



СОБРАНИЕ УЗАКОНЕНІЙ И РАСПОРЯЖЕНІЙ ПРАВИТЕЛЬСТВА,

ИЗДАВАЕМОЕ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВУЮЩЕМЪ СЕНАТЪ.

19 Сентября 1903 г.

№ 101.

ОТДѢЛЪ ПЕРВЫЙ.

СОДЕРЖАНИЕ:

- Ст. 1408. О наименованіи штабовъ льготныхъ батарей казачьихъ войскъ и штаба Донской казачьей запасной батареи—кадрами этихъ батарей.
1409. О назначеніи новаго сотеннаго сборнаго и роспускнаго пункта въ станицѣ Грачевской, Астраханскаго казачьяго войска.
1410. Объ измѣненіи опредѣленія почтовыхъ разстояній.
1411. Объ опредѣленіи ширины бечевника нѣкоторыхъ рѣкъ для удовлетворенія потребностей сплава.
1412. Объ упраздненіи станціи «Вильна товарная» Полѣскихъ желѣзныхъ дорогъ, о признаніи вновь устроенной станціи «Вильна товарная» С.-Петербурго - Варшавской дороги (общаго пользованія съ Полѣскими дорогами) обязательною для производства грузовыхъ операцій и объ ограниченіи грузовыхъ операцій на станціи «Вильна пассажирская» С.-Петербурго-Варшавской дороги.
1413. Объ утвержденіи временныхъ правилъ движенія судовъ и плотовъ подъ желѣзнодорожный, черезъ р. Каму, мостъ близъ города Перми.
1414. Объ утвержденіи правилъ движенія судовъ и плотовъ при проходѣ подъ Александровскій, черезъ рѣку Волгу, мостъ близъ селенія Костычи.
1415. Объ утвержденіи временныхъ правилъ движенія судовъ и плотовъ, при проходѣ подъ желѣзнодорожный мостъ черезъ рѣку Вятку.

Объявленные Высочайшія повелѣнія

Военнымъ Министромъ:

1408. О наименованіи штабовъ льготныхъ батарей казачьихъ войскъ и штаба Донской казачьей запасной батареи—кадрами этихъ батарей.

Государь Императоръ, 26 марта 1903 года, Высочайше повелѣть соизволилъ:
Штабы льготныхъ батарей казачьихъ войскъ и штабъ Донской казачьей запасной батареи именовать впредь кадрами, именно:

Донское казачье войско.

Кадръ Донской казачьей льготной батареи.

Кадръ Донской казачьей запасной батареи.

Оренбургское казачье войско.

Кадръ Оренбургской казачьей льготной батарее.

Забайкальское казачье войско.

Кадръ Забайкальской казачьей льготной батарее.

1409. О назначеніи новаго сотеннаго сборнаго и роспускнаго пункта въ станицѣ Грачевской, Астраханскаго казачьяго войска.

Государь Императоръ, въ 9 день апрѣля 1903 года, Высочайше повелѣть соизволилъ на назначеніе, въ дополненіе къ существующимъ уже въ городахъ Астрахани, Енотаевскѣ и Царицынѣ сборнымъ и роспускнымъ пунктамъ льготныхъ сотенъ Астраханскаго казачьяго войска, еще новаго сотеннаго сборнаго и роспускнаго пункта, въ станицѣ Грачевской, сего войска.

Распоряженія, объявленныя Правительствующему Сенату:**Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ.**

1410. Объ измѣненіи опредѣленія почтовыхъ разстояній.

Министръ Внутреннихъ Дѣлъ, 25 октября 1902 г., донесъ Правительствующему Сенату, для распубликованія, о слѣдующихъ перемѣнахъ въ почтовыхъ сообщеніяхъ:

1) По вновь произведеннымъ измѣреніямъ перегоновъ между нѣкоторыми пунктами оказались слѣдующія разстоянія: въ Орловской губерніи отъ Усожской почтовой станціи до станціи Комаричи (Радогощъ)—15 вер.; въ Черниговской губерніи отъ почтовой станціи Унеча до у. г. Мглина— $29\frac{1}{2}$ вер., въ Самарской губерніи—отъ Титовской почтовой станціи до Каменно-Бродской— $22\frac{1}{2}$ вер. и отъ Таволжанской до у. г. Николаевска— $20\frac{1}{2}$ вер.; въ Курской губерніи отъ Чернянскаго почтово-телеграфнаго Отдѣленія до Ольшанскаго почтоваго Отдѣленія— $16\frac{3}{4}$ вер.; въ Бессарабской губерніи отъ у. г. Сороки до Дубновской почтовой станціи— $17\frac{1}{2}$ вер., отъ Дубновской до Флорештской почтовой станціи— $16\frac{1}{4}$ вер. и отъ Флорештской почтовой станціи до одноименной желѣзнодорожной— $2\frac{1}{4}$ вер.; въ Архангельской губерніи отъ Одинцовской почтовой станціи до Шеговарской— $18\frac{1}{4}$ вер., а отъ у. г. Шенкурска до Одинцовской почтовой станціи— $18\frac{3}{4}$ вер. (зимою) и $24\frac{1}{4}$ вер. (лѣтомъ); отъ Дениславской почтовой станціи до Плесецкой— $18\frac{1}{2}$ вер., и отъ Плесецкой до Кочманской—29 вер. (лѣтомъ) и $28\frac{1}{2}$ вер. (зимою); отъ Цѣногорской станціи (земскаго тракта) до Бѣлошельской—15 вер. (лѣтомъ); въ Олонецкой губерніи—отъ Липовской почтовой станціи до Няндомской почтовой станціи— $21\frac{3}{4}$ вер. (зимою) и $22\frac{3}{4}$ вер. (лѣтомъ), а отъ Няндомской почтовой станціи до одноименной желѣзнодорожной— $1\frac{1}{4}$ вер.; въ Таврической губерніи—отъ у. г. Керчь (почтово-телеграфная контора) до одноименной станціи Курско-Харьково-Севастопольской желѣзной дороги— $3\frac{1}{2}$ вер. и отъ этой послѣдней до пароходной пристани— $4\frac{1}{2}$ вер.; въ Черноморской губерніи отъ Варданской почтовой станціи до Дагомысской—14 вер. и въ Карсской области отъ Карсской почтовой станціи до Мацринской—15 вер.

2) Переведены: а) Сеткульская конная почтовая станція, Эстляндской губерніи, въ мѣстечко Мерьяма, разстояніе отъ котораго до сосѣднихъ станцій опредѣлилось: до Іеддеферской— $24\frac{1}{2}$ вер. и до Раппельской—28 вер. и б) почтовые станціи тракта Хабаровскъ—Михайло-Семеновская, на новую колесную дорогу, причемъ разстоянія между ними опредѣлились слѣдующія: отъ Михайло Семеновской почтовой станціи до станціи Чурки— $18\frac{1}{4}$ вер., отъ станціи Чурки до Мариловца—24 вер., отъ Мариловца до Надеждинской— $21\frac{1}{4}$ вер.,

отъ Надеждинской до Вознесенской— $24\frac{1}{4}$ вер., отъ Вознесенской до Петровской— $20\frac{1}{2}$ вер., отъ Петровской до Луговой— $20\frac{3}{4}$ вер., отъ Луговой до Улановки—20 вер., отъ Улановки до Поперечной— $17\frac{1}{2}$ вер., отъ Поперечной до Тунгузки— $24\frac{1}{2}$ вер., отъ Тунгузки до Покровки— $17\frac{3}{4}$ вер. и отъ Покровки до г. Хабаровска— $14\frac{1}{4}$ вер.

3) Открыть новый почтовый трактъ отъ станціи Трояны, Екатерининской желѣзной дороги, до з. г. Нагайска, съ учрежденіемъ на немъ слѣдующихъ станцій:

Таврической губерніи:

Плата прогоновъ

Трояны, ст. желѣзной дороги.

по 3 коп.

З. г. Нагайскъ 27 вер.

27 вер.

4) Закрыты почтовые тракты: въ Костромской губерніи отъ Новой-Вичуги до Луха и въ Таврической губерніи отъ Елисаветовки до Нагайска.

и 5) Станція Сорочинцы, Кіево-Полтавской желѣзной дороги, переименована въ Гоголево.

Министромъ Путей Сообщенія:

1411. Объ опредѣленіи ширины бечевника нѣкоторыхъ рѣкъ для удовлетворенія потребностей сплава.

Признавъ необходимымъ, для удовлетворенія потребностей сплава, опредѣлить бечевникъ, на время дѣйствительнаго производства сплава, въ ширинѣ двухъ сажень по обоимъ берегамъ притоковъ р. Сожа: а) р. Ипути—на протяженіи 335 верстъ, отъ мѣст. Разрытаго Смоленской губ., до устья; б) р. Чечеры—въ Рогачевскомъ уѣздѣ, Могилевской губ., на протяженіи около 30 верстъ, отъ дер. Бошицы до устья, и в) рѣки Бѣсяди—въ предѣлахъ ея теченія въ Суражскомъ уѣздѣ, Черниговской губерніи, на протяженіи около 60 верстъ, и въ Гомельскомъ уѣздѣ Могилевской губерніи,—около 10 верстъ,—съ исчисленіемъ означенной 2 саж. ширины отъ гребня, гдѣ таковой имѣется, или же, при пологомъ берегѣ, отъ урѣза воды,—Министръ Путей Сообщенія, 8 мая 1903 года, донесъ о семъ Правительствующему Сенату, для опубликованія.

1412. Объ упраздненіи станціи «Вильна товарная» Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогъ, о признаніи вновь устроенной станціи «Вильна товарная» С.-Петербургско-Варшавской дороги (общаго пользованія съ Полѣсскими дорогами) обязательною для производства грузовыхъ операцій и объ ограниченіи грузовыхъ операцій на станціи «Вильна пассажирская» С.-Петербургско-Варшавской дороги.

ПОСТАНОВЛЕНІЕ

МИНИСТРА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

22 іюня 1903 года

№ 28580.

Объ упраздненіи станціи «Вильна товарная» Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогъ, о признаніи вновь устроенной станціи «Вильна товарная» С.-Петербургско-Варшавской дороги (общаго пользованія съ Полѣсскими дорогами) обязательною для производства грузовыхъ операцій и объ ограниченіи грузовыхъ операцій на станціи «Вильна пассажирская» С.-Петербургско-Варшавской дороги.

На основаніи ст. 3 Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, Совѣтъ п. дорожнымъ дѣламъ, журналомъ отъ 7 іюня 1903 года за № 20, положилъ:

1. Признать станцію «Вильна товарная» Полѣскихъ дорогъ закрытою для производства обязательныхъ операций по грузовому движенію.

2. Вновь устроенную станцію «Вильна товарная» С.-Петербургско-Варшавской желѣзной дороги, общаго пользованія съ Полѣскими дорогами, признать остановочнымъ пунктомъ, открытымъ для производства обязательныхъ операций по приему и выдачѣ грузовъ малой скорости въ мѣстномъ и прямомъ сообщеніяхъ, и

3. Ограничить производство грузовыхъ операций на станціи «Вильна пассажирская» С.-Петербургско-Варшавской желѣзной дороги приемомъ и выдачею грузовъ, перевозимыхъ съ пассажирскими поѣздами, и приемомъ и выдачею грузовъ большой скорости въ мѣстномъ и прямомъ сообщеніяхъ.

Одобривъ изложенное постановленіе Совѣта, предлагаю принять таковое къ руководству и надлежащему исполненію съ 1 іюля 1903 года.

Подписалъ: Министръ Путей Сообщенія *Кн. М. Хилковъ*.

1413. Объ утвержденіи временныхъ правилъ движенія судовъ и плотовъ подѣ желѣзнодорожный, черезъ р. Каму, мостъ близъ города Перми.

На подлинныхъ Министромъ Путей Сообщенія написано: «Утверждаю *Кн. М. Хилковъ*».

26 апрѣля 1903 г.

ВРЕМЕННЫЯ ПРАВИЛА

ДВИЖЕНІЯ СУДОВЪ И ПЛОТОВЪ ПОДЪ ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫМЪ, ЧЕРЕЗЪ Р. КАМУ, МОСТЪ БЛИЗЪ ГОРОДА ПЕРМИ.

1. Назначеніе пролетовъ для движенія пароходовъ легкихъ и съ возомъ, сплавныхъ судовъ и плотовъ подѣ желѣзнодорожнымъ, черезъ р. Каму, мостомъ близъ гор. Перми, а равно опредѣленіе способовъ обозначенія этихъ пролетовъ производится по соглашенію Правленія Казанскаго Округа путей сообщенія съ Управленіемъ Пермской желѣзной дороги. Ближайшія же распоряженія о перемѣщеніи знаковъ, обозначающихъ судоходные пролеты моста, въ зависимости отъ измѣненія направленія фарватера, производятся по соглашенію мѣстныхъ агента желѣзной дороги и инспектора судоходства.

Объявленія о назначенныхъ для судоходства и сплава пролетахъ моста публикуются мѣстнымъ инспекторомъ судоходства во всеобщее свѣдѣніе, сообщаются Поволжскимъ Биржевымъ Комитетамъ, вывѣшиваются на смежныхъ пристаняхъ выше и ниже моста, на видныхъ мѣстахъ, и выдаются водоходамъ безвозмездно на границахъ судового поста.

Примѣчаніе. Въ настоящихъ правилахъ подѣ словомъ «суда» разумѣются всѣ, вообще, суда, какъ паровыя, такъ и непаровыя, а постановленія о парходахъ или паровыхъ судахъ относятся до всѣхъ судовъ, приводимыхъ въ движеніе машинами.

2. Въ половодье суда, идущія сверху, могутъ слѣдовать прямо въ пролеты, придерживаясь праваго берега по теченію, а идущія снизу—лѣваго берега по теченію. При спадѣ же воды суда должны слѣдовать по фарватеру, обставленному предостерегательными знаками, въ указанные согласно п. 1 пролеты.

Примѣчаніе. Фарватеръ обставляется при глубинѣ на меляхъ у моста не менѣе 20 четвертей.

3. Суда и плоты, слѣдующіе подѣ мостомъ, отнюдь не должны наваливаться на мостовыя опоры и задѣвать ихъ; въ случаѣ же бурной погоды, судоуправители, соображаясь съ состояніемъ и конструкціею управляемыхъ ими судовъ и воза и съ силою вѣтра, должны,

по своему усмотрѣнію, или принимать соотвѣтственныя мѣры предосторожности для благополучнаго слѣдованія, или останавливаться, выжидая прекращенія бурной погоды.

Подходя къ мосту, судоуправители обязаны убѣдиться, что рули, штуртросы и буксиры исправны, якоря готовы къ немедленной отдачѣ и проч.; при этомъ они должны непременно озаботиться, чтобы дымовыя трубы, товары, нагруженные на суда, и вершины мачтъ, неимѣющихъ пасынковъ, не возвышались надъ уровнемъ воды болѣе 5 саж.; мачты же съ пасынками обязательно должны быть спущены горизонтально, причемъ самые пасынки должны быть не выше 5 саж. надъ уровнемъ воды.

4. Проходъ судовъ, идущихъ по теченію на буксирѣ парохода подъ мостомъ, допускается носомъ или кормой внизъ не болѣе 2 баржей счаленныхъ въ рядъ, или мелкихъ—общей шириною не болѣе 18 сажень, при 2 судахъ счаломъ въ длину, но съ тѣмъ, чтобы при спускѣ кормою внизъ, пароходъ имѣлъ возъ, соотвѣтствующій его силѣ, дабы онъ былъ въ состояніи, направляя караванъ между устоями моста, въ случаѣ надобности, поддержать его до отдачи якоря.

При спускѣ буксирнымъ пароходомъ судовъ носомъ внизъ, они должны вестись на укороченномъ буксирѣ.

5. Во время сильнаго тумана, препятствующаго различать одновременно оба берега и мостовыя сооруженія, проходъ подъ мостомъ воспрещается.

6. Во время бурной погоды, признаваемой судоходнымъ надзоромъ опасною для спуска судовъ, на мачтѣ выше и ниже моста поднимаются—днемъ конусъ вершиной внизъ, а отъ заката до восхода солнца одинъ красный огонь.

О прекращеніи пропуска судовъ подъ мостъ по случаю тумана водоходы предупреждаются поднятіемъ на Пермскихъ пристаняхъ и мачтахъ мостового поста, ниже флага, днемъ чернаго шара, а ночью—зеленаго огня, причемъ производится звонъ въ колоколъ (рында), съ промежутками черезъ пять минутъ, или сигналы сиреною въ тотъ же срокъ.

Примѣчаніе. Мѣсто поднятія на Пермскихъ пристаняхъ, означеннаго въ семъ пунктѣ огня, назначается инспекторомъ судоходства Пермскаго инспекціоннаго участка, о чемъ и объявляется имъ по пристанямъ, а равно печатается въ издаваемыхъ Правленіемъ Округа «Дополненіяхъ» къ телеграфнымъ бюллетенямъ.

7. За нарушеніе сихъ правилъ виновные подвергаются наказаніямъ, опредѣленнымъ 77 и 87 ст. Устава о наказ. нал. мир. суд. Кромѣ того, кто умышленно, по неосторожности или даже случайно, повредить или загроздить путь желѣзной дороги, проведенной по мосту и не доведетъ о семъ немедленно до свѣдѣнія желѣзнодорожнаго сторожа или лицъ судоходнаго постового надзора или же, по крайней мѣрѣ, не приметъ тотчасъ всѣхъ зависящихъ отъ него мѣръ къ предотвращенію опасности, тотъ подвергается наказаніямъ по ст. 1080¹ Улож. о нак., изд. 1885 года. Убытки за поврежденіе моста взыскиваются съ виновныхъ, согласно ст. 59 Улож. о нак. и ст.ст. 644 и 684 Зак. Гражд., а въ случаѣ ихъ несостоятельности—съ владѣльцевъ или арендаторовъ судовъ.

1414. Объ утвержденіи правилъ движенія судовъ и плотовъ при проходѣ подъ Александровскій, черезъ рѣку Волгу, мостъ близъ селенія Костычи.

На подлинныхъ Министромъ Путей Сообщенія написано: «Утверждаю Кн. М. Хилковъ».
26 апрѣля 1903 года.

П Р А В И Л А

ДВИЖЕНІЯ СУДОВЪ И ПЛТОВЪ ПРИ ПРОХОДѢ ПОДЪ АЛЕКСАНДРОВСКІЙ, ЧЕРЕЗЪ РѢКУ ВОЛГУ, МОСТЪ БЛИЗЪ СЕЛЕНІЯ КОСТЫЧИ.

1. Назначеніе отдѣльныхъ пролетовъ для движенія пароходовъ легкихъ и съ возомъ,

сплавныхъ судовъ и многорядныхъ (грузовыхъ) и однорядныхъ плотовъ подъ Александровскимъ, черезъ р. Волгу, мостомъ, а равно опредѣленіе способовъ обозначенія этихъ пролетовъ производится по соглашенію Правленія Казанскаго Округа п. с. съ Управленіемъ Самаро-Златоустовской желѣзной дороги. Ближайшія же распоряженія о перемѣщеніи знаковъ, обозначающихъ судоходные пролеты моста, въ зависимости отъ измѣненія направленія фарватера, производятся по соглашенію мѣстныхъ — агента желѣзной дороги и инспектора судоходства.

Объявленія о назначенныхъ для судоходства и сплава пролетахъ моста публикуются мѣстнымъ инспекторомъ судоходства во всеобщее свѣдѣніе, вывѣшиваются на смежныхъ пристаняхъ, выше и ниже моста, на видныхъ мѣстахъ, сообщаются поволжскимъ Биржевымъ Комитетамъ и выдаются водоходамъ безвозмездно на границахъ судового поста.

Примѣчаніе. Въ настоящихъ правилахъ подъ словомъ «суда» разумѣются всѣ, вообще, суда, какъ паровыя, такъ и непаровыя, а постановленія о пароходахъ или паровыхъ судахъ относятся до всѣхъ судовъ, приводимыхъ въ движеніе машинами.

2. Идущіе сверху въ высокую воду суда и плоты, слѣдуя прямо въ пролеты, для нихъ назначенные, выправляются заблаговременно по створамъ мостовыхъ щитовъ; при спадѣ же воды суда и многорядные плоты должны слѣдовать по фарватеру, обставленному предостерегательными знаками, причемъ многорядные плоты, а также суда, идущія сверху, должны направляться по створамъ не ранѣе, какъ минуя послѣдній изъ этихъ знаковъ; который будетъ служить указаніемъ того именно пункта, отъ котораго суда и многорядные плоты должны направляться въ пролеты.

Примѣчаніе. Фарватеръ обставляется при глубинѣ на меляхъ у моста не менѣе 24 четв.

3. Границы судового поста указаны столбами на правомъ (горномъ) берегу рѣки, на которыхъ днемъ поднимается флагъ Министерства Путей Сообщенія, а ночью бѣлый огонь; тамъ же имѣются караульные дома для помѣщенія служащихъ. На правомъ берегу, нѣсколько выше моста, помѣщается главный постъ, на которомъ поднимается днемъ флагъ Министерства Путей Сообщенія, а отъ заката до восхода солнца бѣлый огонь.

4. Суда и плоты, слѣдующіе подъ мостомъ, отнюдь не должны наваливаться на мостовыя опоры и задѣвать ихъ; въ случаѣ же бурной погоды, судоправители, сообразуясь съ состояніемъ и конструкціею управляемыхъ ими судовъ и воза и съ силою вѣтра, должны, по своему усмотрѣнію, или принимать соотвѣтственные мѣры предосторожности для благополучнаго слѣдованія, или останавливаться, выжидая прекращенія погоды. Поравнявшись съ границами поста судоправители обязаны «осмотрѣться», т. е. убѣдиться, что рули, штуртросы и буксиры исправны, якоря готовы къ немедленной отдачѣ и пр., при этомъ судоправители должны непремѣнно озаботиться, чтобы дымовыя трубы, товары, нагруженные на суда, и вершины мачтъ, не имѣющихъ пасынковъ, не возвышались надъ уровнемъ воды болѣе 5 сажень; мачты же съ пасынками обязательно должны быть спущены горизонтально, причемъ самые пасынки должны быть не выше 5 сажень надъ уровнемъ воды.

5. Проходъ судовъ, идущихъ внизъ по теченію на буксирѣ парохода, подъ мостомъ допускается носомъ или кормой внизъ не болѣе 2-хъ баржей, счаленныхъ въ рядъ, или мелкихъ — общей шириною не болѣе 18 сажень, при 2-хъ судахъ счаломъ въ длину, но съ тѣмъ, чтобы при спускѣ кормою внизъ, пароходъ имѣлъ возъ, соотвѣтствующій его силѣ, дабы онъ былъ въ состояніи, направляя караванъ между устоями моста, въ случаѣ надобности, поддерживать его до отдачи якоря.

При спускѣ буксирными пароходами судовъ носомъ внизъ, они должны вестись на укороченномъ буксирѣ.

6. Во время сильнаго тумана, препятствующаго различать одновременно оба берега и мостовое сооруженіе, проходъ подъ мостомъ воспрещается.

7. Во время бурной погоды, признаваемой судоходнымъ надзоромъ опасною для спуска судовъ подъ мостомъ, поднимаются на постахъ верхнемъ и главномъ днемъ конусъ вершиной внизъ, а отъ заката до восхода солнца одинъ красный огонь.

О прекращеніи пропуска судовъ подъ мостъ по случаю тумана водеходы предупреждаются поднятіемъ на граничныхъ столбахъ мостового поста ниже флага, днемъ—чернаго шара, а ночью—зеленаго огня, причемъ производится звонъ въ колоколъ (рында) съ промѣжутками черезъ пять минутъ, или сигналы сиреною въ тотъ же срокъ.

8. За нарушеніе сихъ правилъ виновные подвергаются наказаніямъ, опредѣленнымъ 77 и 87 ст. Уст. о нак., нал. мир. суд. Кроме того, кто неумышленно, по неосторожности или даже случайно повредить или загроздить путь желѣзной дороги, проведенной по мосту, и не доведетъ о семъ немедленно до свѣдѣнія желѣзнодорожнаго сторожа или лицъ судоходнаго постового надзора, или же, по крайней мѣрѣ, не приметъ тотчасъ всѣхъ зависящихъ отъ него мѣръ къ предотвращенію опасности, тотъ подвергается наказаніямъ по ст. 1080¹ Улож. о нак. изд. 1885 года. Убытки за поврежденіе моста взыскиваются съ виновныхъ, согласно ст. 59 Улож. о наказ. и ст. ст. 644 и 684 Зак. Гражд., а въ случаѣ ихъ несостоятельности—съ владѣльцевъ или арендаторовъ судовъ.

1415. Объ утвержденіи временныхъ правилъ движенія судовъ и плотовъ, при проходѣ подъ желѣзнодорожный мостъ черезъ рѣку Вятку.

На подлинныхъ Министромъ Путей Сообщенія написано: *«Утверждаю Кн. М. Хилковъ»*.

26 апрѣля 1903 г.

ВРЕМЕННЫЯ ПРАВИЛА

ДВИЖЕНІЯ СУДОВЪ И ПЛТОВЪ, ПРИ ПРОХОДѢ ПОДЪ ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫЙ МОСТЪ ЧЕРЕЗЪ РѢКУ ВЯТКУ.

1. Назначеніе пролетовъ, для движенія пароходовъ легкихъ и съ возомъ, сплавныхъ судовъ и плотовъ подъ желѣзнодорожнымъ, черезъ р. Вятку, мостомъ, а равно опредѣленіе способовъ обозначенія этихъ пролетовъ, производится по соглашенію Правленія Казанскаго Округа п. с. съ Управленіемъ Пермской жел. дороги. Ближайшія же распоряженія о перемѣщеніи знаковъ, обозначающихъ судоходные пролеты моста, въ зависимости отъ измѣненія направленія и глубины фарватера, производятся по соглашенію мѣстныхъ агента желѣзной дороги и инспектора судоходства.

Объявленія о назначенныхъ для судоходства и сплава пролетахъ моста публикуются мѣстнымъ инспекторомъ судоходства во всеобщее свѣдѣніе, сообщаются Поволжскимъ Биржевымъ Комитетамъ, вывѣшиваются на смежныхъ пристаняхъ, выше и ниже моста, на видныхъ мѣстахъ и выдаются безвозмездно водеходамъ на границахъ судового поста.

Примѣчаніе. Въ настоящихъ правилахъ подъ словомъ «суда» разумѣются всѣ вообще суда, какъ паровыя, такъ и непаровыя, а постановленія о пароходахъ или паровыхъ судахъ относятся до всѣхъ судовъ, приводимыхъ въ движеніе машинами.

2. При спадѣ воды все судоходство слѣдуетъ только однимъ пролетомъ, обозначеннымъ

предостерегательными знаками (бакенами), при чемъ суда, идущія снизу, замѣтя суда, подходящія къ мосту сверху, должны остановиться и пропустить идущія сверху.

3. Суда и плоты, слѣдующіе подъ мостомъ, отнюдь не должны паваливаться на мостовыя опоры и задѣвать ихъ; въ случаѣ же бурной погоды, судовоуправители, сообразуясь съ состояніемъ и конструкціею управляемыхъ ими судовъ и воза и съ силою вѣтра, должны по своему усмотрѣнію или принимать соотвѣтственные мѣры предосторожности для благополучнаго слѣдованія, или останавливаться, выжидая прекращенія бурной погоды.

Подходя къ мосту, судовоуправители обязаны убѣдиться, что рули, штуртросы и буксиры исправны, якоря готовы къ немедленной отдачѣ и проч., при этомъ судовоуправители должны непремѣнно озаботиться, чтобы дымовыя трубы, товары, нагруженные на суда, и вершины мачтъ, не имѣющихъ пасынковъ, не возвышались надъ уровнемъ воды болѣе 5-ти саж.; мачты же съ пасынками обязательно должны быть спущены горизонтально, причемъ самые пасынки должны быть не выше 5 саж. надъ уровнемъ воды.

4. Проходъ судовъ, идущихъ внизъ по теченію на буксирѣ парохода, подъ мостомъ допускается носомъ или кормою внизъ не болѣе двухъ баржей, счаленныхъ въ рядъ, или мелкихъ — общей шириною не болѣе 18 саж. при двухъ судахъ счаломъ въ длину, но съ тѣмъ, чтобы при спускѣ кормою внизъ пароходъ имѣлъ возъ, соотвѣтствующій его силѣ, дабы онъ былъ въ состояніи, направляя караванъ между устоями моста, въ случаѣ надобности, поддержать его до отдачи якоря.

При спускѣ буксирнымъ пароходомъ судовъ носомъ внизъ они должны вестись на укороченномъ буксирѣ.

5. Проходъ подъ мостъ сплавнымъ судамъ и плотамъ въ ночное время, т. е. отъ заката до восхода солнца, воспрещается.

6. Во время сильнаго тумана, препятствующаго различать одновременно оба берега и мостовое сооруженіе, проходъ подъ мостомъ воспрещается.

7. Во время бурной погоды, признаваемой судоводнымъ надзоромъ опасною для спуска судовъ подъ мостомъ, поднимаются на мачтахъ выше и ниже моста, днемъ — конусъ вершиной внизъ, а отъ заката до восхода солнца — одинъ красный огонь.

О прекращеніи пропуска судовъ подъ мостъ, по случаю тумана, судоводы предупреждаются поднятіемъ на двухъ сигнальных мачтахъ, выше и ниже моста, днемъ чернаго шара, а ночью зеленаго огня, причемъ производится звонъ въ колоколь (рында), съ промежутками черезъ пять минутъ, или сигналы сиреною въ тотъ же срокъ.

8. Всѣ суда и плоты не должны останавливаться на якорь ближе 200 саж. выше и ниже моста, дабы не мѣшать проходу другихъ судовъ.

9. За нарушеніе сихъ правилъ виновные подвергаются наказаніямъ, опредѣленнымъ 77 и 87 ст. Уст. о нак., нал. мир. суд. Кромѣ того, кто умышленно, по неосторожности или даже случайно, повредитъ или загромодитъ путь желѣзной дороги, проведенной по мосту, и не доведетъ о семъ немедленно до свѣдѣнія желѣзнодорожнаго сторожа, или лицъ судоводнаго постового надзора, или же, по крайней мѣрѣ, не приметъ тотчасъ всѣхъ зависящихъ отъ него мѣръ къ предотвращенію опасности, тотъ подвергается наказаніямъ по ст. 1080¹ Улож. о нак. изд. 1885 г. Убытки за поврежденіе моста взыскиваются съ виновныхъ, согласно ст. 59 Улож. о нак. и ст. 644 и 684 Зак. Гражд., а въ случаѣ ихъ несостоятельности — съ владѣльцевъ или арендаторовъ судовъ.