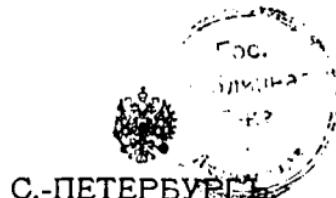


# ПРАВИЛА

ДЛЯ ПЛАВАНІЯ

ЩО МАРИЙСКОМУ ВОДНОМУ ПУТИ.



Типографія Міністерства Путей Сообщенія  
(Товарищества И. Н. Кушнеревъ и К°), Фонтанка, 117.  
1912.

1396348

Печатано по распоряженію Управлѣнія внутреннихъ водныхъ путей  
и шоссейныхъ дорогъ.

# ПРАВИЛА плаванія по Маріинскому водному пути.

(Собр. Узак. и Расп. Прав., 1908 г. № 55, ст. 344).

## РАЗДѢЛЪ I.

### Общія правила для всего пути.

§ 1. Слѣдующія по Маріинскому водному пути суда должны быть въ исправномъ состояніи, прочно построены, а деревянныя, сверхъ того, тщательно проконопачены какъ въ подводной, такъ и въ надводной части. Высота бортовъ безналубныхъ судовъ надъ водою должна быть не менѣе 3 четвертей.

Всякое судно должно имѣть закрытое помѣщеніе для команды, со сланью и потолкомъ, плотно обшитое съ боковъ досками и снабженное окномъ и плотно закрывающейся дверью.

На каждой гонкѣ должно быть устроено помѣщеніе для рабочихъ (будка).

(Собр. Узак. и Расп. Прав., 1910 г. № 86, ст. 947).

§ 2. Размѣры судовъ и илотовъ, проходящихъ при своемъ слѣдованіи черезъ шлюзованныя части пути (за исключеніемъ шлюзованной части р. Шексны § 70), должны быть слѣдующіе:

а) паровые и непаровые деревянные суда должны быть длиною не свыше тридцати трехъ (33) саж., при наибольшей длине постоянной части руля въ двѣ (2) саж., шириной не свыше четырехъ съ половиною ( $4\frac{1}{2}$ ) саж.;

б) металлическия суда (паровые и непаровые) могутъ имѣть длину до 35 саж. (при сведенномъ перѣ руля) и ширину до  $4\frac{1}{2}$  саж.;

в) гонки (плоты), вмѣстѣ съ промежутками (льяло), должны быть длиною не свыше 35 саж., шириной не свыше 11 аршинъ.

Длина судовъ опредѣляется по наибольшему разстоянію между наружными кромками выступающихъ частей по диаметральной плоскости судна, а ширина по наибольшему разстоянію между наружными кромками бортовъ.

Деревянные суда длинище 33 саж. допускаются къ прохожденію черезъ шлюзы лишь въ томъ случаѣ, если они построены не позже 1902 года.

*Примѣчаніе 1.* Длина судовъ, слѣдующихъ по каналу ИМПЕРАТОРА ПЕТРА I-го, не должна превышать 22 саж. 1 аршина, а ширина 4 саж.

*Примѣчаніе 2.* Осадка судовъ и плотовъ для отдельныхъ частей Маріинскаго воднаго пути указана въ §§ 12, 20, 58 и 71 настоящихъ правилъ.

*Примѣчаніе 3.* Для определенія, числа тяговыхъ лошадей и числа команды, въ соотвѣтствіи съ размѣрами судна, не должны приниматься въ расчетъ выступающія части судовъ, какъ-то: бушприты, утки и т. п.

(Собр. Узак. и Раси. Прав., 1910 г. № 86, ст. 947).

§ 3. Для управленія каждымъ судномъ на немъ долженъ быть лоцманъ или шкиперъ и его помощникъ.

Рабочіе на судахъ и плотахъ должны быть здоровые и не моложе 16 лѣтъ.

Суда, не удовлетворяющія требованіямъ, изложенімъ въ предшествующихъ параграфахъ, не допускаются къ движению по Марійскому водному пути, о чемъ составляется протоколъ.

§ 4. Судамъ, которые стали на мель или затонули и тѣмъ загородили фарватеръ, близъ стоящія суда и ихъ команды обязаны оказывать помощь для освобожденія фарватера. Съ своей стороны судоуправитель потерпѣвшаго аварію судна обязанъ также немедленно принять всѣ мѣры къ освобожденію фарватера, включительно до раснауки судна, и къ извлечению изъ воды груза.

Въ случаѣ промедленія со стороны судоуправителя, необходимыя мѣры къ расчисткѣ фарватера принимаются чинами судоходнаго надзора за счетъ владѣльца потерпѣвшаго аварію судна, причемъ чины судоходнаго надзора и Правление Округа не отвѣтственны за могущія произойти послѣдствія и за цѣлостность и сохранность выгруженной клади.

(Собр. Узак. и Раси. Прав., 1911 г. № 147, ст. 1378).

§ 5. Паровыя и непаровыя суда, а равно плоты, при движеніи не должны причинять вреда бечевникамъ, сооруженіямъ, плавучимъ обстановочнымъ знакамъ и другимъ судамъ и плотамъ. Въ мѣстахъ производства гидротехническихъ работъ, мѣстнымъ судоходнымъ начальствомъ могутъ быть, въ случаѣ надобности, назначаемы особыя условія пропуска судовъ и плотовъ.

Въ случаѣ обнаружения такихъ неправильностей или недостатковъ въ управлениі судномъ или личномъ составѣ его службы, который грозятъ опасностью жизни находящимся на немъ людямъ и загражденiemъ фарватера, Инспекторъ судоходства останавливаетъ плаваніе судна впередь до исправленія замѣченныхъ недостатковъ и неисправностей.

(Собр. узак. и распор. Прав., 1910 г. № 86, ст. 947).

§ 6. Пассажирское пароходство по искусственнымъ частямъ пути допускается съ особаго разрѣшенія Министра Путей Сообщенія и по особо установленнымъ для сего правиламъ.

§ 7. Лица, желающія лишь провести свои суда подъ парами, заявляютъ о томъ, при входѣ въ искусственныя части пути, мѣстному судоходному начальству, указывая название судна, его нумеръ и наибольшіе размѣры по длини, ширинѣ и осадкѣ. Если таковые размѣры судна удовлетворяютъ требованіямъ, установленнымъ § 2 настоящихъ правилъ, то судоходнымъ начальствомъ выдается заявителю бесплатно ярлыкъ на право прохода судна, каковой ярлыкъ сохраняется на суднѣ въ теченіе всего времени прохода по искусственной части пути и предъявляется по первому требованію чиновъ судоходнаго надзора.

§ 8. Буксирное пароходство по отдѣльнымъ частямъ Маріинскаго водного пути допускается, при соблюденіи условій, изложенныхъ въ соотвѣтствующихъ раздѣлахъ настоящихъ правилъ.

§ 9. На каждомъ пароходѣ, кромѣ командира и штурвальныхъ, должно быть слѣдующее число матросовъ: на пароходахъ, длиною до 10 саж. включ. не менѣе 2 раб.

"	20	"	"	"	"	4	"
"	27	"	"	"	"	5	"
"	33	"	"	"	"	6	"

§ 10. Въ шлюзованныхъ частяхъ пути и въ каналахъ, за исключеніемъ рр. Шексны и Ковжи, а также Онежскаго и Бѣлозерскаго каналовъ, гдѣ разрѣшается дровяное отопленіе, пароходы дозволется отапливать лишь нефтяными остатками или каменнымъ углемъ. При каменно-

угольномъ и дровяномъ отоплениі на пароходахъ должны быть поставлены искроудержательные аппараты (сѣтки).

§ 11. Пароходы, идущіе безъ воза, обязаны давать свободный проходъ всѣмъ встрѣчнымъ судамъ и о своемъ движеніи извѣщать частыми свистками.

Скорость движенія парохода безъ буксирунаго воза въ искусственныхъ частяхъ пути, за исключеніемъ шлюзованной части р. Шексны и свободной части р. Ковжи, не должна превышать 7 верстъ въ часъ, если пароходъ имѣеть не болѣе 100 футъ длины, 16 футъ ширины и 6 четвертей осадки. Пароходы большихъ размѣровъ не могутъ итти скорѣе 5 верстъ въ часъ.

*Примѣчаніе.* Определенная въ настоящемъ § скорость движенія пароходовъ можетъ быть уменьшаема по усмотрѣнію чиновъ судоходнаго надзора въ зависимости отъ исключительныхъ обстоятельствъ.

---

## РАЗДѢЛЬ II.

### Правила для плаванія по Приладожскимъ каналамъ.

#### ОТДѢЛЕНИЕ I.

##### Условія, коимъ должны удовлетворять суда и плоты, идущіе по Приладожскимъ каналамъ.

§ 12. Къ плаванію по Приладожскимъ каналамъ допускаются суда съ осадкою до 10 четвертей, за исключеніемъ судовъ барочной конструкціи, осадка коихъ не должна превышать 9 четвертей; при этомъ:

I. Осадка груженыхъ судовъ, слѣдующихъ по новымъ Приладожскимъ каналамъ, опредѣляется въ соотвѣтствии

съ глубиною воды на нижнемъ королѣ шлюза Екатерининскаго устья канала Императора Петра I-го въ г. Новой Ладогѣ.

II. Осадка подгруженныхъ судовъ допускается на двѣ четверти менѣе противъ груженыхъ.

III. Осадка судовъ и гонокъ, слѣдующихъ по старымъ Приладожскимъ каналамъ, назначается въ соотвѣтствіи съ глубиною воды на верхнемъ королѣ шлюза Петровскаго устья канала Императора Петра I-го въ г. Шлиссельбургѣ.

*Примѣчаніе 1.* Въ настоящихъ правилахъ новыми каналами именуются каналы: Императора Александра II-го, Императрицы Марии Феодоровны и Императора Александра III-го; старыми каналами именуются каналы: Императора Петра I-го, Императрицы Екатерины II и Императора Александра I-го.

*Примѣчаніе 2.* На всѣхъ устьяхъ каналовъ устанавливаются столбы съ досками, на которыхъ будетъ показываться глубина воды на нижнемъ королѣ шлюза Екатерининскаго устья канала Императора Петра I-го въ г. Новой Ладогѣ. На мачтахъ устанавливаемыхъ на устьяхъ каналовъ, будутъ вывѣшиваться сигналы, показывающіе допускаемую осадку судовъ по каналамъ. О всякомъ измѣненіи горизонта воды въ каналахъ и осадки судовъ сообщается во всеобщее свѣдѣніе.

§ 13. I. По новымъ Приладожскимъ каналамъ слѣдуютъ:

въ направлениі къ г. С.-Петербургу—всѣ груженые суда, за исключеніемъ судовъ съ опасными въ пожарномъ отношеніи грузами (разд. II настоящаго параграфа);

въ направлениі отъ г. С.-Петербурга—подгруженые и порожнія суда, не могущія, по своимъ размѣрамъ и осадкѣ, пройти старыми каналами (§§ 2 и 12).

II. По старымъ Приладожскимъ каналамъ слѣдуютъ: въ направлениі къ г. С.-Петербургу—всѣ гонки и суда съ сѣномъ, углемъ, корою и прочими опасными въ пожарномъ отношеніи грузами, а равно съ мѣстными грузами принятymi на самыхъ каналахъ;

въ направлениі отъ г. С.-Петербурга—порожнія и подгруженныя суда, по своимъ размѣрамъ и осадкѣ могущія пройти старыми каналами.

§ 14. Суда съ нефтяными грузами могутъ итти по выми Приладожскими каналами при точномъ соблюденіи требованій, изложенныхъ въ правилахъ о наливной перевозкѣ по внутреннимъ воднымъ путямъ нефтяныхъ произведеній, или въ правилахъ перевозки по внутреннимъ воднымъ путямъ грузовъ, требующихъ особой предосторожности отъ огня—по принадлежности.

§ 14<sup>1</sup>. Тяжелыя грузы, какъ то: чугунъ, желѣзо, камень, кирпичъ, плита и щебень, разрѣшается провозить только въ баржахъ, полулодкахъ, коломенкахъ межеумкахъ и соминкахъ, съ осадкою не болѣе 9 четвертей, но отнюдь не въ судахъ слабой конструкціи (баркахъ, маринкахъ, каюкахъ).

(Собр. Узак. и Расп. Прав., 1910 г. № 86, ст. 947).

§ 15. На каждомъ непаровомъ суднѣ, проходящемъ Приладожскіе каналы, должны находиться слѣдующія принадлежности:

а) 4 прочныхъ причала—длиною въ 15 саж. каждый и толщиною по окружности—пеньковый въ  $3\frac{1}{2}$  дойма, или проволочный въ  $1\frac{1}{4}$  дюйма;

б) при конной тягѣ—прочная тягловая бечева съ бурундукомъ и поводками толщиною по окружности въ 2 дюйма, длиною не менѣе 60 саж.;

в) выѣздная лодка съ веслами;

- г) манишка (бѣлый флагъ, длиною и шириной въ 1 арш.) для отмашки днемъ;
- д) желѣзный махальный фонарь, со вставленнымъ съ одной стороны бѣлымъ стекломъ, для отмашки ночью;
- е) два отличительныхъ желѣзныхъ фонаря;
- ж) багры;
- з) шесты;
- и) чигини;
- і) анишуги;
- к) певоли, и
- л) не менѣе двухъ ведеръ.

*Примѣчаніе 1.* Соминки и соймы освобождаются отъ обязанности имѣть выѣздную лодку (п. в. § 15).

*Примѣчаніе 2.* Махальный и отличительные фонари (п. д и е § 15) не могутъ быть употребляемы для осмотра трюма и прочихъ надобностей команды.

§ 16. Каждое судно должно имѣть по обѣимъ сторонамъ носовой части № знака, выданного Министерствомъ Путей Сообщенія. Цифры, обозначающія № судна, должны быть высотою не менѣе 4 верш. Кроме того, на бортахъ судна, у носа, посрединѣ и на кормѣ должна быть ясно обозначена рейка въ четвертяхъ и вершикахъ, черными или красными цифрами по бѣлому полю.

§ 17. Каждое судно должно зажигать отличительные фонари отъ заката солнца до восхода. Фонари поднимаются на мачтѣ или флагштокѣ на высотѣ 10 футъ надъ бортомъ судна, причемъ суда идущія — зажигаютъ два фонаря, одинъ надъ другимъ, а стоящія на причалѣ — одинъ.

§ 18. На каждой гонкѣ, проходящей Приладожскіе каналы, должны находиться слѣдующія принадлежности:

- а) прочная тягловая бечева въ 60 саж. длиною и въ  $1\frac{3}{4}$  дюйма толщиною, съ бурундукомъ и поводками;
- б) прочный причалъ, длиною въ 15 саж. и толщи-  
пою по окружности въ  $3\frac{1}{2}$  дюйм.;
- в) доска, съ указаніемъ фамиліи владѣльца и числа  
плотовъ;
- г) багры;
- д) шесты;
- е) чигипи и
- ж) аншпуги.

Сверхъ того, на каждую партію до 10 гонокъ дол-  
жна быть выѣздана лодка и запасная бечева.

**§ 19.** Суда, не удовлетворяющія требованіямъ § 1 настоящихъ правилъ, а также суда и гонки, не имѣю-  
щія требуемаго правилами плаванія числа рабочихъ и  
предметовъ оборудования, не должны впускатсья въ ка-  
налы, о чёмъ, въ случаѣ требованія судоуправителя, су-  
доходнымъ надзоромъ составляется актъ. Если же ука-  
занныя неисправности будутъ обнаружены уже при слѣ-  
дованіи судовъ по каналамъ, то такие суда должны вы-  
водиться изъ каналовъ за счетъ виновныхъ, причемъ  
вся ответственность за могущія произойти послѣдствія  
падаетъ на неисправнаго судо- или плотохозяина.

*Примѣчаніе.* Суда не имѣющія задаточныхъ  
денегъ для уплаты за буксировку или конную тягу,  
приравниваются къ неисправнымъ.

(Собр. Узак. и Расп. Прав., 1910 г. № 86, ст. 947).

**§ 20.** Слѣдующія по Приладожскимъ каналамъ гонки  
должны быть длиною, включая льяло, не болѣе 35 са-  
женей (10 трехсаженныхъ плотовъ), шириной до 11 ар-  
шинъ и осадкою не свыше 6-ти четвертей (§ 12).

**§ 21.** На каждомъ непаровомъ суднѣ, идущемъ по

Приладожскимъ каналамъ, должно находиться, кроме шкипера (§ 3 настоящихъ правиль), следующее количество рабочихъ:

на судахъ, длиною до 12 саж.	включительно . . . . .	1
" " " отъ 12 до 18 с.	" . . . . .	2
" " " 18 " 23 "	" . . . . .	3
" " " 23 " 25 "	" . . . . .	4
" " " 25 " 33 "	" . . . . .	5
свыше 33 . . . . .		6

*Примѣчаніе.* Въ числѣ рабочихъ долженъ быть одинъ помощникъ шкипера.

§ 22. На каждой отдельно идущей по Приладожскимъ каналамъ гонкѣ должно находиться 4 рабочихъ; при следованіи же гонокъ партіями, на каждую гонку полагается по 3 рабочихъ и одинъ камеваръ на всю партію.

§ 23. Непаровыя суда и плоты тянутся въ Приладожскихъ каналахъ буксирумыми пароходами или лошадьми.

## ОТДѢЛЕНИЕ II.

### О паровой тягѣ.

§ 24. Паровая тяга на Приладожскихъ каналахъ разрѣбщается при соблюденіи условій, изложенныхъ въ §§ 8—11 и 25—29 настоящихъ правилъ.

§ 25. Длина буксирумого парохода, предназначенного для тяги судовъ по Приладожскимъ каналамъ, должна быть не свыше 70 футъ по ватерлини, т.-е. между перпендикулярами, изъ которыхъ одинъ устанавливается по задней кромкѣ ахтерштевня, а другой въ точкѣ пере-

съченія форштевня съ грузовой ватерлинией. Осадка парохода съ полнымъ грузомъ (§ 28) не должна превышать  $4\frac{1}{2}$  футъ до нижней кромки винта, на ходу, при скорости движенія 7 верстъ въ часъ.

(Собр. Узак. и Распор. Прав., 1910 г. № 86, стр. 947).

Буксирный возъ долженъ состоять не болѣе, какъ изъ двухъ большемѣрныхъ судовъ или соотвѣтствующаго этой длины числа судовъ меньшаго размѣра. Скорость движенія буксирнаго воза не должна превышать  $4\frac{1}{2}$  верстъ въ часъ.

*Примѣчаніе.* Правленію С.-Петербургскаго Округа путей сообщенія предоставляется, въ зависимости отъ состоянія горизонта воды и при недостаткѣ пароходовъ, удовлетворяющихъ вышеуказаннымъ условіямъ, допускать къ буксировкѣ пароходы большихъ размѣровъ, но съ тѣмъ, чтобы для нормального дѣйствія винтовъ, зазоръ между дномъ канала и нижней кромкой винта не былъ менѣе 2 футъ. При этомъ въ навигацію 1908 года будуть допускаться къ работамъ на каналахъ пароходы съ осадкой не болѣе 6 футовъ; въ навигацію 1909 года съ осадкой не болѣе  $5\frac{1}{2}$  фут. въ навигацію 1910 г. съ осадкой не болѣе 5 фут. Съ навигаціи же 1911 г. указанная въ настоящемъ примѣчаніи льгота отменяется.

§ 25<sup>1</sup>. Разстояніе отъ нижней кромки винта до горизонта (уровня) воды не должно превышать 5 фут., а осадка корпуса парохода, при полномъ вооруженіи, установленномъ комплектѣ команды и запасѣ топлива на весь путь отъ Шлиссельбурга до Свирицы или обратно, не должна превышать 5 фут. 4 дюйм. Углубленіе форштевня можетъ быть меньше или равно съ углубленіемъ ахтерштевня, но никоимъ образомъ не больше.

*Примѣчаніе.* При высокомъ стояніи горизонта воды въ каналахъ осадка пароходовъ, удовлетво-

ряющихъ всѣмъ требованіямъ §§ 25 и 25<sup>1</sup>, можетъ быть увеличиваєма до предѣловъ, устанавливаемыхъ Правленіемъ Округа, въ соотвѣтствіи съ состояніемъ воды.

§ 25<sup>2</sup>. Осадка парохода должна быть обозначена марками грузовой ватерлини въ посус, въ кормѣ и посрединѣ корпуса парохода и должна соблюдаться не только во время освидѣтельствованія, но и во время хода, въ теченіе всей навигаціи.

§ 25<sup>3</sup>. Если чинами судоходнаго надзора будетъ замѣчено, что пароходъ плаваетъ каналами съ осадкою большею установленной, то такому пароходу Правленіемъ Округа можетъ быть воспрещена буксировка каналами на всю навигацію.

§ 25<sup>4</sup>. Буксирный возъ долженъ состоять не болѣе какъ изъ двухъ судовъ.

Счаливаться бортъ-о-бортъ разрѣшается только маломѣрнымъ судамъ, общая ширина которыхъ не превышаетъ  $4\frac{1}{2}$  саж.

§ 25<sup>5</sup>. Скорость движенія парохода съ буксирнымъ возомъ должна быть не менѣе 3 верстъ и не болѣе  $4\frac{1}{2}$  верстъ въ часъ.

Если во время навигаціи чинами судоходнаго надзора будетъ замѣчено, что минимальная скорость парохода съ возомъ будетъ менѣе установленной, т. е. 3 верстъ, то такому пароходу долженъ быть уменьшенъ буксирный возъ или, послѣ вторичнаго осмотра, совсѣмъ запрещена буксировка.

*Примѣчаніе.* На навигацію 1910 года будетъ допущена минимальная скорость для движенія съ буксирнымъ возомъ  $2\frac{1}{2}$  версты въ часъ.

§ 25<sup>6</sup>. Каждый пароходъ долженъ имѣть составъ команды, достаточный для безостановочнаго слѣдованія днемъ и ночью. Количество команды устанавливается комиссией при освидѣтельствованіи пароходовъ. На каждомъ пароходѣ должна находиться, какъ днемъ, такъ и ночью, вахта.

§ 25<sup>7</sup> На каждомъ пароходѣ, кромѣ предметовъ снабженія и оборудованія, установленныхъ общими правилами для плаванія, временными санитарными правилами и техническими правилами о надлежащемъ въ противопожарномъ отношеніи устройствъ плавающихъ по внутреннимъ воднымъ путямъ судовъ, должны еще находиться:

- а) Кадка для мусора.
- б) Запасныя кольца для штуртроса, одинакового съ нимъ діаметра, не менѣе двухъ штукъ.
- в) Кошка желѣзная, въсомъ не менѣе 10 фунт., съ стальнымъ тросомъ діаметромъ полдюйма и длиною не менѣе 20 саж.
- г) Якорь съ цѣпью длиною не менѣе 10 саж. При немъ буекъ, окрашенный въ блокрасный цветъ, съ концомъ достаточной длины.
- д) Сосудъ емкостью не менѣе двухъ ведеръ, съ запасомъ свѣжей питьевой воды.
- е) Ларь для храненія провизіи.

§ 25<sup>8</sup>. На каждомъ пароходѣ, кромѣ установленныхъ общими правилами документовъ, должна постоянно находиться книга освидѣтельствованія на право буксировки судовъ по каналамъ. Пароходы безъ установленныхъ документовъ къ буксировкѣ не допускаются.

§ 25<sup>9</sup>. Командиръ парохода долженъ наблюдать за порядкомъ въ движеніи буксириаго воза и за исполнен-

иемъ пароходной и судовой командами ихъ обязанностей, слѣдя въ особенности за тѣмъ, чтобы на каждомъ суднѣ былъ непремѣнно рулевой.

§ 25<sup>10</sup>. При буксировкѣ двухъ судовъ оба судна должны быть скрѣплены прочными упорами, для предупрежденія набѣганія одного судна на другое.

§ 25<sup>11</sup>. Всякій пароходъ съ буксирующимъ возомъ или безъ онаго, приближаясь къ колѣну, обязанъ уменьшить ходъ и дать продолжительный свистокъ.

§ 25<sup>12</sup>. Въ тѣхъ мѣстахъ гдѣ установлена особая сигнализациѣ, исполняются требованія выставленныхъ сигналовъ, знаніе коихъ командирами пароходовъ обязательно.

§ 25<sup>13</sup>. Всѣ пароходы съ возами или безъ оныхъ, слѣдующіе по направлению къ С.-Петербургу, при встрѣчѣ съ пароходами или судами придерживаются озерной стороны; пароходы же, слѣдующіе по направлению отъ С.-Петербурга, при встрѣчѣ съ судами за конной тягой, придерживаются озерной стороны, а при встрѣчѣ съ пароходами— ходовой стороны.

§ 25<sup>14</sup>. При встрѣчѣ двухъ пароходовъ съ возами въ такомъ мѣстѣ, гдѣ разойтись затруднительно, оба парохода останавливаютъ ходъ и затѣмъ первымъ проходитъ пароходъ, идущій по направлению къ С.-Петербургу.

§ 25<sup>15</sup>. Всякій пароходъ обязанъ останавливать, въ случаѣ надобности, ходъ по распоряженію чиновъ судоходного надзора, которые по требованію пароходоуправителя, обязаны тутъ же выдать ему письменное удо-

стовъреніе о причинахъ его остановки и ея продолжительности. Остановка буксирныхъ пароходовъ по пути слѣдованія каналами для погрузки угля не допускается.

§ 25<sup>16</sup>. Буксирнымъ пароходамъ строго воспрещается оставлять свои воза на пути слѣдованія, въ особенности въ узкихъ мѣстахъ канала, гдѣ причальный суда могутъ мѣшать свободному проходу другихъ судовъ, и во дворахъ каналовъ. Въ случаѣ поврежденія парохода или его машины и невозможности продолжать дальнѣйшій путь, командиръ парохода обязанъ немедленно сообщить о томъ мѣстному судоходному надзору и остаться съ пароходомъ при судахъ до прибытія чиновъ судоходнаго надзора, которые принимаютъ мѣры къ выводкѣ судовъ изъ канала за счетъ владѣльца парохода, устанавливая для сего срокъ.

§ 25<sup>17</sup>. При столкновеніи двухъ буксирныхъ возовъ буксирующіе ихъ пароходы обязаны остановиться немедленно для поданія другъ другу помощи, стараясь подвести тонущее судно къ берегу, чтобы не загородить фарватера. Находящіеся вблизи другіе пароходы тоже обязаны оказывать въ этомъ отношеніи помощь потерпѣвшему аварію судну безвозмездно.

(Собр. Узак. и Распор. Прав., 1910 г., № 86, стр. 947).

§ 26. Въ отношеніи устройства, снабженія и освидѣтельствованія буксирныхъ пароходовъ слѣдуетъ руководствоваться соотвѣтствующими постановленіями: а) Техническихъ правилъ о надлежащемъ въ противопожарномъ отношеніи устройствъ плавающихъ по внутреннимъ воднымъ путямъ судовъ и о снабженіи ихъ противопожарными и спасательными средствами, б) § 24 Временныхъ правилъ для плаванія по внутреннимъ воднымъ путямъ, в) Временныхъ санитарныхъ правилъ для судовъ и пло-

товъ, плавающихъ по внутреннимъ воднымъ путямъ и  
г) Правиль обь освидѣтельствованія судовъ.

*Примѣнаніе.* Каждый буксируй пароходъ, удо-  
влетворяющій требованіямъ § 25 настоящихъ пра-  
вилъ, долженъ быть снабженъ механическимъ водо-  
отливнымъ приборомъ, производительностью не менѣе  
5 тысячъ ведеръ воды въ часъ.

§ 27. Владѣльцы пароходовъ, желающіе буксировать  
суда по Приладожскимъ каналамъ, заявляютъ о томъ  
Инспектору судоходства Шлиссельбургскаго Отдѣленія  
ежегодно предъ началомъ навигации, указывая число  
предназначенныхъ для тяги пароходовъ, ихъ названія,  
время постройки, длину, ширину, осадку и силу машинъ.  
Независимо сего, пароходовладѣльцы, желающіе своими  
пароходами переваливать порожнія суда и гонки черезъ  
р. Волховъ, подаютъ о томъ заявленія Инспектору су-  
доходства Шлиссельбургскаго Отдѣленія, указывая наз-  
ваніе пароходовъ, которые будутъ ими поставлены для  
этой цѣли и размѣръ взимаемой за перевалку платы.

(Собр. Узак. и Распор. Прав., 1910 г., № 86, ст. 947).

§ 28. Всѣ пароходы, предназначенные для букси-  
ровки, подлежать ежегодно освидѣтельствованію особой  
комиссіи изъ чиновъ С.-Петербургскаго Округа путей  
сообщенія, представителей судовладѣльцевъ и владѣль-  
цевъ пароходовъ (Прав. освид. судовъ), согласно инст-  
рукціи, издаваемой Правленіемъ того же Округа. Комиссія  
удостовѣряется въ соотвѣтствіи парохода съ установленными  
въ настоящихъ правилахъ требованіями, причемъ для  
проверки длины и осадки, пароходъ долженъ принять  
полный запасъ топлива, воды въ котлахъ и принадлеж-  
ностей, а также имѣть полный комплектъ команды.  
Вместѣ съ тѣмъ Комиссія опредѣляетъ соотвѣтственно  
силамъ машины, какое число судовъ можетъ каждый на-

роходъ буксировать одновременно. Комиссіи обязаны свидѣтельствовать и тѣ пароходы, которые будутъ предъявлены къ работѣ во время навигаціи, но заявленіе относительно коихъ будетъ сдѣлано до начала навигаціи. Освидѣтельствованіе производится въ г. Шлиссельбургѣ въ сроки, заранѣе объявляемые во всеобщее свѣдѣніе. Неудовлетворяющіе требованіямъ настоящихъ правилъ пароходы или не допускаются къ буксирийской тягѣ, согласно постановленію Комиссіи, или же, если ихъ недостатки могутъ быть исправлены, Комиссіей назначается срокъ для исправленія таковыхъ недостатковъ и такие пароходы могутъ быть допускаемы къ работѣ по вторичномъ освидѣтельствованіи. Неприбытіе пароходо- и судовладѣльцевъ, или ихъ довѣренныхъ, не останавливаетъ освидѣтельствованія пароходовъ.

(Собр. Узак. и Распор. Прав., 1910 г. № 86, ст. 947).

§ 29. Каждый буксирный пароходъ, работающій на Приладожскихъ каналахъ, долженъ быть снабженъ съ навигаціи 1912 г. водоотливнымъ приборомъ, производительностью не менѣе 5 тысячъ ведеръ воды въ часъ.

(Собр. Узак. и Распор. Прав., 1910 г. № 86, ст. 947).

### ОТДѢЛЕНИЕ III.

#### О КОННОЙ ТЯГѢ.

§ 30. Конная тяга судовъ и плотовъ по Приладожскимъ каналамъ производится при соблюденіи условій, изложенныхъ въ нижеслѣдующихъ §§ 31—41 настоящихъ правилъ.

§ 31. Коннопромышленники, желающіе участвовать въ тягѣ, составляютъ, передъ началомъ навигаціи, очередной списокъ лошадей, которымъ должны руководствоваться при назначеніи ихъ подъ тягу.

§ 32. Въ конечномъ пункте каждого канала устанавливаются очередные конные конторы, въ которых обращаются судовладѣльцы, желающіе вести свои суда конною тягою.

Конторами завѣдуютъ особо уполномоченные, выбранные коннопромышленниками изъ своей среды.

§ 33. Цѣна на конную тягу устанавливается ежегодно до начала навигаціи, не позже 1 марта, на всю навигацію, по соглашенію судовладѣльцевъ и коннопромышленниковъ, причемъ для отдѣльныхъ періодовъ навигаціи размѣръ цѣны можетъ быть не одинаковъ.

§ 34. Установленная указаннымъ (§ 33) способомъ такса на тягу вывѣшивается, за подписью инспектора судоходства Шлиссельбургскаго Отдѣленія, на пристаняхъ, а равно объявляется во всеобщее свѣдѣніе.

§ 35. Плата за конную тягу вносится судовладѣльцами, или ихъ довѣренными, въ очередные конные конторы, изъ которыхъ выдаются квитанціи въ полученіи платы.

§ 36. Очередные конные конторы должны постоянно подавать достаточное количество лошадей для тяги всѣхъ подходящихъ къ мѣстонахожденію конторы гонокъ и судовъ, желающихъ итти за лошадьми.

§ 37. Суда и гонки могутъ слѣдовать по каналамъ за собственными лошадьми, по письменному на то разрѣшенію чиновъ судоходного надзора, полученному въ началѣ навигаціи.

§ 38. Въ случаѣ отказа очередныхъ конныхъ конторъ отъ постановки лошадей подъ тягу судовъ и гонокъ, а равно въ случаѣ недостиженія соглашенія между коннопромышленниками и судовладѣльцами относительно платы за тягу (§ 33), или въ случаѣ повышенія коннопро-

мышленниками платы за тягу, Правлениe С.-Петербургскаго Округа путей сообщенія, по соглашенню съ С.-Петербургскимъ Губернаторомъ, дѣлаетъ распоряженіе о допущеніи къ производству тяги всѣхъ желающихъ на условіяхъ, заключаемыхъ отдѣльными судовладѣльцами съ отдѣльными же хозяевами лошадей.

§ 39. Для тяги груженыхъ и порожнихъ судовъ баржевой и полулодочной конструкціи по новымъ Приладожскимъ каналамъ, полагается нижеслѣдующее число лошадей.

I. По каналамъ Императора Александра II и Императора Александра III.

Для тяги судовъ длиной:

до 10 саж.	включительно	полагается . . .	1	лош.
свыше 10 саж.	до 14 саж.	включит.	полагается 2	"
" 14 "	" 18 "	" "	" . . . 3	"
" 18 "	" 23 "	" "	" . . . 4	"
" 23 "	" 25 "	" "	" . . . 5	"
" 25 "	" 28 "	" "	" . . . 6	"
" 28 "	" 31 "	" "	" . . . 7	"
" 31 "	" 33 "	" "	" . . . 8	"
" 33 "	" . . . . .	" . . . . .	" . . . . . 9	"

II. По каналу Императрицы Марии Феодоровны.

Для тяги судовъ длиной:

до 12 саж.	включительно	полагается . . .	1	лош.
свыше 12 саж.	до 16 саж.	включит.	полагается 2	"
" 16 "	" 23 "	" "	" . . . 3	"
" 23 "	" 25 "	" "	" . . . 4	"
" 25 "	" 28 "	" "	" . . . 5	"
" 28 "	" 31 "	" "	" . . . 6	"
" 31 "	" 33 "	" "	" . . . 7	"
" 33 "	" . . . . .	" . . . . .	" . . . . . 8	"

*Примѣчаніе.* Определенное въ настоящемъ параграфѣ число лошадей увеличивается при тягѣ по названнымъ капаламъ: а) судовъ барочной конструкціи—на одну лошадь, б) идущихъ въ направлениі отъ С.-Петербурга подгруженныхъ судовъ барочной конструкціи—на двѣ лошади, а прочихъ конструкцій—на одну лошадь.

§ 40. Для тяги груженыхъ, подгруженныхъ и порожнихъ судовъ и гонокъ по старымъ Приладожскимъ каналамъ, полагается слѣдующее число лошадей:

## I. По каналу Императора Петра I-го.

а) для тяги судовъ длиной:

до 10 саж. включительно полагается . . . . . 1 лош.  
свыше 10 саж. до 18 саж. включит. полагается . 2 "  
" 18 " " 22 $\frac{1}{3}$  " " " " " 3 "

б) для тяги гонокъ—4 лошади.

II. По каналу Императрицы Екатерины II.

а) для тяги груженыхъ судовъ длиной:

до 12 саж. включительно полагается . . . . .	I лош.
свыше 12 саж. до 16 саж. включит. полагается 2	"
" 16 " " 23 " "	3 "
" 23 " " 25 " "	4 "
" 25 " " 28 " "	5 "
" 28 " " 31 " "	6 "
" 31 " " 33 " "	7 "
" 33 " " . . . . .	8 "

б) для тяги идущихъ въ направлениі отъ С.-Петербурга порожнихъ и подгруженныхъ судовъ длиною:

в) для тяги гонокъ—4 лошади.

*Примѣчаніе.* Съ открытия навигаціи до особаго распоряженія, при сильномъ теченіи въ каналъ съ р. Волхова, число лошадей, опредѣленное въ пп. а в разд. II настоящаго § 40, увеличивается на двѣ лошади для всѣхъ груженыхъ судовъ и гонокъ, слѣдующихъ по каналу Императрицы Екатерины II.

### III. По каналу Императора Александра I.

а) для тяги груженыхъ судовъ длиной:

до 10 саж.	включительно	полагается	.	.	.	.	1	лош.
свыше 10 саж.	до 14 саж.	включит.	пол.	.	.	.	2	"
" 14 "	18 "	"	"	"	"	.	3	"
" 18 "	23 "	"	"	"	"	.	4	"
" 23 "	25 "	"	"	"	"	.	5	"
" 25 "	28 "	"	"	"	"	.	6	"
" 28 "	31 "	"	"	"	"	.	7	"
" 31 "	33 "	"	"	"	"	.	8	"
" 33 . . . . .	. . . . .	.	.	.	.	.	9	"

б) для тяги идущихъ въ направлениі отъ С.-Петербурга нодгруженыхъ и порожнихъ судовъ длиной:

до 12 саж.	включительно	полагается	.	.	.	.	1	лош.
свыше 12 саж.	до 18 саж.	включит.	пол.	.	.	.	2	"
" 18 "	23 "	"	"	"	"	.	3	"

в) для тяги гонокъ полагается—4 лошади.

*Примѣчаніе.* Съ открытия навигаціи, впредь до особаго распоряженія, при сильномъ теченіи въ каналъ изъ рѣкъ Паши и Вороновки, опредѣленное въ п. б разд. III настоящаго § 40 число лошадей увеличивается на одну лошадь для всѣхъ судовъ, слѣдующихъ въ направлениі отъ С.-Петербурга.

§ 41. На каждыя три лошади полагается одинъ погонщикъ, причемъ неполныя тройки принимаются за полныя. Всѣ погонщики должны быть не моложе 16-ти лѣтъ.

#### ОТДѢЛЕНИЕ IV.

### Порядокъ слѣдованія судовъ и плотовъ по Приладожскимъ каналамъ.

§ 42. Суда и гонки, вступающія въ Приладожскіе каналы, по прибытіи къ начальному пункту слѣдованія по каналу, обмѣняются чинами судоходнаго надзора въ присутствіи представителей коннаго промысла, а по желанію и пароходо-и-судовладѣльцевъ, грузоотправителей и лѣсопромышленниковъ для удостовѣренія въ томъ, что ихъ длина, ширина и осадка соотвѣтствуютъ требованіямъ, установленнымъ настоящими правилами (§§ 2, примѣч. 1, 12 и 20). Независимо сего чины судоходнаго надзора удостовѣряются въ томъ, что суда и гонки имѣютъ нужныя принадлежности (§§ 15, 16, 17 и 18) и соотвѣтствующее число команды (§§ 3, 21 и 22).

§ 43. Суда и гонки, оказавшіяся удовлетворяющими вышеуказаннымъ (§ 42) требованіямъ, получаютъ отъ чиновъ судоходнаго надзора бесплатно очередной ярлыкъ на право входа въ каналъ, по порядку подхода, и впускаются въ каналъ по очереди. Неготовыя суда теряютъ свой очередной номеръ и вписываются, по изготавленіи къ пути, въ новую очередь.

§ 44. Впущенныя въ каналъ суда и гонки должны немедленно вчаливаться за пароходы или лошадей.

*Примѣчаніе.* Суда, желающія итти за пароходами ожидаютъ буксируный пароходъ на р. Свирицѣ.

§ 45. Всѣ суда и гонки слѣдуютъ въ каналъ безо-становочно и соблюдая очередь.

§ 46. Останавливаться судамъ и гонкамъ въ каналахъ разрѣшается: а) при сильномъ вѣтре, туманѣ, темнотѣ, препятствующихъ ходу, б) при поврежденіи судна или гонки и в) при необходимости одновременной варки пищи для всего каравана или для корма лопадей.

§ 47. Мѣста для стоянки, нагрузки и выгрузки судовъ и плотовъ назначаются чинами мѣстнаго судоход-наго надзора. При остановкахъ въ каналахъ суда и гонки должны становиться на неходовой сторонѣ въ одинъ рядъ, оставляя между собою льяла, при этомъ суда должны закрѣплять румпель или правило такъ, чтобы перо руля не выходило за бортъ судна, и убирать бечеву и причалы съ ходовой стороны.

*Приимчаніе.* Рыболовныя лодки могутъ находиться въ каналахъ лишь въ мѣстахъ, указанныхъ чинами судоходнаго надзора. Рыбные садки вовсе не могутъ быть устанавливаемы въ каналахъ.

§ 48. Суда и гонки, остановившіяся въ каналахъ, могутъ быть обходимы сзади идущими судами.

§ 49. Если суда или гонки будутъ стоять такимъ образомъ, что ихъ нельзя будетъ обойти сзади идущимъ судамъ, или во время общаго движенія каравана сдѣлаются самовольный обходъ, то таковыя суда или гонки, распоряженіемъ мѣстнаго судоходнаго начальства, отводятся въ сторону и не допускаются къ движению, пока мимо ихъ не пройдутъ задержанныя и обойденныя суда.

§ 50. Правомъ обхода идущихъ по тому же направлению судовъ пользуются: а) мелкіе суда (до 10 саж.

длиною), живорыбныя лодки, трешкоуты и суда съ скоро-  
портающимися грузами, б) суда, имѣющія двойной комп-  
лекцъ рабочихъ и лошадей, а также идущія за парохо-  
дами, или имѣющія механическіе двигатели.

Обходъ буксирующими возами другъ друга и судовъ,  
идущихъ конной тягой, допускается лишь на прямыхъ  
участкахъ каналовъ и со стороны неходового берега.

Буксирующий возъ, памѣревающейся обойти впереди  
идущія суда, обязанъ дать предварительно обхода про-  
должительный свистокъ, послѣ котораго обгоняемыя суда  
должны уменьшить свой ходъ и придержаться къ ходо-  
вому берегу: Если обгоняемымъ судамъ что-либо пре-  
нятствуетъ исполнить таковое требованіе, то они ставятъ  
днемъ отмашку, а ночью фонарь, держа ихъ неподвижно,  
и въ такомъ случаѣ обгоняющія суда выжидаютъ болѣе  
удобнаго мѣста для обхода.

При встрѣчѣ буксирующихъ возовъ съ судами, иду-  
щими за лошадьми, буксирующий возъ уступаетъ имъ до-  
рогу, для чего уменьшаетъ ходъ до возможности не терять  
способности къ управлению и придерживается къ нехо-  
довому берегу.

При встрѣчѣ двухъ буксирующихъ возовъ пароходы  
уменьшаютъ ходъ и придерживаются каждой своей пра-  
вой стороны.

*Примѣчаніе.* Въ случаяхъ мелководья, значи-  
тельно скопленія судовъ, производства гидротехни-  
ческихъ работъ, и т. п., обходъ судовъ можетъ быть  
временно воспрещенъ по распоряженію мѣстнаго  
инспектора судоходства.

§ 51. При встрѣчѣ судовъ, идущихъ бечевою или  
за пароходомъ, бечеву роняетъ грузное судно, пропуская  
встрѣчные порожнія и подгруженныя суда.

§ 52. При проходѣ пассажирскаго или другого паро-

хода караульные на зашвартованныхъ судахъ должны тра вить причалы.

§ 53. Обратныя порожнія суда должны слѣдоватъ одно отъ другого на разстояніи не менѣе 100 саж.

§ 54. Перевалъ судовъ и гонокъ черезъ рѣку Волховъ производится посредствомъ парохода или съ помощью специальныхъ перевальщиковъ, а черезъ рѣку Сясь съ помощью парохода или на шипилахъ.

О началѣ перевала судоходы извѣщаются поднятіемъ шара на имѣющихъ въ устьяхъ каналовъ мачтахъ. Суда и гонки переваливаютъ черезъ рѣки по очереди подхода. Если очередное судно не готово къ перевалу, то можетъ переваливать слѣдующее за нимъ готовое судно.

Послѣ спуска шара могутъ переваливать, съ разрешенія чиновъ судоходного надзора, лишь суда, идущія за буксирумыми пароходами; прочія суда и гонки должны становиться въ каналѣ у озернаго берега, въ порядкѣ подхода.

§ 55. Вышедшия изъ каналовъ на рѣку Сясь суда и гонки могутъ становиться, въ случаѣ надобности, у праваго берега рѣки, между устьями каналовъ; приходящія же сверху р. Саси суда становятся выше устья канала Императрицы Екатерины II предъ почтовымъ перевозомъ, у праваго же берега.

§ 56. Суда и гонки, задерживающія въ устьяхъ каналовъ сзади идущія суда или гонки, могутъ быть выведены изъ каналовъ распоряженіемъ мѣстнаго судоходнаго начальства за счетъ виновныхъ.

§ 57. При выходѣ изъ каналовъ на р.р. Неву и Свирь, суда, идущія за пароходами должны непосред-

ствено выходить въ рѣку, въ обходъ другихъ судовъ и гонокъ, суда же и гонки, идущія за конною тягою, могутъ оставаться въ каналѣ лишь для составленія буксирнаго воза, но не болѣе 2-хъ часовъ, послѣ чего должны немедленно выходить въ рѣку.

При неисполненіи требованія, изложеннаго въ настоящемъ параграфѣ, суда и гонки подходящія къ р. Невѣ, выводятся за Преображенскую гору, гдѣ и становятся на якорь или причальные бочки, подходящія же къ р. Свири, выводятся въ р. Свирицу. Означенный выводъ производится распоряженіемъ чиновъ судоходнаго надзора за счетъ виновныхъ, причемъ вся отвѣтственность за могущія произойти послѣдствія падаетъ на неисправнаго судо- или плотохозяина.

### РАЗДѢЛЪ III.

#### Правила для плаванія по искусственнымъ частямъ Маринскаго воднаго пути между Чайкой и Вознесеньемъ.

58. Къ плаванію по искусственнымъ частямъ Маринскаго воднаго пути между Чайкой и Вознесеньемъ допускаются суда съ осадкой до 10-ти четвертей, за исключеніемъ судовъ барочной конструкціи, осадка коихъ не должна превышать 9-ти четвертей. Если глубина фарватера уменьшается, то суда должны распаузиться, съ такимъ расчетомъ, чтобы между днищемъ судна и дномъ рѣки или канала былъ запасъ воды для паровыхъ судовъ не менѣе одного вершка, а для непаровыхъ не менѣе двухъ вершковъ. Если глубина фарватера менѣе восьми четвертей, то запасъ воды для непаровыхъ судовъ можетъ быть уменьшенъ до 1 вершка.

*Примѣчаніе.* Состояніе глубины фарватера обозначается на особыхъ доскахъ или сигнальныхъ мачтахъ, выставляемыхъ въ соответствующихъ мѣстахъ пути.

§ 59. На всякомъ ненаровомъ суднѣ при плаваніи между Чайкой и Вознесеньемъ должны находиться слѣдующія принадлежности:

а) Якорь съ шеймою (пеньковою, проволочною или цѣнною) и приспособленіемъ для прикрепленія якоря.

### Вѣсъ якоря долженъ быть слѣдующій:

При длии судна въ саженяхъ.	Вѣсъ якоря въ пудахъ.	ПРИМѢЧАНІЕ.
Отъ 9 до 23	Отъ 2 до 13	На каждую сажень длины судна свыше 9 прибавляется въ вѣсъ якоря по $\frac{3}{4}$ пуда.
Отъ 23 до 28	Отъ 13 до 21	На каждую сажень длины судна свыше 23 прибавляется въ вѣсъ якоря по $1\frac{1}{2}$ пуда.
Отъ 28 до 33	Отъ 21 до 31	На каждую сажень длины судна свыше 28 прибавляется въ вѣсъ якоря по 2 пуда.

На судахъ барочной конструкціи, длиною въ 23 с., при осадкѣ въ 9 четвертей дозволяется имѣть якорь вѣсомъ отъ 5 до 10 пудовъ.

б) Четыре прочныхъ причала, толщиною по окружности—пеньковые не менѣе  $3\frac{1}{2}$  д., или металлические— $1\frac{1}{4}$  дюйма и длиною не менѣе 15 с. каждый.

в) При конной тягѣ—прочная тягловая бечева толщиною по окружности въ 2 дюйма, длиною въ 100 с., съ бурундукомъ.

г) Выѣзчная лодка съ веслами.

д) Манишка (белый флагъ длиною и шириной въ 1 аршинъ) для отмашки днемъ.

- е) Желѣзный махальный фонарь со вставленнымъ съ одной стороны бѣлымъ стекломъ для отмашки ночью,
- ж) Два отличительныхъ желѣзныхъ фонаря.
- з) Багры.
- и) Шесты.
- и) Чигини.
- к) Мягкіе кранцы.
- л) Анишуги.
- м) Неволи, съ прикрепленными къ нимъ прочными веревками, и
- п) не менѣе двухъ ведерь.

*Примѣчаніе 1.* Суда барочной конструкціи освобождаются отъ обязанности имѣть мягкіе кранцы (§ 59, п. к.).

*Примѣчаніе 2.* Отличительные фонари (п. ж § 59) должны закигаться отъ заката солнца до восхода. Суда, идущія поднимаютъ на флагштокѣ два фонаря, а стоящія на причалѣ—одинъ.

*Примѣчаніе 3.* Махальный и отличительные фонари (п. е и ж § 59) не могутъ быть употребляемы для осмотра трюма и для прочихъ надобностей команды.

§ 60. На всякой гонкѣ, идущей между Чайкой и Вознесеньемъ, должны находиться слѣдующія принадлежности:

- а) Прочная тягловая бечева, толщиною въ  $1\frac{3}{4}$  д. въ окружности, длиною въ 100 саж., съ прочнымъ же бурундукомъ толщиною въ  $1\frac{3}{4}$  д. въ окружности, длиною 10 саж.
- б) Два прочныхъ причала, толщиною въ  $3\frac{1}{2}$  дюйма, длиною въ 15 саж.
- в) Доска съ указаниемъ фамиліи владѣльца и числа плотовъ.
- г) Фопари (см. лит. е и ж предшеств. § 59).

- д) Багры.
- е) Шесты.
- ж) Чигини и
- з) Анишуги.

Сверхъ того, на каждую отдельно идущую гонку или партію до 10 гонокъ должна быть одна запасная бечева и одна выездная лодка.

§ 61. Суда и гонки, не имѣющія перечисленныхъ въ §§ 59 и 60 настоящихъ правилъ принадлежностей, или имѣющія ихъ въ неисправномъ видѣ, не допускаются къ плаванію между Чайкой и Вознесеньемъ.

§ 62. На каждомъ непаровомъ суднѣ, кроме шкипера, должно находиться слѣдующее количество рабочихъ, считая и помощника шкипера:

на судахъ, длиною до 12 саж. включительно . . . . .	1
" " " отъ 12 с. до 18 с. . . . .	2
" " " 18 " " 23 " . . . . .	3
" " " 23 " " 25 " . . . . .	4
" " " 25 " " 33 " . . . . .	5
свыше 33 . . . . .	6

При проходѣ судовъ длиною до 18 саж. по шлюзованнымъ частямъ системы указанное въ таблицѣ число рабочихъ увеличивается на одного человѣка.

На каждой гонкѣ полагается имѣть по 4 человѣка.

§ 63. Непаровые суда и плоты тянутся буксирными пароходами и лошадьми.

§ 64. Буксируя тяга разрѣшается на Онежскомъ и Бѣлозерскомъ каналахъ при соблюдении слѣдующихъ условій:

а) длина буксируемого парохода должна быть не свыше 70 футъ по ватеръ-лини (см. выше § 25), а осадка парохода съ полнымъ грузомъ топлива и комплектомъ команды не должна превышать  $4\frac{1}{2}$  футъ до нижней кромки винта, на ходу, при скорости движения 7 верстъ въ часъ;

б) топливо можетъ быть какъ минеральное, такъ и дровяное; при дровяному и каменноугольному отоплениі должны быть поставлены искроудержательные аппараты (сѣтки); кромъ того, при проходѣ мимо пристаней, селеній и мѣсть скопленія каравановъ пароходы обязаны закрывать поддувала;

в) буксируемый возъ долженъ состоять не болѣе какъ изъ трехъ судовъ, при общей длине воза не свыше 70 саж. или двухъ большемѣрныхъ судовъ, за исключениемъ маринокъ, число коихъ должно быть не болѣе двухъ;

г) скорость движения буксируемого воза не должна превышать  $4\frac{1}{2}$  верстъ въ часъ;

д) всѣ пароходы, предназначенные для буксировки, подлежать освидѣтельствованію особой комиссіи изъ чиновъ Вытегорского Округа путей сообщенія, представителей судовладѣльцевъ и владѣльцевъ пароходовъ (Правила освид. судовъ). Комиссія удостовѣряется въ соотвѣтствіи парохода съ установленными въ настоящихъ правилахъ требованіями, причемъ для проверки длины и осадки, пароходъ долженъ принять полный запасъ топлива и принадлежностей, а также имѣть полный комплектъ команды. Вмѣстѣ съ тѣмъ Комиссія опредѣляетъ, соотвѣтственно силамъ машины, какое число судовъ можетъ каждый пароходъ буксировать одновременно. Освидѣтельствованіе производится въ м. Чайкѣ или въ с. Вознесеньѣ, по принадлежности, въ сроки, заранѣе объявляемые во всеобщее свѣдѣніе. Неудовлетворяющіе требованіямъ настоящихъ правилъ пароходы или не допу-

скаются къ буксирной тягѣ, согласно постановлению Комиссіи, или же, если ихъ недостатки могутъ быть исправлены, Комиссіей назначается срокъ для исправленія таковыхъ недостатковъ и такие пароходы могутъ быть допускаемы къ работѣ по вторичномъ освидѣтельствованію. Неприбытіе пароходо- и судовладѣльцевъ или ихъ довѣренныхъ не останавливаетъ освидѣтельствованія пароходовъ.

§ 65. Конная тяга судовъ и плотовъ производится между Чайкой и Вознесеньемъ при соблюденіи слѣдующихъ условій:

1) Для тяги судовъ баржевой и полулодочной конструкціи: груженыхъ, подгруженныхъ съ осадкою свыше 6 четверт. и порожнихъ назначается лошадей:

для судовъ, длиною до	10 с.	включительно . . . 1
" " . "	свыше 10 "	до 14 с. . . . . 2
" " . "	14 "	18 " . . . . . 3
" " . "	18 "	23 " . . . . . 4
" " . "	23 "	25 " . . . . . 5
" " . "	25 "	28 " . . . . . 6
" " . "	28 "	31 " . . . . . 7
" " . "	31 "	33 " . . . . . 8
" " . "	33 "	. . . . . 9

Для тяги всякаго рода подгруженныхъ судовъ съ осадкою менѣе 6 четвертей и порожнихъ баржевой и полулодочной конструкціи свыше 18 саж. длины, назначается одной лошадью менѣе противъ приведенныхъ въ этомъ пункты нормъ.

(Собр. Узак. и Распор. Прав., 1910 г. № 86, ст. 947).

2) Для тяги груженыхъ судовъ барочной конструкціи (древянокъ и тесовокъ) съ осадкою до 9 четвертей назначается одной лошадью болѣе противъ приведенныхъ въ пункты 1 нормъ.

3) Для тяги судовъ по направлению къ С.-Петербургу, на участкѣ между шлюзами Св. Константина и Св. Петра, и по направлению къ Рыбинску, на участкѣ между шлюзомъ Св. Сергія и шлюзомъ Св. Александра, прибавляется: для судовъ баржевой и полулодочной конструкціи, подгруженныхъ свыше 7 четвертей, одна лошадь, а для судовъ барочной конструкціи—двѣ лошади противъ нормъ, указанныхъ въ пунктѣ 1-мъ.

4) Для тяги каждой гонки полагается 6 лошадей.

5) Суда и гонки могутъ слѣдовать за собственными лошадьми по письменному на то разрѣшенію чиновъ судоходнаго надзора, полученному до начала навигаціи.

§ 66. На каждыя три лошади полагается одинъ погонщикъ, при чемъ неполныя тройки принимаются за полныя. Всѣ погонщики должны быть не моложе 16 лѣтъ.

§ 67. Суда и гонки, по прибытіи къ начальному пункту слѣдованія, обмѣряются чинами судоходнаго надзора, въ присутствіи представителей коннаго промысла, а по желанію и пароходо- и судовладѣльцевъ, для удостовѣренія въ томъ, что ихъ длина, ширина и осадка соответствуютъ требованіямъ, установленнымъ настоящими правилами (§§ 2 примѣч. 1, 12 и 20). Независимо сего чины судоходнаго надзора удостовѣряются въ томъ, что суда и гонки имѣютъ нужные принадлежности (§§ 15, 16, 17 и 18) и соответствующее число команды (§§ 3, 21 и 22).

§ 68. Въ отношеніи порядка слѣдованія судовъ и гонокъ между Чайкой и Вознесенсьемъ соблюдаются требования, поставленныя въ §§ 37, 42—52 настоящихъ правилъ.

Встрѣчные, подгруженные и порожнія суда и лѣсныя гонки пропускаются черезъ шлюзы безпрепятственно, но

во время сплошного движенья къ С.-Петербургу пропускъ черезъ шлюзы встрѣчныхъ порожнихъ судовъ производится въ свободное отъ пропуска судовъ время съ тѣмъ, однако, чтобы таковой пропускъ происходилъ не менѣе одного раза въ день и чтобы для сего опредѣлялось время не менѣе 2-хъ часовъ.

§ 69. Въ устьѣ Онежскаго канала у с. Вознесенья и въ Бѣлозерскомъ каналѣ у с. Круглаго суда и гонки не имѣютъ права останавливаться, а должны немедленно выходить на рѣку и если сами выйти не пожелають, то распоряженіемъ мѣстнаго судоходнаго начальства выводятся за счетъ судовладѣльца.

## РАЗДѢЛЪ IV.

### Правила плаванія по рѣкамъ, входящимъ въ составъ Маріинскаго воднаго пути.

#### ОТДѢЛЕНИЕ I.

##### Общія правила.

§ 70. Плаваніе по рѣкамъ Шекснѣ, отъ шлюза ИМПЕРАТОРА Николая II (Черная Грязь) до устья, по свободной части Ковжи, Свири и Невы дозволяется судамъ, не выходящимъ въ искусственныя части пути, безъ ограниченія ихъ размѣровъ.

Суда, плавающія по р. Шекснѣ, отъ Черной Грязи до Чайки, должны имѣть общую ширину не болѣе: паро-выя—пяти саженъ и  $2\frac{3}{4}$  арш., а непаро-выя—пяти съ половиной ( $5\frac{1}{2}$ ) саженъ.

*Примѣчаніе.* Черезъ шлюзы Императрицы Марии Феодоровны (Крохино) пропускаются паровые и непаровые суда длиною до 42 саж. и шириною до 5 саж.

§ 71. Осадка судовъ на рѣкахъ, входящихъ въ составъ Маринскаго воднаго пути, допускается въ зависимости отъ состоянія воды. При всякой осадкѣ между днищемъ судна и дномъ рѣки по фарватеру долженъ быть запасъ воды—для паровыхъ судовъ не менѣе одного вершка, а для непаровыхъ—двухъ вершковъ. Если глубина фарватера менѣе 8 четвертей, то запасъ воды для непаровыхъ судовъ можетъ быть уменьшенъ до одного вершка.

§ 72. Глубина фарватера обозначается на особыхъ доскахъ или сигнальныхъ мачтахъ, выставляемыхъ въ надлежащихъ частяхъ пути. Суда, подошедши къ участкамъ пути, недопускающимъ прохода при той осадкѣ, при которой они шли ранѣе, обязаны разпаузиться и довести свою осадку до установленнаго въ § 71 запаса.

§ 73. Для удостовѣренія въ соотвѣтствіи осадки судовъ съ глубиною фарватера, независимо отъ обмѣра судовъ, по усмотрѣнію чиновъ судоходнаго надзора, производится также обмѣръ судовъ: 1) по заявлѣнію самого судоуправителя, 2) по заявлѣнію судоуправителей другихъ судовъ, лоцмановъ и тяглецовъ о томъ, что очередное судно имѣеть излишнюю осадку и 3) по объявленіи переката, мели или порога закрытыми. Если окажется, что судно имѣло излишнюю осадку, а провѣрка сдѣлана не по случаю закрытія переката, мели или порога и не по заявлѣнію самого судоуправителя, а по заявлѣнію управителей другихъ судовъ, то такое судно должно

быть расчищено для прохода черезъ перекатъ, мель или порогъ, становится для приведенія въ порядокъ на послѣднюю очередь, а судоуправитель или командиръ парохода, по принадлежности, подвергаются отвѣтственности.

§ 74. Если у переката, мели или порога отъ какихъ бы то ни было причинъ образовалось скопленіе судовъ, если перекатъ, мель или порогъ заняты проходящими черезъ нихъ судами или если глубина воды на перекатахъ, меляхъ или порогахъ упадаетъ до б четвертей, то на сигнальныхъ мачтахъ, поставленныхъ у этихъ перекатовъ, мелей или пороговъ, вывѣшиваются: днемъ—ниже рея конусъ, обращенный раструбомъ внизъ, а ночью—красный фонарь, что означаетъ, что перекатъ, мель или порогъ объявлены закрытыми.

§ 75. При плаваніи по рѣкамъ, суда и плоты должны имѣть принадлежности, установленныя § 24 Временныхъ правилъ для плаванія по внутреннимъ воднымъ путямъ, и въ отношеніи условій и порядка движенія должны руководствоваться соотвѣтствующими постановленіями какъ означенныхъ правиль, такъ равно и нижеслѣдующими постановленіями (§§ 76—145).

§ 76. По рѣкамъ системы пароходы, отапливаемые дровами или углемъ, при слѣдованіи мимо селеній и каравановъ, при сильномъ вѣтрѣ, дующемъ въ сторону селеній, каравановъ и буксирныхъ судовъ, обязаны закрывать искроудержательные аппараты и прекращать искусственную тягу.

§ 77. Командиръ парохода долженъ наблюдать за порядкомъ въ движеніи буксируного воза и за исполненіемъ пароходной и судовой командами ихъ обязанностей,

слѣдя въ особенности за тѣмъ, чтобы на каждомъ суднѣ былъ непремѣнно рулевой.

Судовой шкиперъ отвѣчаетъ, если рулевой его судна, или поставленные, по распораженію команда парохода, въ помошь рулевому другіе рабочіе будуть отвлекаться отъ прямыхъ своихъ обязанностей. По управлению судномъ рулевой исполняетъ приказанія только капитана, шкипера или лодмана.

§ 78. Когда пароходу съ буксиромъ, идущимъ по теченію, потребуется пристать, то ни съ зачаленныхъ судовъ или гонокъ, ни съ пароходовъ не должно отдавать буксирныхъ канатовъ, пока всѣ суда или гонки, буксируемыя пароходомъ, не окончатъ своего поворота противъ теченія и не станутъ на якорь, или не будутъ зачалены такимъ образомъ, чтобы не стѣсняли фарватера.

§ 79. Суда съ легко воспламеняемъ грузомъ должны ставиться въ заднихъ рядахъ буксирнаго воза.

## ОТДѢЛЕНИЕ II.

### Правила плаванія по рѣкѣ Шекснѣ.

*а) Общія правила для взводныхъ и спускныхъ судовъ.*

§ 80. Суда, слѣдующія конною или людскою тягою, входятъ въ пороги и шлюзы, придерживаясь очереди по времени подхода, причемъ при пропускѣ черезъ шлюзы суда эти группируются, во возможности, въ караваны полнаго пропуска. Паровые суда, какъ одипочныя, такъ и съ возами, пользуются преимуществомъ въ проходѣ черезъ шлюзы въ томъ лишь случаѣ, если подошедшія

къ шлюзу суда, идущія непаровой тягой, окажутся въ числѣ, меньшемъ каравана полнаго пропуска. Пассажирскіе пароходы пропускаются въ шлюзы въ очередь. Буксируемыя пароходами суда, которыя не могутъ подвяться черезъ пороги безъ припряженія лошадей, должны брать ихъ такое количество, чтобы не задерживать общаго движенія судоходства.

§ 81. Лишаются очереди для пропуска черезъ пороги и шлюзы суда: а) неготовыя къ ходу, б) не имѣющія надлежащей тягловой силы и снабженія и в) если осадка ихъ превосходитъ допускаемую по состоянію воды осадку. Въ означенныхъ случаяхъ суда вступаютъ въ очередь по изготавленіи ихъ и заявлениі о томъ судоходному начальству.

§ 82. Паровыя суда, при подходѣ къ порогамъ или шлюзамъ, даютъ свистокъ и освѣдомляются — свободенъ ли фарватеръ. Они обязаны выждать выхода на свободное мѣсто находящихся въ узкомъ мѣстѣ порога или въ шлюзѣ судовъ.

§ 83. Въ случаѣ надобности, суда могутъ останавливаться въ пlesахъ между порогами, но такъ, чтобы не мѣшать движенію другихъ судовъ.

*б) Частные правила для взводныхъ судовъ.*

§ 84. Цѣпнымъ и другимъ пароходамъ предоставляется брать на буксиръ соответствующее ихъ силѣ число судовъ съ тѣмъ, чтобы возъ, по величинѣ своей, не заграждалъ и не задерживалъ хода другимъ судамъ.

§ 85. На каждомъ, идущемъ конпою тягою, суднѣ

съ грузомъ судовая команда должна быть въ составѣ, определенномъ § 21 сихъ правилъ.

§ 86. Для бечевой тяги большихъ тихвинокъ, полулодокъ, лодокъ и баржей назначается по одной лошади на каждые 1.300 пуд. груза, а унжаковъ, маринокъ, коломенокъ, полубарокъ—по одной лошади на каждые 1.100 пудовъ. Число погонщиковъ при лошадяхъ должно быть такое же, какое указано въ § 41 сихъ правилъ. При замѣнѣ конной тяги людскою, вместо одной лошади полагается три тяглеца.

§ 87. Для выводки судовъ бечевою тягою черезъ нижепоименованныя мѣста на р. Шекснѣ, сверхъ определенного въ § 86 числа лошадей, на показанныя въ томъ параграфѣ единицы груза, количество лошадей увеличивается.

При собранныхъ плотинахъ:

Луковецъ на . . . . .	1
Порогъ Филинъ на . . . . .	$\frac{1}{2}$
Порогъ Баранъ на . . . . .	$\frac{1}{2}$
Порогъ Монастырскій Язъ . . . . .	$\frac{1}{2}$
и отъ Ниловицъ до Иванова Бора на . . . . .	$\frac{1}{2}$

При весеннемъ горизонте и при открытыхъ плотинахъ:

Порогъ Филинъ . . . . .	$\frac{1}{2}$
Порогъ Баранъ . . . . .	$\frac{1}{2}$
Порогъ Монастырскій Язъ . . . . .	1
Порогъ Черная Грязь . . . . .	1

Пороги Колънораменские . . . . .	$1\frac{1}{2}$
Пороги Ниловецкіе до Сосенокъ . . . . .	3
Порогъ Сосенки . . . . .	$1\frac{1}{2}$
Порогъ Купріанъ . . . . .	$1\frac{3}{4}$
Порогъ Топорня . . . . .	2
Порогъ Болтунъ . . . . .	$1\frac{1}{2}$
Порогъ Шипицы . . . . .	2
Порогъ Иванова Голова . . . . .	4
Гряды: Середышъ, Поповскія и Петровскія . . . . .	$1\frac{1}{4}$

§ 88. Если надъ порогомъ находится цѣпной или иной пароходъ, то подходящія къ порогу суда обязаны не входя въ порогъ, освободить фарватеръ и выждать пока выйдетъ пароходъ.

§ 89. Во время спуска цѣпныхъ или иныхъ пароходовъ, всѣ взводныя суда, идущія на бечевахъ, поданныхъ на оба берега, обязаны заравнивать или совершенно отдавать бечевы съ того берега, близъ котораго должны проходить пароходы.

*в) Частные правила для спускныхъ судовъ.*

§ 90. Всѣ суда, кромѣ пассажирскихъ и идущихъ безъ воза буксирныхъ пароходовъ или туэровъ, по приходѣ въ Ивановъ Бортъ, должны испросить разрѣшеніе на спускъ у судоходнаго начальства, которое, давал разрѣшеніе, назначаетъ вмѣстѣ съ симъ время отвала.

§ 91. Спускъ судовъ воспрещается: 1) если на фарватерѣ между шлюзами и ниже въ порогахъ остались на ночь суда, 2) если ночь, по темнотѣ или туману, лишаетъ всякой возможности правильнаго управлѣнія судами и 3) во время сильнаго вѣтра.

§ 92. Если при большомъ количествѣ, взводныхъ судовъ выводка ихъ продолжается до вечера, то спускнымъ судамъ предоставляется проплывать черезъ пороги въ то время, когда взводные суда расположатся на ночлегъ.

§ 93. При сплавѣ возь судовъ не долженъ превышать слѣдующихъ размѣровъ.

### *При самославъ:*

Отъ Крохина до Чайки 2 судна въ рядъ, шир. 11 с.	
" Чайки до Иванова Бора 2 судна . . .	11 "
" Иванова Бора до Буркова 1 судно . . .	5½ "
" Буркова до Рыбинска 2 судна . . . .	11 "

Въ перекатахъ суда должны расчаливаться и слѣдовать по одному.

## *За лошадьми:*

Отъ Чайки до Иванова Бора по 2 судна въ рядъ общей ширины 11 с., суда болѣе 30 с. по 1.

Отъ Иванова Бора до Буркова 1 судно общ. шир.  
 $5\frac{1}{2}$  с.

Отъ Буркова до Рыбинска по 2 судна общ. шир. 11 с.

Отъ Буркова до Рыбинска подгружен. 1 судно общ. шир.  $5\frac{1}{2}$  с.

### *За пароходами:*

Отъ Чайки до Иванова Бора общ. шир. 11 саж. въ два счала, за исключениемъ мѣсть перекоповъ, гдѣ суда идутъ въ одинъ счалъ. Отъ Чайки до Иванова Бора подгружен. и баржи общ. шир. 11 с. въ 1 счалъ.

Отъ Иванова Бора до Буркова общ. шир. 11 с.

Отъ Иванова Бора до Буркова подгруж. и баржи по 1.

Въ обоихъ случаяхъ съ подпущенными цѣпями.

Отъ Буркова до Рыбинска:

а) до 15 мая—въ два счала, при ширинѣ воза  
22 саж., безъ подпущенныхъ цѣпей;

б) съ 15 мая—ширина воза не должна превышать  
16<sup>1</sup>/<sub>2</sub> саж., а длина воза безъ буксира 65 сажень, но,  
по всякому случаю, возъ не долженъ быть болѣе 3-хъ  
счаловъ;

в) послѣ 15 августа—по состоянію воды и движенію  
судоходства.

*Примѣчаніе.* Судоходному начальству предста-  
вляется право увеличивать размѣръ воза, смотря по  
состоянію воды и движенію судоходства.

§ 94. Суда, идущія сплавомъ, должны имѣть приспо-  
собленія, указанныя въ § 75 и сверхъ того надлежащее  
количество потесей и веселъ по числу рабочихъ.

§ 95. Для спуска порожнихъ судовъ надлежитъ имѣть  
следующее число рабочихъ:

для судовъ длиною до 13 саж. включительно по 2 раб.

„	отъ 13 до 23 саж.	.. .	.. .	3	„
„	” 23 ” 25 ”	.. .	.. .	4	„
„	” 25 ” 30 ”	.. .	.. .	5	„

Для спуска груженыхъ судовъ, сверхъ поименованного  
числа рабочихъ, прибавляется по одному рабочему на  
каждые 3.000 пудовъ груза.

§ 96. Туэра, спускающіеся по цѣпи, а также паро-  
ходы пользуются безостановочнымъ ходомъ въ порогахъ,  
но должны принимать всевозможныя мѣры предосторож-  
ности отъ столкновенія со встрѣчными судами.

§ 97. Пароходы и туэра, въ порогахъ, отъ шлюза Императора Николая II до Буркова и во всѣхъ вообще узкихъ мѣстахъ фарватера, спускаются по выходѣ изъ нихъ взводныхъ судовъ.

§ 98. При сплавѣ выше Буркова гонки не должны превышать слѣдующихъ размѣровъ: однорядныя—45 с. длины и 5 с. ширины; двухрядныя и трехрядныя—30 с. длины и 5 с. ширины.

§ 99. При сплавѣ выше Буркова гонки должны имѣть: лодку съ рысковымъ якоремъ и снастью, длиною въ 75 с. и толщиною—для однорядныхъ гонокъ въ  $2\frac{1}{2}$  дм., а для остальныхъ—въ  $3\frac{1}{2}$  дм.; три причала, длиной по 15 с., толщиной для однорядныхъ гонокъ—въ  $2\frac{1}{2}$  д., а для остальныхъ—въ  $3\frac{1}{2}$  дюйма: надлежащее количество погесей; кромѣ того, на каждую гонку полагается не менѣе 6 человѣкъ рабочихъ.

§ 100. При сплавѣ ниже Буркова гонки должны имѣть лодку съ рысковымъ якоремъ и не менѣе какъ съ 2-мя гребцами; кромѣ того, на гонку съ дровами въ кошеляхъ, при длинѣ гонки не болѣе 60 саж., ставится 6 рабочихъ, а на гонку съ дровами въ огородахъ, при длинѣ ея не свыше 30 саж., ставится 10 рабочихъ; на бревенчатую гонку, длиною не болѣе 100 с., ставится 4 рабочихъ.

§ 101. При сплавѣ гонокъ и плотовъ въ колѣнѣ рѣки Шексны, называемомъ „Прость“, соблюдаются слѣдующія правила:

а) каждая гонка во время слѣдованія должна имѣть: не менѣе 8 человѣкъ рабочихъ и рыбковой якорь, вѣсомъ не менѣе 2 пудовъ; снасть толщиною 3 дюйма и лодку, а дровянная гонка въ кошеляхъ, сверхъ того же числа

рабочихъ и принадлежностей, должна имѣть рысковой якорь вѣсомъ не менѣе 3 пудовъ;

б) гонки и плоты, отправляющіеся къ Рыбинску съ верховья р. Шексны, не доходя „Прости“, должны останавливаться у д. Кершино, въ порядкѣ подхода, у одного только берега по ширинѣ не болѣе 4 гонокъ въ рядъ;

в) сплавъ плотовъ „Простью“, долженъ начинаться въ 9 часовъ вечера и продолжаться до 1 часу ночи. Прибывшія къ этому времени изъ Рыбинска суда останавливаются ниже „Прости“ у с. Воятицъ до окончанія сплава;

г) время сплава гонокъ оповѣщается казеннымъ служителемъ, который и наблюдаетъ за порядкомъ отправленія. Отвалъ гонокъ, одна за другой долженъ быть не менѣе, какъ черезъ 10 минутъ и, во всякомъ случаѣ, гонка должна слѣдовать за другой въ разстояніи не менѣе 100 саженъ и притомъ, по одиночкѣ, не счи-валась въ рядъ;

д) послѣднюю, отправившуюся изъ Кершена къ Рыбинску, гонку сопровождаетъ казенный служитель до с. Воятицъ, гдѣ и объявляетъ объ окончаніи сплава. Послѣ сего назначается отправка судовъ изъ Воятицъ.

§ 102. Гонки и плоты, назначаемые къ сплаву черезъ Рыбинскую Пристань, останавливаются не ниже Кастовца у берега, не болѣе 4-хъ въ рядъ.

### ОТДѢЛЕНИЕ III.

#### Правила буксировки судовъ по рѣкѣ Ковжѣ.

§ 103. Пароходы берутъ суда по очереди ихъ под-хода къ шлюзамъ „Польза“ и „Св. Константина“, для каковой цѣли ведется особая очередная шпуровая книга

для записи — подходящихъ судовъ на шлюзъ „Польза“, и обратныхъ судовъ на шлюзъ „Св. Константина“.

Судамъ, вышедшимъ въ р. Ковжу за пароходами съ р. Шексны по Бѣлому озеру и Бѣлозерскому каналу и обратнымъ судамъ отъ шлюза „Св. Константина“, отправляемымъ за пароходами въ обходъ Бѣлозерского канала по Бѣлому озеру, предоставляется проходить по рѣкѣ Ковжѣ за тѣми же пароходами, съ правомъ обхода общаго каравана, но съ тѣмъ, чтобы для пропуска че-резъ шлюзы означенные суда становились въ общую очередь.

§ 104. Буксирный возъ, вмѣстѣ съ интервалами не долженъ имѣть длины болѣе 130 саж., не включая парохода, при чемъ суда должны быть счленены по два въ рядъ.

§ 105. Пароходамъ предоставляется брать на буксиръ соотвѣтствующее ихъ силѣ число судовъ, но съ тѣмъ, чтобы количество ихъ не превышало:

а) для пароходовъ въ 35 силъ и больше

судовъ длиною до 22 саж. включит.	10
" " " 25 " " . . . . .	8
" " " 30 и болѣе саж. включ.	6

б) для пароходовъ отъ 25 до 35 силъ — на два судна на всѣ разряды менѣе;

в) для пароходовъ менѣе 25 силъ на четыре судна на всѣ разряды менѣе;

г) при смѣшанной счалкѣ судовъ, длина буксириаго воза не должна превышать наибольшей допускаемой длины, установленной предыдущимъ параграфомъ;

д) бревенными гонкамъ разрѣшается слѣдоватъ также но двѣ въ рядъ и количество ихъ въ возу не должно превышать:

для пароходовъ въ 35 силь и болѣе . . .	6
"      "      отъ 25 до 35 силь . . .	4
"      "      менѣе 25 силь . . .	2

§ 106. При встрѣчѣ буксирныхъ возовъ, низовый долженъ уменьшить ходъ до возможности управляться, а верховыи должны итти среднимъ ходомъ.

§ 107. Суда мѣстной нагрузки, идущія конной тягой, при встрѣчѣ и обходѣ ихъ буксирными караванами, должны держаться возможно ближе къ ходовой сторонѣ и уменьшать свое движеніе до возможности управляться, не препятствуя встрѣчѣ и обходу.

§ 108. Буксирные караваны при обходѣ и встрѣчѣ мѣстныхъ судовъ, идущихъ конной тягой, должны проходить мимо нихъ, не причиняя имъ вреда.

§ 109. Встрѣча буксирныхъ каравановъ противъ лѣсопильныхъ заводовъ и ихъ пристаней воспрещается. Пароходъ, подходящій снизу къ заводамъ, долженъ дать продолжительный свистокъ и, при получении отвѣта сверху идущаго парохода, ожидать прохода его. Если верховыи пароходы не отвѣтить на поданный сигналъ, а, при дальнѣйшемъ слѣдованіи низового парохода, встрѣча въ предѣлахъ завода неизбѣжна, то верховыи пароходы немедленно ставить свой возъ на кормовые якоря и омога-  
таетъ проходу низового воза.

§ 110. Суда мѣстного движенія, слѣдующія конною тягою, должны держаться ходового (лѣваго) берега, а при остановкахъ для корма лошадей переваливать къ правому берегу.

§ 111. Остановка буксирныхъ возовъ, кромѣ случаевъ особой надобности, дозволяется лишь у праваго берега, въ предѣлахъ же заводскихъ территорій и въ поворотахъ рѣки не допускается.

§ 112. Суда, подходя къ шлюзу „Св. Константина“, становятся по очереди подхода за судами, стоящими у шлюза, безъ права ихъ обхода.

§ 113. При образованіи кормы ниже шлюза „Св. Константина“ подтяжка судовъ къ перечалочному пункту должна быть организована пароходами, производящими очередную буксировку на р. Ковжѣ.

§ 114. При подходѣ къ шлюзу „Св. Константина“ буксируные караваны, идущіе снизу, размѣщаются въ слѣдующемъ порядке: первый—у праваго берега выше перевоза, второй—у лѣваго берега ниже перевоза, а слѣдующіе караваны—у праваго берега отъ перевоза внизъ по течению. Обратныя порожнія и подгруженныя суда по выходѣ изъ шлюза „Св. Константина“ должны становиться у лѣваго берега на мѣстахъ, указываемыхъ чинами судоходного надзора.

§ 115. Суда мѣстной нагрузки съ лѣсными материалами, отъ начала навигаціи до 20 мая и послѣ прохода кучнаго каравана, проходятъ шлюзъ „Св. Константина“, входя въ очередь со всѣми остальными судами; съ 20 же мая до прохода кучнаго каравана вышеупомянутыя суда мѣстной нагрузки имѣютъ право проходить шлюзъ „Св. Константина“ въ свободное отъ пропуска судовъ время, но за сутки, въ числѣ, во всякомъ случаѣ, не болѣе шести 6.

§ 116. Бревенные гонки и суда для нагрузки у лѣсопильныхъ заводовъ дозволается ставить въ одинъ рядъ. Время постановки гонокъ и судовъ въ два ряда назначается Правленіемъ Вытегорскаго Округа путей сообщенія.

§ 117. Суда, не готовыя къ слѣдовашію отъ шлюза „Св. Константина“ по шлюзованной части системы, отводятся на мѣста, указанныя мѣстнымъ судоходнымъ надзоромъ.

## ОТДЕЛЕНИЕ IV.

### Правила плаванія по рѣкѣ Свири.

§ 118. При буксировкѣ судовъ внизъ по течению длина и ширина буксируемыхъ возовъ не должна превышать слѣдующихъ размѣровъ.

ДЛИНА СУДОВЪ	Для пароходовъ.			
	Огъ 15 до 20 силь.	Отъ 20 до 30 силь.	Отъ 30 до 35 силь.	Свыше 35 силь.
I. Отъ Вознесенія до Гакручья, отъ Острѣчнина до Ровскаго и отъ Пидьмы до Мятусова.				
До 18 сажень . . .	3	4	5	5
Свыше 18 до 23 с. .	2	3	4	4
Свыше 23 до 25 с. .	1	2	3	4
Свыше 25 саж. . . .	1	1	2	2
II. Отъ Мятусова до Хевроны.				
До 18 сажень . . . .	2	3	4	4
Свыше 18 до 23 с.	2	2	2	2
Свыше 23 до 25 с. .	1	2	2	2
Свыше 25 саж. . . .	1	1	1	2
III. Отъ Хевроны до Подпорожья.				
До 18 сажень . . . .	1	1	2	2
Свыше 18 саж. . . .	1	1	1	1
IV. Отъ Подпорожья до Подъяндебы.				
До 18 сажень . . . .	2	3	3	4
Свыше 18 до 23 с. .	1	2	2	4
Свыше 23 до 25 с. .	1	2	2	3
Свыше 25 саж. . . .	1	1	1	2
V. Отъ Подъяндебы до Свирицы и во всѣхъ прочихъ плесахъ воды.				
Свыше 18 саж. . . .	4	6	8	12

При смѣшанной счалкѣ судовъ разныхъ размѣровъ, общая длина воза для каждого участка не должна превышать наибольшей длины, установленной вышеприведенной таблицей для возовъ, составленныхъ изъ однихъ большемѣрныхъ судовъ. Въ порогахъ счалка судовъ болѣе двухъ въ рядъ не допускается. При буксировкѣ судовъ порогами вверхъ по теченію счалка судовъ въ два ряда не допускается.

*Примѣчаніе.* Правленію Вытегорскаго Округа путей сообщенія предоставляется разрѣшать пароходамъ буксировку возовъ большаго размѣра въ зависимости отъ мѣстныхъ условій.

(Собр. Узак. и Раси. Прав., 1910 г. № 86, ст. 947).

§ 119. На пароходы и буксируемыя ими суда, на которыхъ имѣются свои лоцмана или шкиперы, разрѣшается не брать присяжныхъ лоцмановъ.

§ 120. На каждомъ пароходѣ, во время его движенія, должны находиться на мостикѣ шкиперъ или его помощникъ и рулевой.

Въ порогахъ р. Свири, на каждомъ идущемъ внизъ по теченію непаровомъ суднѣ, у руля долженъ находиться, кромѣ рулевого и команды, еще одинъ поѣздной рабочій.

§ 121. При буксировкѣ внизъ по теченію двухъ рядомъ счаленныхъ судовъ, какъ на паровомъ двигатѣль, такъ и на каждомъ суднѣ, ставится по одному лоцману.

§ 122. При спускѣ судовъ сплавомъ, на нихъ должно находиться число гребцовъ, опредѣленное особою табелью, установленною судоходнымъ начальствомъ и вывѣшиваемою во всѣхъ лоцманскихъ конторахъ.

§ 123. Суда, не буксируемыя, должны итти каждое отдельно, ни въ какомъ случаѣ не счаливались съ дру-

гими судами. Суда, идущія сплавомъ, должны иметь приспособленія, указанныя въ § 75 и, сверхъ того, надлежащее количество потесей и веселъ по числу рабочихъ.

§ 124. Гонки въ порожистой части (отъ Вознесенья до Подъяндебы) могутъ быть длиною до 45 саж., а ниже Подъяндебы до Свирицы произвольной длины, смотря по силѣ буксирующаго ихъ парохода. Но прежде вступленія въ р. Свирицу онъ должны быть расчаливаемы и приводимы къ длинѣ не болѣе, какъ въ 35 сажень, считая льяло.

При буксирномъ возѣ въ порожистыхъ частяхъ на каждыя двѣ гонки должно быть: по одному якорю, не менѣе 10 нудовъ, съ канатомъ длиною въ 60 саж., толщиною въ 4 дюйма; двѣ лодки съ веслами, и 6 человѣкъ съ баграми. При буксировкѣ ниже Подъяндебы до Свирицы указанное въ настоящемъ параграфѣ число рабочихъ и количество принадлежностей полагается на каждые четыре гонки.

*Примѣчаніе.* Слѣдующія за буксиромъ парохода гонки разрѣшаются сплачивать но двѣ въ рядъ.

§ 125. Въ тѣхъ мѣстахъ рѣки, гдѣ Правленіемъ Вытегорскаго Округа П. С. будетъ признано необходимымъ, устанавливаются мачты, на которыхъ подымаются слѣдующіе сигналы:

а) поднятый на мачтѣ шаръ обозначаетъ, что въ порогъ вступаютъ спускныя суда. Въ такихъ случаяхъ взводныя суда должны останавливаться для пропуска спускныхъ судовъ или ниже порога, въ удобныхъ для того мѣстахъ, или же въ самомъ порогѣ, если до поднятия шара они уже успѣли войти въ него.

б) Поднятый на мачтѣ, на фалѣ, ниже рея, красный конусъ раструбомъ внизъ обозначаетъ загражденіе фарватера и полную невозможность выпуска судовъ въ по-

рогъ. Въ такихъ случаяхъ, какъ взводныя, такъ и спускныя суда, несмотря ви на какія затрудненія или даже опасности, обязаны остановиться, не входя въ порогъ.

§ 126. Пароходамъ, идущимъ безъ воза, предоставляется проходить пороги и при выставленномъ па мачтѣ шарѣ, если они признаютъ возможнымъ разминоваться со спускными судами.

#### ОТДѢЛЕНИЕ V.

### Правила плаванія по рѣкѣ Невѣ.

#### 1. Буксированиe судовъ.

##### a) При спускѣ по течению:

§ 127. Число судовъ, которое можетъ вести за собою буксирный пароходъ, указано въ нижеслѣдующей таблицѣ:

СУДА, ДЛИНОЮ:	П а р о х о д ы .			
	Отъ 18 до 25 силь.	Отъ 25 до 35 силь.	Отъ 35 до 50 силь.	Свыше 50 силь.
Отъ 9 до 15 саж. . .	6	10	14	16
Отъ 15 до 18 саж... .	4	6	8	10
Отъ 18 до 23 с. . . .	3	4	5	6
Отъ 23 до 25 с. . . .	2	3	4	5
Отъ 25 до 33 с. . . .	1	2	3	4

Въ случаѣ увеличенія быстроты теченія, или при малой водѣ, инспектору судоходства предоставляется право уменьшать вышеустановленное число судовъ, донося о таковомъ отстушеніи отъ настоящихъ правилъ по начальству.

*Примѣчаніе.* Для опредѣленія дѣйствительного количества силы машины, на каждомъ пароходѣ должны находиться формуляры машинъ.

§ 128. Высшій размѣръ буксируаго воза допускается шириной до 18 саж. и длиною до 90. Въ эту длину входитъ длина буксируаго каната отъ кормы буксирующаго парохода до первого ряда судовъ.

§ 129. Возъ изъ судовъ, нагруженныхъ сѣномъ, соломою или древеснымъ углемъ и представляющихъ, по значительности объема, большую площадь для вѣтра, долженъ состоять лишь изъ двухъ большемѣрныхъ судовъ или двухъ счалковъ; въ томъ случаѣ, когда буксирующій пароходъ отапливается углемъ, промежутокъ между нимъ и первымъ судномъ или счалкомъ не долженъ быть менѣе 30 саж. Пароходамъ же, отапливаемымъ дровами, совершенно воспрещается буксированіе подобныхъ судовъ.

б) *При подъемѣ противѣ теченія:*

§ 130. Ширина воза не должна превышать 5 саж., а длина—150 саженъ съ пароходомъ и буксиромъ.

§ 131. Въ Невскихъ порогахъ (отъ д. Порогъ до Островковъ) буксируный возъ долженъ быть уменьшаемъ вдвое.

## 2) Буксированіе гонокъ по течению.

§ 132. Партия гонокъ, вышедшая изъ канала Екатерининскимъ устьемъ и сплачивающаяся въ спуску въ рѣчкѣ Невѣ,—не должна застаиваться въ ней и, во всякомъ случаѣ, находиться въ рѣчкѣ болѣе двухъ часовъ времени; если же и въ теченіе этого срока партия не отвалитъ для сплава по Невѣ, то она обязана выйти изъ рѣчки за палы и тѣмъ дать возможность слѣдовать въ Неву заднимъ партіямъ, въ противномъ случаѣ, выводится распоряженіемъ мѣстнаго судоходнаго начальства за счетъ лѣсовладѣльца за Преображенскую гору, гдѣ ставится на якорь, или причальная бочки.

§ 133. При большомъ скопленіи гонокъ въ Екатерининскомъ устьѣ, выпускъ ихъ въ Неву, для избѣжанія задержки въ каналѣ, допускается и черезъ Петровское устье, но съ тѣмъ: 1) чтобы гонки проходили черезъ Петровское устье, когда оно не занято судами и въ подходѣ къ нему не будетъ судовъ; 2) чтобы у Петровскихъ шлюзовъ находился свободный пароходъ для немедленнаго принятія пропущенныхъ гонокъ на буксиръ и 3) чтобы черезъ Петровское устье одновременно пропускалось не болѣе 4-хъ гонокъ, которыя, послѣ прохода шлюзами послѣдней изъ нихъ, не должны оставаться ниже шлюзовъ болѣе одного часа; слѣдующую, затѣмъ, партию въ четыре гонки выпускать въ Петровское устье только послѣ выхода въ Неву предыдущей партии.

§ 134. Буксирный возъ гонокъ для одного парохода свыше 35 силъ не долженъ превышать 15 саж. ширины и 60 саж. длины, не считая льяла, длины парохода и буксира; для пароходовъ, имѣющихъ менѣе 35 силъ, ширина воза не должна быть болѣе 12 саж., а длина болѣе 45 саж.

§ 135. При буксирномъ возѣ на каждыя 4 гонки должно быть по одному якорю въ 10 пудовъ вѣсомъ, по одному 4-хъ-дюймовому канату въ 60 саж., и по два багра, по одному завозному концу изъ тонкихъ снастей, при чёмъ неполныя 4 гонки должны, въ этомъ отношеніи, приниматься за полныя, и по одному фонарю. Кромѣ того, на каждой боковой сторонѣ гонки должно быть по одной, не менѣе 30-ти-саженной длины, снасти и багры по числу рабочихъ.

§ 136. Подъ буксирный пароходъ возѣ причаливается двумя буксирами, подаваемыми на крайніе передніе плоты.

§ 137. Возъ гонокъ долженъ быть снабженъ, по крайней мѣрѣ, двумя прочными лодками со всѣми принадлежностями, какъ-то: веслами и буйками.

§ 138. На каждый возъ гонокъ, въ 60 саж. длины и 15 саж. ширины, должно имѣть не менѣе 15 человѣкъ рабочихъ и одного десятника.

§ 139. При причаливаніи воза къ берегу, или къ пристани, буксирующій пароходъ не долженъ уходить отъ воза до тѣхъ поръ, пока всѣ приведенные гонки не будутъ безопасно и въ порядке установлены и зачалены; при этомъ ни въ какомъ случаѣ не должно стѣснять движенія другихъ судовъ.

### 3) Сплавъ гонокъ на потесахъ.

§ 140. Каждая сплавляемая отдельно партія гонокъ должна быть шириной не болѣе 10 саж. и длиною не болѣе 45 саж.

§ 141. На заднихъ плотахъ должно быть по одному якорю въ 10 пудовъ вѣсомъ, по одному 4-хъ-дюймовому канату въ 60 саж. длиною каждый, по одному тонкому завозному концу, по два багра и по два фонаря. Нѣсколько концовъ и багровъ должны быть разложены и на другихъ плотахъ.

§ 142. При каждомъ отдѣльномъ спускѣ (партіи) должно быть не менѣе двухъ лодокъ со всѣми принадлежностями.

§ 143. На двухъ переднихъ плотахъ должно быть не менѣе 2-хъ фонарей.

§ 144. На каждомъ спускѣ (партіи) должно быть не менѣе 8 человѣкъ рабочихъ, кромѣ лоцмана и десятника.

§ 145. Отдѣльныя партіи (спуски) не должны отѣваться въ сплавъ съ мѣста ихъ причала цо нѣсколько вдругъ, а должны слѣдовать одна за другою въ пѣкоторомъ разстояніи.

§ 146. Въ случаѣ сильнаго вѣтра, или тумана, гонки обязаны останавливаться па причалы, или на якоря, вѣс фарватера.

## РАЗДѢЛЪ V.

### В з ы с к а н і я.

§ 147. За неисполнение настоящихъ правилъ виновные подвергаются установленному въ законѣ взысканію.

§ 148. За порчу сооруженийъ виновнаго взыскиваются деньги, потребныя на исправление произведенныхъ повреждений и, кромѣ того, согласно ст. 77 Устава, о наказаніи.—штрафъ не свыше 50 рублей.

§ 149. Должностные лица, привлекая къ отвѣтственности виновныхъ въ нарушениіи какъ правилъ, поступающихъ на основаніи ст. 1230—1234 Устава Уголовн. Судопр., при чёмъ, въ случаяхъ, указанныхъ въ ст. 1232, виновные задерживаются до прибытия на мѣсто судебнай власти.