ упомянутыхъ выше образъ законныхъ, а въ частности, относительно некоторыхъ постановленийъ проектированныхъ правилъ, считаю необходимымъ указать еще слѣдующее:

1) § 1 п. д. Непосто, относится ли слова „со причисланными предметами, перечисленными въ семъ параграфѣ“ и въ сирѣбномъ значеніи.

2) § 1 п. е. Слѣдовало бы выразить, что слова „для провоза предметовъ перевозкѣ“ относятся также и къ пассажирамъ.

3) § 1 п. г. По Германскому законодательному закону (примен. къ § 48, ст. XV) допускается перевозка только безвредной окислительной кислоты. Безвредность должна быть удостоверена въ надлежащей присланный документъ. Въ виду сего казалось бы возможнымъ прибавить въ п. г слово „безвредная“.

4) Приложеніе къ § I. Указаніе на то, что пассажирскіе и грузовые разписанія причислаться предметомъ, означеннымъ въ семъ §, принадежатъ въ порядкѣ, упомянутомъ 91 ст. Общ. устан., имѣющимъ. Забѣмъ събѣмъ является перечень причислаться предметомъ, содержащимся въ § 1, съ означеннымъ въ 91 ст. разписаніемъ предметомъ. Перечень § 1-го имѣеть въ виду указаніе предметомъ, перевозка которыхъ подчиняется правиламъ, содержащимся въ слѣдующихъ

§§ 2—20, а розшишені, уможливлені на ст. 91, предусматривають способи придомов, як переносні нероздільних или доцусловних на переносні при володінні тією или другою особисту умовою. Розшишені ціє утверджуєть Міністромъ путей сообщенія, но ціє повинно не значить, чтобы отъ Міністра зависіло включати или исключить переносні § 1-го или посредствомъ добавленія или вычтенія або предвѣта, съ подлинными переносами или чрезъ это рѣшитель, или исключитель, въ настоящее правленіи, или же посредствомъ исключенія того или другого поименованнаго въ ст. 91 предвѣта, съ переименованіемъ его въ разрядъ тіеих, которые на переносні вовсе не допускаются.

Самыя ціли правленія не ясна. Если исключить изъ виду выразить, что переносіи устанавливаются не исключительно ради на всегда, то это само собою разумеется и не требуетъ никакой особой оговорки, только также указаніе власти, отъ которой зависитъ включеніе рѣшитель, не напоминаетъ практическую необходимость, ибо конечно никто не предполагалъ изъ раздѣленія переноски на желѣзныя дороги различныя предвѣты, не означенныя въ § 1, не будучи сообщаемыя въ тощ, что ему слѣдуетъ обратиться къ Министерству путей сообщенія, и притомъ онъ не будеть непременно составлять на необходимость просить о подлинненія переноски какого предвѣта дѣйствіемъ именно такой утверждающей власти, если бы она для этого предвѣта не была пригодна.

На вопросъ сама сообразительна и предлагала бы правленіе 1 къ § 1 или просить власти включить.

6) § 5 а. «*всѣмъъ жидомъ или саладъ.* Такъ какъ по § 4 различныя предвѣты предвѣтуютъ въ переноскѣ только въ заводской изумарскі, то значило бы, что на изумарской сторонѣ всякого жидомъ должно быть означено вѣста подмале жидомъ.

8) §§ 7 и 8. Содержащася въ ст. 91 правила и предлагала бы включить слѣдующими постановленіями:

«*О всякой предвѣтальной сторонѣ перевозимаго груза отправитель долженъ, за 48 часовъ до вѣста груза на станціи, подать сіе письменное извѣщеніе, съ означеніемъ въ немъ рода перевозимаго предмета, тіеих, числа жидомъ и станціи означенія. Для всякаго партій, вѣста не менше 400 пудовъ, станція жидомъ означать одну перевозимую или вѣста, о которой на станціи и должно быть выдѣлено означеніе. Грузъ во всякомъ случаѣ можетъ быть вѣстна на станцію или при доставкѣ сѣбѣ. Отправка же должна производиться въ вѣстахъ 12 часовъ со времени вѣста».*

Предлагается сложением устранить необходимость требования § 7-го уведомления отправления о дате и часе отправления груза. Такое уведомление конечно только условенно бы дано. Кроме того отправление могло бы быть поставлено в затруднение означением ему самого краткого срока для него груза; для предотвращения еще пришлось бы усложнить параграф означением максимального допустимого срока. Наконец новый текст устранить существенное неудобство, заключающееся в том, что по § 7 отправления владельца партий не обязаны заблаговременно подавать объявления о предстоящем отравлении; они могут подать их в самый день, который назначается для отправления волжских партий, так что волжская дорога до того дня не будет иметь обратно сведений о количествах и роде отправляемых предметах, которые ей придется отправить в этот день. По предлагаемому же тексту отправление в волжской партии обязаны подать объявления за 48 часов до означенной даты, что и согласуется с проектом XIII Общегос. съезда представителей русских волжских дорог (см. доклад, стр. 1).

7) § 9. Необходимо предусмотреть случай, когда нагрузка не будет произведена в установленный срок, и определить, как следует поступить в таком случае с перевозимым грузом.

8) § 12 а позволял бы вложить в следующее вид:

„Доставлены волжам с перевозимыми предметами грузами другие грузы, не имеющие произвести удара, в том числе и другие перевозимые предметы, поименованные в § 1, не исключенных означенных в п. в сего §, равно как означенных так же в п. с означенной в означенной, если те или другие содержат в себе гремучие руды. Доставленные предметы должны быть надлежащим образом отделены от означенных грузов“.

Дать название „грубой, пресловутой паразитичности“ по сравнению, означенных выше в статьях I, а также „встречавшимся препаратам“ указав предметы, означенные в п. о § 1, которые принадлежать к селу препаратам, но не являются теми термином. Что касается означенной в означенной, то предлагается редакция требовала бы помощи со стороны специалистов.

9) § 13. Первая часть, по руководству ст. 54 Общ. устан., могла бы быть вложена в такой образок:

„Наименование должно быть составлено из имя означенного лица, с указанием места жительства его“.

Обязанность перевозчика иметь при себе документы о личности

ской, следовало бы указать въ § 16. Такая же обязанность возлагается на лицъ, выходящихъ право распоряженія грузомъ, въ случаѣ когда обладать паракитомъ; объ этой обязанности можно говорить вообще только въ отношеніи къ опредѣленнымъ случаямъ, сопряженнымъ или лишь съ железнодорожною администраціею или железнодорожною полиціею. Можно ограничиться указаниемъ, что въ правилѣ, по требованію стационнаго начальства или железнодорожной полиціи, обязанъ предъявить удостовѣреніе о своей личности; что же касается получателя, то само собою разумеется, что имъ, или кемъ лично выдѣленъ стационный начальникъ, должно быть, для получения груза, предъявленъ такое удостовѣреніе, о чемъ и сказано въ правилѣ въ § 19, такъ что относительно получателя въ правилѣ является лишнее повтореніе одного и то же положенія.

10) § 14. Руководствуясь редакціею 3-й ч. 67 ст. Общ. устава, а именно бы, § этого закона такъ образомъ:

„Дорога-административнаго общества право требовать уплаты провозныхъ денегъ и дополнительныхъ сборовъ мерель“.

11) § 15. § 11 проекта Департамента, по которому первоначально предметъ не допускается къ перевозкѣ въ случаѣ повода съ предметомъ железнодорожнаго характера, исключаетъ Союзомъ въ проекте на томъ основаніи, что параграфъ этотъ, по содержанию своему, относится къ правиламъ движенія вагоновъ, гдѣ онъ и долженъ найти мѣсто. Сокращеніе это концы согласно съ 166 ст. Общ. устава, по которой правила о движеніи вагоновъ устанавливаются Министерствомъ путей сообщенія; на на томъ же основаніи следовало бы концы исключить и § 15. Последнее же сокращеніе не подлежитъ исключенію и потому, что въ п. а § 1 ружейная винтовка и железнодорожные патроны въ количествѣ не болѣе 3 штукъ можно не почитаются дѣйствію исключаться правилъ. При этомъ и предполагалось, что подъ винтовками въ § 15 разумѣются ружейная винтовка (п. а § 1), а не тѣ, которая означены въ п. в § 1.

12) § 16. Въ концѣ следовало бы указать на обязанности провозимаго лица при собѣ удостовѣреніе о своей личности. См. выше стр. 3-4.

13) § 19. По поводу сего § слѣдуетъ сказать:

а) Въ началѣ можно ограничиться словами: „Получатель обязанъ“ и т. д.

б) Для обозначенія спорнаго лица получателямъ груза въ

станции назначения, следовало бы, по примеру Германского железнодорожного закона (прилож. к § 48, I, а. 10) установить, чтобы, по прибытии груза на одну из ближайших к месту назначения станций, так или иначе уведомляя о том уведомление станции назначения, для назначения получателя и предостерегая прибытия груза; без того, в виду краткости установленного суточного срока, прежде уведомления о прибытии груза, посланное на основании 80 ст. Общ. Устава, не успевало бы дойти до получателя.

в) Хотя по статье 91 ст. Общ. устава особая норма о перевозке фактически груза и могут отсутствовать постановления, содержащиеся в ст. 43—90, однако при этом, сами собою разумеется, должны быть по возможности соблюдены требования справедливости. Если отправителем, самым ближайшим грузу получателем, уже не является высшее интереса по отношению к тому грузу, а получатель не является для него оного, или, правая груз, не вывезти его со станции, то было бы несправедливо наказывать за это отправителя возвращением груза против его воли, за его счет, на станцию отправления, для выдачи под его расписку. Выслать с него деньги за проезд желѣзной дорогой может быть удастся, но призвать его к прибытию груза она конечно не будет в состоянии; значит, в случай возврата или груза, таковой придется уничтожить; а это очевидно справедливо было бы сделать на станции назначения, без возврата груза обратно на станцию отправления. Вопросъ того справедливости, можно образно поступать в тех случаях, когда груз сопровождается проводником, а тот последний не умеет сопровождать груз на обратном пути и отправителем не будет назначено другого проводника? Это, конечно, видно, что 2-е постановление вышеописанного § и несправедливо и несправедливо. Кажется бы более справедливее и целесообразнее, в случай появления получателя груза со станции назначения в установленный срок, уведомить о том (по телеграфу) отправителя (ср. ст. 90 Общ. уст.) и значит, в случай появления в назначенный краткий срок уведомления станция отправления о том, что отправитель (дата и не исключая в своем руках дубликата накладной) прислал о возвращении ему груза, назначенного требуемого правилами провозимого и разнать время на проезд, — сделать распоряжение об уничтожении груза; в случай же получения такого уведомления, отослать груз обратно на станцию отправления. В том и другом случае получатель, исключая право распоряжения грузом, должен расписать

право на получение не утратившего или не утраченного еще обрато груза. Взаимно в случай вынужденна отправления со станціи отправления возвращеннаго на обрато груза, таковой долженъ быть также утерянъ. Въ обозначеніи возвращеннаго дорота на обрато не по утративше груза, сѣ могло бы быть предоставленъ право требовать отъ отправителя выдѣлать вагона, который, въ случай возврата груза и вагона сто со станціи, подождалъ бы возвращенію отправления.

г) Прислание въ § 18, какъ это уже слѣдуетъ изъ сказаннаго въ примѣчаніи 2-мъ, лишнее. Но на то не представляеть иного существеннаго理由а, а только в видѣли возвращеннаго груза только такому получивши, в правѣ которыхъ на приобретение груза будетъ предоставлено надлежаще удостовѣреніе (см. выше ст. III).

Во всемъ осталовомъ в согласіи съ предположеніями болоннаго текста текста Совета.

Подписалъ: Тайный совѣтникъ К. Шнейдера.

