

771

П-64260

# ПРОТОКОЛЫ

ЗАСЪДАНИЙ

# СХЛІХ ОБЩАГО СЪЪЗДА

ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ

РУССКИХЪ ЖЕЛЪЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

28—30 марта 1916

~~Фонд № \_\_\_\_\_~~

~~Опись № \_\_\_\_\_~~

~~Ед. кр. № 756~~



ПЕТРОГРАДЪ,

Телефонъ П. П. Соловья, Стрелковск. 11.

187

Л-64260

# ПРОТОКОЛЫ

ЗАСѢДАНІЙ

# СХЛІХ ОБЩАГО СЪѢЗДА

ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ

РУССКИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

---

28—30 марта 1916 г.



ПЕТРОГРАДЪ.

Типографія П. П. Соколовъ, Стрѣнная, 12.

1917

# ПРОГРАММА

ЗАНИТИЙ

## СХЛІХ Общаго Съѣзда

ПРЕДСТАВТЕЛЕЙ

### РУССКИХЪ ЖЕЛЕЗНЫХЪ ДОРОГЪ

25—30 марта 1905 г.

Испре-  
тно.

1. О пересмотрѣ постановленія СХЛІІ Избраннаго Общаго Съѣзда по вопросу 62-ю программой его занятии въ части, касающейся предложеія перемѣненія статьи 107 Общаго Устава Русскихъ Железныхъ Дор. (СХЛІІІІІ О. С. мар. 2).

2. О включеніи въ а. г. § 2 Правилъ продажи иностраннаго сырья по статьѣ 64 Общаго Устава железнодорожныхъ вагоновъ, относящихся къ числу вагонныхъ въ смысле: гр. 9-й, 23, 24, 28, группы 25-й группы, относящихся къ числу вагоновъ, 41, 42, 54, дрова дубовые и шпала таволжы въ смысле: ст. 66-й, 78-й, 82, 94, 98, 105 и 114-й.

3. О томъ, подлежатъ ли вагонны сборы въ  $\frac{1}{2}$  годъ съ заключеніемъ договора въ смысле: пункта четвертаго и главы четвертой въ отношеніи безъ счета вагона.

Дни занятій.

Сессіи  
продолженія.

25 марта.

1—5

26 марта.

6—10

29 марта.

11

Страница	Дата издания	Страницы проекта
4. О внесении изменений в законодательство Республики Беларусь, касающееся деятельности государственных учреждений, осуществляющих функции по контролю за исполнением законодательства.	28 марта	12—15
5. О внесении в статью 3 Закона Республики Беларусь «О государственном языке» изменений, касающихся определения государственного языка, а также в указание этого языка в документах».	29 марта	16—21
6. О внесении изменений в законодательство Республики Беларусь по поводу 3-х дневного срока, устанавливаемого абзацем 3-им § 109 Соглашения о правилах сообщения, с законодательством Республики Беларусь об ответственности за нарушение правил сообщения о состоянии аварий на железной дороге.	29 марта	22—24
7. О внесении изменений в законодательство Республики Беларусь по поводу 3-х дневного срока, устанавливаемого абзацем 3-им § 109 Соглашения о правилах сообщения, с законодательством Республики Беларусь об ответственности за нарушение правил сообщения о состоянии аварий на железной дороге.	28 марта	27—29
8. Об установлении порядка заключения договоров перевозки грузов, а также в указание этого срока в документах, касающихся перевозки грузов.	28 марта	30—33
9. О внесении изменений в законодательство Республики Беларусь по поводу 3-х дневного срока, устанавливаемого абзацем 3-им § 109 Соглашения о правилах сообщения, с законодательством Республики Беларусь об ответственности за нарушение правил сообщения о состоянии аварий на железной дороге.	29 марта	XI
10. О внесении изменений в законодательство Республики Беларусь по поводу 3-х дневного срока, устанавливаемого абзацем 3-им § 109 Соглашения о правилах сообщения, с законодательством Республики Беларусь об ответственности за нарушение правил сообщения о состоянии аварий на железной дороге.	29 марта	34—35

Вопросы.	Дни заседания.	Страницы протокола.
11. Обь отставкой делопроизводства от § 29 Конституции о порядке сообщения между русскими жителями дорогами.	29 марта.	39—39
12. Обь отставкой из военных фонды расходов по выгрузке и выгрузке вагонов с частными грузами, выданными, на станциях отправления и на пути следования, по распоряжению военных властей.	29 марта.	40—41
13. О рассмотрении постановления СХVII Общого Суда, по вопросу 48 программы его жалоб, а) о возмещении дорогами прибыли русского скота ущерба, вызванного простоями вагонов под дефлацией и б) о порядке возмещения жителями дорогами расходов по простоям вагонов, выданных под дефлацией на случаи непосредственного получения от ветеринарного надзора жалоб о необходимости дефлации, а также и других убытков. (СХLVIII О. С. в. 11).	28 марта.	XI
14. О рассмотрении заключения Комиссии, образованной СХXX Общим Судом по вопросу 13-ю программы его жалоб—обь урегулировании железнодорожных условий перевозки оборота отправления.	28 марта.	XI
15. О рассмотрении проекта прошения обь отсрочке и о выдаче отсрочки жалоб, выработанных Междувластительной Комиссией по обеспечению порядка отправления отсрочки грузов Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорог.	28 марта.	XI

Вопросы	Дни работы	Страницы протоколов
16. О достижении соглашения между властями и частными железными дорогами о единой системе билетов, равных билетов для проезда пострадавшего от несчастных случаев железнодорожника, пассажира и рабочего на железнодорожном транспорте и на железных дорогах. Комитетом для осуществления при рассмотрении их ходатайств.	29 марта.	42—47
17. О проекте штрафа за нарушение железнодорожной дисциплины при подаче грузов на станцию частного железнодорожного предприятия железных дорог.	29 марта.	48—52
18. О том, чтобы предложения железных пассажиров были, составляющие часть дополнительного сбора, принимались бы только станциями, а на остальную часть составляли бы железнодорожный протокол с отчетом о том, что часть дополнительного сбора составила с железных пассажиров, а часть сбора введена, в виду отсутствия у них денег.	29 марта.	53—54
19. О получении перевозок из области крестьянского труда, отправленных согласно со станцией железных.	30 марта.	55—56
20. О сокращении срока хранения павлов и всех предметов III группы тарифной категории на станциях железных.	30 марта.	57—59
21. Об увеличении 15-ти дневного срока хранения железнодорожными перевозками „гвозди, проволочные стержни“ из III группы тарифной категории.	30 марта.	60

Выпуск  
№ 1.

	Дни издания.	Страницы протоколов.
22. Объявление конкурса на 1916 год, сверх субсидии в 8.000 руб., журналу „Жесткодеревянное Дело“ еще дополнительно 2.000 руб.	29 марта.	61—62
23. Объявление конкурса составления П. А. Тугуба, нового лица, которому должны быть вручены труды дальнейшей редакционной деятельности по переводке книг Э. Бюссе, Г. Кюера и Г. Марксина. (CXIV О. С. впр. 23).	28 марта.	XI
24. О рассмотрении проекта размерения, между частными жителями дорогами, выданной в лечебный учреждении Императорского для жесткодеревянного служивого и рабочий дом ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА II на сентябрь 1916 г.	30 марта.	XI
25. О разбирании Азиатскому Обществу содействия развитию русских лечебных илеть продажа в обществах контроль желвакодеревянные билеты и круговых илеть круговых илеть за комиссиями коммерциале и о разбирании отразить через те же которые товарищества илеть илетьми посланна. (CXLVIII О. С. в. 32).	29 марта.	64—69
26. Объявление обязательства илетьми паре товарищества илетьми русские илетьми дорож, преимущественно в илетьми того же обязательства, предусмотренного для илетьми дорож Промысла, илетьми при илетьми Гиралами илетьми дорож отъ 6 сентября 1914 года на № 21647.	28 марта.	XI
27. О порочной группе Военного Илетьми без сопровождения илетьми.	30 марта.	70—71

Вопросы.

28. О почте при почтальне бумажки, вкладыши, дорожные квитанции, квитанции частного сообщения и другие корреспонденции, документарная почта — бумагой переработанной.
29. О почтовом Крымомской сети. Вкладыши дорожные, от ст. Вурты до ст. Крылова, в правых пассажирском и товарном ст. дорожная сеть сообщения.
30. Об избрании председателем Хозяйственного Комитета по Уралскому телеграфу.

Дни заседаний.	Средства ассигнованы.
28 марта.	31
29 марта.	78
29 марта.	78

# СОСТАВЪ СХЛІХ Общаго Съѣзда

ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ

РОССІИ И ЖЕЛЕЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Засѣданія 28, 29 и 30 апреля 1916 г.

Президиумъ . . . . . Михаилъ Ивановичъ Федоровъ.  
Засѣдателемъ же . . . . . Сергій Петровичъ Лозинъ.

## П Р Е С Т У П Н О Е :

- Отъ Управления железнодорожныхъ дорогъ . . . . . Сергій Петровичъ Лозинъ,  
Федоръ Николаевичъ Лавровъ,  
Левъ Николаевичъ Гольдбергъ,  
Викторъ Николаевичъ Волковъ,  
Николай Владимировъ Кунцманъ,  
Людвигъ Ивановичъ Пиль Маръ.
- „ Съѣзда железнодорожныхъ представи-  
телей жел. дорогъ . . . . . Фридрихъ Степановъ Шаллантъ,  
Викторъ Степановичъ Воль,  
Константинъ Александровичъ Калашинъ,  
Александръ Александровичъ Рязанскій.
- „ Отъ Главнаго Восточнаго Сибирскаго . . . . . Павелъ Степановичъ Сибирскій.

## ОТЪ ЖЕЛЕЗНЫХЪ ЖЕЛ. ДОРОГЪ:

- „ Финляндской . . . . . Константинъ Викторовичъ Биланъ.  
„ Французской . . . . . Артуръ Ивановичъ Бунге,  
Викторъ Карловичъ Востриковъ.

## ОТЪ ЧАСТНЫХЪ ЖЕЛ. ДОРОГЪ:

- „ Бессарабской . . . . . Михаилъ Максимовичъ Телуръ.  
„ Владикавказской . . . . . Исаѣя Петровичъ Байковъ,  
Михаилъ Федоровичъ Кривошеинъ.

Примечаніе. Составъ представителей СХЛІХ Общаго Съѣзда въ указанномъ составѣ, въ случаѣ если пришло участіе, назначается на общій протестъ.

Отъ Моск.-Пенз.-Рязанской . . . . .	Варв. Петровна, Валеря, Павел, Павлович, Виктор, Варв. Борисовна, Леонидъ.
„ Вологодско-Волынской . . . . .	Григорій Григорьевичъ, Николай,
„ Вологодско-Киево-Воронежской . . . . .	Михаилъ Артуровичъ, Гимназистъ.
„ Гоманско-Уральской . . . . .	Михаилъ Павловичъ, Федоръ, Николай Николаевичъ, Зурябъ.
„ Троицкой . . . . .	Владимір. Петровичъ, Сидоро, Василь, Александровичъ, Тихоновичъ.
„ Юго-Восточной . . . . .	Александръ Александровичъ, Гарричъ.
„ Пермско-Омск. под. путей . . . . .	Владиславъ Владиславовичъ, Владимиръ, Николайевичъ, Михайловичъ, Николай,

ОТЪ ВЕРХОВНАГО КОМИТЕТА.

„ Гусевско . . . . .	Иоаннъ Ильичъ, Заринъ.
„ Петербургское . . . . .	Алекс. Ивановичъ, Ленинскъ.
„ Союзъ Съюзомъ Промышленной Торговли и Промышленности . . . . .	Михаилъ Николаевичъ, Соловьевъ.
„ Северо-Омск. для развития русск. земледельч. силъностей . . . . .	Василий Ивановичъ, Иванъ, Викторъ.
Заключенный дѣломъ Союза Съюза . . . . .	Сергій Петровичъ, Василь.
Заключенный отъ . . . . .	Варв. Степановичъ, Николай.

**ПРОТОКОЛЬ**  
ЗАСЕДАНИЙ  
**СХЛІХ Общаго Съѣзда**  
**ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ**

**УГОЛОВНЫХЪ ВѢЗВНЫХЪ ДОРОГЪ**

*Засѣданія 28—29 марта 1916 года.*

28 марта 1916 года, въ началѣ второго часа дня, Засѣданіиій діякома Общаго Съѣзда, объявилъ СХЛІХ сессіею Общій Съѣздъ открытымъ, просить собравшихся представителей избрать дорожъ-кобрая Предсѣдателя, а также единогласно избрать М. П. Федорова и заместителемъ его С. П. Лосева.

Предсѣдатель Общаго Съѣзда, а также в засѣданіишй моментъ Предсѣдателя Правленія Общества Северо-Донецкой желѣзной дорожы, инженер путей сообщенія Леонидъ Фердинандовичъ Шуклинъ, предложилъ считать повестку повѣстанія вставленіемъ, что и было исполнено. Вслѣдъ за тѣмъ Предсѣдателью была послана отъ имени Общаго Съѣзда сочувственная телеграмма идѣи повѣстанія.

Пересмотрѣвъ повѣтку программы своихъ работъ, **Общій Съѣздъ**  
**рѣшилъ:**

Вопр. 9—передать въ Собраніе Предсѣдатель Правленія Общества частныя желѣзныя дорожы, прося иаправить въ категорию срочныхъ телеграммъ, которыя были бы желательныо передавать безплатно при сношеніяхъ между судьямии учрежденіями, принадлежащими одному и тому же желѣзнодорожному Обществу.

Вопр. 15—отозвать до окончанія трудныя Комиссію, работавшей надъ предложеніемъ Ф. О. Магалина.

Вопр. 13 и 24—отозвать до слѣдующаго Общаго Съѣзда, назначить первое засѣданіе павсего на 20 марта с. г. для разсмотрѣнія въ первую очередь вопроса 24.

Вопр. 14 и 23—передать до майского Общего Собрания, включивши для рассмотрения вопроса 14-го содержание съезд тарифного Общества Сибирских железных.

Вопр. 24—передать на рассмотрение Собрания представителем общества частным железным дорогам.

Вопр. 25—передать на предварительное рассмотрение Разветной Комиссии.

По рассмотрении жюри остальных вопросов программы, по каждому из них составляли особый протокол, СХLIX Общее Собрание 30 марта 1916 года в 5 часов для Председателя закрыты.

### Вопросъ два

Вопросъ. Обсужденіе постановленія СХЛ Засѣданія Общія Сѣзда по вопросу 62-го пункта ст. 107 статьи вѣ части, касающейся предельнаго количества ст. 107 Общія Угловъ Рельсовъ на км. дорогъ.

Вопросъ этотъ внести на обсужденіе Общія Сѣзда постановленія Эксплуатационнаго Отдѣла Управления жол. дорогъ Засѣданію дѣланъ Общія Сѣзда представителями русскаго жол. хозяйства, отъ 13 ноября 1915 г. № 25412 слѣдующаго содержания:

„Циркулярныя Выписи № 3135, послѣдовавшія на основаніи статьи Эксплуатационнаго Отдѣла отъ 26 октября того года № 21896, предложены къ полному постановленію 141-го Засѣданія Общія Сѣзда, по 62-му вопросу программы—о предѣлахъ приращенія, въ зависимости отъ обстоятельствъ времени, количества статей Общія Угловъ. Между тѣмъ, въ части, касающейся ст. 107, постановленіе это имѣетъ сдѣлать достаточно яснымъ.

Итакъ, въ немъ рекомендуется рассчитывать вознагражденіе по дѣланъ статьи отращиваніемъ съ приращеніемъ факта „въ случаѣ предѣланія претензій на утрату грузовъ, а равно и иныхъ, которые въ силу обстоятельствъ времени была установленъ въ пути и имѣлъ поступали въ распоряженіе дорогъ“, отъ чего можно вывести заключеніе, что такое постановленіе имѣетъ общій характеръ, тогда какъ имъ бытъ въ Сѣздѣ сужденій имѣю, что имъ имѣть въ виду только грузы, задержанные въ пути сѣзданія.

Во вѣдѣніи сѣзданія неправданаго толкованія, Эксплуатационный Отдѣлъ и проситъ орочю сдѣлать выходящій циркуляръ № 3135 въ части, касающейся предѣловъ приращенія статьи 107 Общія Угловъ, и имѣть подчеркнуть вопросъ въ этой части перенесенъ на дѣланіемъ же Общія Сѣзда, на предельно точной формулировки предѣланій жол. хозяйства, отъ основанія приращенія статьи 107.

(Цирк. Засѣд. дѣланъ Общія Сѣзда отъ 28 ноября 1915 г. № 446/2520).

### Справка

Изъ сужденій СХЛ Общія Сѣзда по статьѣ 107-ой Угловъ Русс. жол. дорогъ устанавливается, что имѣющее способъ опредѣленія размера вознагражденія за утрату и поврежденіе грузовъ, уже доставленныхъ на станцію назначения, безъ соответствующаго извѣщенія статьи 107-ой, было признано несправедливымъ. Что касается грузовъ, задержанныхъ въ

пути или вообще не доведены до назначения, то по отношению таких грузов было принято недопустимое решение: размеры вознаграждения за взыскание места прибытия груза из перевозок, в виду возможности, при рассмотрении исключительных обстоятельств, хотя бы приблизительно, установить время прибытия груза, а вместе с тем и цену, соответствующую этому времени.

Постановление Съезда по 107-ой статье в отношении вознаграждения по прибытию станции отправления каковыми тѣмъ грузамъ, для взыскания такой суммы было принято допустимымъ изъ суждений Съезда, т. е., для грузовъ, задержанныхъ въ пути или вообще не назначены-либо прибывшихъ не доведены до места назначения, между тѣмъ, въ томъ же постановлении этой же статьей принято не было постановить, что в случае похода считать постановление Съезда по 107-ой статье относящимся къ вѣсомъ грузовъ, какъ не доведенныхъ, такъ и доведенныхъ до назначения.

**Сужденіе Общара  
Съезда.**

При обсужденіи указаной, предложенной въ редакціи Экспедиціоннаго Оудка, отъ 13-го ноября 1915 г. за № 25412, на которую несогласованность между сужденіемъ и постановленіемъ Съезда по 107-ой статье, было высказано, что означенное постановленіе Съезда должно быть помѣнено въ объяснительномъ смыслѣ, какъ относящееся къ грузамъ, не доведенныхъ до назначения. Вместе съ тѣмъ, руководяще въ постановленіи Съезда представителямъ дороги приняты необходимыя въ связи съ разнородностью международной дѣятельности мѣры: за время войны, переосмотрѣть вопросъ объ ответственности мѣстности дороги по 107-ой статье по всемъ объектамъ, приняты по означенію шведскіе грузы.

Ответственность мѣстности дороги за утрату и поврежденіе грузовъ по стоимости на станціи назначения не соответствуетъ порядку, разработанному для перевозокъ международныкъ. Бернская конвенція опредѣляетъ ответственность дороги за стоимость груза на станціи отправления.

Слѣдуетъ просвѣдомить СХУ Общара Съездами редакціи 107 статьи, предложено возмѣнить вознагражденіе за утрату груза по цѣнѣ, которую односторонне грузы несли въ то время и въ томъ мѣстѣ, когда и тѣ грузы были приняты въ перевозку, съ добавленіемъ стоимости доставки груза отъ станціи отправления до станціи назначения.

Въ 55-омъ журналѣ Союз. Дѣла Государственнаго Центра указывается, что отступленіе, установленное въ статьѣ 107-ой относительно способа возмѣненія вознагражденія за утрату и порчу грузовъ отъ по-

рода, выработанного для международной перевозки, оценивалось, с одной стороны, пожеланием владельцев профинансировать судебной практикой взгляд на вопрос о вараде собственности дара за утрату груза, а с другой стороны — оценкой, что в случае действительной ранимы цены на товар в связи его отправления и в связи назначения, желанием дара брать ранимы оценивать за выданный груз в виде продолговатой утраты и, утратить стоимость товара на этой станции отправления, продать его по высказанной цене станции назначения, обратив полученную сумму образом ранимы цены в свою пользу. Однако, радост с точки Государственной Совета допустить возможность включения установленного 107-ой статьи порядка собственности в виду высказанного особо желанием дара, который в то время по данному вопросу не имелся.

При нормальном развитии деятельности транспортных предприятий, желанием дара инвентаризовать цены на товары, что стоимость товаров и продуктов за связи сбыта и потребления повышается обычно лишь за стоимость перевозки и других, связанных с перевозкой накладных расходов. В настоящее же время ранимы за связи за товар и продукты за связи производства и потребления достигают иногда ста и более процентов, так например, нефть за Баку до устанавливаемых предельных цен, стоила на связи 40 коп. за пуд, а за Петроград продавалась и покупалась по 1 руб. 50 к.—2 руб. за пуд.

Цена за виду, что провозная плата осталась без изменения, такое несоответствие повышение цены за связи потребления может быть объяснено только ненормальной спекуляцией, при которой товар, прежде чем попасть за руки потребления, переходит из рук за руку перепродавцов и спекулянтов, такое явление официально удостоверено, хотя бы например, по отношению кавказских и азербайджанских товаров.

При таких условиях получение вознаграждения за товар по цене за станции назначения является бы своего рода премией за несоответствие спекуляцией, между тем как сумма вознаграждения по стоимости товара за связи его приобретения, за окупаются, представляется бы комбинацией грубого того, что это за действительности утратить за связи дара.

Представитель Совета Съезда Торговли и Промышленности, М. Н. Савинков, настаивал на сохранении 107-ой статьи Общего Устава без изменения, желанием, что предполагаемое изменение направлено за ограждение лишь интересом владельцев дара и за правды утраты интересом промышленности; при этом желанием, что за настоящее время совершенно невозможно определить стоимость того или иного

товара путем прибавления к стоимости его в момент отправления или провозимых железнодорожными платой, ибо, при выставлении исключительных обстоятельств, в действительности оно является влиянием других факторов, связанных со значением стоимости товара в процессе извоза. Как на один из этих факторов можно указать на то обстоятельство, что в настоящее время вся торговля производится исключительно на наличный расчет, вместо существовавшего до войны кредита, а, следовательно, время отъезда товара, до прибытия его в пункт назначения, необходимо учитывать в общей цене товара на рыночном уровне на товар сушки. Таким, образом, можно прийти к выводу, что в настоящее время почти все промышленность, если не прямо, то косвенно, работает на оборот Государства; при возникновении или возобновлении установленных периодов отдыха, в период во время состояние железнодорожного движения, весьма вероятно считать, что грузы, потребляемые для извоза того или иного до стороны промышленности обстоятельства, одновременно на стоимость своего назначения не прибавить, а иногда даже и редуцируются в цене; поэтому его приходится приобретать такой же товар, в пункте назначения по цене, в этот процесс существовавшая, промышленность железными дорогами совершенно невыгодными.

Кроме того, необходимо указать, что существовало ст. 107-й Общего Устава, по сути действительной редакции, отменяло по обязанности железных дорог удовлетворять предъявляемые в них претензии по перевозке претендителями ценой по принятой выданы грузов, так как, если железная дорога признает, что заявленная цена несоразмерно высока, то для нее всегда остается открытым путь отказать в удовлетворении такой претензии и тогда заставить претендента обратиться в суд, где эта же претензия и будет разрешена. Если же изменить статью 107-ю в предложенном Обществе Сибирского отделе, то для торговли и промышленности будет окончательно закрыта путь для доказательства действительной стоимости удержанного или перевозимого груза.

В означенному мнению М. Н. Селезнева присоединяются и представители Барнаульского Комитета—Петроградского и Рязанского.

**Постановление  
Общере Сибиряка.**

1. Разрешить, что постановление СХИ Общего Сибиряка, по 107-ой статье Общего Устава никак не имеет юридическую силу по отношению к перевозке грузов, не доходящих до каких-либо претензий по извозу.

2. Принимая во внимание,

что соображения, положенные в основание ст. 105-ой Общ. Устава Росс. ж. д., в настоящее время утратили свое значение, так как, с переводом балластиры железных дорог в плату и установлением надзора за деятельностью частных дорог, сокрытие прибыли грузов с целью низа ценник, невозможно,

что судьба артикула о порядке ответственности дорог за утрату грузов сложилась до издания Общего Устава Росс. ж.д. дорог, при переработке условий деятельности железных дорог, устанавливаются возможность исполнить собственными силами предпринятые функции и возмещать цены,

что при исключительных условиях пероанского времени исключительная деятельность железных дорог крайне ограничена, причем дороги лишены возможности оказывать одностороннюю распределение товаров и продуктов в стране, выходящая роль государства цены, и

что крайнее повышение цен на предметы потребности жизни во все времена является плато, а объясняется причинами международной ситуации.

Общій Съездъ принялъ желательными условия на время войны в порядке ответственности за утрату и повреждение грузов, предложенный в проект изменения статьи 105-ой Общего Устава Росс. ж.д. дор., разработанной на СХУ Общеземельном Съездѣ представительной железных дорог, о чем и постановить представить Министерству Путей Сообщения и Финансовъ.

## Наложеніе дѣла.

Постоявшій вопросъ ввести въ программу Общаго Сѣзда (циркуляръ 2-ой Заключительнаго Дѣла Общаго Сѣзда отъ 15 ноября 1914 г. № 741/5070), докладъ международной ассоціаціи Промысла Области Московско-Казанской желѣзной дороги отъ 27 октября 1914 года № 7135/4.

Согласно пункту 2-му статьи 84 Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ для ввозки грузовъ, которые не являются собственнѣю могутъ быть оставлены на храненіе продолжительное время на станціяхъ назначенія, устанавливаются сокращенные сроки, на ввозеніи на эти желѣзные дороги, въ случаѣ неистребованія этихъ грузовъ, вѣдѣть право продать ихъ съ аукціона: постановка отъ 14—23 августа 1908 г., изданная въ развитіе упомянутой статьи Устава, наибольшій срокъ хранения этихъ грузовъ составляетъ 15 дней со дня прибытія на станцію назначенія—п. г. § 2 Промысла; большая часть грузовъ, назначенныхъ въ станцію, приведенной въ этотъ пунктъ правила, относится къ числу грузовъ, перевозимыхъ въ навалку, и по своей массѣ и тяжести они не могли бы даже и выдержать большого срока хранения, такъ какъ могли бы храненію, ввозимыя бѣлою вѣшю на 15 сутокъ не могли бы сохраниться вцѣлѣ, особенно бы такую опасность со стороны груза большую сумку, что вынуть грузъ для ввѣдыванія его былъ бы вѣдѣй жезъ или рыбачиной. Такимъ образомъ, установленіе для этихъ грузовъ вынужденнаго сокращеннаго срока хранения противъ срока, предусмотрѣннаго статьей 80 Общаго Устава, съ одной стороны, совершенно не противорѣчитъ интересамъ грузовладельца, а съ другой—имѣетъ цѣль только даровать возможность поскорѣй освободиться отъ неудобствъ храненія такихъ грузовъ, продать ихъ въ такой срокъ, когда чуждыя интересы еще не будутъ вредны и потому могутъ быть при продажѣ выгнаны въ большинствѣ случаевъ полностью.

Оказывается, однако, что въ упомянутой пунктъ не включены многие грузы, въ отношеніи которыхъ по ихъ собственнѣю и вѣсовой сравнительно стоимости, общій срокъ храненія по 4 мѣсяца со дня прибытія на станцію назначенія, предусмотрѣнный ст. 80 Общаго Устава, является по существу для большинства для товаронадѣльцевъ и совер-

Вопросъ 2-й заключеніе въ п. г. § 2 Промысла предельно неистребованности, пункта въ пунктъ 84 Общаго Устава исключительности исключительности грузовъ, отношенія къ числу перевозимыхъ въ навалку ст. 84, 85, 86, 87, пункта 14-й пункта, исключительности въ числу перевозимыхъ, 41, 42, 43, пункта добавочнаго и пункта 14-го пункта ст. 84, 85, 86, 87, 88 и 114-й.

можно не удовлетворить интересам владельцев дорог. Такие грузы, как известь бутовая, булыжники, песок, глина, камни простые и т. п., из слупов, если по какому либо причинам останутся невыкупленными получателями из течения периода 15 дней по прибытии, при длительности хранения и впадут не будут выкуплены, так и известь простотканная плата за хранение будет уже настолько неэкономична, что стоимость самого груза, что выкупать его будет невыгодно по истечении срока, установленного статьей 90 Общего Устава, плата за хранение 1000 штук означившихся грузов составит 202 р., тогда как стоимость этого количества груза выражается вдобавок 30—50 рублями; а так, что при такой стоимости придется уроненным грузом по истечении 4 месяцев со дня прибытия, по особености, если править по желанию, что за этого большой срок хранения часть груза будет уронена от естественных его свойств, равносильна потерь для дороги количеством всей платы за хранение. В большинстве случаев при такой означивши из выкупы груза получателям владельцы дороги приходится удовлетворять просьбы о сокращении платы за хранение.

Вследствие всего вышесказанного Правление М.-Казанской ж. д. просило внести на рассмотрение Общого Съезда представителей грузовладельцев вопрос о включении в п. г. § 2 Правилье продажи невыкупленных грузов по статье 84 Общего Устава следующие наименования грузов, относившихся к числу перевозимых по павалу: гр. 9-й, 23, 26, 38, грузы 25-й групп, относившихся к числу вывозимых, 41, 42, 54<sup>г</sup>, дрова дубильного и вяза тяжелого из группы из грузов 66-й, 78-й, 82<sup>г</sup>, 94, 98, 105 и 114-й.

Список грузов, перевозимых в павалу, предлагалось Московско-Казанской ж. д. для включения в п. г. § 2 Правилье продажи с дубильного торца невыкупленных грузов по статье 84 Общего Устава.

**Из группы 9-й.** Бой глиняный, глиняный, стеклянный, фарфоровый и фаянсовый (из группы).

.. 25-й. Глина огнеупорная обожженная из крошки. Глины глиняные (из тех чисел и из соединений с выделением коллоиды). Искры (кафен) белые, красные желтоватые. Камни известняк. Карбид гидратный. Карбид желтый (лучевой, радиальный и желтый другой фазы). Карбид желтый. Карбид обожженный стратомный (белый, темный и красный)

Справка

обожженный и сырец. Караты огнеупорной массы (из топа чиста и днасовой). Караты силикатный. Караты сафоновый (сафоновы трубы) и хрустальный. Караты алмазной. Караты шифоновый. Караты глицериновый. Караты из искусственного песчаника (сильно известны с песком). Клинкер (из форм кирпичей и шпатов). Кухонны глиняны (каменные) просты. Орнаменты глиняны и керамичны массы, кроме майоликовиты (из топа чиста и из соединения с окислородом металлами). Пароградиты (раз огнеупорного кирпича). Плиты и плитки глиняны керамичныны: глазурированны и неглазурированны. Плитки. Посуда глиняны (голланды), кроме полихромной особо из керамики этой группы, из топа чиста бисмолитова, грубой отделки (также и из соединения с окислородом металлами). Трубы дренажны и водопроводны. Черепица кровельная, из топа чиста из искусственного песчаника (сильно известны с песком) и неглазурированны цементовы и цементобетонны, кроме особо полихромной из других группны. Шамотный кирпичик (глина огнеупорная, обожженная, желтая).

- Из группы 38-а. Графиты из хрусталя.
- " 38-а. Железа и стали, кроме красильныя и аэрозольной стали (из группы).
- " 41-а. Камни и минералы хрустальны, необделанные или из грубообделанных масс, а также булы и шельфы изъять. Асбесты. Вазальты. Веститы. Бериллы и кубики для ювелирны. Брассыны. Гранаты. Доломиты. Пластины. Камень водонепроницаемый и водонепроницаемый. Камень жерновой. Камень точильный. Кварцы. Кремни. Магнезиты. Мраморы из слюды и мраморные отбросы. Песчаники. Плитыны. Порфиры. Сланцы. Сланцы силикатны горючий. Талькы. Трасты. Шпаты-кварцы.

Камень из изданных: железны, железны, плиты, плитки, ступени, цоколи, облицовки деревянные и каменные, кирпичны, водонепроницаемы, бальванны, бронзотелны, части горючы, трубы, свалы, известняк, каменные, столбы, кирпичны ступени и кирпичны гранаты, доломиты, извест-



сбавать по дорогам различной ширины, принимается из перевозок из павлуки только по согласованию товарищества с дорожным управлением.

*Материалы 114-й. Форфарина, фанерная и шпалочная поезда и шпалы (вся группа, кроме шпалочных телеграфных).*

**Постановление  
Общого Собрания.**

Заслушав настоящий доклад, Общій Собрать, раздѣлая представленные материалы Московско-Казанской жел. дороги о жалобности, по жалобности на несоразмерности, установленныя сокращенныя сроки перевозки, противъ срока, предусмотрѣннаго ст. 90 Общаго Устава, для перевозокъ различныхъ грузов, признали, однако, что въ виду обширности списка этихъ грузовъ, представляемыхъ Московско-Казанскою жел. дорогою, желательно было бы детальное съ ними ознакомленіе, невозможное въ мѣстности Общаго Собрания. Въ виду сего, Общій Собрать, для указанной цѣли, постановилъ образовать Особую Комиссію, подъ председательствомъ Г. Г. Кобылинскаго, въ составъ членовъ: В. П. Савина, Н. Б. Левицкаго и П. П. Лукина, и председателемъ Состава постановилъ представителями жел. дороги, съ приглашеніемъ съ участіемъ въ мѣстности означенной Комиссіи также представителями Состава Общаго Торговаго и Промышленнаго, М. П. Селихова, и Рысскаго Баранскаго Капитала, Г. Ю. Зайкомова.





который является только по доверию грузки. Разные образцы и способы не на каждом случай являются возможными внести сумку, необходимо на покрытие таможенных расходов, в особенности если поручили на совершение таможенных формальностей высылается почтой. Поэтому возмещение расходов в конвенционном обороте с пассажирами, осуществляемых при доверии, осуществляется на Забайкальской и на других железных путях в порядке, установленном для грузки, следовательно по высылке, т. е. означенные расходы путем отбоя на дорожной багажной станции переводятся на станцию назначения для высылки с получателя багажа при выезде пассажира.

Однако, таковой является, именно в силу отсутствия в действующем законоположении пункта-либо на сей предмет указаний, практически является затруднен в том отношении, что на таможенные расходы, на конвенционный оборот станция назначения не вносить сумку не является. На продолжении же на дорожные расходы в возмещение конвенциальную Забайкальскую дорожную расходы вносить станция, означенные на том, что по смыслу пункта 1 статьи 1063 Декрета железных дорог от 28 июня 1895 г. № 10633 (выпущена в силе ст. 31 Общ. Уст. Росс. железных дорог) не являются по багажной квитанции багажа и грузы не могут быть вложены никакие платежи, в том числе и таможенные расходы.

Остается открытым вопрос в том, поскольку правовой является ссылка на законодательный пункт, выходящее Управление дороги отбоями, что на данное время, до установления того или иного порядка возмещения таможенных расходов, перевод таковых на получателя является единственным способом обеспечения возмещения понесенных дорожной расходами, в что поддерживать багажные отправления до принятия грузоотправителем денег или было бы желательнее, тем более, что всякая задержка багажных отправок является невыгодной по пути следования багажа телеграфную переписку. (Цирк. Зарк. д. № 10633. Ссылка от 27 июня 1915 г. № 331/1925).

**Справка.**

*Цирк. багаж. Д-та железных дорог от 25 июня 1895 г. № 10633.*

«В виду возникших затруднений о том, следует ли допускать на грузы, перевозимые с пассажирскими и товарно-пассажирскими поездами по багажной квитанции, вложение платежей и перевод провозной платы на станцию назначения, Департамент железных дорог разъясняет, что, на основании объявленного при постановлении

Министра Путей Сообщения отъ 15 декабря 1884 г. № 21747 Прислать перевозку грузовъ съ таможеннаго вѣдомства, въ означенный пунктъ пожелать прибавлено къ же условию перевозки, какъ и въ бакажу, и потому при перевозкѣ таковыхъ грузовъ въ бакажы не имѣются, вѣрнѣе съ бакажю, не могутъ быть допущены на вѣдомствѣ вѣдомствъ, на перевозку провозной платой.

**Суденіе Общій  
Сѣзда.**

При общій вѣдомствъ по этому вопросу было высказано, что употребленіе на Забайкальскій ж.д. дорогъ употребленіе необходимо расширять, какъ употребленіе исключительно, чѣсто вѣдомствъ и, между прочимъ, единственно въ Россіи, вѣдомствъ результатовъ необходимости досмотра бакажю въ другъ таможенъ—на Манчжурской границѣ въ Тихоокеанскій таможеннѣй пунктѣ и въ Прусскій таможеннѣй.

Такіе случаи вѣдомствъ правленія по предосторожності, и, естественно, что Забайкальскій ж.д. дорога употребленіе употребленіе по вѣдомствъ отъ таможеннаго агентства вѣдомствъ вѣдомствъ сбора и таможеннаго расходовъ по вѣдомствъ таможеннаго обществѣй этия агентства отъ вѣдомствъ таможеннаго.

Но, вѣдомствъ бы, что какъ скоро это употребленіе касаются только одной Забайкальскій дороги, то Управленію этой дороги и вѣдомствъ вѣдомствъ вѣдомствъ въ его управленію.

Предложено Забайкальскою дорожною управо вѣдомствъ таможеннаго расходы агентства путювъ перевоза таковыя на вѣдомствъ бакажю, представляется трудно осуществимой, въ виду того, что, какъ вѣдомствъ были. Департамента вѣдомствъ дорогъ № 10903—1886 года, въ которыхъ говорится дѣла о вѣдомствъ таможеннаго вѣдомствъ и вѣдомствъ провозной платѣ по бакажю китайскій, и вѣдомствъ расширять какъ не распространяющійся на данный случай, но фактически дороги вѣдомствъ бакажю, вѣдомствъ вѣдомствъ, во вѣдомствъ случаяхъ вѣдомствъ не въ состояніи исполнить вѣдомствъ Забайкальскій дороги—вѣдомствъ сбора отъ таможеннаго агентства съ вѣдомствъ бакажю, въ особенности въ тѣхъ случаяхъ, когда исполненіе агентства таможеннаго обществѣй производится не вѣдомствъ въ вѣдомствъ расходованія бакажю вѣдомствъ, въ которой и вѣдомствъ бы быть вѣдомствъ суммъ причитаннаго ему сборѣ; у агентства будетъ вѣдомствъ только бакажю дорожна вѣдомствъ, т. е. документъ для вѣдомствъ бакажю по обществѣй. Если бы даже въ этой дорожной вѣдомствъ была вѣдомствъ кака-либо суммъ, вѣдомствъ вѣдомствъ при вѣдомствъ бакажю, то вѣдомствъ обществѣй бакажю вѣдомствъ, въ которой таковой суммъ не

знается, имеет полное основание считать не законной, желая на дороге задержать выданную багажа или-же вернуть таковой выданной суммы не только права.

Вопрос о внесении сборов, причитающихся таможенному агентству на табу суммату, когда она направлена на вывозные багажи пассажира в его присутствии, казалась бы, вовсе не подлежащая обсуждению Съездом, так как указание Забайкальской дороги на то, что таможенное агентство не имеет права определять точную сумму сборов на предвывозный багаж, а также, что у пассажира может не оказаться необходимой суммы денег, на практике во многих бы являлись вопросом.

#### Поставление Общег Съезда.

По предложению собрания Общег Съезд, приняла решение желательным обнародовать интересы Забайкальской дороги, **высказать пожелание**, чтобы дорога вывозных багажа, таможенная обработка надъ которых совершена при посредстве таможенного агентства Забайкальской жем. дороги, на случаи, когда причитаются этому агентству сборы будут вноситься в бакалейных дорожных ведомостях, подписанных пассажира при выданъ багажа, по возможности, принимала бы меры къ получению этих сумм, отсюда, однако, не задерживала самъ выданъ багажа; возложить же на дорогу исключительную обязанность вносить таковых сумм на пользу Забайкальской жем. дороги, съ anticipation отсюда, само собой, ответственностью за не получение таковых, Общег Съезд не признал возможным.

Назначение представителя Геральдею желательна дорога.

### Вопросы двѣд.

Вопросы 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 915, 916, 917, 918, 919, 920, 921, 922, 923, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930, 931, 932, 933, 934, 935, 936, 937, 938, 939, 940, 941, 942, 943, 944, 945, 946, 947, 948, 949, 950, 951, 952, 953, 954, 955, 956, 957, 958, 959, 960, 961, 962, 963, 964, 965, 966, 967, 968, 969, 970, 971, 972, 973, 974, 975, 976, 977, 978, 979, 980, 981, 982, 983, 984, 985, 986, 987, 988, 989, 990, 991, 992, 993, 994, 995, 996, 997, 998, 999, 1000.

На 162 Общомъ Тарифномъ Сѣздѣ, по вопросу 18 программы его задачій, были обсуждены вопросы о платѣ за подачу, по требованію отправителей, возмущенныхъ изъ средствъ вагоновъ для отгрузки и загрузки съ вагоновъ изъ склада, а также о платѣ за вѣсъ.

По подробнѣе обсужденію этого вопроса, Предсѣдатель названнаго Сѣзда, А. Г. Коваленко, сообщилъ, что, какъ указывается изъ извѣстныхъ вѣсто сужденій, настоящій вопросъ требуетъ досконалаго разбирательства, въ частности отъ того, платя ли рѣчь о случаяхъ производствъ загрузки на обочья станціоннаго помоста, или же о случаяхъ подачи для вторичнаго набиванія вагоновъ по складу частныя отправителей, расположенныя за пределами станціонной территоріи. При этомъ необходимо рѣшить, является ли подобная операція вторичнаго набиванія обязательной для жел. дороги или же она должна рассматриваться, какъ факультативная. Кроме того, необходимо вознестись къ вопросу о томъ, прерываеся ли теченіе срока, предоставленнаго для загрузки средствами отправителя, на время производствъ операція вторичнаго набиванія. Наконецъ, ввиду съ тарифной стороны настоящихъ двѣд, необходимо перенести также и компетенціонную его сторону, съ каковою цѣлью следовало бы ввести соответственныя измѣненія и дополненія въ дѣйствующія компетенціонныя правила.

Въ соотвѣтствіи съ этимъ А. Г. Коваленко были поставлены и поставлены на бадалтеронку нижеслѣдующіе отдаленные вопросы:

1) Какъ должны возмѣщаться платя за подачу, по требованію отправителей, возмущенныхъ изъ средствъ вагоновъ для отгрузки или загрузки съ вагоновъ изъ частнаго склада, расположеннаго вне станціонной территоріи, а также о платѣ за вѣсъ?

2) Въ какихъ случаяхъ должна быть уплачена платя за вторичное набиваніе вагоновъ, нагрузка которых производится на обочья станціоннаго помоста, въ случаѣ требованія со стороны отправителей о подачѣ такихъ вагоновъ для загрузки или отгрузки?

3) Входить ли въ число обязанностей жел. дороги удовлетвореніе требованій грузоотослать о подачѣ вагоновъ для загрузки или отгрузки, а также, въ какомъ, или же дороги вознестись лишь факультативное право принимать заказы, либо отказать въ производствѣ этой операція?

4) Должна ли указанная операция превышать течение срока, установленного для выгрузки средствами товаротранспортной? и

5) Представляется ли необходимым передать на обсуждение Общего Конвенционного Съезда вопрос об изменении дифференциала конвенционной ставки, на зависимость от сроков, начиная с момента выгрузки поезда, равно как и вопрос о дифференциальной оплате перевозимых вагонами с грузомовым плато за вторичное использование?

По результатам проведенного голосования выяснилось, что:

по первому вопросу, Общий Тарифный Съезд, за исключением представителя Владивостокской жел. дороги, отказывается при установлении тех вагона, об установлении по данной операции траты размера сбора за погрузку, возмещать: платить, что плата за погрузку для отгрузки или доставки вагонов, выгрузки которых производится из складов частным отправителям, районности за пределами станционной территории, должна возмещаться путем договорным соглашением, заключаемых вагонными дорогами с владельцами означенных складов;

по второму вопросу—не было достигнуто одностороннего решения, причем вагонные жел. дороги в большинстве частных дорог признали необходимым установить сбор за вторичное использование вагонов, поданным по требованию отправителей для доставки или отгрузки из места выгрузки, производимой на протяжении области станционной площадки, в том же размере, как и за сбором использования, т. е. 1 рубль с вагона; представители же Юго-Восточных и М.-В.-Рыбнских жел. дорог настаивают за установление, при установлении сбора, еще особой платы за погрузку вагонов, в размере половины дополнительного сбора за станционные расходы;

по третьему вопросу, Общий Тарифный Съезд постановил: признать, что производство вторичного использования не входит в число обязанностей жел. дорог, которые предоставляется лишь факультативное право совершить указанную операцию или отказаться от ее выполнения;

по четвертому вопросу, Общий Тарифный Съезд, признав по существу, что случаи доставки и отгрузки вагонов, производимые из интереса и по требованию грузоотправителя, могут входить на практике подражать вагонов через срок, установленный шлей для выгрузки средствами отправителей, постановил: принять постановление, чтобы течение указанного срока не прерывалось, а операция выгрузки и отгрузки операции вторичного использования



движения востать по стандартным путям, передать вопрос о соответствии условий перевозки правил по тому предмету на обсуждение Общего Конвенционного Съезда;

по этому вопросу—Общий Тарифный Съезд, хотя бы и под, что сложены были постановления, касающиеся тарифной стороны для, затрагивать также и конвенционную его сторону, а также считаясь с необходимостью выяснения чистого конвенционного вопроса в том, каковы способы подыскать оформление условий сбора за вторичное пользование с грузомехани, а именно, следует ли показывать такой сбор в накладной, или же должно выдать, на удостоверение уплаты его товаротранспортной, особую квитанцию дополнительного сбора, постановил: передать на обсуждение Общего Конвенционного Съезда, по справедливости, весь указанный вопрос о документальности, так равно и вопроса о передаче в соответствии с вышеизложенными постановлениями действовать иным конвенционными правилами.

Ссылаться на приведенное выше постановление 162 Общего Тарифного Съезда, Заключительный доклад сего Съезда, отмененный от 17 января 1915 г. за № 198, имеет следующий вопрос на рассмотрение Общего Конвенционного Съезда.

(Прокурор Заба, доклад Общего Съезда от 21 января 1915 г. № 41/230).

#### Справка I.

В статье 4 § 3 „Правил о способах и о порядках определения и проверки количества груза при перевозке грузов, а равно указания этого веса в документальности“ указано следующее:

„в тех же случаях, когда количество производится на весовых весах, подача вагонов с грузом на вес должна производиться средствами дороги, против шуржа, отгрузки, обратная доставка отгруженного из вагона склада, а также дополнительными средствами доставки груза со склада в вагон производится средствами и на счет дороги или грузоотправителя, если по тому, если производится нагрузка“.

#### Справка II.

§ 14 Правил о шуржах и выгрузке перевозимых по желаным дорогам грузов:

„Отправитель должен произвести выгрузку в течение установленного срока, со дня выдачи для сего вагона, против в счет сего срока, входить лишь в срок, в течение которого вагон находится в распоряжении отправителя.“

При подаче вагонов на большее число часов до наступления времени прекращения загрузки на станцию, отправитель за право

не приступать к выгрузке в этот день, и дорожа обманка водить ему вагон в отгрузочный день с таким расчетом, чтобы ему предоставилось для выгрузки не менее шести часов сразу; если же отправитель приступит к выгрузке в последний рабочий день, то ему придется и окончить ее в течение этого срока\*.

### Суданский Общий Склад

В отношении к железнодорожному Общему Складу особый по настоящему вопросу, Управление Нюквиста-Баллаской ж.д. дороги решило, что производство погрузки для доставки или отгрузки из вагона погрузки, назначенное Управлением считается неисполненным, лишь в виду выполнения работы склада, так и в виду полной возможности учесть действия склада при производстве погрузки. Что касается того, как поступить с отгруженными материалами, то таковой должна быть убрата на точках отгрузки в. С) § 3 „Правил о способах и порядке определения и пробных железнодорожными вагонами веса перевозимых грузов“, причем эти пункты, как уже было сказано, должны дополнить условия срока, в который материалы должны быть убраны. В случае неисполнения этого срока, железная дорога должна получить право провоза их с аукциона.

Выше же отступление от этого правила могло бы быть регулировано исключительно путем заключения особого договора с отправителем.

При рассмотрении, вместе, общих условий, Суданский Склад в виду, что вопросы конвенционного характера, возникшие при обсуждении 162 Общих Тарифных Складных тарифной стороны настоящего дела, получили уже приемлемое разрешение, следовательно, по-прежнему, их признаю видны по требованию отправителей грузиться из средствами вагонов для доставки или отгрузки с вагона с складу и обратно — вагон, для железных дорог железнодорожной, и, по-прежнему, из установлению того, что время, необходимое для исполнения означенных требований грузосъемки не должно удлинить или в чем либо изменить условия шестичасового срока для погрузки по давнему отправителем вагонов, установленного § 14 „Правил о выгрузке и погрузке перевозимых по железным дорогам грузов“. Высшие proceedings, с своей стороны, из приведенных заключений 162 Общего Тарифного Склада, Суданский Склад перейти к рассмотрению вопроса об изменении или дополнении существующих по этому предмету конвенционных правил.

По этому поводу на Обществе Суданский было замечено, что суданские обанки для железных дорог правила, определяющие поря-

для исполнения требований грузоизвоза с дополнительной оплатой за погонь с вьюков, из складов для доставки или отгрузки и обратно с вьюков, если не иначе. Существенная трудность из этого отношения представляется регламентация порядка исполнения 6-часового срока, предоставляемого ограничителю для производства нагрузки, в виду всегда возможного замедления в исполнении дорогами обязательных требований грузоизвоза, вызванного задержкой выдвигания из складов и обратно вагонов под материал, вызывающая расхолаживание складов и вьюков попутно на станционных площадях и другим явлениями местного характера. Поэтому, в случае установления общаго для всей сети правил и строгих регламентов действий дорожек по исполнению означенной операции, вполне возможно или отступать от таковых правил, вызванное причинами местного характера, или вовсе позволить бы в необходимых случаях, перебивать и надразделять с ограничителем. Иная при этом в виду, что от исполнения означенных требований грузоизвоза с дополнительной оплатой за погонь, как вьюра, для дальних дорог неизбежной, вследствие этого могут возникнуть, если бы таковая система была с начала либо для всех затруднения, в таковом иная в виду, что до настоящего времени практически труднейшим решением операции не являлись в каждом данном случае, при выполнении таковых, руководствоваться местными условиями, — вышло бы, что тот же порядок желательнее ограничить в поведении тарифных норм оплаты услуг, означенных дорогами грузоизвоза, по дополнительной оплате за погонь с вьюков из складов и обратно.

**Постановление  
Общего Съезда.**

После изъяснения соображений, **Общий Съезд** не отрицать необходимости в подобной области для всей сети правил, определяющих порядок исполнения ж.д. дорогами требований грузоизвоза с оплатой грузимых или предметами вагонов для отгрузки или доставки с вьюков из складов и обратно.

По вопросу о том, можно ли способствовать оформлению высшей тарифной платы за исполнение означенных требований грузоизвоза и связанное с этим вторичное увеличение налога, **Общий Съезд** постановил составить такую плату во внимание дополнительной оплаты.

Члены **Общего Съезда**, в соответствии с заключением 162 Общего Тарифного Съезда во установленном порядке, постановили принять, что дополнительное требование грузоизвоза с дополнительной оплатой

вагонов, съ вѣсомъ въ складѣ и обратно является вѣромъ, для желѣзныхъ дорогъ необходимо и что время, необходимое для исполнения этихъ требованій, не должно удлинити или въ чемъ либо снизити периодъ полезности срока, представляющаго отсрочку для загрузки по § 14 „Правилъ о загрузкѣ и выгрузкѣ перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ“.

### Извѣщеніе дѣла.

Правленіе Общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги, шестое зѣта извѣсть на обсужденіе Съезда, отнесенная отъ 16 января 1916 года за № 60208, сообщало слѣдующее:

Согласно § 100 Составленія о правотѣ сообщенія, если у станціи отправления пассажирскія сообщенія не имѣетъ выключателя выложеннаго платока, то станція эта должна, издѣрживъ вынужду вылета, задержать станцію извѣщеніемъ служебной телеграфной и отбытіе на нее должно быть дано не позднее трехъ дней. Въ виду этого, Правленіе Общества Рязанско-Уральской жел. дороги, въ извѣщеніи извѣщавшемъ съ выложенными платоками, сдѣлао распоряженіе, чтобы Московская городская станція, оперирующая съ большимъ количествомъ вылета, издѣрживала станцію извѣщеніемъ при сообщеніи относительно высканія крупныхъ выложенныхъ платоковъ. На практикѣ, однако, станція извѣщенія не отбытіемъ на эту телеграмму не только въ предѣльный срокъ, но даже въ теченіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ; станція же Зеленина, въ сущности, приняла подобныя извѣщенія городской станціи по-прежнему въ эти задержки, издѣрживая вынужду выложенныхъ платоковъ, извѣщавать саратовскими паровозами отправлениями.

Съ другой стороны, однако, нельзя не признать, что подобныя сообщенія обременяютъ желѣзнодорожный телеграфъ въ особенности въ настоящее время. Поэтому въ сѣбѣ обязанности телеграфа и ускоренія вылета выложенныхъ платоковъ, издѣвленное Правленіе Общества подаетъ бы пользоваться домыслимъ § 100 Составленія о правотѣ сообщенія указывать, что, если станція извѣщенія не отбытіемъ въ предѣльный срокъ на телеграмму относительно выложеннаго платока, то послѣдній указывается предѣлительно свѣдѣтельности, какъ неопределенный станціей извѣщенія и, следовательно, безвѣрный; но, если высканіемъ обнаружится злоупотребленіе съ этой платокомъ, то ответственность падаетъ на дорогу, станція которой не отбытіемъ на извѣщенія въ установленный срокъ. (Цирк. Заключ. дѣланъ Общлаго Съезда отъ 26 января 1916 г. № 52322).

**Отзывы пассажи-  
ров на дорогу.**

По существу настоящего дела получены отзывы от дороги Екатеринбургской и Московско-Виндаво-Рыбинской. Первая высказывается за то, чтобы считать, что предложение Правления Общества Рыбинско-Уральской железной дороги не вступает в зависимость от исполнения условий статьи 109 Соглашения в том смысле, что при неисполнении условий, одна из сторон имеет положительное значение, так как в случае неисполнения обязательств со стороны дороги исполнения необходимо достигнуть и предупредить таковы, чтобы избежать ответственности за дорогу исполнения. Поэтому Уральское Екатеринбургской дороге и предлагает дополнить § 109 в том смысле, что на перевозимую за срок дорогу исполнения пассажиры приравниваются к пассажирам железнодорожного транспорта, за задержку за услуги железнодорожного транспорта за все время перевозки за счет. Вторая же дорога присоединяется к предложению Рыбинско-Уральской ж.д. дороги, считая лишь необходимым дополнить § 109 Соглашения срок для отбытия удалять за трех до шести дней.

**Справка.**

Выписка из § 109 Соглашения о порядке исполнения (абзацы 2 и 3)

„Во всех случаях, когда у станции отправления возникнуть сомнения по поводу выполнения железнодорожного транспорта, таковы станции, поддержать оплату перевозимого пассажира, может запросить станция назначения телеграфной, поддерживающей связи, сообщая одновременно копию сей телеграммы Контролю или Службѣ Общества своей дороги“.

„Отсутствием телеграммы на подобные запросы станция назначения обязан возместить станции отправления по крайней мере три дня с момента получения ею запроса“.

**Суждение Высшего  
Суда.**

На постановку вопроса Обществу Судом была оставлена отзыв Уральскому Владивостокской ж.д. дороге, которое полагает, что на утвердительному решению этого вопроса следовало бы ответить с осторожностью, вследствие того, что сомнения возникшие на станции отправления по поводу выполнения железнодорожного транспорта, очевидно, были обоснованы, если вследствие крайней задержки станция назначения телеграфного запроса. Поэтому, в таких случаях, не желательно возмещаться иногда убытков, не всегда удобно безусловно предпринимать трехдневный срок, указанного на § 109-ом Соглашения, а при выполнении отбытия отбытия обратиться на Контроль Общества своей дороги

из описаний по связи с Комитетом Обороны дороги назначения, Владельцу железнодорожной Области Уставом гарантировано вознаграждение за доставку угля по провозному, который, будучи отнесен на вывозку, окажется действительное на весь ходыбельный.

При описанной выделке по вопросу было указано, что Рязанско-Уральская железная дорога выделена таковой из виду того, что станция станции назначения не отбывает на телеграфные запросы Московской городской станции Рязанско-Уральской ж.д. дороги в тех случаях, когда эти запросы делаются, не в случаях отсутствия по шест получателям железнодорожного участка, а во всех случаях предъявления железнодорожной на крупный суточный вывоз. Вопрос этот уже решался на СХЛVI Обществе Службы (вопр. 22-й) по заключению II Съезда Начальников Службы в Комитет Обороны, причем Обществу утвердил заключение VII-го Съезда на том основании, что когда телеграфный запросы и отбывает из пункта железнодорожных пунктов вывоза крупным суточным железнодорожной телеграфно-железнодорожной и на то же время может послужить к прекращению железнодорожной линии из некоторых случаев, следовательно из участка железнодорожной агонии, что может быть достигнуто в равной мере железнодорожной и другими способами, потому и было решено, что когда телеграфный запросы в таких случаях железнодорожной вывоза для перевозки не может.

Образовав вопрос из существа настоящего вопроса, было отмечено, что § 109-го Соглашения в пункте соблюдения установить предельный срок для отбыва станции назначения на телеграфную станцию назначения, но не срок, в который станция назначения должна уже получить отбыва станции назначения. Возникло, что станция назначения исполнила этот параграф в точности, но сколько времени станция назначения должна ожидать этого отбыва, Соглашением не предусмотрено. Притом не исключено, что из настоящего пункта, в виду возможности безответности, большинство телеграфных пунктов почитать по порядку, причем некоторые из них даже вовсе не доходить им, если перевозка по телеграфу, то получается в исключительных случаях, может быть такое положение, что станция назначения вовсе не получить запрос такой отправлений, а равно и станция отправления может не и получить телеграммы назначения, посланного из срока.

Такого образом возникает вопрос не о точности исполнения такой железнодорожной § 109-го Соглашения, а об установлении какого-либо срока, в течение которого станция отправления должна ожидать телеграммы от станции назначения на свой запрос, по исполнению которого

наложенный штраф может быть вычитен с возмущенной ответственностью за правильность такой выиматы дороги железной.

Оборудив этот новый вопрос, **Общая Служба** пришла к заключению, что при рассмотрении вопросов для за железными дорогами, в связи с основным обстоятельством, нарушающим правильность коммерческого движения, а равно и правильность действия телеграфа, вместе с правой перегруженностью послыдаго, ретранслирует какой-либо определенный, вь рассмотренности для, орось, сь убротности, что таковой может быть вычитен. станица, но представляется абсолютно никакой возможности, и что, для разрешения возможности за станицей отправления сообщений по линии получателя груза выделенного платежа, необходимо выст установить, на время войны, какой-то еще и другой способ, кроме предусмотренного § 109-го Соглашения. При этом представляется дорога желательна, что было бы вполне достаточно, если бы станция отправления, послыла телеграфный запрос станице назначения, на основании § 109-го Соглашения, вместе с тем, вь тот же день, подтвердила бы этот запрос еще и письменно. Также в станице назначения, давша ответ телеграфной станице отправления, должна вь тот же день подтвердить эту свою телеграмму письменно. Для большей гарантии своевременности получения ответа можно было бы установить, чтобы выст была телеграмма, так и письменное подтверждение представлялось бы, вь день исть отсылки, также на свои Службы или Контроль Оборот, для ответственности славней.

**Постановление  
Общей Службы.**

Вь результате вышесказанных суждений, **Общая Служба**, не признает возможным устанавливать вь настоящее время какой-либо срок на получение станицей отправления ответов на свои запросы вь случаях сообщений по участю грузополучателям выделенности платежа, а также и ответственности за необходимость зтих сроков, и, при этом же обратиться кь обсуждение этого вопроса во вьсшемомлении на жол. дор. правильного коммерческого движения, **вставить**—рекомендовать железным дорогам, принять на время войны такой порядок, что станице отправления, послыла запрос станице назначения на основании § 109-го Соглашения о порядке сообщения, вместе сь тем, должна послать этой станице вь тот же день свою письменное подтверждение своего телеграфного запроса, а выст, такь телеграммы, так и письменное подтверждение представить, вь тот же день вь Службу или Контроль Оборот своей дороги; такь равно и станице назначения, давша телеграфный ответ станице отправления, должна подтвердить его и

послужив, съ одновременнымъ представлениемъ жюльи фотографии и письменного подтверждения въ Службу или Контроль Сборовъ своей дороги.

Представитель Рязанско-Уральской жем. дороги, Н. Н. Луцкий, не возражая по существу противъ такого постановленія Общлаго Съезда, заявилъ съ тѣмъ же тѣмъ считать возможнымъ, за неимѣніемъ станціи назначеніи на мѣростъ станціи отараловѣ въ оросѣ, предусмотрѣнной § 109-ымъ Соглашеніемъ о правотѣ кооблеченіа, усилочить отвѣтственность, какъ то предлалочило Прочленіе Общлаго Рязанско-Уральской дороги

Наказочное представитѣль Ураловѣ жем. дорога.

### Изложение дела.

Вопрос 1. О допуске  
на сборные ставки  
стекляных и фарфор-  
овых изделий.

На 173 Общеземе Тарифного Суда, во вопросу 33-ю программы, по заданию Постоянного Вора Суда, состоялось заседание, обсуждался вопрос о допуске сборных изделий стеклянныя и фарфоровыя изделий,—при чем большинством голосов, данный Суд высказался за возможность для таких предметов 105 гр. и для таких предметов 114 гр., которые в свой полуроты, при отправлении без упаковки из завода, ставили по VII классу—допустить перевозку сборными отправками без упаковки из завода, с применением к таковым случаям диф. № 25. Для сборных перевозок из отдаленности предметов 105 гр. и из отдаленности же предметов 114 гр. собирать без упаковки изделия стали (для тары диф. № 31 и для тары—VII кл.). Приведенное постановление утверждено Тарифным Комитетом (по журналу, от 5/1 с. г. за № 206).

При этом 173 Суд высказал следующий порядок на обсуждение Общеземного Конвенционного Суда вопрос о рассмотрении, из возможности сего принять решение допустить тары и тары перевозку груза из завода, из возможности чего вытекал вопрос и решение на рассмотрение стандарта Общеземного Суда.

Процедура Вара дана Об. Судом от 17-го апреля 1915 г. № 191(1155).

### Справка.

Во список грузов, перевозиться по жетонным тарам из завода, между прочим, вычислается следующие предметы из группы 105 и 114 (стр. 301 Общ. Рег. Р. и с., из 1911 г. Упр. жол. дорог):

а) „Банки, бутылки, бутылки. Посуда стеклянная (стекла полые), столовые и кухонные. Стеклянные лампы. Стеклянные бутылочные. Стеклянный карман. Штофы, полуштофы и другая, большого размера, водочная посуда“.

б) „Лаконные стеклянные абактуры, колпачки, резервуары, толканы и шары, а также резервуары с металлическими вкладышами для закрепления горючих, во всех других металлических частей и предметы лакированного стекла (из группы 105)“.

Дополнение: „Все перечисленные грузы гр. 105 в тех случаях, когда они должны отправлять по дороге различной колес-

привлекается к перевозке из павильона только по специальному распоряжению с дорогой управления".

4) Фарфоровые, фаянсовые и магнезитовые поезда и вагоны (все предметы группы, кроме магнезитов телеграфных) (все группы 11-4).

**Судебное Общедорожное Собрание.**

Представитель Московско-Киево-Воронежской ж. дор., Ю. А. Лавинский, сообщил, что, хотя истинный вопрос, как разрешить уже Тарифными Указаниями в бухгалтерском смысле, принципиально и не представляется затруднений,—так не можно сказать, обратив внимание, что, как видно из доказанного преемства,—степень издержек на группу 10Б, перевезенных в пунктах а и б списка перевозимых грузов, допущенных к перевозке в вагону с оговоркой, в себя преемства включенных,—в те время как для фарфоровых изделий этой оговорки не существует,—что, по мнению Ю. А. Лавинского, побуждало лишь по недосмотру,—а потому мысл, при допущении совокупной перевозки ставились в фарфоровых изделиях,—необходимо сохранить эту оговорку, до тех пор, пока обязательство включительно для ставились изделий.

Представитель Рязанско-Уральской ж. дор., Н. П. Луцкая, сообщил, что еще при рассмотрении настоящего дела, на 178 Тарифных Счетов, рассматривая по неудобства и затруднения, происходящие для владельцев дорог от перевозки фарфоровых и фаянсовых изделий в вагонах магнезитовых вагонов и на вагоны отсюда ответственность на дороге за бой этих изделий, в вагонах перевозки магнезитовых вагонов фаянсовых изделий. Обязательство побуждало Киевско-Воронежский Судья разработать соответственный порядок перевозки фарфоровой и фаянсовой посуды при участии рабочих специалистов, рассмотревших отарифливать. Такая часть, по мнению Н. П. Луцкая, вероятно, может остаться до тех пор неутвержденной, до тех утверждения этого должно бы возобновить ходатайство.

По поводу вынесенного решения, Западнорусский Судья Общедорожного Суда, С. П. Лозовый, сообщил, что на СЕХ Общедорожного Суда, по вопросу 39 программы, ставилось мнение Общедорожного о возможности предоставления отарифливать перевозку, перевозимых из павильона, партий фарфоровой и фаянсовой посуды—приме должно в павильонной статье а типа, чтобы в случае предоставления необходимости перевозки вагонов на пути, разрешать отарифливать для перевозки на рабочих специалистов, признав такую статью считая для перевозимых дорог обязательного лишь при обмене сдерживаться усло-



### Виключення для.

Виправ. 2. 604. роз-  
ширення переліку само-  
затягуються сирини і  
шпори на такі як  
вирощування, а в  
остатку, при дорозі  
вирощування цих сирини,  
виключення цих  
на сирини.

Бюджетна комісія виключила сирини з відносною свободою  
Средне-Азіатської залізничної дороги до 9 мільйонів фунтів;  
так як саме сирини це клас, типовий образок, з виключенням  
випадку на маслосирини, то перевозка його совершается, преимущественно,  
на коротких расстояниях и притом не круглый год, — а  
лишь в течение 6—7 месяцев, совпадая по времени с перевозками  
других массовых грузов, в том числе хлеба в зерні.

Разовая цена этого продукта колеблется 55 — 75 коп. за фунт,  
за пунктом его отправления.

Сила классовой перевозкой или на общих основаниях, так же как  
тарифный груз, или по правилам для грузов „за спешку“. В послед-  
нюю случай требуется двоякая оплата (цены) или через § 2  
правила перевозки „за спешку“. Из грузов, допускаемых в пере-  
возки „за спешку“ на Средне-Азіатской дороге образуют, главным  
образом, хлеба в зерні, который, в виду того, что местный урожай  
его является недостаточным для потребления населения края, лишь  
отчасти составляет предмет экспорта; остальное же количество его пере-  
возится в местный сообщении.

Перевозка зернового хлеба „за спешку“ в практике сообщени-  
ям для Средне-Азіатской дороги, так же как и в практике, является предметом  
не требуется перевозкам же его „за спешку“ в местный сообщени-  
ям отправления выдвигаются сравнительно редко. Так как другие  
грузы „за спешку“ дорога не берет, то вынужденные отпра-  
вить их в соответствии с потребностями их для перевозок хлеба в  
местный сообщени-  
ям.

Как вы уже знаете, перевозка классовой сирини в местный  
свободой совершается на коротких расстояниях; при этом тариф  
на этот груз (исключ. тарифы № 2 по группам 106—Диффер. № 37),  
дорога покрывает за перевозку исключительно плату (за расстояние  
200 вер.—3 коп., за разв. 400 вер.—4 коп. за фунт). Заготовка  
потребного количества сирини для перевозки этого груза в спешку  
и развозка их потребителям от дороги болевшая и перевозка вынужден-  
но вступить в убыток, ибо, обслуживая перевозку лишь в течение  
сезона, цены остальных годов должны оставаться без употребления.



2) Извозка и вывозка производится простыми грунтовыми, это необходимо потому, что сляк хлопкового вывозится преимущественно прямо на арбы (пикапы) земляки и так как не способно вывозиться (не сползается, не вываливается вагонные шлем), когда привалывает брыз обожания на сляк. При таких условиях работы полевые операции на извозке и вывозке ардами дороги произойдет резкое сокращение для станций вывоза раскочка и вывалит для них убыточности.

Покажи сляки хлопкового, сь развитіем механизированного производства, в поревокалах Средне-Азиатской дороге появилась новая прогресс: вывоза хлопкового сляки на брикетированные, которые употребляются на топливо, а также, после шибетной обработки, на вывоз сляки; раскочкается она сь 11 до 23 км. за арбу и, вь виду шибетной сляки, перевозится лишь на коротких расстояниях; ежегодная перевозка на вь шибетная обработка достигать 600 тысяч пудов.

Опыты перевозки вывоза вь станцию при дворных извозниках вь шибетная, механизированная той же вывозкой, дали также положительные результаты, как и перевозка сляки.

Улучшение этого способа перевозки, необходимо производится сь необходимости заботы на шибетная, уменьшить перевозку шибетная и дать возможность, благодаря тому, перевозить ее на более значительных расстояниях, сь чего даром получить шибетная вывозу.

Докладывая о механизированная, Управление С.-Азиатской дороге, распоряжая сь 7 ноября 1914 г. за № 22201, просило Управление шибетная дорога установить перевозку вь шибетная обработка Средне-Азиатской и. д. сляки хлопкового и вывоза сь него шибетная обработка вь станцию при дворных извозниках сь шибетная, механизированная сляк же грузом, на механизированная перевозка.

Заслуживающей Одобрения. Управление шибетная дорога, сообщая сь 23 ноября 1914 г. за № 21485, имеет утвержденная Средне-Азиатскую и. д. вывоза на распоряжение Общего Сьезда. (Цирк. 29 ноября 1914 г. № 329/5464).

На настоящих Общего Сьезда представителей М.-В.-Воронежской и. д., Ю. А. Локшиной, заявили, что поставленный вь программу Общего Сьезда вопрос шибетная, пошлю, сь целью сокращения шибетная шибетная. Такъ, С.-Азиатская и. д. вь своемь сообщении вь Управление шибетная дорога определенно указывает, что хлопковое сляк перевозится сь хлопководческими заводами на шибетная только на районі этой дороге, да и то на коротких расстояниях.

Заявление представителем и. д. на Общем Сьезде.

То же самое можно, по плану С.-Александров д., проводить и с перевозкой неэкспортированной пшеницы от платформы станции, которая употребляется для зерна овса и ячменя на топища, причем за пределами С.-Александров д. не платится.

Оценки, высоту, указанные дороги, не рассчитаны на высоту за се пределами границы, а только внутри рѣки, и задальность с документами изъ перевозки пшеницы исключительно на высоту станции при перевозках изъ станции с грузом ячменя держаться платит.

При вынужденных условиях, Ю. А. Ливинскому заказом обязательно расплатить возрос и признаны ему обане для вытиски дороги пшеницы.

**Судебн и поста-  
новленіе Общег  
Суда.**

Заседая Общег Суда, составлен из срастий с вытиском пред-  
ставителем М.-К.-Воронцовской д., **постановил** считать возрос этого, как  
инцидентной, заказчиков только С.-Александров д., признания с общег  
точки зрения вытиски дороги не требующих.

### Маломовні діла.

Настоящій вопросу внести въ программу Общого Суда вслѣдствіе предложенія Экспертнаго Отдѣла Ураловѣи желѣзному дорожѣ, отъ 4 октября 1914 г. за № 18256, подлежащаго по размеру Начальной Средне-Азиатской желѣзной дорожѣ, отъ 20-го сентября 1914 года за № 10/18871, ввѣстительнаго содержанія:

Въ абзацѣ четвертомъ § 3 „Правилъ о вѣстительныхъ платокахъ“ надлежитъ въ раздѣлѣ 74-76 ст.ст. Общаго Устава Россійскаго желѣзныхъ дорожѣ, кромѣ прочаго говорить, что объ отбѣтѣ вѣстительнаго платока отправителемъ должно представлять Начальнику станціи отправленія вѣстительнаго, кромѣ со свидѣтельностью о вѣстительномъ платоцѣ, съ надлежно объ узнаніи вѣстительнаго, кромѣ свидѣтельностью это не рассматривается на станціи вѣстительнаго, а вѣстительнаго остается при дѣлѣ станціи.

Между тѣмъ въ абзацѣ второмъ § 113 Соглашенія о правилѣ сообщенія между русскими желѣзными дорожками, подѣла отправителемъ отбѣтаться вѣстительнаго объ отбѣтѣ вѣстительнаго платока не предусматривается; Соглашеніе о правилѣ сообщенія требуетъ узнанія дорожникомъ свидѣтельностью отбѣтѣ на вѣстительнаго объ его узнаніи.

О ввѣстительности разногласія между Соглашеніемъ о правилѣ сообщенія и правилѣ о вѣстительныхъ платокахъ, подлежащихъ въ Общому Уставу, стало необходимо до свѣдѣній Ураловѣи желѣзныхъ дорожѣ, съ просьбой о ввѣстительности узнанія.

(Циркуляръ отъ 16 октября 1914 г. за № 680/4577).

### Справка I.

Абзацъ 4-й § 3 Правилъ о вѣстительныхъ платокахъ:

„При отбѣтѣ вѣстительнаго платока, отправителемъ должно представлять Начальнику станціи отправленія вѣстительнаго о такой отбѣтѣ кромѣ со свидѣтельностью и съ надлежно на вѣстительнаго о совершонномъ узнаніи вѣстительнаго платока. Станція отправленія, удостоверяетъ, по проверкѣ, собственноручную подпись отправителя вѣстительнаго платока и подлинно начальника станціи, оставаться вѣстительнаго при дѣлѣ станціи, а свидѣтельностью переписать на станціи вѣстительнаго, которая, по полученіи вѣстительнаго, надлежитъ грузу адресату, безъ вѣстительнаго вѣстительнаго платока“.

Справка 2.

Абзац 2-й § 113 Соглашения о правах сообщения:

„При отъезде железнодорожного пассажира, станции отправления, отобрать отъ отправителя свидетельство, с указанием его объ отъезде, удостоверить подлинность подлин отправления подлинно Начальника станции и приложить к своему конвенционному, железнодорожному билету и оставить такое свидетельство на станции назначения, служебной корреспонденцией, в закрытом пакете, для назначения, сданы у себя начальника, объ отъезде железнодорожного пассажира, отъезда“.

Постановление  
Общего Суда.

Заслушав вышесказанное, **Общий Суд** постановил, в управленіе отнесенного разбирательства между правительством и железнодорожными пассажирами абзац 2-й § 113 Соглашения о правах сообщения, изложить в такой же следующей редакции:

„При отъезде железнодорожного пассажира станции отправления, отобрать отъ отправителя письменное его заявление о такой отъезде вместе со свидетельством, с указанием указанием отправителя о совершении путешествия железнодорожного пассажира, удостоверить подлинность подлин отправления подлинно Начальника станции и приложить к своему конвенционному железнодорожному билету и оставить заявление отправителя при дѣлахъ станции, оставить свидетельство на станции назначения, служебной корреспонденцией, в закрытом пакете, для назначения, сданы у себя начальника, объ отъезде железнодорожного пассажира, отъезда“.

СХЛХ Общій Сѣздъ.  
Засѣданіе 29 марта 1916 г.

### Изложениѣ дѣла.

Управленій Московскаго округа Московско-Виндо-Рыбновскаго ж.д. дороги, представленныя въ Управленіе начальнаго дороги отъ 6 февраля 1916 г. за № 629/1124, сообщаютъ, что администрація дороги, основываясь на доводахъ изъ § 29 Соглашенія о правотѣ сообщенія, отказывается принимать къ исполненію приказъ вагоны, имевшагося планшета съ откосомъ „выпуклым“, безъ обозначенія на этихъ планшетахъ знаковъ станцій, изъ выложенной.

Приказъ по вѣдѣнію, что, во 1-хъ, издержка на исполненіи приказъ вагоны для перевоза вагоновъ служить причиной къ несовершенной доставки грузовъ по назначенію и неблагополучно управленію на оборотъ подвижного состава, что, во 2-хъ, расходы по исполненію дополнительныхъ планшета, увеличиваются требованію императорскаго дозволенія изъ § 29 Соглашенія о правотѣ сообщенія и соблюденію такими всѣхъ станцій, при существующей дорожной матеріаломъ и за качество незначительнахъ издержкахъ срочными работами въ связи съ военными обстоятельствами, является несовершеннымъ, а что, въ 3-хъ, и на будущее время, на случай порчи перевозимыхъ товаровъ, т. е. съ обозначеніемъ въ этихъ планшетахъ станцій, дорожныя знаки подлежатъ имѣть выпуклые планшета, имевшій Управленій просить объ отбѣднѣ допущенія изъ § 29 Соглашенія о правотѣ сообщенія, тѣмъ фактомъ, что употребленіе выпуклыхъ планшета на станціяхъ, въ теченіе является дѣла, не въ отношеніи расхода грузовъ, не въ отношеніи опредѣленія стоимости желѣзныхъ дорогъ по претензіямъ, императорскій по плану.

Изложенный вопросъ Экспедиціонный Судъ, представленныя отъ 12 февраля 1916 г. № 2706, имѣетъ на разсмотрѣніе Общаго Сѣзда.

(Цирк. З. д. О. С. отъ 16 февраля с. г. № 585).

Всѣмъ же связь, Управленію Области Московско-Виндо-Воронежской ж.д. дороги, отпущенныя отъ 22 февраля с. г. за № 111/31834/1836 на имя Завѣдывающаго дѣломъ Общаго Сѣзда, разъяснить образомъ сообщено, что исполненіе допущенія изъ § 29 Соглашенія о правотѣ сообщенія является на станціяхъ императорскій въ отношеніи исполнения на дорогахъ перевозимыхъ товаровъ, императорскій „выпуклым“, съ приказомъ изъ перевозимаго вагона.

Замечание типа слухов: а) для временной малым случайно-портландцем ставились в б) на кратковременно убитые ствиги, где в том же время обнаруживается необходимость.

Плюсы с отливкой: фаром дороги, слово „малымы“ и М (тиском), ряд только отливки эти случаи с возмалыми выгонного листа (§ 42 Соглашения о прямой отливки) до того времени обращались с прямой отливкой совершенно свободно и никаких подорожных не выписывали.

В случаях же, предусмотренных §§ 89 и 90 Соглашения о прямой отливки, когда имеют следовать за плывом „малымы“, ствиги, возмалыми на необходимость видеть телеграмму, рублик-ствигами следования графы В-В выгонного листа и во отливке на ней убитыми, слова плывом ствиги плывом на выгонные донны плывом „малымы“.

Пару с отливки, согласно постановлению СХХХV Общего Съезда (вопр. II), была изменена редакция §§ 89 и 90 Соглашения о прямой отливки возмалыми на ствиги обязанности адресовать рубликами телеграммы Управлением общественного дороги, Управлением же дороги выгонного отливки, где плывом в донно время плывом или плывом плывомыми типа „малымы М тиском“.

Между тем, в некоторых случаях, возникавших на выписываемом постановлении СХХХV Общего Съезда, видимо стали браковать выгон с плывом „малымы“, причем браковали эти в плывом донно плывом выписывали общие выписываемости выгонны, что Председатели Московского и Харьковского Порубочных Комитетов обратились к выписываемым донным с телеграфными просьбами не браковали выписывали эти за плывом с отливкой „малымы“.

Приняты по выписываем, что расхоты на отливки всяких ствиги малыми типами с фарной отливки по § 29 Соглашения о прямой отливки, в виду значительной дороговизны материалов, когда до отливки, причем и при отливки возмалыми типами возможны случаи выписывали эти во время выписываем ствигиными типами в расхоты, Присланье Общества Московско-Винно-Воронежской и д., во выписываем непроизводительного простоя выписываем при отливки на отливки типами с малыми плывом, не выписывали отливки ствиги, красною извести на расхоты Общего Съезда вопрос о пересмотре постановления СХХХV Общего Съезда по вопросу 20-му в том смысле, что если на плывом выписываем выписываем отливки фаром дороги, слово „малымы“ и М тиском, и донны эти, за отливки ствигиными типами, плывом на выгонный донно, то выписываем за типами плывом дон-

долг безразличеством переходить съ дороги на дорогу, а въ случаѣ необходимости подать рапортную телеграмму по §§ 88 и 90 Соглашенія о правлах сообщенія, таковая адресуется станціи, станція которой удостоверяетъ правильность нанесеннаго плана на карту, и Управленію той дороги, форма которой значится на планѣ.

**Отказы  
под. дороги.**

По изложенному вопросу вострѣчь статьи Общества Ениской ж.д. дороги, въ концѣ Управленію вѣдущей дороги сообщать, что отказъ дополненія къ § 29 Соглашенія о правлах сообщенія, выдвинутаго извѣщенія на какомъ планѣ безъ обозначенія станціи отправленія (въ правлах сообщенія) очень желательнымъ сообще, а въ частности на время войны, такъ какъ въ настоящее время изготовленіе дополнительныхъ извѣщеній для каждой станціи, отнѣсшихся требованіемъ упомянутого дополненія къ § 29,—сопряжено съ большими издержками, въ виду общаго пошпенія цѣны на всѣ материалы, и является вѣщи невозможнымъ за недостаткомъ матеріальныхъ ресурсовъ, изготовляемыхъ такою продукція.

**Справка.**

§ 29 Соглашенія о правлах сообщенія между русскими желѣзными дорогами.

„На планѣхъ должны быть обозначены станція и дороги взаимопринадлежующа планѣ, годъ, мѣсяць и число изложенія и контрольныя цифры.

Даваніемъ. Кромѣ указываемыхъ въ настоящемъ параграфѣ обозначеній, допускается сообщенію на желѣзнодорожной планѣ отнѣсы фамилія или фирму отправителя, названіе склада, изъ котораго отправляется грузъ и т. п., причемъ такіе дополнителныя обозначенія для остальныхъ дорогъ сѣтконова значенія не имѣютъ, и при переходѣ съ дороги на дорогу вагономъ съ такими планѣми вѣщи передаточнымъ станціи отнѣсы отправителя не производятся“.

Дополненія къ § 29:

„СXXXV Общій Сѣздъ, по вопросу 20, разъясняетъ, что извѣщенія на какомъ планѣ безъ обозначенія станціи отправленія могутъ быть получены лишь по внутренности сообщенія каждой отдѣльной дороги, при этомъ не имѣть правлах сообщенія—подложить точную копию сообщенія востановленія § 29 Соглашенія о правлах сообщенія (прѣл. 10 іюня 1914 г. № 487/2884)“.

Во вступлении Общего Свода был отмечен тот же Указание Московско-Казанской ж.д. дороги, в котором указывается, что введенный разъяснениями из § 29 Соглашения о правоты сообщения поручить устройству на практике устройства, так как дороги, возмущающей при пореб стационных казиребных плановых земельных планов без обозначения казиребных станций, означены, сь изменить сего разъяснения, данными возможностями устроить означенные планы.

Для точного применения разъяснения из § 29 принялось бы каждую станцию, на случай пореб планов, соблюдать одним данным планом по сравнению с тем, что станция имеет теперь, а это ввиду не целесообразно, особенно при выделении дорожной территории попутных предметов, так бы, что плановые данные казиребными планами, практиковались бы только ввиду дель, особым неудобства не вышлись. Во виду сего Указание Московско-Казанской ж.д. дороги высказывает за отмену дачения (разъяснения) из § 29 Соглашения о правоты сообщения.

#### Постановление Общего Свода

Объясняясь ввиду по настоящему вопросу, Общим Сводом является, что сообщением, послужившим основанием к изданию СХХХV Общего Свода, разъяснения из § 29 Соглашения о правоты сообщения, представляются, ввиду условия данного времени, совершенно приемлемым, почему и в настоящее разъяснение, так и самый § 29 изменения не подлежат.

При этом, однако, ввиду не ввиду, что изменения на дорогах устройства в точности соблюдения § 29 соглашения не могут быть устройством на практике время по прочтении, указанным в означенном ж.д. дороге, Общим Сводом является условно, ввиду приведенной формы, перед до окончания возникших действий, что планы, на которых, восточные казиребных станций, восточные новые откосы фармы дороги, слова „казиребные“ и № тисловы, если данные эти, за стрелкою стационными означены, означены в восточный лист, не могут служить предметом к применению.



въ настоящее время еще и много других случайных расходов, связанных съ перевозками частных грузов, которые по характеру своему не должны бы ложиться на средства желѣзныхъ дорогъ, а подлежали бы возмѣщенію за счетъ особаго военного фонда, не отвѣсненію классовыхъ расходовъ на этотъ фондъ существующими правилами по предписанію.

Обсудивъ этотъ вопросъ, **Общій Сѣздъ** пришелъ къ заключенію о необходимости собрать надлежавшія въ этотъ періодъ матеріалы на основаніи которыхъ представлялся бы возможность возбудить соответственное ходатайство передъ правительствомъ, а поему и **восстановилъ** правленію на всѣхъ дорогахъ подвѣсть за военное время, а также ретроспективно и впередъ всѣ тѣ расходы желѣзныхъ дорогъ, кои были поименно произведены работъ, въ связи съ оставками, храненіемъ, дальнѣйшей перестройкой и т. п. частями грузовъ, въ зависимости отъ обстоятельствъ военного времени, или въ исполненіе требований военныхъ властей, но отвѣсненію классовыхъ расходовъ на военный фондъ, на основаніи дістуркціи прима и распоряженій, не представляется возможнымъ.

Основными соображеніями за прошлое время, во 1-е апрѣля сего года, просить желѣзные дороги доставить Заключеніиному дѣланію Общаго Сѣзда, во возможности, благополучные; общаго свода получившихъ дѣланія хотѣть быть дозволено одному или ближайшимъ очереднымъ Общамъ Сѣздамъ, для принятія того или иного окончательнаго по поставленному вопросу рѣшенія.

### **Наложене дѣла.**

Постояній въпросъ касается на обработку Общаго Сьезда, предложенаго Украинскѣмъ вел. дорож. отъ 20/21 декабря 1915 г. за № 36350-1917, властию высказаннаго Главнымъ Комитетомъ по дѣломъ в вознагражденіи пострадавшихъ отъ несчастныхъ случаевъ желѣзнодорожныхъ служащихъ, мастеровыхъ и рабочихъ, возникшіи о достиженіи соглашения между властями и частными желѣзными дорогами в какой видѣй болѣе быстрыхъ разностяхъ билетовъ для пострадавшихъ на индивидуальное освидѣтельствованіе, включенныя въ порядокъ, предусмотрѣнаго Положеніемъ 28 июня 1912 года, а равно и для поладковъ включенныхъ лишь въ видѣйя Института Комитетомъ для присутствіа при рассмотрѣніи этихъ ходатайствъ.

(Шаршрутъ Закарпатскаго Дѣла Общаго Сьезда отъ 7 января 1916 г. № 1/13).

### **Справка.**

Чередуя Украинскѣмъ желѣзнымъ дорож. Начальникомъ включены желѣзнымъ дорож. отъ 23 сентября 1918 г. № 25570/2308 156 (Шаршрутъ Тарифомъ № 2309):

Украинскѣмъ желѣзнымъ дорож. власти чести сообщать гг. Начальникамъ включенныхъ желѣзнымъ дорож. для свѣдѣній и руководствъ, что Г. Временно Украинскою Министерствомъ Путей Сообщенія, по докладу Украинскѣмъ вел. дорож. отъ 13 сего сентября за № 3775, приказомъ повелѣныя разнѣмъ разнѣмъ болѣе быстрыхъ билетовъ пострадавшихъ служащихъ и рабочихъ при выходѣ этихъ въ комиссіа для индивидуального освидѣтельствованія въ порядкѣ ст. 56 положенія, предложенаго въ законѣ 28 июня 1912 г. и эти указомъ включены въ эти случаи, куда послѣдніе включены для свое включенія включены при Украинскѣмъ вел. дорож. Комитетомъ, образованномъ на основаніи приказнаго выше закона 28 июня 1912 г., для рассмотрѣнія дѣлъ о вознагражденіи пострадавшихъ властию несчастныхъ случаевъ служащихъ, мастеровыхъ и рабочихъ на желѣзнымъ дорогахъ, открытыя для общаго пользования, а равно членомъ сообщать эти дѣла, въ про-

Весь этот лист служения на день до листа назначения комитетов и обратно<sup>2</sup>.

**Страница 2.**

*Миссия и вознаграждение пострадавшим вследствие несчастного случая служащим, казначейства и работам на железных дорогах, пострадавшим для общего назначения, и равно членам семейных лиц.* (Собр. узак. и распоряж. Правительства, 31 июля 1921 г. № 148, статья первая, стр. 2745—2780).

Ст. 47: „Для продолжения требования жалобной дорожки подается, независимо от того, останется ли пострадавший на железнодорожной службе или не покинет ее, докладный список для пострадавшего — со дня несчастного случая, а для членов семейств умершего — со дня смерти пострадавшего. Течение этого срока не приостанавливается для несовершеннолетних и лиц, состоящих под опекой и попечительством. Пропущенный срок считается само право требовать вознаграждения<sup>2</sup>“.

Ст. 48: „Лицу, ходатайствующему о вознаграждении по основанию ст. 2 Положения, или его уполномоченному предоставляется право давать лично разъяснения при рассмотрении дела жалобного комитета. О дне рассмотрения дела председателю жалобного комитета уведомляет лицо, ходатайствующее о вознаграждении, или его уполномоченный, если таковой был указан, во всяком случае посылкою или адресом. Неисполнение простого или его уполномоченного не останавливает рассмотрения дела<sup>2</sup>“.

Ст. 49: „Медицинское освидетельствование состояния здоровья пострадавшего производится при участии не менее двух врачей одной железной дороги, выборного члена жалобного комитета от той службы, к которой принадлежал пострадавший, и одного представителя, назначенного председателем жалобного комитета или членом членом комитета по назначению или по должности (ст. 30). Председателем жалобного комитета предоставляется принимать присутствие при медицинском освидетельствовании и других лиц, когда присутствие будет признано полезным. Пострадавшему предоставляется принимать за свой счет еще одного врача по своему выбору. Неисполнение этого врача не останавливает освидетельствования. Никак неслучайно присутствие назначается в протокол за имя врачами. Протокол должен содержать кроме сведений, указанных в ст. 49, заключение о степени утраты трудоспособности освидетельствуемого лица по причине таковой утраты постоянного или временного<sup>2</sup>“.

Ст. 51: „Во течение трех лет со дня восстановления или назначения

пошли и возмещение от поразки, за которую состоялось возмещение, каждая из сторон имеет право, не чье одно имя в год, требовать индивидуального переследования пострадавшего — для определения состояния его трудоспособности, за границей назначения работника или возврата пострадавшего посылки соответствующего действительному состоянию трудоспособности работника\*.

### Отзывы детей.

По настоянию дяди пострадали отчасти 1) Правление Английского Общества Купальского городского пути, 2) Правление Общества Московско-Виндано-Рязанской жел. дороги, 3) Правление Общества Архангельско-Туркменской жел. дороги и 4) Правление Общества Китайской Восточной жел. дороги, которые издавали согласие на выдачу бесплатных билетов для проезда пострадавшим от несчастных случаев железнодорожных служащих, мастеровых и рабочих, на железнодорожные соответствующие и из последних избирать кандидатов, — правление Китайской Восточной жел. дороги признавала желательным, чтобы билеты упомянутым билетом были допускать не только на проезд в Европеевской России, но и Азиатской и чтобы в области была включена Китайская Восточная жел. дороги.

Присутствовавшие из Азиатской Общества от Управления жел. дороги, Л. П. Поль-Мара, были сообщены, проект приведенного уже на доклад циркуляра Управления жел. дороги от 23 сентября 1913 года № 25570/7298/156, еще для циркуляра того же Управления от 2 сентября 1914 г. № 21000/3867/291, и от 25 февраля 1915 г. № 4800/607/51, — дополнившись и разъясняющих порядок выдачи бесплатных билетов пострадавшим вследствие несчастных случаев служащих, мастеровых и рабочих, а равно членов их семейств.

Первый из этих циркуляров: за № 21000/3867/291 — гласит:

„Управление жел. дороги, за доведением циркуляра своего от 23 сентября 1913 года за № 25570/7298/156, сообщая Г.л. Начальником назначил жел. дороги, для уведомления и разъяснения, что, по докладу Управления, Г. Начальник Пути Сообщения разрешить выдачу бесплатных рабочих билетов для проезда во дни, выходные и нерабочие на работу, в Кавказе для индивидуального соответствия, в порядке ст. 26 Положения, примененного на дату 28 июня 1912 года а) уведомить пострадавших служащих и семейств уведомить от убытков служащих; б) проинформировать при убытках служащих — как членов семейств оных служащих, так и мастеровых или людей и в) для проезда по другим назначенным жел. дороги пострадавших служащих, мастеровых и рабо-

чеза—всёгда въ теченіи одного года со дня увольненія служащихъ (предельный срокъ вообще, установленный по докладу Ураловска жел. дорога отъ 3 декабря 1913 г. за № 4343, а раньше утвердившій со дня смерти).

„Какому Ураловск желѣзныя дорога правоохранять, что имѣла безплатныхъ разныя билеты пострадавшихъ служащихъ, востерыхъ и рабочихъ, а разныя образцы освѣдѣтъ ихъ, правоохранять и увольнованныхъ должна производиться того же класса, на какой имѣютъ право сами служащие, востерые и рабочіе и Ураловск желѣзной дороги, на которой пострадавшій находится на службѣ“.

Въ послѣдствіи циркуляръ отъ 25 февраля 1915 г. за № 4908/607/53 изложено слѣдующее:

„Ураловск желѣзныя дорога имѣетъ честь сообщать Начальнику казенныхъ желѣзныя дороги, для свѣдѣнія и руководствъ, что, по докладу Ураловск, отъ 19/17 сего февраля за № 638, Его Высочайшее Предводительство Государствъ Министръ Путей Сообщенія изволятъ принять соотвѣствующимъ доложить циркуляры отъ 23 октября 1913 года за № 22870/7289 и отъ 2 октября 1914 года за № 21006/5307 въслѣдующимъ указаніемъ:

1. Разрѣшается выдача безплатныхъ разныя билетовъ пострадавшихъ служащихъ, востерыхъ и рабочихъ и ихъ служащихъ, предосторожившихся въ ст. 55 Положенія о вознагражденіи пострадавшихъ вслѣдствіе несчастныхъ случаевъ, т. е. когда они подлежатъ лично нести расходы при разсмотрѣніи дѣлъ вѣтвями Комитетами въ два, назначенныя по особымъ уведомленіямъ этихъ Комитетовъ.

2. Предоставляется Предводителю вѣтви Комитета Ураловск желѣзныя дороги установленіе сроковъ на право выдачи билетовъ, въ случаяхъ отдаленныхъ случаевъ, сверхъ указаннаго въ циркулярной предписанія отъ 2 октября 1914 года за № 21006 годовичнаго срока, въ соотвѣстствіи съ указаніемъ Положенія о вознагражденіи пострадавшихъ, въ частности же съ указаніемъ 47 и 71 ст. этого Положенія устанавливаются въ подлежащихъ случаяхъ, 2-я и 3-я лѣтніе сроки.

3. Въ случаяхъ, предосторожившихся въ пунктѣ 3 статьи 1 постановленія Положенія право безплатнаго проѣзда распространяется, съ соблюденіемъ означенныхъ выше и востановленіе циркуляровъ, на рабочихъ и служащихъ у подрядчиковъ, производящихъ работы по договорамъ съ Правленіемъ и Ураловск желѣзныя дороги, и

4. Въ соотвѣстствіи съ указаніемъ ст. 57 Положенія о вознагражденіи пострадавшихъ, разрѣшается выдача разныя билетовъ безплатныхъ биле-



для проекта закона оных лиц по жилищным освидетельствованиям, назначаемым по поручению, предусмотренному Положением 28 июня 1912 г., а равно и для выдачи означенных лиц по различным ведомств. Комитетом для присутствия при рассмотрении ходатайств, — туда и обратно, — при чем руководствоваться в этом отношении регламентами, выработанной министерством внутренних дел Указом о жилищных делах: от 23 октября 1913 года № 25570/7208/104, — от 2 сентября 1914 г. № 21005/5967/291 и от 25 февраля 1915 г. № 4809/607/51, — с тем, лица означенные, что выдача оных билетов не распространяется на разлученных лиц потерпевших от несчастных случаев, и с тем, что все требования правил, установленных министерством внутренних дел, вытекающих из правил касаясь лишения или подрабывания, по вопросу о разъяснении и устранении таковых будет подлежать особому обсуждению Общего Суда.

### Вопросы дѣла.

Вопрос 12. В каком виде и в каком количестве при поступлении груза на станцию Москва Курская и Москва Нижегородская производится взвѣска груза?

Товарищество Московскаго Железнодорожнаго Завода, ходатайствовало предъ Департаментом Железнодорожных Дѣлъ объ опубликованіи въ Сборникѣ Тарифовъ, что въ станціяхъ Москва Курская и Москва Нижегородская производится взвѣска частнаго пользования соотъ Товарищества.

Ходатайство это мотивировано тѣмъ, что такъ какъ означенныя станціи не указаны въ Сборникѣ Тарифовъ, то многіе станціи отправленія, принимая съ отправной отъ заводскаго завода грузы, отказываются принимать въ перевозку документы, что грузы должны быть поданы на заводскія станціи, вслѣдствіе чего возникаетъ недоразумѣніе и разнучные грузы на заводъ не поступаютъ.

Аналогичное ходатайство поступило въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ отъ Общества Индо-Прованскаго и Трубнаго завода Ф. Розенкрампа объ опубликованіи въ Сборникѣ Тарифовъ тарифовъ, устанавливающихъ на всѣхъ адресахъ и отправленияхъ грузовъ на станціи частнаго пользования подъ знакомъ „Подѣльной станціи, Заводъ Розенкрампа“.

Въ виду таковыхъ ходатайствъ означенный въ заголовкѣ вопросъ внесенъ Эксплуатационнымъ Отделомъ Управленія желѣзныхъ дорогъ въ Общій Судъ.

Изъ свободной Тарифовыхъ желѣзныхъ дорогъ перенесены по настоящему дѣлу рассмотрѣлось, что Департаментъ Железнодорожныхъ Дѣлъ, въ отнѣсѣ своемъ къ Управленію желѣзныхъ дорогъ, по предѣлу ходатайства Московскаго завода высказываетъ противъ удовлетворенія ходатайства, такъ какъ это имѣло-бы необходимость опубликованія въ Сборникѣ Тарифовъ списка всѣхъ станцій частнаго пользования, въ чемъ, по существу дѣла, не представляется необходимости, и полагаетъ что означенныя предприятия могли бы получить разрѣшеніе путемъ подачи Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ соответствующаго распоряженія по станціямъ Московскаго узла.

Управленію Московско-Курской дороги, въ разпорѣ своемъ къ Управленію желѣзныхъ дорогъ также высказываются противъ принятія опубликованія въ Сборникѣ Тарифовъ о привязанной къ станціямъ Москва Курская и Москва Нижегородская заводской станціи, и сообщаютъ слѣдующее:

„Въ случай запрещения или ограничения перевозки съ назначенія въ станцію Москва-Кур. или Москва-Нижгородская при одновременной возможности признать безъ ограничения груза, адресованнаго на частные склады или вѣтви при этой станціи, въ конвенціонныхъ телеграммахъ, поданныхъ по ст. 53 Общаго Устава и по §§ 41 и 42 Общаго Состава о вѣтвяхъ дѣлается оговорка, что данное запрещение не относится къ грузамъ, адресованнымъ на частные склады или вѣтви. При затрудненіи же въ подачѣ вагоновъ и въ частныхъ складахъ или въ частныхъ вѣтвяхъ въ конвенціонныхъ телеграммахъ дѣлается оговорка, что запрещение относится и къ грузамъ, адресованнымъ на частные склады и на вѣтви частного пользования.

Въ виду изложеннаго, отнамъ станціи отправленія въ пріемѣ грузовъ, адресованныхъ въ адресъ частныхъ складовъ и вѣтвей, когда для пріема грузовъ намота лишь товарныя станціи, слѣдуетъ объяснить пассажирамъ-либо подрабавающимъ и во вѣдѣніи конторныхъ отнамъ въ пріемѣ грузовъ можно было бы сдѣлать разъяснительнымъ указаніе доротахъ слѣд.: (Цар. Зап. д. О. С. 3 февраля 1916 г. № 104408).

#### Отнамы дорота.

Кандидатомъ указывается: пріемъ проектнаго опубликованія и предлагать въ конвенціонныхъ телеграммахъ, поданныхъ по ст. 53 Общ. Уст. и по §§ 41 и 42 Состава о вѣтвяхъ, обязательно вѣдѣвать оговорку, что запрещение или ограниченіе перевозки на данное станціе распространяется, или же не распространяется на расположенныя у этой станціи вѣтви и склады частного пользования.

Валерій-Фроковъ указываетъ, что пріемъ грузовъ, адресованныхъ на вѣтви частного пользования, какъ пріемъ пассажира, во всякомъ-быть допускается, такъ какъ вѣтви не являются въ вѣдѣніи востановочныхъ пунктовъ, входить, что если грузъ адресованъ на вѣтви-кладовыя, съ дѣлается вѣдѣванія вѣтви, во дорота отправленія должна признавать грузъ безпрятственно.

Въ договорѣхъ съ вѣтви-кладовыми обыкновенно дѣлается оговорка, что вагоны должны подачаться на вѣтви во особымъ назначенія или безъ назначенія, если въ доротахъ, сопровождающихся грузъ, вѣдѣется отѣтвеніе о подачѣ на вѣтви. Въ виду этого означеннаго вѣдѣ адресованнаго грузовъ въ графѣ полученной, во нарушиа правая пріема въ отправленія на обозначеннаго въ таблицахъ станціи и дорота, дорота право станціи назначенія подачать вагоны на вѣтви частнымъ вѣдѣванія безъ особаго назначенія, т. е. безъ задержки.

Въ виду означеннаго, Правленіе предполагаетъ, что для устраненія вѣдѣ-

разрешить доставлять в графю „адресъ получателей“ лишь добавление, после наименования получателя,—для такой же частной вѣтки.

Присутствовавшая въ会议上 представительница Московско-Казанской ж.д. дороги, Г. Г. Кабылинская, особенно была отношением Службы доставки вынуждена обратиться в Управление своей отъ 21 марта 1916 г. № 34837/1798/36,16 следующего содержания:

„Вашебшіе распоряженія Управления отъ 27 февраля за № 11804 Управление дороги докладываетъ, что указанная въ распоряжѣи Завѣдующаго делами Общаго Служба отъ 3 февраля с. г. за № 104408 интрузія съ грузомъ, образующая на вѣтви частнаго пользования, является результатомъ дѣйствія Правилъ подачи вагоновъ на станціи Петроградскаго и Московскаго желѣзно-дорожныхъ управленій (интрузіе № 22300 въ Сборникѣ Тарифовъ № 2411), въ силу коихъ грузы, адресованные на одну Московскую станцію, могутъ выдвигаться для разгрузки и вывоза на другую Московскую станцію.

Отъ этого порядка не въ меньшей мѣрѣ терпятъ затрудненія и всѣ другіе получатели грузовъ, коихъ приходится отправлять свои грузы на одну Московскую станцію и получать ихъ по тѣмъ, куда они въ адресованіи и сѣбѣ зачастую выносятся изъ склада, а съ той станціи, гдѣ грузъ выносятся выгружаются въ порядкѣ вышеуказанныхъ Правилъ.

Дороги также испытываютъ затрудненія отъ дѣйствія указанныхъ правилъ, ибо разгружаемые не на станціи назначения грузы выносятся всегда съ заводскихъ, а не на станціи назначения испытываютъ складочныя издержки, что при нынѣшнихъ обстоятельствахъ крайне невыгодно.

Въ виду этого, по желанію Управления дороги, прежде всего надлежало бы справиться съ окрѣпительнѣе указать правила. Если дорога не заинтересована въ измѣненіи адресованныхъ ей грузовъ на Московскія станціи другихъ дорогъ. Да и съ другихъ дорогъ нѣтъ въ нихъ возможности поступать грузамъ въ порядкѣ этихъ правилъ. Поэтому, быть можетъ, уже теперь представлялось бы целесообразнымъ отменить ихъ.

Передать подачу грузовъ на вѣтви определяется обычно деловыми отношеніями съ дорогами, при которыхъ вѣтви растутъ. Этого при нынѣшнихъ условіяхъ нѣтъ достаточно. Посему Управление Дороги высказывается противъ приближенія о вѣтви въ Сборникѣ Тарифовъ, такъ какъ приближенія только осложнили бы работу станционныхъ агентовъ, которые и безъ того обременены огромной работой, особенно въ нынѣшнее промышленное время“.

**Судящие  
Общего Съезда.**

Председатель Совета постоянных представителей владельцев железных дорог, Ф. О. Магариц, сообщил, что из возбужденных по настоянию д-ра ходатайства Московского Металлического Завода и Общества Мала-Прокатного Трубиного Завода 6. Розенкраунс—сформированы следующие определения, касаясь железных, принадлежащих к станциям Департамента Железнодорожных дел на Уралском Железном Дорогах, так и в виду того, что при обращении из Общества Тарифов список вещей личной частной пользования, созданы такого списка представляло бы громадная трудность, потребовало бы значительных расходов касаясь по его изготовлению, так и доставки и исправления, а также пришлось бы для каждой станции владельца создавать особый класс очереди, наличие которого пришлось бы также образовать железнодорожные районы: это означало бы сложность и без того обязательную работу станционных агентов, когда речь идет о обслуживании предлагаемой фирме не существует никакой надобности, касаясь это весьма продуманная практика железных дорог.

На эту тему Общій Съезд единогласно прекратилась.

Решено образовать по инициативе иоравской на Съезде и второй выходящей из настоящих дел вопрос о посылании в коллективные товарищества, касающиеся по 83 ст. Общего Рег. и по §§-ам 41 и 42 Состава о владельцах пользования вагонами, — оговорка, что вырванные или отравленные грузы на данную станцию—распространяется на же не распространяется на принадлежащие к этой станции вещи и склады частного пользования, а предлагаемый порядок принятия Съездом ввиду этого образования.

Что же касается предлагаемой фирме, чтобы—при нарушении груза на частные вещи или на частные склады—графу из документов: „адрес получателей“, касаясь этих владельцев, посылать свое свидетельство: „для такой-то вещи“,—то сама проверить действительного адреса, касаясь этого, обязательного правильно перевозку, посылку и получение груза, не входить иоравской со стороны вещей участников Съезда, — и равносильно обнаруживая лишь по вопросу в том, в какой графе документов—уборки и ликвидации всего посылать эти действительные данные.

Принимая решение этого свидетельства графа „адрес получателей“ касаясь Председатель Совета постоянных представителей владельцев ж.л. дорог, Ф. О. Магариц, по инициативе которого, подобный проект создается касаясь бы действительность адреса при адресовании груза на предлагаемого дубликата что, касаясь это необходимо уже на практике, при получении получателем выкупать своевременно грузы, входить груз

обязывает грузополучателя возмездием посылки, предусмотренной во ст. 83 Общего Устава, квитанция, по грузам на предъявителя дубликата, не посылается, и такой порядок может желательным образом войти во всеобщий обычай.

Во виду этого Ф. О. Маламюга посылает, что сведения о направлении данного груза на такую-то частную станцию или на такой-то частный склад—должны ставиться на свободном месте в графе „назначенный пункт“.

Однако остальные участники Съезда считают, что правильнее всего рядом с наименованием станции назначения добавлять слова „на такую-то станцию или такой-то частный склад“ или: „наслед на такую-то станцию или такую-то частный склад“.

По словам стариников этого поезда, подобный порядок практикуется уже на некоторых дорогах, но вызывает немалые затруднения и—при соблюдении оного—значит отчасти и сразу бросается в глаза всего назначенный пункт.

По сему собранию Общій Съезд постановил:

1. Заменить: Московского Металлического Завода и Общества Мидо-Промышленнаго Трубоваго Завода 4. Розенкранца—отменить.

2. Предложить желательным образом:

а) чтобы при адресовании грузов, отправляемых на свободные пути частного пользования или на частные склады—после наименования станции назначения добавлялись слова „на такую-то частную станцию или на такой-то частный склад“, и

б) чтобы на железнодорожных телеграммах, подаваемых по 83 ст. Общего Устава и по §§-амъ 41 и 42 Соединения о перевозке железнодорожной корреспонденции, включались обязательно отоварки, что извещение или ограничение получено на данную станцию—распространяется или же не распространяется на прилегающие к этой станции станции и склады частного пользования.

Вспомогательное  
Общій Съезд.



Если пассажир на требование кондуктора заплатить за проезд всю сумму или часть ее, то кондуктор поезда в случае необходимости должен отметить, что пассажиром уплачена такая то сумма, каково изменение платы кондуктора, на прибытии поезда на станции, передать начальнику станции, на которой производится дополнительный сбор безбилетный пассажира. Начальник станции, получив от главного Кондуктора уведомление, предъявить пассажиру уведомление на проезд деньги, причем, если пассажир уплатит начальнику станции всю сумму провоза, то пассажиру не уплатит денег начальником станции выдается квитанция дополнительного сбора; если же пассажир от уплаты денег отказался или заплатил часть провоза, то начальник станции передает пассажира жандармской полиции для составления протокола, который составляется на всю сумму, указанную в уведомлении кондуктора; при уплате же пассажиром части денег, обр. идет на протокол делается отметка. Начальник станции должен на обороте уведомления, получаемого от главного кондуктора, отметить о том сколько уплатено пассажиром денег или на какую первоначальную сумму составлен протокол.

**Постановление  
Общего Суда.**

Заслушав доклад комиссии и выслушав свободный ее отчет Московской-Кавказской ж.д. дор.д. поручил высказать ее безбилетным пассажирам дополнительный сбор классифицировать и делить на три, **Общий Суд** постановил резолюцией дор.д.д. принимать от таких пассажиров, в счет причитающегося с них дополнительного сбора, ту часть дополнительного сбора, которую пассажиры пожелают добровольно уплатить, отметить в сумм. ч. отчетной уплаты в составленном, на основании ст. 162 Общего Устава, протокол.

### Вопросы дня.

Вопрос 18. О доукомплектованіи въ школу крестьянскихъ дровей, представляющей интересы въ школахъ крестьянскихъ.

167 Общій Тарифный Сѣздъ, рассмотрѣвъ въ засѣданіи 24 марта 1914 г. вопросъ 22-ой программы его повѣстей, о ташированіи дровей крестьянскими, отразившимися совѣтство со сѣткою похозяйства, похозяйства: предложивъ „а“ въ пунктѣ 126 воз. товаровъ дваждцать сѣдущихъ похозяйства: „Дорожные работы № 22 представляются только въ крестьянскихъ крестьянскихъ дровей, представляющихъ совѣтство со сѣткою похозяйства“; что же касается вопроса о доукомплектованіи такого рода перевозокъ въ школу и о сѣтчатомъ доукомплектованіи сѣткою похозяйства грузовъ, то вопросъ этотъ переданъ по принадлежности на обсужденіе Общима Конвенціоннаго Сѣзда.

Специальный вопросъ былъ предметомъ обсужденія CXLVI Общима Конвенціоннаго Сѣзда, въ засѣданіи 8 октября 1915 г. (п. 2), который, не встрѣтивъ, съ своей стороны, протестовъ въ доукомплектованіи въ школу крестьянскихъ дровей, отразившимися совѣтство со сѣткою похозяйства, **поставилъ** представлять Управленію желѣзнодорожныхъ дорогъ о сѣтчатомъ доукомплектованіи сѣткою грузовъ, перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ въ школу.

На представленіи Засѣданнаго дѣла Общима Сѣзда съ инициативой отъ протокола CXLVI Общима Сѣзда по оному вопросу, Засѣданнаго Отдѣла Управленія желѣзнодорожныхъ дорогъ, предложившемъ отъ 22 февраля г. г. № 3254, указать, что такъ не устроившись ни въ железнодорожной школѣ, ни въ школахъ желѣзнодорожныхъ 167 Общима Тарифнаго Сѣзда представителей ружавыхъ желѣзныхъ дорогъ, по вопросу 22 программы его повѣстей, **заявилъ** дваждцать и дваждцать, подтверждая необходимость вопроса на рассмотрѣніе Сѣзда по желѣзнодорожному дѣлу вопроса о перевозкѣ въ школу крестьянскихъ дровей, отразившимися совѣтство со сѣткою похозяйства, а потому этотъ вопросъ подлежитъ быть вѣсти на рассмотрѣніе Общима Сѣзда.

Вѣдѣнію отъ, означенный въ повѣстей вопросъ и вопросъ на вторичное обсужденіе Общима Сѣзда, о чемъ дороги были сообщены директору Засѣданнаго дѣла Общима Сѣзда, отъ 26 февраля г. г. № 135/396.



*СХЛХ Общ. Служ.*  
*Выпуск 29 апреля 1918 г.*

### Изложение дела.

Вопрос об установлении сокращенных сроков хранения вагонов на станциях назначения возбужден Правлением Области Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. дорож. в виду того, что грузооборот весьма часто не принимал своевременно прибывающих на станции назначения вагонов, отправленных полевой дорогой со ст. Петроград, так же как и так же ввиду сообщения, что вагоны часто получаются в срок в году, в таковой отправляете товарный двор и следуют администрация района, отправившись даже на железнодорожной станции.

Вопрос этот рассмотрен на СХХХVI и СХLVI Общ. Службы (апрель 1914 г. погр. 5 и октябрь 1915 г. погр. 16), причем первый из этих комитетов выработал особые правила перевозки грузов по ст. III группы, для чего запросил данные от дороги, касающиеся ст. Петроград и Моск. Общ. дорож. в виду ст. в большинстве, настаивали на желательности сокращения срока хранения вагонов на станциях назначения до 6 часов, а во втором о выработке особых правил перевозки грузов III-B группы — в исключение от ст. группы в подержании выработке, по постановлению СХХХV Общ. Службы по вопросу III, объединившие правила перевозки железнодорожников, горючих, взрывчатых, ядовитых, отравительных и ядовитых веществ, были должны СХLVI Общ. Службы, главной составляющей выносившие, ограничили рассмотрение лишь частного вопроса о сокращении срока хранения вагонов по прибытии его на станции назначения и позволили установить для хранения его 6-ти часовой срок по прибытии, с предоставлением дорожной прав, по истечении этого срока, вывезти груз на станцию.

На представлении Заблудновского делами с приложениями от протокола СХLVI Общ. Службы на тему вопросу, Эксплуатационный Отдел Управление ж. д. дорож. предложением от 30 января с. г. № 1909, разъяснить, что во существу этого предложения в первой статье 84 Общ. Уст. Росс. ж. д. было именно сказано с. Начальника Внутренних Дел и Земледелия, причем Министр Земледелия, не вступив возражений против сокращения длительности сроков хро-

Вопрос № 3. О сокращении сроков хранения вагонов в СХЛХ Общ. Службы. III-B группа. Переходный железнодорожный район.

нежеланно становится возможным ввозом и вывозом предметов III-й группы тарифной номенклатуры при существующих разностях загрузки вагонов омовий, ввиду чего, естественно, приходится сократить такое движение не до критичных СХЛVI Общег. Служб. Служб. шести часов, а лишь до двух суток. При этом Министром Земледелия принято во внимание, что, при сравнительно незначительности грузов указанной категории, сокращение движения грузов не только не будет иметь для движения товаров, а для поставок лишь незначительное фактическое значение груза при недостатке перевозочных средств в более короткий период времени, между тем, утрата груза из движения может иметь незначительный ущерб для хозяйства.

В виду указанного Департаментальный Отдел Управления ж.д. дороги имеет вопрос о сокращении срока хранения вагонов и вывоза предметов III группы тарифной номенклатуры на станциях назначения на обслуживании Общег. Служб., в связи с указанным выше сообщением Министра Земледелия.

(Цирк. З. д. О. С. 6 февраля 1918 г. № 439).

**Суждение  
Общег. Служб.**

После изучения указанного Общег. Служб., представителем Рязанско-Туркестанской ж.д. дороги, Н. Н. Луцкий, высказались, что в связи с данным вопросом является предложение Московско-Владимирской ж.д. дороги на СХЛVI Общег. Служб. (вопр. 10), о том, чтобы дорогам было предоставлено право принимать с отправлением вагоны и однородные с ними грузы лишь при наличии свободных подвижного состава, т. е. не допускать приема их в обходивание на станциях; принимая это предложение ввиду целесообразности, Н. Н. Луцкий просит Общег. Служб. принять его на обсуждение и, вследствие положительного указания Общег. Служб., что вопрос этот является новым и, как таковой, должен быть рассмотрен особо, заявляет, что данный вопрос будет внесен Правлением представляемой ж.д. дороги на обсуждение одного из заседаний Общег. Служб.

**Постановление  
Общег. Служб.**

Обращаясь к делу в настоящее время, Общег. Служб. отметил, что известный Туркестанской ж.д. дороге вопрос имеет более широкое значение, чем обсуждавшийся на предыдущих Службах, так как речь идет уже о сокращении срока хранения вагонов предметов группы III-й тарифной номенклатуры, а не одного вагона, в отношении которого возбуждался вопрос Московско-Владимир-Рязанской ж.д. дорогой. В виду этого и принимая во внимание, что хранение вагонов вообще грузов указанной

группы, за указанным исключением, на почве рассмотренного для того соединенного срока на практике должны до сих пор весьма значительную поддержку находить во всем, **Общій Съездъ**, и въ состоянціи послѣдствіи ограничить обсужденіемъ частнаго вопроса о сокращеніи срока хранения пашки на ставкѣ извѣщенія и, для извѣстнѣе извѣстности Министерству Земледѣлія, **позволяетъ** сократить срокъ хранения пашки, но прибавитъ его на ставкѣ извѣщенія, не до шести часовъ, какъ то было предложено СХLVI Общій Съездомъ, но лишь до двухъ сутокъ. Разныя образцы, приведенныя во извѣщеніи, что въ группѣ III-ей издѣланы еще нѣсколько наименованій грубого и извѣстно: „мѣлъ, жесткость, влажность и пометъ стѣн“, представляются имъ собою, въ сущности, тотъ же „мѣлъ“ Общій Съездъ и для указаннаго группы **позволяетъ** сократить сокращенный 2-хъ сутокый срокъ хранения, но прибавитъ его на ставкѣ извѣщенія.

### Вопросы дѣла.

Тарифное Водоканальской жел. дороги, представленное въ Тарифное Комитетомъ, обратило внимание на то, что согласно постановленію г. Министра Путей Сообщенія отъ 23/Х—14 г. за № 23229, опубликованнаго въ № 2385 Сборника Тарифовъ, иностранннми „листы старымъ“ (въ гр. 12) подлежатъ провозу съ тарифнаго тарифа черезъ 15 сутокъ по прибытіи, притомъ указавъ въ какой срокъ должны быть проданы грузы, поименованныя просто „листы старымъ“. Вслѣдствіе съ тѣмъ Тарифное Водоканальной дороги пожелало, что такіе отправления должны быть проданы также черезъ 15 сутокъ, такъ какъ листы, пролежавъ на станціи, хотя бы и скандаловъ дней, уже теряютъ свое значеніе, такъ какъ она и становится равнозначной листамъ старымъ, вѣнчу и впрочемъ съ въ теченіе 4 мѣсяцевъ является безцѣльнымъ.

Вопросный возростъ Эксплуатационный Отдѣлъ, представленный отъ 12 февраля с. г. № 2771, вѣсть на резолюціи Общія Сѣзда.

(Цирк. З. д. О. С. отъ 22 февраля с. г. № 548).

#### Отказы дорогъ.

По истинному вопросу поступила отъ Общества Енисей жел. дороги, въ комитетъ Тарифное Водоканальной дороги, рѣдкая просьба обрѣдженія, вложенна въ представленіи дороги Водоканальской, выказывалась также на то, что отправка, поименованныя просто „листы“ безъ указавъ „старымъ“, должны быть проданы, будучи иностранннми, черезъ 15 сутокъ.

#### Постановленіе Общія Сѣзда.

Заключивъ истинный вопросъ, Общія Сѣзда, приняла, что листы, какъ таковыя, могутъ удовлетворить своему назначенію лишь въ сравнительно короткій періодъ времени по выходѣ ихъ, а впрочемъ на станціи, хотя бы и скандаловъ дней, терять свое значеніе и становится уже, въ сущности, тѣмъ же „старымъ листамъ“, да вѣнчу утѣвляемъ 15-ти дневный срокъ хранения, вложенна въ выказыванія: „листы старымъ“ въ группѣ 12 тарифной поименованныя, само „старымъ“ исключать, утѣвляемъ, такимъ образомъ, для „листья“, вѣнчу, 15-ти дневный срокъ хранения, по прибытіи ихъ на станцію назначения.

Всего 22.000 экз. выдано за 1916 год. Всего тиража 25.000 экз. Журнал „Железнодорожное Дело“ издается ежемесячно 2.000 экз.

Поставкой вопроса касаясь на обращении Общего Сибиря вслестие отившения ИМПЕРАТОРСКАГО Русского Техническаго Общества, отъ 28-го января 1916 г. на № 18, следующего содержания.

„При рассмотрѣннх вопроса отъ 1916 году 147-ой Сибиря высказана, между прочимъ, мыслью, чтобы журналъ „Железнодорожное Дело“, не ограничиваясь техническими вопросами, обратилъ внимание на вопросы хозяйственные и финансовыя. Такая мысль, дѣйствительно, не является существенно важною для такого объединеннаго железнодорожные вопросы видѣнн, также должно имѣться названный органъ VIII Отдела ИМПЕРАТОРСКАГО Русского Техническаго Общества, а также совпадетъ съ желаннмъ его редакцн, то послѣднее приняты нѣтъ стѣры къ организацнн соответственнаго отделе журналу и къ привлеченнх постояннаго сотрудничателя.

Приняты не являются ограниченныя отъ стѣры расхода, а также всѣ тѣ обстоятельства, которыя послужили VIII Отделу ИМПЕРАТОРСКАГО Русского Техническаго Об-ва повода тому имѣть задолженности не только о доведеннх субсидн до принятия рѣшеннх, но объ ея увеличеннх, названный Отделъ востановленн обращается къ Общому Сибиря объ ассигнованнх на 1916 годъ, сверхъ согласованной субсиднн въ 8.000 руб. „Железнодорожному Дѣлу“ еще дополнительно 2.000 руб., на расходы, связанныя съ увеличеннмъ нѣко увеличеннх и разширеннх нѣматъ“. (Цар. Зап. дѣл. О. С. отъ 3-го февраля 1916 г. № 103407).

**Справка.**

CXLVII Общому Сибиря, по вопросу 30 программы его павтн, а отъ 12-го января на 1916 годъ, между прочимъ, было предложено отношеннх Эксплуатационнаго Отдела Управления желѣзными дорожн, отъ 12-го января на № 27827, въ коелъ имѣннх, что редакцн Журнала „Железнодорожное Дело“ возбуждена передъ Управленнмъ желѣзными дорожн вопросъ объ увеличеннх ежегодной субсиднн названному журналу до 8.000 р. въ годъ. Отношеннх это следующего содержания:

„Приняты не являются, что въ журналѣ „Железнодорожное Дело“, разширяется нѣко важныя и интересныя для желѣзныхъ дорожн вопросы, какъ, напр., вопросъ о тѣт и др., Управленнх желѣзными









3) Тара после перевозки направляется обратно, подобно тому, как это устанавливается уже для аналогичных видов перевозок, например, для кожаной посуды и пр.

(Переписка Зап. д. делами Общ. Сл. от 7 марта 1916 года за № 132/886).

### Справка

„Всероссийское Общество для развития и усовершенствования русско-гоذهبных изделий“, возбуждавшее ранее перед Общ. Сл. ходатайство о предоставлении ему права продажи иностранно-гоذهبных изделий, во владении которого ходатайства учредителей Англо-русского О-ва, отнесенных от 14 сего марта за № 87 сообщено, что эти ходатайства, направленные к увеличению последности широкого общественного знания оместностигоذهبных изделий и к большей ообщественности публики с нимиذهبными изделиями, не могут не встретить самого горячего сочувствия со стороны Всероссийского Общества, одной из основных задач которого является именно ообщение широкого знания публики возможности пользоватьсяذهبными изделиями.

Безусловно сочувствуя во всемозможных соображениях и почину Англо-русского Общества, отраженному на возбужденном им перед Общ. Сл. ходатайстве, Главное Управление Всероссийского Общества просит Общ. Сл. отметить, что Главным Управлением было возбуждено ходатайство о разрешении открыть особые котировки для продажи изделий кذهبными изделиями по возможным дорогам Памира и для дела весьма рода справочных сведений о русских курортах 17 января 1915 года за № 48.

Таким образом предположения Общества, сделанные в 1915 году, еще не получив своего осуществления, Главное Управление Всероссийского Общества, обдумав этот вопрос во своем им последнем заседании и приняв к нему во внимание для особого внимания, постановило вновь возбуждать это ходатайство перед Общ. Сл., и просит для сего одну из членов Главного Управления подробно разработать ообщенный вопрос.

### Суммарно Общ. Сл.

Присутствуя к рассмотрению настоящего вопроса, Общ. Сл. прежде всего обратил внимание, что таковой исторично возбужден не ообщественности уже Англо-русского Общества, а частными лицами, из которых учредителями этого Общества — г. К. В. Богдановым и проф. С. I. Захаровым, востому, являлись бы, и сейчас остаются при этом

член СХЛVIII Общого Съезда по данному вопросу, т. е., не обсуждать его подробно, прежде, до того времени, когда вышеупомянутое Актюверное Общество будет считаться составленным.

Присутствовавший на заседании Съезда г. К. В. Касутова заявил, что он и проф. С. I. Зайковский, как учредители Актюверного Общества или на данном случае такую группу, который фактически существует в России и подобными случаем, т. е., в интересе учредителей Общества, подготовили специальное организационное дело, желая вернуться, во интересах скорейшего развития деятельности Общества принять на производство такую работу, которая влечет за собой Общество по Уставу его. Само собой, если бы Обществу Съезду угодно было рассмотреть и вынести окончательное свое постановление по данному вопросу, то, как продолжая вышеупомянутые билеты и купоны и прочие артефакты подобно, так и перевозка велела бы сделать фактически могла бы осуществляться лишь тогда, когда Актюверное Общество будет считаться составленным.

При таком условии, во главе г. Касутова, принять во внимание, что на данном случае не испрашивается от желаемых дорожных властей льготы или преференций из помощи Актюверного Общества, казалось бы не должно вступать в противоречие с окончательному рассмотрению этого вопроса.

Общій Съезд, имея в виду, что вопрос относительно предоставления права продажи желвакообразных принадлежать другим учреждениям весьма подробно обсуждался на СХЛI Общого Съезда (вопр. 51), по ходатайству Всероссийского Общества для развития и совершенствования русских лесных животных и приняв во внимание, что учредителями вышеупомянутого Актюверного Общества даны соответствующие ответы на постановления СХЛVIII Общого Съезда по вопросу, приняв возможным окончательно обсудить это дело. При этом было указано, что, как уже отмечалось и на СХЛI Общого Съезда, из необходимости производства заблаговременной продажи принадлежать желвакообразных билетов со специальною целью ввиду одного пункта, привел бы лишь ранее опыта радиоблестящей этой продажи на нескольких пунктах, который создавал весьма большие затруднения для самих пассажиров и множество недоразумений.

Дело в том, что при распределении продажи билетов между несколькими пунктами, всегда, приходилось одну специальную часть билетов распределять между всеми этими пунктами и нередко случалось, что пассажир, явившийся на городскую станцию желаемых дорогах на получение двух-трех билетов одного класса, мог получить только

одну билет, а за покупку других должны быть взяты из другой кассы, причем, само собой, эти же билеты получаются равны, а не из одной отдачи, что для одного общества крайне неудобно. По этой посылке и была явко выражена и жалоба на существование порядка, и это побудило Управление желанным путем сосредоточить преимущественно продажу билетов в одной кассе. Исполнить же будущим этот порядок, в полной мере удовлетворенной пассажирами, не представляется возможным.

Во виду вышесказанного, будущему Аляскинскому Обществу следовало бы решить вопрос о том, чтобы эти же билеты были предоставлены право продажи лишь одному из классов крупных пассажиров, но, принимая во внимание, что в настоящее время крупные пассажиры по России совершают еще весьма немногие, представляется делом было желательно посылать их классомности пассажиры эти же билеты в распоряжение восточных желанных дорог для упрощения.

Поскольку, что касается вопроса о предоставлении Аляскинскому Обществу права отправления с пассажирскими поездами, во вид тарифа-блага, вышесказанного, то было указано, что по существу такое право должно бы для Аляскинского Общества преимущественно перед другими отправлениями, предоставление которого преимущественно желанным дорогам ст. 11-ой Общего Устава, в которой говорится, что „желанные дороги не имеют права предоставлять билеты или другие преимущества какой-либо исключительным преимуществам в перевозке, исключая от тарифной платы. Ввиду по делу предмету частная организация воспринимается и признается действительными“.

Некоторые представители дороги были обращены также Суда на то, что вопрос о сборных и существовании желанных поездов, при перевозке перевозить станций желанных поездов, для отправления их с пассажирскими поездами, преимущественно между определенными пунктами, главным образом между крупными портами и курортами желанных, в свое время уже возбуждала из Общества Суда, и теперь, казалось бы, настало время поддержать этот вопрос детальному рассмотрению и провести желанным мероприятием на закон.

Член Суда постоянно представитель желанных дорог Н. А. Павлов высказал, что, по его мнению, деятельность Аляскинского Общества в отношении существования для отправления желанных поездов могла бы быть полезной и для самих желанных дорог, так как, во-первых, это было бы полезным опытом для дороги, который и мог бы быть использован, когда желанными дорогами будет установленно

собрание и суммирование таких данных возможно геральдика станция, а по-второму, это возможно бы желанным делом от необходимости перевозки жемчуга отбавляться желать возможно, чтобы отбавлять крутым. Что касается вопроса предоставления преимущественности одному отправителю перед другим, названного в ст. 11-й Общих Уставов, то, по справедливости, по желанию В. А. Балашова, из данных случаев всякого предоставления быть, либо всякий частный отправитель, без предварительного соглашения или разрешения желанным делом, чтобы возможность собрать несколько отбавлять возможно, указать путь в одну и ту же и представлять желанным делом для отправления, то видя товар-багажа, отменить в отношении всякого из отправителей дорога не имеет права.

В данных случаях желанным делом является только некоторой для одной партии, так как округление веса включается фактом до 10-ти фунтов, при отправлении желать возможно, заплата одна из округлений не имеет такая желать возможно, заключаются в одном и том же, но, как указано выше, предотвратить это и без желать предварительных соглашений дорога не имеет возможности.

По изложенным соображениям В. А. Балашова возможно бы постановке ходатайство уездных Акционерного Общества, в отношении перевозки желать возможно, разрешить из удовлетворительности смысла.

По дальнейшему общему желанию по этому вопросу **Общий Съезд** не признал единца, возмущаясь, удовлетворить ходатайство уездных Акционерного Общества ходатайства развития русских железных путей — к. К. Н. Косарова и проф. С. I. Зайцева, как в отношении предложения железнодорожных билетов и кружком шансов крутым желать, так и в отношении перевозки желать возможно, в качестве товара-багажа, и **востановил** такое отклонить.

Что касается вопроса об установлении порядка собрания и суммирования желать возможно геральдика станция желанным делом для перевозки между определенными пунктами, то **Общий Съезд** решил, что вопрос этот действительно желанным делом бы разработать по возможности в скорейшем времени и поему **выполнить** — образовать для разработки этого дела особую Комиссию из состава членств:

Г. Кобылянского, П. П. Авдеева, I. Ш. Зайцева, Н. Н. Лруца и двух представителей от железных желанным делом, в том числе В. А. Балашова, и просить эту Комиссию сделать обоснования этого вопроса по возможности безотлагательная, с тем, чтобы результаты работы Комиссии могли быть доложены одному или нескольким года **Общему** очередным Съезду.

Последнее предложение Уездного желанным делом.

Послание  
Общего Съезда

Вопросъ 11. О перевозкѣ груза Военнаго Вѣдства безъ сопровожденія экипажа.

СХХХІУ Общій Сѣздъ, по обсужденіи вопроса 7-го программы его пачтѣй, о перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ considerable количества военного груза безъ сопровожденія его экипажемъ экипажа, **решилъ**: разрѣшить перевозку considerable количества военной пачты по предложенію арт. А, безъ сопровожденія военного экипажа, при условіи указаннаго учрежденія, выдвинутаго предложеніемъ, что грузъ отправляется безъ сопровожденія экипажемъ и составленъ изъ пачты слугающа, консервированна документальна на общаго экипажа.

На представленіе въ сѣдѣ Эксплуатационнаго Отдѣла. Управленія желѣзными дорогами, предложеніемъ отъ ЮПІ сѣдѣ марта за № 4524, уведомляя, что по сему вопросу было сдѣлано сообщеніе съ Отдѣломъ Военныхъ Сообщеній и послѣдній оговорился, отъ 4 марта сѣдѣ года, за № 18786, сообщая, что съ его стороны не испрашивается разрѣшенія къ тому, чтобы перевозка груза Военнаго Вѣдства, отправляемая по предложенію арт. А, была допущена и безъ экипажа и притомъ не только, когда отправляется по этимъ документамъ considerable количества груза, но и, вообще, каже бы количество груза не отправлялось, при общепринятомъ условіи указаннаго учрежденія, выдвинутаго предложеніемъ, что грузъ слѣдуетъ безъ сопровожденія экипажемъ.

Вслѣдствіе того, что матеріальными вѣдомствами СХХХІУ Общій Сѣздъ предпринималъ перевозку безъ сопровожденія экипажемъ considerable количества груза, между тѣмъ Отдѣлъ Военныхъ Сообщеній проситъ допустить перевозку груза безъ сопровожденія экипажемъ, Эксплуатационный Отдѣлъ предложилъ внести данный вопросъ на новое разсмотрѣніе Общаго Сѣзда (Цар. Зап. д. О. С. 17 марта 1916 г. № 160799).

Судебнаго  
Общіяго Сѣзда.

При разсмотрѣніи востановаго вопроса, представитель вѣдомства жел. дорогъ, В. А. Баллиновъ, указыва, что когда на СХХХІУ Общій Сѣздѣ разсматривался вопросъ о допущеніи перевозки по жел. дорогамъ considerable количества военного груза, безъ сопровожденія его экипажемъ, Общій Сѣздъ, по вѣдчанію и представителю Военнаго вѣдства, полковника С. И. Волкова, единственно высказавшаго за допущеніе такой перевозки лишь въ томъ случаѣ, если на конвоіи со-

права будут основаны исключительно документами на общия соглашения и на заявления на перевозку этих грузов конвоями предложено будет давать отъезды с тем, что грузы следуют без сопровождения конвои.

Вышеуказанное постановление Общого Съезда было предложено, поддерживая парадокс, на утверждение Министерств Путей Сообщения и Финансов и проведываемых Министерством Путей Сообщения совместно с Отделом Военных Сообщений, как усматривается из доклада, вынесенного, что вышнее ведомство, высказываясь за допускные перевозки, без сопровождения конвои, не только незначительного, но и большого вообще количества конвоиных грузов, отправляемых по предложению лет. А, в то же время не даю отъезды на кардинальной, выделенной Общому Съезду, поворот — обь обязательных отъездов этих грузов по коммерческим документам.

Таким образом, несмотря на то, что окончательно не разрешены еще и вопрос о перевозках значительного количества конвоиной массы, вновь возбуждая уже общий вопрос о перевозках исключительно конвоиных грузов, отправляемых по предложению лет. А, без сопровождения этих конвоиных, данная постановка, на инициативу В. А. Балашова, вряд ли представляется желательной.

Рассматривая же основной вопрос по существу, нельзя не прийти к тому же заключению, как и по предыдущему вопросу, т. е. не начинать и обсуждение, достаточно ясно вытекающих из проекта СХХХII Общого Съезда по вопросу Г, начинать на такую перевозку лишь при условии совершения ее по коммерческим документам.

#### Постановление Общого Съезда.

Решение приведенное инициативу В. А. Балашова, представителя дороги на Съезде единственно высказываясь за допускные перевозки грузов Военного ведомства, отправляемых по предложению лет. А, без сопровождения этих конвоиных, на следующих основаниях:

1) Основания перевозки должны проводиться по составленным на общия основания коммерческим документам;

2) На каждый вагон надлежит составлять отдельное предписание, и

3) Утверждение, выданное предписание, должно указывать, как в своем предписании, так и на накладной и ее дубликатах, что грузы следуют без сопровождения конвои.

Обь исполнению Общому Съезду предлагается представить Министерству Путей Сообщения и Финансов.

Вопросъ 28. О включе-  
ніи Кривошанской вѣтви  
Викимы желѣзнодорож-  
ной въ проектъ, на-  
значеніе и тарифы,  
соединенія.

Въ виду предстоящаго открытія для грузовыхъ и пассажирскихъ перевозокъ Кривошанской вѣтви, отъ станціи Бурты до ст. Кривошанской Общій желѣзнодорожный вѣтви на основаніи ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнаго 16(IX)-1912 г. отъ Указа, Императора. Имъ же желѣзнодорожная дорога пролѣтъ отъ вѣтви въ Общій Сѣздъ вѣтви отъ вѣтви вѣтви вѣтви въ прямомъ пассажирскомъ и товарномъ съ дорогами сѣти сообщенія на общій основаніи соединеній и сѣти сообщенія и объ дороги сѣти о томъ, что для перевозки пассажировъ и багажа будутъ устанавливаемы отъ станціи вѣтви такія же кратчайшія и крутѣе извращенія, какія устанавливаемы отъ соединенія станціи Кривошанской на Дубарѣ и Палычѣ, между коими размѣщены жемъ открытыя станціи Бурты, въ которой принадлежатъ означенная вѣтви.

Таблицы тарифовъ разстояній Кривошанской вѣтви будутъ опубликованы въ Сборникѣ Тарифовъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. (Цирк. Зав. д. О. С. 17 марта 1916 г. № 163,807).

Настоящій **Общій Сѣздъ постановляетъ**, включить соединенія на включеніи Кривошанской вѣтви Викимы желѣзнодорожной въ прямомъ пассажирскомъ и товарномъ съ дорогами сѣти сообщенія, по опубликованія въ Сборникѣ Тарифовъ таблицы тарифовъ разстояній означенной вѣтви и съ кратчайшими извращеніями, размѣнены въ § 1 Соединенія и прямыхъ сообщенія.

Вопрос № 66а вкратчѣ  
было предложено Комитету  
статьей Комитета по  
управленію Типографіи.

Представитель М.-В.-Рыбинской жел. дороги, К. П. Лавровъ, сообщил на предложеніе, сдѣланное Заблудинскимъ дѣломъ въ послѣдніи СХЛVIII Общій Сѣздъ 11 марта, о томъ, чтобы изъ раздѣленія поименованныхъ по типографіи вопросовъ было приступлено Комитетомъ по управленію типографіей немедленно, не ожидая утвержденія Положенія о сѣзѣ Комитетъ, высказалъ, что въ составъ Комитета назначены отъ частныя желѣзныя дороги В. П. Зрякъ и А. Н. Сидоренко, отъ казенныя же желѣзныя дороги — Ф. О. Матвѣевъ и другой членъ Сѣзда представителей казенныя жел. дороги, который брать участія Сѣздомъ. Поэтому, высказалъ-бы, слѣдъ притѣствоватъ къ тому, чтобы означенный Комитетъ приступалъ немедленно къ занятію, въ качествѣ временнаго учрежденія, вѣрса до утвержденія Положенія о сѣзѣ Комитетъ, когда и будутъ произведены выборы членовъ и ихъ заместителей, согласно § 2 Положенія о Комитетѣ по управленію типографіей Общій Сѣздъ.

Во виду сего предложенія, **Общій Сѣздъ**, принявъ во вниманіе, что Положеніе о Комитетѣ, одобренное СХЛVIII Общій Сѣздомъ, въ послѣдніи 2 сего марта по вопросу 28 сего программы, еще не получило утвержденія, **высказалъ** возмѣнить на Комитетѣ, разработавшему это Положеніе и другіе вопросы, назначеннаго Типографіи, временно исполняющаго обязанности Комитетскаго Комитета Типографіи и просить Комитетомъ приступитъ къ работѣ для раздѣленія означенныя вопросы по дѣламъ Типографіи, руководствуясь общими принципами разработаннаго Положенія.



## СПИСОКЪ

представителей СХЛХ Общаго Сѣзда, съ указаніемъ  
засѣданій, въ которыхъ они принимали участіе.

Присутствіе представляющей обязанности сложены: нр.

**П Р И С У Т С Т В О В А Л И**

Для сведений к 800 вопросу.

29 марта.	30 марта.	31 марта.
1, 2, 3, 4, 5	6, 7, 8, 9, 10	11, 12, 13.
14, 15, 16	17, 18, 19	20, 21, 22.
23, 24, 25	26, 27, 28	29, 30.

Отъ Украинскій институтъ землѣ. . . . .	С. П. Толстой . . . . .	—	—	пр.
	Ф. М. Лисица . . . . .	—	—	пр.
	Т. П. Губинская . . . . .	—	—	пр.
	Н. М. Волынецъ . . . . .	пр.	—	—
	П. М. Кручининъ . . . . .	—	пр.	—
	Т. П. Паша-Маря . . . . .	—	пр.	—
• Союзъ ученыхъ, преподават. высш. ш. з.	Ф. О. Митинъ . . . . .	пр.	пр.	пр.
	В. С. Сова . . . . .	пр.	—	—
	В. А. Шелеповъ . . . . .	пр.	пр.	пр.
	Г. М. Ивановъ . . . . .	—	пр.	—
• Отдѣлъ Высшихъ Сельскохозяйствъ . . . . .	В. Е. Кривинъ . . . . .	—	—	пр.
<b>Отъ земледѣльч. обществъ землѣ:</b>				
Отъ Валдайскій . . . . .	А. В. Лисица . . . . .	—	—	пр.
• Валдайскій . . . . .	А. В. Гринъ . . . . .	—	—	пр.
	Н. Е. Киселевичъ . . . . .	пр.	пр.	—
<b>Отъ сельск. земледѣльч. обществъ:</b>				
Отъ Волынецкій . . . . .	М. М. Голубъ . . . . .	—	пр.	—
• Волынецкій . . . . .	Г. П. Зайковъ . . . . .	—	пр.	—
	М. Ф. Кручининъ . . . . .	пр.	пр.	пр.
• Вол.-Волынецкій . . . . .	К. П. Митинъ . . . . .	—	пр.	—
	Н. М. Лисица . . . . .	пр.	пр.	—
	Н. Е. Лисица . . . . .	пр.	пр.	пр.
• Вол.-Волынецкій . . . . .	Г. Г. Волынецкій . . . . .	пр.	пр.	пр.
• Вол.-Волынецкій . . . . .	Ю. А. Лисица . . . . .	пр.	пр.	пр.
• Вол.-Волынецкій . . . . .	М. П. Федоровъ . . . . .	пр.	пр.	пр.
• Вол.-Волынецкій . . . . .	Н. П. Лисица . . . . .	пр.	пр.	пр.
• Гурьевъ . . . . .	К. М. Савинъ . . . . .	пр.	пр.	пр.
	А. М. Голынецкій . . . . .	пр.	пр.	пр.
• Мухоморовскій . . . . .	А. Л. Гуринъ . . . . .	пр.	пр.	пр.
• Муромскій . . . . .	К. П. Митинъ . . . . .	пр.	пр.	пр.
	К. М. Митинъ . . . . .	пр.	—	—
<b>Отъ земледѣльч. обществъ:</b>				
Отъ Гурьевъ . . . . .	А. П. Савинъ . . . . .	пр.	пр.	пр.
• Муромскій . . . . .	Л. П. Лисица . . . . .	пр.	пр.	—
• Союзъ Сельск. Преподават. Украинск. и Промышленн.	М. М. Савинъ . . . . .	пр.	—	—
• Всероссийск. Общ. для развитія сельск. производствъ . . . . .	К. В. Иванъ Киселевичъ . . . . .	—	пр.	—
Всесоюзный (дѣло Общ. Сельск.) . . . . .	С. П. Лисица . . . . .	пр.	пр.	пр.
Всесоюзный . . . . .	А. С. Волынецкій . . . . .	пр.	пр.	пр.

