



СОБРАНИЕ ЗАКОНОВЪ И РАСПОРЯЖЕНІЙ ПРАВИТЕЛЬСТВА,

ИЗДАВАЕМОЕ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВУЮЩЕМЪ СЕНАТѢ.

15 ФЕВРАЛЯ

№ 16.

1892.

СОДЕРЖАНИЕ:

Ст. 190. О разрѣшеніи вывоза хлѣба изъ портовъ Архангельской губерніи въ Норвегію.

191. О возмѣщеніи таможенныхъ пошлинъ за матеріалы для приготовленія хлопчатобумажныхъ издѣлій, вывозимыхъ за границу.

192. О преобразованіи общества Рязанско-Козловской желѣзной дороги въ общество Рязанско-Уральской дороги.

193. О признаніи состоявшимся общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги и вступленіи въ силу условій преобразованія общества Рязанско-Козловской желѣзной дороги въ общество Рязанско-Уральской желѣзной дороги.

ИМЕННОЙ ВЫСОЧАЙШІЙ УКАЗЪ.

190. О разрѣшеніи вывоза хлѣба изъ портовъ Архангельской губерніи въ Норвегію.

УКАЗЪ ПРАВИТЕЛЬСТВУЮЩЕМУ СЕНАТУ.

Указомъ Нашимъ, 1 сентября 1891 года Правительствующему Сенату даннымъ, воспретили Мы отпускъ ржи, ржаной муки и отрубей изъ портовъ Архангельской губерніи.

Признавъ, по соображенію свѣдѣній о состояніи продовольственныхъ запасовъ въ этой губерніи, возможнымъ допустить, въ видахъ сохраненія мѣновыхъ торговыхъ сношеній поморовъ сѣвернаго края съ Норвегіей, изъятіе изъ приведеннаго закона, по отношенію къ хлѣбу, который вывозится изъ этого края русскими поморами въ норвежскіе порты, повѣлываемъ:

Дозволить вывозъ въ текущемъ году хлѣба изъ портовъ Архангельской губерніи въ Норвегію въ количествѣ не свыше двухсотъ тысячъ пудовъ, съ тѣмъ:

1) чтобы таковой вывозъ разрѣшался только поморамъ Архангельской губерніи, производящимъ мѣновую торговлю съ Норвегією на русскихъ судахъ;

2) чтобы допускаемый къ вывозу хлѣбъ предназначался исключительно для промѣна въ норвежскихъ портахъ на рыбу, а не для продажи,

и 3) чтобы Министрами Иностранныхъ и Внутреннихъ Дѣлъ и Финансовъ были, по взаимному соглашенію, установлены правила относи-

тельно контроля за таковымъ отпускомъ, а равно и порядокъ наложенія за несоблюденіе сихъ правилъ взысканій, опредѣленныхъ 1085 и 1551 статьями св. зак. т. VI уст. там. за незаконную, тайно отъ таможенныхъ властей, погрузку и вывозъ изъ Россіи запрещенныхъ къ отпуску за границу товаровъ.

Правительствующій Сенатъ не оставитъ къ приведенію сего Указа Нашего въ исполненіе сдѣлать надлежащее распоряженіе.

На подлинномъ Собственною Его Императорскаго Величества рукою подписано:
Въ С.-Петербурѣ.

«АЛЕКСАНДРЪ».

7 февраля 1892 года.

ВЫСОЧАЙШЕ УТВЕРЖДЕННЫЯ МНѢНІЯ И ПОЛОЖЕНІЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХЪ УЧРЕЖДЕНІЙ.

ВЫСОЧАЙШЕ УТВЕРЖДЕННОЕ МНѢНІЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО СОВѢТА.

191. О возмѣщеніи таможенныхъ пошлинъ за матеріалы для приготовленія хлопчатобумажныхъ издѣлій, вывозимыхъ за границу.

Его Императорское Величество воспослѣдовавшее мнѣніе въ Общемъ Собраніи Государственного Совѣта, о возмѣщеніи таможенныхъ пошлинъ за матеріалы для приготовленія хлопчатобумажныхъ издѣлій, вывозимыхъ за границу, Высочайше утвердить соизволилъ и повелѣлъ исполнить.

Подписаль: Предсѣдатель Государственного Совѣта **МИХАИЛЬ.**

3 февраля 1892 года.

МНѢНІЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО СОВѢТА.

Выписано изъ жур- Государственный Совѣтъ, въ Соединенныхъ Департаментовъ Соединенныхъ парламентахъ Государственной Экономіи и Законовъ Департаментовъ Государственной Экономіи и въ Общемъ Собраніи, рассмотрѣвъ представленіе Министра Финансовъ о возмѣщеніи таможенныхъ пошлинъ за матеріалы для приготовленія хлопчатобумажныхъ издѣлій, вывозимыхъ за границу, *мнѣніемъ по- ложилъ:*
1891 г. и Общаго Собранія 20 января 1892 года.

Въ дополненіе подлежащихъ узаконеній постановить:

1. При вывозѣ хлопчатобумажныхъ издѣлій туземнаго производства по европейской границѣ, а также въ Персію, по морской и Закавказской сухопутной границѣ, и въ Китай, производится возвратъ пошлинъ, уплаченныхъ за употребленные при выдѣлкѣ этихъ издѣлій матеріалы, въ слѣдующемъ размѣрѣ:

а) для пряжи и тканей суровыхъ и бѣлыхъ—по 1 руб. 30 коп. золот. съ пуда;

б) для пряжи и тканей крашеныхъ и набивныхъ (кромѣ окрашенныхъ въ адрианополюскій красный цвѣтъ)—по 1 руб. 50 коп. золот. съ пуда;

в) для пряжи и тканей, крашеныхъ въ адрианополюскій красный цвѣтъ,—по 1 руб. 85 коп. золот. съ пуда.

2. Возвратъ пошлинъ производить посредствомъ выдачи особыхъ квитанцій, принимаемыхъ въ зачетъ при платежѣ таможенныхъ пошлинъ за получаемый изъ-за границы хлопокъ.

3. Министру Финансовъ предоставляется издать подробныя правила о порядкѣ возврата пошлинъ и о надзорѣ за дѣйствительнымъ вывозомъ за границу и неводвореніемъ обратно вывезенныхъ съ возвратомъ пошлины издѣлій.

Подлинное мнѣніе подписано въ журналахъ Предсѣдателями и Членами.

ВЫСОЧАЙШЕ УТВЕРЖДЕННОЕ ПОЛОЖЕНІЕ СОЕДИНЕННАГО ПРИСУТСТВІЯ КОМИТЕТА МИНИСТРОВЪ И ДЕПАРТАМЕНТА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ЭКОНОМІИ ГОСУДАРСТВЕННОГО СОВѢТА.

192. О преобразованіи общества Рязанско-Козловской желѣзной дороги въ общество Рязанско-Уральской дороги.

Во исполненіе Высочайшаго Его Императорскаго Величества повелѣнія, Соединеннымъ Присутствіемъ Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственного Совѣта разсмотрѣно было въ засѣданіяхъ 17 и 23 декабря 1891 г. и 2 января 1892 года дѣло о преобразованіи общества Рязанско-Козловской желѣзной дороги въ общество Рязанско-Уральской дороги.

При семъ Соединенное Присутствіе, по журналу 2 января 1892 г., полагало:

I. Проектъ условій преобразованія общества Рязанско-Козловской желѣзной дороги въ общество Рязанско-Уральской дороги,—коимъ предполагается предоставить сему обществу, какъ аренду казенной Козлово-Саратовской дороги, такъ и сооруженіе и эксплуатацію линій: 1) Покровско-Уральской, съ вѣтвями: а) до Николаевска и б) до Александрова-Гая; 2) Тамбово-Камышинской; 3) Лебедянь-Елецкой, и 4) вѣтвей отъ Козлово-Саратовской дороги: а) до Бланды и б) до Петровска, Сердобска и Вольска,—исправленный по замѣчаніямъ Соединеннаго Присутствія—поднести на Высочайшее Его Императорскаго Величества благоусмотрѣніе.

II. Предоставить Министру Путей Сообщенія:

1) Входить въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственного Совѣта съ особыми представленіями о предѣльномъ размѣрѣ строительнаго капитала

по перечисленнымъ въ кредѣдущей статьѣ линіямъ и вѣтвямъ въ то время, когда размѣръ означеннаго капитала опредѣлится на основаніи техническихъ условій и разцѣночныхъ вѣдомостей, рассмотрѣнныхъ и утвержденныхъ въ установленномъ для сего порядкѣ.

2) Объявить правленію общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги, что, такъ какъ однимъ изъ соображеній, послужившихъ основаніемъ къ принятію предложеній сего общества о постройкѣ новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, было желаніе правительства оказать помощь населенію, пострадавшему отъ неурожая, то со стороны означеннаго правленія должны быть приняты всѣ зависящія отъ него мѣры къ преимущественному привлеченію нуждающагося населенія къ работамъ по предстоящему сооруженію названнымъ обществомъ новыхъ рельсовыхъ путей.

III. Предоставить Министру Финансовъ:

1) Имѣть должное наблюденіе за правильностью расходованія обществомъ Рязанско-Уральской желѣзной дороги суммъ, имѣющихъ быть реализованными предположеннымъ выпускомъ гарантируемаго правительствомъ дополнительнаго облигаціоннаго займа общества; и

2) Предупредить общество Рязанско-Уральской желѣзной дороги, что право на установленіе и взиманіе тарифной платы какъ въ мѣстномъ, такъ и въ прямомъ сообщеніяхъ, въ размѣрахъ до высшихъ предѣльныхъ нормъ, предусмотрѣнныхъ § 27 условій образованія названнаго общества, предоставляется сему послѣднему подъ условіемъ сохраненія полной, обязательной для общества, наравнѣ со всѣми другими частными желѣзнодорожными компаніями, силы ст. 2 Высочайше утвержденнаго 8 марта 1889 г. положенія о желѣзнодорожныхъ тарифахъ.

Государь Императоръ на положеніе Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта Высочайше соизволилъ, а проектъ условій удостоенъ рассмотрѣнія и утвержденія Его Величества, въ С.-Петербургѣ, въ 11 день января 1892 года.

На подлинномъ написано: Государь Императоръ условія сіи разсматривать и Высочайше утвердить соизволилъ, въ С.-Петербургѣ, въ 11 день января 1892 года.

Подписалъ: Управляющій дѣлами Комитета Министровъ, статсъ-секретарь *А. Куломзинъ*.

У С Л О В І Я

ПРЕОБРАЗОВАНІЯ ОБЩЕСТВА РЯЗАНСКО-КОЗЛОВСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ ВЪ ОБЩЕСТВО РЯЗАНСКО-УРАЛЬСКОЙ ДОРОГИ.

Въ измѣненіе и дополненіе Высочайше утвержденнаго 12 марта 1865 г. устава общества Рязанско-Козловской желѣзной дороги постановляется:

§ 1. Обществу Рязанско-Козловской желѣзной дороги передается на нижеопредѣленныхъ условіяхъ въ аренду казенная Козлово-Саратовская желѣзная дорога, которая и поступаетъ въ общую эксплуатацію съ дорогою Рязанско-Козловскою и съ нижеуказанными, подлежащими сооруженію и эксплуатаціи симъ обществомъ, желѣзнодорожными линіями и вѣтвями, причемъ общество Рязанско-Козловской дороги переименовывается въ общество Рязанско-Уральской желѣзной дороги.

Условія сіи вступаютъ въ силу и Козлово-Саратовская желѣзная дорога передается обществу Рязанско-Уральской желѣзной дороги въ томъ лишь случаѣ, если до 1 мая 1892 г. реализація необходимаго для постройки Покровско-Уральской желѣзной дороги и переправы черезъ Волгу капитала, въ размѣрѣ не меньшемъ 12.000.000 р., будетъ признана Министромъ Финансовъ вполне обеспеченною.

§ 2. Казенная Козлово-Саратовская желѣзная дорога передается обществу Рязанско-Уральской желѣзной дороги, въ аренду впредь до 5 сентября 1947 г. при условіи уплаты во все время аренды ежегодно обществомъ правительству, изъ чистаго дохода всей Рязанско-Уральской желѣзной дороги, по 900.000 р. кред. (§ 23 п. е), и сверхъ того производства ежегодныхъ дополнительныхъ платежей, указанныхъ въ § 23 п. з. Уплата процентовъ и погашенія по облигаціямъ Козлово-Саратовской линіи, какъ выпущеннымъ особо, такъ и въ составѣ консолидированныхъ займовъ, остается на обязанности правительства. 5 сентября 1947 г. правительство вступить обратно въ полное распоряженіе Козлово-Саратовскою желѣзною дорогою. Но и ранѣе 5 сентября 1947 г., по наступленіи срока, указаннаго въ § 25, правительство можетъ изъять изъ аренднаго содержанія Козлово-Саратовскую желѣзную дорогу, но не иначе, какъ при одновременномъ выкупѣ прочихъ дорогъ общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги и при производствѣ съ нимъ расчета на основаніяхъ, указанныхъ въ § 25.

§ 3. Передача Козлово-Саратовской желѣзной дороги обществу Рязанско-Уральской желѣзной дороги въ аренду совершается по описямъ и инвентарямъ, въ томъ видѣ, въ какомъ означенная казенная дорога будетъ находиться ко дню передачи. Запасы топлива и матеріаловъ Козлово-Саратовской дороги принимаются по заготовочнымъ цѣнамъ и стоимость ихъ уплачивается обществомъ правительству изъ оборотнаго капитала Рязанско-Уральской желѣзной дороги. Общество принимаетъ на свою обязанность все относящееся до Козлово-Саратовской дороги договоры и условія, заключенные правительствомъ, но претензіи по

этимъ договорамъ и условіямъ, относящимся ко времени, предшествующему вступленію общества въ арендное пользованіе дорогою, остаются на отвѣтственности правительства. По окончаніи же срока аренды Козлово-Саратовской желѣзной дороги или при изыятіи оной изъ аренднаго содержанія, Козлово-Саратовская желѣзная дорога должна быть сдана правительству въ видѣ, вполне соответствующемъ правиламъ, техническимъ условіямъ и вообще распоряженіямъ Министра Путей Сообщенія, обязательнымъ для желѣзныхъ дорогъ, по описямъ и инвентарямъ, со всѣми тѣми принадлежностями, съ коими была передана обществу, а также и со всѣми дополнительными устройствами и улучшеніями, сдѣланными послѣ передачи. Не подлежатъ передачѣ лишь тѣ предметы и устройства, кои, съ разрѣшенія правительства, будутъ съ дороги изыаты во время ея аренднаго содержанія обществомъ. По отношенію къ оплатѣ при переходѣ Рязанско-Уральской дороги въ казну такихъ запасовъ и предметовъ, кои будутъ приобрѣтены обществомъ Рязанско-Уральской желѣзной дороги на собственныя средства акціонеровъ, остается въ силѣ § 37 устава общества Рязанско-Козловской желѣзной дороги.

§ 4. Въ полутораѣсячный срокъ со дня воспослѣдованія Высочайшаго утвержденія сихъ условій имѣетъ быть составлена въ Министерствѣ Путей Сообщенія вѣдомость всѣхъ работъ по приведенію зданій, сооруженій, верхняго строенія и подвижнаго состава Козлово-Саратовской желѣзной дороги въ положеніе, отвѣчающее правиламъ, техническимъ условіямъ и вообще распоряженіямъ Министра Путей Сообщенія, предложеннымъ желѣзнымъ дорогамъ, но еще неисполненнымъ на Козлово-Саратовской желѣзной дорогѣ. По составленіи вышеуказанной вѣдомости опредѣляется въ двухнедѣльный срокъ, по соглашенію между Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія, размѣръ суммъ, необходимыхъ для производства всѣхъ поименованныхъ работъ, и означенные вѣдомость работъ и расчетъ потребныхъ для ихъ производства суммъ сообщаются Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія обществу Рязанско-Уральской желѣзной дороги къ исполненію. Въ случаѣ несогласія Общества съ рѣшеніемъ Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія по сему предмету, правленіе общества вправѣ, не позже мѣсячнаго срока, подать просьбу о своемъ несогласіи Министру Путей Сообщенія, который вноситъ просьбу общества въ Комитетъ Министровъ не позже одного мѣсяца отъ времени подачи. Всѣ расходы, имѣющіе быть опредѣленными на основаніи вышеизложеннаго порядка, но въ суммѣ, не превосходящей одного милліона рублей, относятся на счетъ имѣющаго быть произведеннымъ, согласно § 18 сихъ условій, обществомъ Рязанско-Уральской желѣзной дороги облигаціоннаго займа.

Избытокъ стоимости означенныхъ работъ надъ однимъ миллиономъ рублей относится на счетъ казны, за исключеніемъ однако тѣхъ изъ обычно относящихся на эксплуатаціонныя средства расходовъ, на производство и окончаніе которыхъ еще не наступятъ назначенные для сего сроки ко времени передачи Козлово-Саратовской желѣзной дороги обществу Рязанско-Уральской желѣзной дороги. Сіи послѣдніе расходы производятся по мѣрѣ наступленія сроковъ и относятся на счетъ эксплуатаціонныхъ доходовъ Рязанско-Уральской дороги. При переходѣ Козлово-Саратовской желѣзной дороги обратно въ вѣдѣніе казны, всѣ работы по приведенію дороги и ея принадлежностей въ положеніе, отвѣчающее правиламъ, техническимъ условіямъ и вообще распоряженіямъ Министра Путей Сообщенія, обязательнымъ для желѣзныхъ дорогъ, производятся за счетъ общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги.

§ 5. Общество Рязанско-Уральской желѣзной дороги обязывается, на опредѣленныхъ ниже условіяхъ и на основаніи изысканій, какъ уже произведенныхъ правительствомъ, такъ и тѣхъ, которыя будутъ произведены—по тѣмъ линіямъ, по коимъ не было сдѣлано правительственныхъ изысканій,—обществомъ подѣ наблюденіемъ Министерства Путей Сообщенія, а равно на основаніи подлежащихъ утвержденію Министра Путей Сообщенія разцѣпочныхъ вѣдомостей, техническихъ условій и исполнительныхъ проектовъ:

а) Построить желѣзнодорожныя линіи въ одинъ путь: ширококолейную облегченнаго типа—отъ Тамбова, чрезъ селеніе Уварово и г. Балашовъ, къ г. Камышину, Саратовской губерніи, и узкоколейную, въ 3, 2809 футовъ (1 метръ) шириною, отъ г. Уральска къ слободѣ Покровской противъ Саратова, и желѣзнодорожную вѣтвь ширококолейную, облегченнаго типа—отъ г. Лебедяни до г. Ельца.

б) Построить подъѣзды узкоколейныя пути отъ городовъ: Вольска, Петровска, Сердобска, и селенія Баланды, Саратовской губерніи, къ Козлово-Саратовской желѣзной дорогѣ, и отъ г. Николаевска къ Уральской желѣзной дорогѣ, равно какъ къ ней же и отъ селенія Александровъ-Гай, Новоузенскаго уѣзда. Отъ правительства будетъ зависѣть потребовать отъ общества, чтобы желѣзнодорожныя вѣтви, предположенныя къ постройкѣ отъ городовъ: Вольска, Петровска и Сердобска, а равно отъ селенія Баланды, были сооружаемы съ широкою колею, облегченнаго типа.

в) Устроить, соотвѣтственно потребностямъ движенія, пристани въ городахъ Саратовѣ и Камышинѣ и слободѣ Покровской, съ обустройствомъ переправы черезъ Волгу отъ слободы Покровской до г. Сарато-

ва. Переправа у г. Саратова для перевозки черезъ рѣку Волгу пассажировъ, багажа и грузовъ между Саратовскою и Уральскою желѣзными дорогами, должна быть производима постоянно, за исключеніемъ времени ледоходовъ и сильныхъ паводковъ, препятствующихъ безопасному сообщенію. Техническое устройство переправы утверждается Министромъ Путей Сообщенія и должно, по возможности, удовлетворять условію перевозки подвижнаго состава съ одной стороны рѣки на другую и безостановочному слѣдованію пассажировъ и грузовъ.

г) Устроить на эксплуатируемыхъ обществомъ линіяхъ и вѣтвяхъ, въ томъ числѣ на Козлово Саратовской желѣзной дорогѣ, склады для рыбныхъ, нефтяныхъ и иныхъ грузовъ, такъ называемые завозные склады для нефтяныхъ грузовъ на главнѣйшихъ станціяхъ, а также склады и элеваторы съ необходимыми приспособленіями для очистки и сортировки зерновыхъ хлѣбовъ на главнѣйшихъ станціяхъ, съ устройствомъ къ симъ складамъ и элеваторамъ подъѣздныхъ путей.

Примѣчаніе. Предположенія общества относительно размѣровъ и количества поименованныхъ въ пп. 6 и 8 устройствъ, а равно относительно пунктовъ, въ коихъ подлежатъ сооруженію пристани и перечисленные склады и элеваторы—представляются на утвержденіе Министра Путей Сообщенія одновременно съ исполнительными проектами и разцѣпными вѣдомостями на сіи сооруженія.

§ 6. Протяженіе означенныхъ выше новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, вѣтвей и подъѣздныхъ путей подлежитъ опредѣленію Министра Путей Сообщенія по окончаніи техническихъ изысканій направленія оныхъ; но, при составленіи окончательныхъ исполнительныхъ проектовъ и при производствѣ работъ, обществу предоставляется допускать отступленія отъ направленій линій, вѣтвей и подъѣздныхъ путей, опредѣленныхъ по изысканіямъ, съ тѣмъ, однако, условіемъ, чтобы таковыя отступленія не удлинняли протяженія оныхъ болѣе, чѣмъ на 3°, не противорѣчили утвержденнымъ Министромъ Путей Сообщенія техническимъ условіямъ и не вызывали увеличенія размѣра строительнаго капитала линій, вѣтвей и подъѣздныхъ путей, который будетъ опредѣленъ по предварительной разцѣпной вѣдомости. Засимъ, если, при соблюденіи вышеуказанныхъ условій, будетъ достигнуто нѣкоторое сбереженіе въ количествѣ работъ противъ назначеній утвержденной разцѣпной вѣдомости, то свободный остатокъ строительнаго капитала зачисляется на особый счетъ общества, а расходование такового капитала можетъ быть производимо на такія строительныя надобности Рязанско-Уральской желѣзной дороги, кои не могутъ быть

покрываемы изъ эксплуатаціонныхъ средствъ, такъ на примѣръ, на устройство пристаней, складовъ, подъѣздныхъ путей и увеличеніе подвижнаго состава и пр., однако не иначе, какъ по требованію или съ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія.

§ 7. Подлежащіе утвержденію Министра Путей Сообщенія исполнительные проекты общаго устройства линій, вѣтвей, пристаней и подъѣздныхъ путей къ складамъ и элеваторамъ должны состоять изъ:

а) плана направленій линій, вѣтвей, пристаней и подъѣздныхъ путей въ масштабѣ 10 вер. въ дюймѣ, подробной продольной профили и поперечныхъ профилей землянаго полотна;

б) нормальныхъ чертежей мостовъ, трубъ, укрѣпленій дамбъ, верхняго строенія, телеграфа, станціонныхъ и путевыхъ построекъ, принадлежностей пути и станцій;

в) вѣдомостей: земляныхъ работъ, укрѣпленія дамбъ по разливамъ рѣкъ, искусственныхъ сооружений, распредѣленія станцій и телеграфныхъ аппаратовъ, поверстнаго подраздѣленія линій, вѣтвей и подъѣздныхъ путей по ремонту и надзору на дистанціи, рабочія отдѣленія, участки и сторожевые переходы, распредѣленію переѣздовъ, казармъ, будокъ для помѣщенія служащихъ при пути, инструментовъ для ремонта пути, мебели и прочихъ принадлежностей для дистанцій и станцій.

Что же касается проектовъ мостовъ, большихъ отверстій и станціонныхъ водоснабженій, съ необходимыми расчетами, равно какъ и вѣдомости приборовъ для водоснабженія, то, по мѣрѣ изготовленія этихъ проектовъ и вѣдомостей, они представляются обществомъ столь заблаговременно, чтобы не могло произойти остановокъ въ исполненіи означенныхъ сооружений и принадлежностей линій, вѣтвей и подъѣздныхъ путей. Планъ отчужденія земель долженъ быть представленъ пріемочной комисіи при освидѣтельствovanіи линій вѣтвей и подъѣздныхъ путей. Всѣ упомянутые чертежи, проекты, планы и вѣдомости общество представляетъ инспекціи, въ трехъ экземплярахъ. О результатахъ разсмотрѣнія представленныхъ обществомъ означенныхъ чертежей, проектовъ, плановъ и вѣдомостей общество будетъ извѣщаемо не далѣе двухъ мѣсяцевъ со дня представленія. Въ случаѣ неизвѣщенія въ указанный 2-хъ мѣсячный срокъ представленные обществомъ чертежи, проекты, планы и вѣдомости считаются утвержденными. При сооруженіи ширококолейныхъ Камышинской желѣзной дороги и вѣтви отъ Лебедяни до Ельца будутъ допущены, по усмотрѣнію Министра Путей Сообщенія, облегченныя техническія условія. На узкоколейной, въ 3,2809 фута (1 метръ) шириною, Уральской

желѣзной дорогѣ, а равно и на другихъ узкоколейныхъ вѣтвяхъ (§ 5 п. б) будутъ допущены, по усмотрѣнію Министра Путей Сообщенія, еще болѣе облегченія, соотвѣтствующія значенію и особеннымъ условіямъ конструкціи этихъ путей.

Однако при постройкѣ Уральской желѣзной дороги въ отношеніи продольнаго профиля и направленій, а равно приближенія строеній должно имѣть въ виду такія условія, при которыхъ было бы наиболѣе удобно перестроить ее, въ случаѣ надобности, въ ширококолейную.

Провозоспособность Уральской желѣзной дороги для воинскаго движенія, средняя скорость воинскихъ поѣздовъ, составъ послѣднихъ, количество подвижнаго состава на Уральской дорогѣ, подъемная сила и вмѣстимость вагоновъ, а равно вѣсъ паровозовъ должны вполнѣ удовлетворять техническимъ условіямъ, представленнымъ обществомъ Военному Министру (приложеніе къ § 7 сихъ условій).

§ 8. По вступленіи въ силу настоящихъ условій (§ 1), общество обязано приступить къ работамъ по сооруженію линій, вѣтвей и подъѣздныхъ путей и по устройству пристаней, складовъ и элеваторовъ, покрывая стоимость сихъ работъ изъ строительнаго капитала линій, вѣтвей и подъѣздныхъ путей и пр., образуемаго на основаніяхъ, указанныхъ въ настоящихъ условіяхъ, и отнюдь не испрашивая выдачи отъ казны ссудъ въ счетъ разрѣшаемыхъ къ выпуску облигацій.

При семъ, до утвержденія Министромъ Путей Сообщенія исполнительныхъ проектовъ общаго устройства линій, вѣтвей и подъѣздныхъ путей, общество имѣетъ право лишь заготовлять и вывозить матеріалы и производить земляныя работы на тѣхъ участкахъ линій, вѣтвей и подъѣздныхъ путей, кои не предвидятся измѣнять противу предварительныхъ проектовъ, а также приступать къ устройству незначительныхъ искусственныхъ сооружений, если на то послѣдуетъ разрѣшеніе инспекціи линій и вѣтвей.

§ 9. Общество пользуется, при сооруженіи линій, вѣтвей, пристаней, складовъ и элеваторовъ и подъѣздныхъ къ нимъ путей, правомъ законнаго отчужденія и занятія недвижимыхъ имуществъ, необходимыхъ для линій, вѣтвей, пристаней, подъѣздныхъ путей и принадлежностей, а также складовъ и элеваторовъ. Находящіяся на линіяхъ, вѣтвяхъ и на мѣстахъ устройства складовъ, элеваторовъ и подъѣздныхъ къ нимъ путей казенныя земли, неводѣланныя, несоставляющія оброчныхъ статей и непокрытыя лѣсомъ, передаются обществу безвозмездно въ количествѣ, потребномъ для линій, вѣтвей, ихъ принадлежностей, складовъ и элеваторовъ съ подъѣздными къ нимъ путями. Изъ означенныхъ казенныхъ земель земли, находящіяся въ распоряженіи военнаго вѣдомства, могутъ быть переданы

лишь съ согласія Военнаго Министра. Равнымъ образомъ дозволяется обществу, съ разрѣшенія Министерства Государственныхъ Имуществъ, въ ближайшихъ къ линіямъ, вѣтвямъ и подъѣзднымъ путямъ казенныхъ земляхъ, невоздѣланныхъ, не покрытыхъ лѣсомъ и не составляющихъ оброчныхъ статей, добывать бесплатно нужные для производства работъ по линіямъ, вѣтвямъ и подъѣзднымъ путямъ строительные матеріалы, какъ то: камень, гравій, песокъ, глину и известъ.

Если Военный Министръ признаетъ возможнымъ, то безвозмездно передаются обществу, въ потребномъ для полотна дороги, станцій, складовъ и элеваторовъ количествѣ, также и земли, принадлежащія Уральскому казачьему войску, на основаніи особыхъ постановленій съѣзда выборныхъ отъ станичныхъ обществъ Уральского войска и по утвержденіи сихъ постановленій въ установленномъ порядкѣ. Равнымъ образомъ, въ войсковыхъ предѣлахъ разрѣшается, на такихъ же условіяхъ, безвозмездная выработка песку и камня, а также гравія, глины и извести, необходимыхъ для постройки дороги.

§ 10. Всѣ потребныя для линій, вѣтвей и подъѣздныхъ путей желѣзнодорожныя принадлежности, равно какъ и принадлежности для прочихъ устройствъ должны быть изготовлены на русскихъ заводахъ и изъ матеріаловъ отечественнаго производства. Цементъ долженъ быть русскаго производства. При этомъ, однако, для узкоколейныхъ облегченнаго типа, шириною 3½ фута и менѣе, линій и подъѣздныхъ путей, подвижной составъ и части къ нему, въ потребномъ количествѣ, допускаются въ теченіи первыхъ десяти лѣтъ по утвержденіи сихъ условій и съ особаго всякій разъ утвержденія Министра Финансовъ къ привозу изъ за границы съ уплатою пошлинъ. На такихъ же условіяхъ допускается привозъ изъ за границы машинъ и механическихъ частей элеваторовъ.

§ 11. Работы по сооруженію линій, вѣтвей, пристаней, складовъ, элеваторовъ и подъѣздныхъ къ нимъ путей подчиняются надзору Министерства Путей Сообщенія на основаніяхъ, указанныхъ въ § 34 устава общества Рязанско-Козловской желѣзной дороги.

§ 12. Общество обязывается установить по постройкѣ линій и вѣтвей, а равно по дополнительнымъ работамъ на существующихъ линіяхъ и по сооруженію всѣхъ прочихъ устройствъ и приспособленій (§ 16), особое счетоводство и независимую отъ эксплуатаціи подробную денежную отчетность.

§ 13. Сроки представленія на утвержденіе Министра Путей Сообщенія разцѣночныхъ вѣдомостей и исполнительныхъ проектовъ линій, вѣтвей, пристаней, складовъ, элеваторовъ и подъѣздныхъ къ нимъ путей,

равно какъ и сроки самаго приступа къ работамъ и окончанія сооруженія линій, вѣтвей, пристаней, складовъ, элеваторовъ и подъѣздныхъ къ нимъ путей будутъ опредѣлены соглашеніемъ правленія общества съ Министерствомъ Путей Сообщенія, въ зависимости отъ времени вступленія въ силу настоящихъ условій и отъ времени окончанія изысканій для проектируемыхъ линій, вѣтвей и подъѣздныхъ путей. Общество можетъ приступить къ работамъ по каждой изъ поименованныхъ въ § 5 работъ только послѣ того, какъ Министромъ Финансовъ признано будетъ, что реализація необходимаго для постройки соответствующей вѣтви капитала произведена, а равно и въ тѣхъ случаяхъ, когда Министромъ Финансовъ будетъ признано, что нужныя для начатія работъ по вѣтви суммы имѣются въ распоряженіи общества, реализація же необходимыхъ для ея сооруженія капиталовъ обезпечена.

Срокъ для окончанія сооруженія желѣзнодорожныхъ линій и вѣтвей, перечисленныхъ въ § 5 п. а, опредѣляется въ 12 рабочихъ мѣсяцевъ послѣ утвержденія техническихъ условій и профилей каждой изъ линій и вѣтвей, считая рабочими мѣсяцы: съ апрѣля по сентябрь включительно, а равно послѣ вышеуказаннаго удостовѣренія Министра Финансовъ; сроки же для постройки путей, перечисленныхъ въ § 5 п. б, будутъ установлены по особому соглашенію правительства съ обществомъ Рязанско-Уральской желѣзной дороги.

Въ случаяхъ непреодолимой силы, какъ то: войны, блокады и другихъ равносильныхъ общественныхъ бѣдствій, вынудившихъ остановку или задержку въ дѣйствіяхъ общества или въ производствѣ работъ, и, вообще, если остановка или задержка послѣдуетъ по обстоятельствамъ, отъ общества независящимъ, срокъ, назначенный для окончанія работъ, съ Высочайшаго соизволенія, испрашиваемаго Министромъ Путей Сообщенія чрезъ Комитетъ Министровъ, можетъ быть отдаленъ. Если бы указанная остановка или задержка, происшедшія не по винѣ общества, вызвали перерасходъ суммъ, предполагаемыхъ по разѣчной вѣдомости, не исключая и процентовъ по облигаціонному займу за время сооруженія, то общество можетъ ходатайствовать о разрѣшеніи ему выпустить дополнительный облигаціонный заемъ въ размѣрѣ перерасходованной суммы, но безъ выдачи отъ казны ссудъ въ счетъ разрѣшаемыхъ къ выпуску облигацій, какъ то установлено въ § 8.

Примѣчаніе. Общество можетъ представлять Министерству Путей Сообщенія проекты, разѣнки и прочія относящіяся до предполагаемыхъ работъ свѣдѣнія до вступленія въ силу настоящихъ условій (§ 1), а равно производить всѣ необходимыя для работъ изы-

сканія, и наблюдениемъ Министерства Путей Сообщенія, которое, для ускоренія дѣла, приступаетъ также къ разсмотрѣнію и утверженію проектовъ и раздѣлокъ, не ожидая вступленія въ силу настоящихъ условій.

§ 14. По окончаніи устройства линій, вѣтвей и подъѣздныхъ путей, общество, не открывая движенія, испрашиваетъ распоряженіе Министерства Путей Сообщенія объ освидѣтельствованіи произведенныхъ работъ, для удостовѣренія въ ихъ прочности и въ возможности производить по нимъ движеніе безостановочно и безопасно; причемъ однако обществу предоставляется испрашивать распоряженіе Министра Путей Сообщенія объ освидѣльствованіи произведенныхъ работъ и объ открытіи движенія и по отдѣльнымъ участкамъ линій, вѣтвей и подъѣздныхъ путей, по мѣрѣ окончанія на тѣхъ участкахъ работъ, дѣленіе на какіе участки зависитъ отъ Министра Путей Сообщенія.

Не считаются препятствіемъ къ назначенію освидѣльствованія и къ открытію движенія недодѣлки, не представляющія опасности или неудобства для движенія, какъ напр.: неокончаніе чистой отдѣлки станцій, неокраска мостовъ и т. п. Равнымъ образомъ, не могутъ препятствовать освидѣльствованію и открытію движенія допущенныя, по особымъ обстоятельствамъ и съ согласія инспекціи линій, вѣтвей и подъѣздныхъ путей, временныя устройства, если они будутъ признаны Министромъ Путей Сообщенія удовлетворяющими требованіямъ безопасности и правильности движенія. Но во всякомъ случаѣ, общество обязано, по открытіи движенія, докончить все недодѣланное въ срокъ, опредѣленный Министромъ Путей Сообщенія.

Временное же товарное движеніе съ рабочими поѣздами по отдѣльнымъ участкамъ можетъ быть открываемо, съ разрѣшенія Министерства Путей Сообщенія, по освидѣльствованіи прочности пути и устройствъ развѣздовъ и по утвержденіи правительствомъ для таковыхъ перевозокъ временныхъ тарифовъ и условій перевозки.

§ 15. Устроенныя линіи, вѣтви, пристани, склады и элеваторы съ подъѣздными къ нимъ путями, вмѣстѣ съ Рязанско-Козловскою дорогою съ вѣтвью къ р. Окѣ въ Рязани и Раненбургско-Данковскою и Лебедянскою вѣтвями, переходятъ къ правительству безвозмездно по окончаніи срока владѣнія обществомъ Рязанско-Козловскою дорогою; ранѣе сего срока—на основаніи особаго расчета, во всемъ согласно съ § 25. Въ обоихъ случаяхъ, вмѣстѣ съ переходомъ къ правительству всего предприятия общества, изымается изъ аренднаго содержанія общества Козлово-Саратовская дорога. Все то имущество, которое будетъ приобрѣ-

тено за счетъ облигаціоннаго капитала общества, при вѣдѣніи дороги къ правительству, передается ему обществомъ бесплатно. Если бы однако, ранѣе перехода дорогъ общества въ казну, оставленіе элеваторовъ въ вѣдѣніи общества было признано правительствомъ неудобнымъ, то правительство имѣетъ право во всякое время выкупить у названнаго железнодорожнаго общества элеваторы или инаго типа усовершенствованныя зернохранилища, уплативъ ему нарицательную стоимость ихъ постройки, за вычетомъ произведеннаго уже погашенія сей стоимости, съ обращеніемъ уплачиваемой за нихъ суммы на досрочное погашеніе облигацій. Счеты по эксплуатаціи всего предпріятія общества ведутся общіе, не выключая и переходящей въ арендное содержаніе общества Козлово-Саратовской дороги.

Примѣчаніе. Размѣръ ежегодныхъ отчисленій на указанное въ семъ параграфѣ погашеніе стоимости элеваторовъ или инаго типа усовершенствованныхъ зернохранилищъ имѣетъ быть опредѣленъ Министромъ Финансовъ по соглашенію съ Министромъ Путей Сообщенія.

§ 16. Строительный капиталъ, предназначенный какъ на производство всѣхъ работъ по сооруженію линій, вѣтвей, а также пристаней, складовъ, элеваторовъ и подъѣздныхъ къ нимъ путей, такъ и на покрытіе издержекъ по изысканіямъ направленія линій, вѣтвей и подъѣздныхъ путей и на возмѣщеніе правительству расходовъ по произведеннымъ имъ въ 1886 г. изысканіямъ Уральско-Покровской линіи, по содержанію правительственной инспекціи и жандармскаго полицейскаго управленія за время сооруженія оныхъ, а равно на уплату процентовъ на суммы, затрачиваемыя на производство работъ, впредь до открытія движенія по линіямъ и вѣтвямъ или же по отдѣльнымъ участкамъ оныхъ,—опредѣлится впослѣдствіи, по подлежащей утвержденію Министра Путей Сообщенія разцѣночной вѣдомости. Такимъ же порядкомъ опредѣляется и капиталъ, потребный на обустройство Козлово-Саратовской линіи пристанью, складами и элеваторами.

Вообще капиталъ, предназначаемый на обустройство существующихъ линій, включая и Козлово-Саратовскую и вѣтвей—пристанями, складами и элеваторами, опредѣляемый указаннымъ порядкомъ, не долженъ быть болѣе 5.500.000 р.

Строительному капиталу, образуемому на основаніяхъ, указанныхъ ниже въ § 18, ведется особый счетъ. Свободныя суммы сего капитала хранятся на текущемъ счетѣ въ частныхъ кредитныхъ учрежденіяхъ по представленію общества и съ разрѣшенія Министра Финансовъ. Съ одной стороны, нарастающіе на означенныя суммы проценты причисляются къ

строительному капиталу, а съ другой, впредь до открытія движенія по какому либо участку линій, вѣтвей и подъѣздныхъ путей, изъ него перечисляются ежегодно, по полугодіямъ, суммы, необходимыя для уплаты процентовъ интереса и погашенія на нарицательную сумму реализованныхъ обществомъ облигацій для образованія строительнаго капитала линій, вѣтвей, пристаней, складовъ, элеваторовъ и подъѣздныхъ къ нимъ путей. Но, по открытіи правильнаго движенія по какому либо участку линій, вѣтвей и подъѣздныхъ путей, уплата процентовъ и погашенія на часть облигацій, соотвѣтствующихъ стоимости открытаго для движенія участка, относится уже на доходы отъ эксплоатаціи открытаго для движенія участка въ общемъ составѣ эксплоатаціонныхъ средствъ общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги и затѣмъ прекращается отчисленіе изъ строительнаго капитала линій, вѣтвей и подъѣздныхъ путей суммъ на уплату процентовъ съ той части сего капитала, которая соотвѣтствуетъ стоимости открытаго для движенія участка. Для этого расчета на каждый изъ участковъ линій, вѣтвей и подъѣздныхъ путей относится часть строительнаго капитала сихъ линій, вѣтвей и подъѣздныхъ путей, имѣющая быть опредѣленною по утвержденной Министромъ Путей Сообщенія разцѣночной вѣдомости линій, вѣтвей, пристаней, складовъ, элеваторовъ и подъѣздныхъ къ нимъ путей.

§ 17. Если бы, при сооруженіи линій, вѣтвей, пристаней, складовъ элеваторовъ и подъѣздныхъ къ нимъ путей, Министромъ Путей Сообщенія было признано нужнымъ отложить на время производство какихъ либо работъ, назначенныхъ разцѣночною вѣдомостію, или допустить какія либо временныя устройства, вмѣсто постоянныхъ, то, при открытіи движенія по симъ линіямъ, вѣтвямъ и подъѣзднымъ путямъ на всемъ ихъ протяженіи, или же на отдѣльныхъ участкахъ, суммы, назначенныя по разцѣночной вѣдомости на отложенныя на время работы на участкѣ, по которому открыто движеніе, а также суммы, потребныя на окончаніе недоделокъ и на замѣну временныхъ устройствъ постоянными, перечисляются изъ строительнаго капитала линій, вѣтвей, пристаней, складовъ, элеваторовъ и подъѣздныхъ къ нимъ путей на особый счетъ общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги, для употребленія впослѣдствіи на работы на линіяхъ общества, которыя будутъ потребованы Министромъ Путей Сообщенія, а съ тѣмъ вмѣстѣ и проценты, которые съ того времени могутъ наростать на эти суммы, хранящіяся въ указанныхъ въ § 16 кредитныхъ учрежденіяхъ, не причисляются къ строительному капиталу линій, вѣтвей и подъѣздныхъ путей, а поступаютъ въ общіе эксплоатаціонные доходы общества.

По окончаніи сооруженія линій, вѣтвей, пристаней, складовъ, элеваторовъ и подъѣздныхъ къ нимъ путей, когда Министръ Путей Сообщенія признаетъ сооруженіе это исполненнымъ во всемъ согласно съ требованіями настоящихъ условій, могущіе оказаться остатки строительнаго капитала линій, вѣтвей, пристаней, складовъ, элеваторовъ и подъѣздныхъ къ нимъ путей зачисляются, какъ сказано выше въ § 6, на особый счетъ общества; проценты же на эти суммы, хранящіеся въ указанныхъ въ предъидущемъ параграфѣ кредитныхъ учрежденіяхъ, причисляются къ доходамъ эксплуатаціи.

Примѣчаніе. Неокончаніе работъ, временно отложенныхъ по распоряженію Министра Путей Сообщенія, не должно служить препятствіемъ къ производству окончательнаго расчета по строительному капиталу линій, вѣтвей, пристаней, складовъ, элеваторовъ и подъѣздныхъ къ нимъ путей. Стоимость временно отложенныхъ работъ и недодѣлокъ перечисляется на указанный въ первомъ періодѣ настоящаго параграфа особый счетъ общества.

§ 18. Для образованія строительнаго капитала новыхъ линій, вѣтвей, пристаней, складовъ, элеваторовъ и подъѣздныхъ къ нимъ путей, а также для образованія оборотнаго капитала въ суммѣ 2.000.000 р. и для покрытія стоимости работъ, какъ по приведенію Козлово-Саратовской желѣзной дороги въ положеніе, отвѣчающее техническимъ требованіямъ Министра Путей Сообщенія (§ 4), такъ и поименованныхъ въ прилагаемомъ при семъ спискѣ, въ суммѣ 742.795 р., общество обязуется заключить своимъ распоряженіемъ облигаціонный заемъ, нарицательная сумма коего будетъ опредѣлена Министромъ Финансовъ по соглашенію съ обществомъ. Срокъ реализаціи облигаціоннаго займа, назначаемаго на работы, указанные въ § 4, а равно на сооруженія, перечисленные въ § 5 п. а, в и г., опредѣляется полуторогодовой со дня Высочайшаго утвержденія настоящихъ дополнительныхъ статей, за исключеніемъ капитала для Покровско-Уральской дороги, срокъ реализаціи котораго опредѣленъ § 1 настоящихъ условій; срокъ же реализаціи облигаціоннаго займа, потребнаго на сооруженія, поименованные въ п. б, § 5, будетъ опредѣленъ по соглашенію общества съ правительствомъ, но не позднѣе какъ 1 января 1894 г. При этомъ правительство сохраняетъ право оставить за собою выпускъ облигаціоннаго займа по цѣнѣ, которая будетъ соглашена между обществомъ и банкирами или учрежденіями, принявшими на себя выпускъ займа, и выплатить обществу условленные суммы наличными деньгами.

Уплата по симъ облигаціямъ процентовъ и погашенія, въ размѣрѣ, который потребуется для полного ихъ погашенія въ опредѣленный для того при ихъ выпускѣ срокъ, обеспечивается, вслѣдъ за находящимися уже въ обращеніи облигаціями общества, въ постепенности, указанной ниже въ § 23, всѣмъ достояніемъ и всѣми доходами общества. Независимо же отъ сего, облигаціямъ этимъ, съ самаго дня ихъ выпуска, по отношенію къ уплатѣ присвоенныхъ имъ процентовъ и погашенія, даруется гарантія правительства. Облигаціи сіи подлежатъ сбору, установленному съ доходовъ отъ денежныхъ капиталовъ.

Время и условія выпуска, а также форма сихъ облигацій подлежатъ утвержденію Министра Финансовъ.

§ 19. Общество обязано изъ строительнаго капитала линій, вѣтвей, пристаней, складовъ, элеваторовъ и подъѣздныхъ къ нимъ путей уплатить правительству стоимость произведенныхъ правительствомъ изысканій Покровско-Уральской линіи, а равно, по его требованію, суммы, слѣдующія на возмѣщеніе издержекъ по содержанію во время сооруженія линій, вѣтвей, пристаней, складовъ, элеваторовъ и подъѣздныхъ къ нимъ путей правительственной инспекціи и чиновъ жандармскаго полицейскаго управленія.

§ 20. Устраиваемые обществомъ элеваторы для храненія зерноваго хлѣба производятъ операціи примѣнительно къ положенію о товарныхъ складахъ, на основаніи правилъ и условій, особо утверждаемыхъ правительствомъ.

§ 21. Устраиваемые обществомъ склады для рыбныхъ, нефтяныхъ и иныхъ грузовъ могутъ быть сдаваемы на условіяхъ, подлежащихъ утвержденію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, въ арендное пользованіе рыбо и нефтепромышленникамъ, а также другимъ лицамъ, для склада товаровъ, предназначаемыхъ къ перевозкѣ по линіямъ общества.

§ 22. Обществу Рязанско-Уральской желѣзной дороги предоставляется:

а) принимать на себя, съ разрѣшенія правительства, устройство, содержаніе и эксплуатацію питательныхъ вѣтвей и подвозныхъ путей желѣзнодорожныхъ, мощеныхъ, шоссейныхъ, со всею требующеюся для нихъ обстановкою и обустройствомъ, съ увеличеніемъ для сего основнаго капитала, на условіяхъ, кои будутъ установлены по соглашенію между правительствомъ и обществомъ;

б) учреждать, съ особаго всякій разъ разрѣшенія Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, подвозку пассажировъ и грузовъ къ станціямъ и отъ станцій дорогъ общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги;

в) имѣть, по требованію или съ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія, особыя платныя помѣщенія на станціяхъ дорогъ общества, для отдыха пассажировъ и обожданія ими поѣздовъ;

г) исполнять частные заказы въ мастерскихъ дорогъ общества, въ предѣлахъ ихъ средствъ, рассчитанныхъ для надобностей эксплуатаціи.

§ 23. Изъ чистаго дохода, получаемаго обществомъ Рязанско-Уральской желѣзной дороги отъ эксплуатаціи переданной ему въ арендное содержаніе Козлово-Саратовской линіи и всѣхъ принадлежащихъ ему желѣзнодорожныхъ линій и вѣтвей, пристаней, складовъ, элеваторовъ и подъѣздныхъ къ нимъ путей, производятся отчисленія въ нижеслѣдующей постепенности:

а) 3% отъ чистаго дохода на образованіе запаснаго капитала общества (§ 43 сихъ условій); по достиженіи же симъ капиталомъ суммы въ 2.000.000 р.—включая въ эту сумму наличность, ко времени вступленія въ силу настоящихъ условій, составленнаго на основаніи § 33 устава общества Рязанско-Козловской желѣзной дороги запаснаго капитала—ежегодныя отчисленія производятся въ размѣръ, необходимомъ для пополненія израсходованной изъ сего капитала суммы, но не болѣе сказанныхъ 3%;

б) сумма, потребная на уплату процентовъ и погашенія по выпущенному въ 1886 году облигаціонному капиталу общества Рязанско-Козловской желѣзной дороги на 48.645.000 гер. мар. нар.;

в) сумма, потребная на уплату процентовъ и погашенія по выпущенному въ 1889 году облигаціонному капиталу Рязанско-Козловской желѣзной дороги на 4.245.000 р. кред. нар.;

г) сумма, потребная на уплату процентовъ и погашенія по облигаціонному капиталу, подлежащему образованію, на основаніи настоящихъ условій, на сооруженіе новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, вѣтвей, пристаней, складовъ, элеваторовъ, подъѣздныхъ къ нимъ путей и проч.

Примѣчаніе. Производство отчисленія по пункту г изъ чистаго дохода, какъ указано въ § 16 настоящихъ условій, начинается по мѣрѣ поступленія въ эксплуатацію отдѣльныхъ участковъ линій, вѣтвей, подъѣздныхъ путей, складовъ, элеваторовъ и проч.;

д) 5¹/₁₀ процента на нарицательный акціонерный капиталъ общества (782.500 ф. ст.) для выдачи гарантированнаго правительствомъ дохода по акціямъ и на ихъ погашеніе;

е) 900.000 р. кред. правительству арендной платы за Козлово-Саратовскую желѣзную дорогу.

Примѣчаніе. За первый годъ сумма эта исчисляется по числу мѣсяцевъ эксплуатаціи Козлово-Саратовской дороги обществомъ Рязанско-Уральской дороги, считая за каждый мѣсяцъ эксплуатаціи по 75.000 р. кред.

ж) дополнительная къ указанному въ п. д отчисленію сумма, необходимая для увеличенія онаго до 1.000.000 р. кред., для выдачи прибавочнаго къ гарантированному доходу дивиденда акціонерамъ;

з) дополнительная арендная плата правительству по Козлово-Саратовской желѣзной дорогѣ:

за 1893 г.	.	.	.	.	.	.	460.000 р.
— 1894 —	.	.	.	.	.	.	600.000 —
— 1895 —	.	.	.	.	.	.	700.000 —
— 1896 —	.	.	.	.	.	.	800.000 —
— 1897 —	.	.	.	.	.	.	900.000 —
— 1898 —	.	.	.	.	.	.	1.000.000 —
— 1899 —	.	.	.	.	.	.	1.100.000 —
— 1900 —	.	.	.	.	.	.	1.300.000 —
— 1901 —	.	.	.	.	.	.	1.500.000 —
— 1902 —	.	.	.	.	.	.	1.700.000 —
— 1903 —	.	.	.	.	.	.	1.900.000 —
— 1904 — и послѣдующіе ежегодно	.	.	.	.	.	.	2.100.000 —

и) въ случаѣ если за обществомъ будетъ состоять долгъ правительству по платежамъ, указаннымъ въ п. е, то отчисляется правительству сумма, необходимая для полной уплаты сего долга;

к) 500.000 р. въ дополнительный дивидендъ по акціямъ общества;

л) затѣмъ дальнѣйшій остатокъ, если таковой будетъ, распределяется слѣдующимъ образомъ:

25% сего остатка поступаютъ въ пользу правительства; 25% — по постановленію общаго собранія акціонеровъ на дополнительное, сверхъ смѣтныхъ назначеній, вознагражденіе правленія и служащихъ, а также на другіе расходы по предпріятію общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги, не подходящіе по характеру своему къ производимымъ за счетъ эксплуатаціонныхъ средствъ или за счетъ запаснаго капитала, и 50% остатка обращаются въ уплату могущаго быть за обществомъ долга казнѣ по гарантіи дохода съ акцій и облигацій и по недовзносамъ въ счетъ отчисленій, указанныхъ въ п. з настоящаго параграфа; по полномъ же погашеніи сего долга съ процентами, означенные 50% остатка подлежатъ слѣдующему распределенію:

половина — въ дивидендъ на акціи общества,

и другая половина—въ особый фондъ, предназначенный для обезпеченія, въ порядкѣ постепенности, опредѣленномъ въ пунктахъ *е* и *з* настоящаго параграфа обязательныхъ для общества платежей правительству и для урегулированія въ годы неурожайные и вообще въ годы слабаго движенія дивиденда акціонеровъ (п. *ж*) и отчисленія указаннаго въ п. *к*. Фондъ этотъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, съ разрѣшенія правительства, можетъ служить оборотнымъ капиталомъ, съ начисленіемъ на общество, за пользованіе имъ, въ пользу фонда 5% интереса. Проценты на капиталы фонда причисляются къ оному. На какія либо другія потребности по предпріятію общества фондъ сей можетъ быть обращаемъ и расходуемъ не иначе, какъ съ особаго, каждый разъ, разрѣшенія правительства. По истеченіи срока или иномъ прекращеніи концессіи, остатокъ сего фонда, могущій оказаться за покрытіемъ долга по гарантіи и по другимъ платежамъ казнѣ, переходитъ въ полную собственность акціонеровъ.

Примѣчаніе. 3%-й обязательный для общества по закону о пенсіонныхъ кассахъ взносъ въ пенсіонный капиталъ служащихъ, а равно взносы, дѣлаемые въ тотъ же капиталъ по вкупу прежнихъ служащихъ Рязанско-Козловской желѣзной дороги въ пенсіонныя права, вносятся въ смѣту расходовъ по эксплуатаціи дорогъ общества.

§ 24. Обществомъ возмѣщаются казнѣ съ начетомъ 5% годовыхъ суммы, могущія быть выданными казною по гарантіи акцій и облигацій, и суммы арендной платы за Козлово-Саратовскую дорогу, могущія быть неуплаченными за недостаткомъ дохода, а равно за недостаточностью фонда обезпеченія. Притомъ по долгамъ общества по гарантіи акцій и облигацій и по недоплатамъ, указаннымъ въ п. *з* § 23, начисляются простые проценты, а по недоплатамъ, указаннымъ въ п. *е* § 23—сложные проценты.

§ 25. Опредѣленное въ § 4 Высочайше утвержденнаго 16 іюня 1872 г. дополненія къ уставу общества Рязанско-Козловской желѣзной дороги право выкупа правительствомъ означенной дороги отдалается до 31 декабря 1904 г. Начиная съ 1 января 1905 г. правительство имѣетъ право во всякое время вступить во владѣніе всѣми линіями общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги, со всѣми сооруженіями и принадлежностями, и съ изытіемъ изъ аренднаго содержанія Козлово-Саратовской дороги (§ 2 сихъ условій). При такомъ вступленіи правительства во владѣніе предпріятіемъ Рязанско-Уральской дороги ранѣе 5 сентября 1947 г., правительство за неистекшее до сего срока время выдаетъ обществу вознагражденіе. Вознагражденіе это опредѣляется на слѣдующихъ основаніяхъ:

1. Исчисляется средній чистый доходъ за 5 наиболѣе прибыльныхъ годовъ послѣдняго семилѣтія, передъ обращеніемъ предпріятія въ казну; однако же этотъ средній чистый доходъ не можетъ быть менѣ чистаго дохода за послѣдній изъ семи лѣтъ.

2. Изъ означеннаго чистаго дохода вычитаются:

а) соотвѣтствующая сумма ежегодныхъ обязательныхъ платежей по всѣмъ облигаціямъ общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги, причемъ металлическія уплаты переводятся въ кредитную валюту, сообразно дѣйствительнымъ расходамъ на платежи по металлическимъ облигаціямъ въ теченіи годовъ, принятыхъ для исчисленія средняго чистаго дохода на основаніи ст. 1 сего параграфа;

б) 3.000.000 р. кред. арендной платы правительству за Козлово-Саратовскую желѣзную дорогу, и

в) средняя, причитавшаяся казнѣ, на основаніи п. л § 23, въ теченіи годовъ, принятыхъ для исчисленія средняго чистаго дохода, на основаніи ст. 1 сего параграфа доля чистаго дохода Рязанско-Уральской дороги.

3. Остатокъ чистаго дохода, за означенными вычетами, капитализируется изъ 5% годовыхъ за время, остающееся до окончанія концессіи, и выведенная по такой капитализаціи сумма, за удержаніемъ изъ нея долговъ общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги казнѣ по пунктамъ б, в, г, д, е, и з § 23 выплачивается обществу, какъ вознагражденіе, 5% облигаціями по нарицательной цѣнѣ и съ такимъ погашеніемъ, которое будетъ опредѣлено правительствомъ.

Вознагражденіе сіе не можетъ быть менѣ капитализированнаго изъ 5% гарантированнаго правительствомъ дохода ($5\frac{1}{10}\%$) на нарицательный акціонерный капиталъ (782.500 ф. ст.), переведенныхъ въ кредитную валюту по тому же курсу, который служилъ основаніемъ для опредѣленія въ сей валютѣ платежей по облигаціямъ, согласно п. а настоящаго параграфа.

4. Если правительство вступить во владѣніе предпріятіемъ ранѣе 1 января 1915 г., то вознагражденіе общества не должно быть менѣ того, которое слѣдовало бы послѣднему при капитализаціи средняго чистаго дохода за 1884—1890 гг. Сумма, подлежащая капитализаціи въ семь случаевъ, опредѣляется слѣдующимъ образомъ:

Исчисленіе чистаго дохода за 1884—1890 гг. производится порядкомъ, указаннымъ въ ст. 1 сего параграфа. Изъ сего чистаго дохода вычитается сумма ежегодныхъ платежей по тѣмъ только облигаціямъ, которыя были выпущены обществомъ до 1 января 1891 г.; причемъ метал-

лическія уплаты по облигаціямъ выпуска 1886 г. переводятся въ кредитную валюту, сообразно дѣйствительнымъ расходамъ на платежи по симъ облигаціямъ въ теченіе 1886—1890 гг.

Затѣмъ самое вознагражденіе опредѣляется и уплачивается во всемъ согласно съ статьею 3-ею настоящаго параграфа.

Примѣчаніе 1. Изъ причитающагося обществу Рязанско-Уральской желѣзной дороги вознагражденія не будутъ подлежать удержанію (ст. 3 настоящаго параграфа) только тѣ долговыя суммы, которыя общество недовнесло казнѣ по п. 3 § 23, вслѣдствіе недостатка въ чистомъ доходѣ, вызваннаго случаями непреодолимой силы, указанными выше въ § 13 и признанными черезъ Комитетъ Министровъ Высочайшею Властью заслуживающими уваженія.

Примѣчаніе 2. Если бы расчеты правительства съ обществомъ по опредѣленію выкупной суммы не были окончены между ними въ теченіе одного года отъ перехода дорогъ общества въ казну, и вслѣдствіе того передача обществу выкупной суммы замедлилась болѣе чѣмъ на одинъ годъ послѣ означеннаго перехода, то со дня перехода дороги въ казну и впредь до сей передачи общество будетъ получать, въ счетъ процентовъ на причитающееся ему вознагражденіе по 5% въ годъ на суммы, исчисленныя по предварительному расчету правительства.

§ 26. Общество Рязанско-Уральской желѣзной дороги въ отношеніи тарифовъ подчиняется общеустановленному для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ порядку.

§ 27. Предѣльныя нормы тарифовъ на перевозку товаровъ малой скорости, какъ въ мѣстномъ, такъ и въ прямомъ сообщеніяхъ, разрѣшаются ко взиманію на подъѣздныхъ путяхъ отъ Астапова до Данкова, на вѣтвяхъ къ Баландѣ и Сердобску и на Покровско-Уральской желѣзнодорожной линіи, а равно на вѣтвяхъ къ сей послѣдней: за товары I класса по $\frac{1}{8}$ к. съ пудо-версты; за товары II класса—по $\frac{1}{12}$ к. съ пудо-версты; за товары III класса по $\frac{1}{18}$ к. съ пудо-версты; за хлѣбъ въ зернѣ, мукѣ и крупѣ по $\frac{1}{24}$ к. съ пудо-версты; за соль, руды, удобрительные туки, нефтяные остатки, песокъ, землю, строительные камни и глину, и минеральное топливо (каменный уголь) по $\frac{1}{36}$ к. съ пудо-версты.

Предѣльныя нормы тарифовъ на остальныхъ линіяхъ общества разрѣшаются ко взиманію, какъ въ мѣстномъ, такъ и въ прямомъ сообщеніяхъ, тѣ же, кои разрѣшены ко взиманію на дорогахъ главнаго общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ по ст. 12 устава сего общества.

§ 28. Распределение товаров по разрядамъ предѣльнаго тарифа (классификація), принятое въ уставѣ главнаго общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, распространяется на всѣ линіи общества съ вѣтвями. Если же впослѣдствіи для дорогъ правительствомъ гарантированныхъ или казенныхъ будетъ утверждено иное общее распределение товаровъ по разрядамъ предѣльнаго тарифа, то такая классификація будетъ распространена и на линіи, эксплуатируемыя обществомъ Рязанско-Уральской желѣзной дороги.

§ 29. Пассажирскіе тарифы и тарифы большой скорости и багажные должны быть установлены на Рязанско-Уральской линіи и на вѣтвяхъ ея во всемъ согласно ст. 12 устава главнаго общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Перевозка военныхъ и морскихъ чиновъ, отправляемыхъ отдѣльно и командами, разнаго рода военныхъ тяжестей, лошадей, обоза, аммуниціи, артиллеріи и разныхъ военныхъ припасовъ, а также арестантовъ съ ихъ тяжестями, производится обществомъ по пониженному тарифу, со сбавкою 75% противъ дѣйствующаго предѣльнаго тарифа, опредѣленнаго § 27 настоящихъ дополнительныхъ статей.

При перевозкѣ войскъ, арестантовъ и ихъ принадлежностей и устройствъ необходимыхъ для сего приспособленій, общество обязано руководствоваться правилами, установленными и какія будутъ впредь установлены по сему предмету.

Относительно льготной перевозки состоящихъ на дѣйствительной военной и морской службѣ офицеровъ и врачей и другихъ чиновъ, общество подчиняется нынѣ дѣйствующимъ постановленіямъ правительства, а равно тѣмъ, какія будутъ установлены для сего правительствомъ.

§ 30. При отправкѣ пассажировъ и грузовъ съ полустанцій, отправка съ которыхъ, согласно ст. 3 общ. уст. Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, не обязательна, или вообще съ мѣстъ на пути между станціями и при отправленіи пассажировъ и грузовъ на вышеозначенныя полустанціи или вообще на пути между станціями, общество, въ предѣлахъ вновь сооружаемыхъ линій, можетъ взимать плату отъ предъидущей или до слѣдующей по пути слѣдованія пассажира или груза станціи.

§ 31. Обществу предоставляется взимать дополнительные по перевозкамъ сборы, въ размѣрѣ и порядкомъ, опредѣленными въ нынѣ дѣйствующемъ спискѣ высшихъ нормъ дополнительныхъ сборовъ.

Если для всей сѣти Россійскихъ дорогъ или для дорогъ правительствомъ гарантированныхъ и казенныхъ будутъ установлены новыя общія

высшія нормы дополнительныхъ по перевозкѣ сборовъ, то дѣйствіе оныхъ одновременно распространяется и на линіи общества.

§ 32. По отношенію тарифовъ отъ волжскихъ пристаней, а равно и отъ другихъ пристаней на новыхъ линіяхъ общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги, обществу сему предоставляется, съ разрѣшенія подлежащихъ правительственныхъ учреждений, устанавливать таковыя по стоимости водныхъ фрахтовъ и по другимъ обстоятельствамъ, вліяющимъ на условія доставки, и соразмѣрные съ тарифами отъ пристаней другихъ желѣзныхъ дорогъ, упирающихся въ тѣ рѣки или оныя пересѣкающихъ.

Тарифъ за переправу и перевозку чрезъ рѣку Волгу пассажировъ и грузовъ, перевозимыхъ по линіямъ общества, долженъ быть представленъ обществомъ на утвержденіе правительства предъ открытіемъ перевозки.

§ 33. Вообще, при установленіи всякихъ тарифовъ, правилъ ихъ примѣненія, а равно условій перевозокъ, для линій общества не должно быть дѣлаемо никакихъ исключеній противъ общихъ нормъ и правилъ, устанавливаемыхъ для всей сѣти Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ вообще и, въ особенности, для дорогъ казенныхъ и пользующихся приплатами по гарантіи.

§ 34. Обществу предоставляется, съ разрѣшенія Министра Финансовъ, акціи Рязанско-Козловской желѣзной дороги въ 100 фунт. стерлинговъ переименовать въ акціи общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги и обратить въ акціи меньшей нарицательной цѣны.

§ 35. Обществу предоставляется право примѣнять въ имѣющихъ быть построенными элеваторахъ тѣ же предѣльные размѣры максимальныхъ сборовъ за услуги элеваторовъ, которые установлены или будутъ установлены для элеваторовъ другихъ желѣзныхъ дорогъ. Въ означенныхъ предѣлахъ размѣры подлежащихъ взиманію сборовъ утверждаются по взаимному соглашенію Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія.

§ 36. Обществу разрѣшается, если оно признаетъ то необходимымъ, передать какъ самую эксплуатацію элеваторовъ, такъ и право взиманія сборовъ, указанныхъ въ предшествующемъ параграфѣ, заинтересованнымъ въ томъ земствамъ или городамъ, на условіяхъ, подлежащихъ утвержденію Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія.

§ 37. Если бы впослѣдствіи состоялось между обществомъ Рязанско-Уральской желѣзной дороги и подлежащими земствами или городами соглашеніе относительно погашенія всего или части капитала, затраченнаго на сооруженіе элеваторовъ, то суммы, полученныя въ этомъ случаѣ отъ земствъ или городовъ, должны быть обращены на усиленное пога-

шеніе выпущеннаго на основаніи настоящихъ условій облигаціоннаго займа.

§ 38. Во время эксплуатаціи линій, вѣтвей и подъѣздныхъ путей, общество обязано уплачивать правительству ежегодно: а) по $\frac{1}{2}\%$ съ валоваго дохода линій, вѣтвей и подъѣздныхъ къ элеваторамъ путей, на покрытіе издержекъ правительственной инспекціи; б) сумму на расходы по содержанію жандармскаго полицейскаго управленія на линіяхъ, вѣтвяхъ и подъѣздныхъ къ элеваторамъ путяхъ; в) по 15 р. съ версты главныхъ путей, линій, вѣтвей и подъѣздныхъ путей къ элеваторамъ на содержаніе желѣзнодорожныхъ училищъ, и г) на содержаніе инвалиднаго дома Императора Александра II въ томъ поверстномъ размѣрѣ, въ какомъ уплату сію будутъ производить другія желѣзныя дороги Имперіи.

Суммы, выплачиваемыя на вышеозначенныя надобности, засчитываются въ расходы эксплуатаціи.

§ 39. Общество Рязанско-Уральской желѣзной дороги обязывается, если при развитіи коммерческаго движенія по дорогамъ общества, техническія устройства ихъ окажутся недостаточными для удовлетворенія потребностей правильнаго и безостановочнаго движенія пассажировъ и грузовъ,—во всякое время безотлагательно исполнять требованія правительства по устройству разъѣздныхъ и станціонныхъ путей, по увеличенію количества подвижнаго состава, по устройствамъ для усиленнаго пассажирскаго и грузоваго движенія и для пріема и храненія грузовъ, и по укладкѣ втораго пути на тѣхъ частяхъ дорогъ, гдѣ это окажется необходимымъ.

Увеличеніе основнаго капитала общества, для приведенія въ исполненіе указанныхъ въ настоящемъ параграфѣ работъ, опредѣляется Министромъ Путей Сообщенія по соглашенію съ обществомъ Рязанско-Уральской желѣзной дороги и производится на основаніяхъ, кои будутъ указаны съ Высочайшаго соизволенія Соединеннымъ Присутствіемъ Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта.

Всѣ вышеозначенныя работы и вообще всѣ устройства, вызываемыя потребностями развивающагося движенія, должны быть производимы обществомъ по утвержденнымъ Министромъ Путей Сообщенія проектамъ, смѣтамъ или разцѣпнымъ вѣдомостямъ и подъ наблюденіемъ правительственной инспекціи.

Общество обязано постоянно содержать всѣ эксплуатируемыя имъ линіи и вѣтви и движеніе по нимъ въ исправности для удовлетворенія

вѣмъ потребностямъ эксплуатаціи въ отношеніи безопасности, правильности и непрерывности передвиженія пассажировъ и грузовъ.

Если желѣзная дорога или какая-либо ея часть не будетъ удовлетворять въ чемъ либо вышеприведеннымъ условіямъ, то,—если не будетъ признано необходимымъ приступить къ мѣрамъ, указаннымъ въ § 49,—общество обязано, по требованію Министра Путей Сообщенія, произвести неотлагательно, на свой счетъ, надлежащія устройства, въ опредѣленномъ Министромъ размѣрѣ, для удовлетворенія упомянутымъ условіямъ.

Если общество, по какимъ бы то ни было причинамъ, не исполнить требованія Министра Путей Сообщенія въ назначенный имъ срокъ, то требованіе это приводится въ исполненіе распоряженіемъ Министерства Путей Сообщенія на счетъ общества, причемъ общество обязано будетъ возмѣстить казнѣ всѣ понесенныя ею при этомъ издержки безъ всякихъ возраженій.

Работы по обыкновенному ремонту дороги производятся во всемъ согласно со смѣтою и техническими условіями.

Въ случаѣ производства работъ распоряженіемъ правительства, общество обязано оказывать всевозможное содѣйствіе къ успѣшному ходу этихъ работъ. Общество обязано употреблять для отопленія паровозовъ и вообще паровыхъ машинъ минеральное топливо по всей Рязанско-Уральской линіи или на участкахъ оной, когда это будетъ признано необходимымъ Министромъ Путей Сообщенія.

§ 40. Перевозка почтовой корреспонденціи и посылокъ, а также и сопровождающихъ ихъ чиновъ, производится обществомъ по всей Рязанско-Уральской дорогѣ и ея вѣтвямъ бесплатно.

Для этого общество удѣляетъ въ каждомъ обыкновенномъ пассажирскомъ поѣздѣ одно отдѣленіе вагона длиною до трехъ сажень; остальная затѣмъ часть вагона остается въ распоряженіи общества, для перевозки багажа, товаровъ или пассажировъ.

Но, независимо отъ того, почтовое вѣдомство можетъ, если пожелаетъ, ставить на дорогу построенные имъ на собственный счетъ почтовые вагоны. Ремонтъ, содержаніе (кромѣ внутренняго устройства) и перевозка этихъ почтовыхъ вагоновъ въ поѣздахъ производится обществомъ бесплатно.

Порядокъ отправленія и передвиженія почтовой корреспонденціи, посылокъ, сопровождающихъ ихъ чиновъ и отдѣльныхъ почтовыхъ вагоновъ опредѣляется правилами, установленными и какія будутъ впредь установлены для перевозки почтъ по желѣзнымъ дорогамъ.

Общество обязано предоставить бесплатно въ распоряженіе почтоваго вѣдомства необходимое помѣщеніе на станціяхъ Рязанско-Уральской желѣзной дороги съ ея вѣтвями, въ размѣрѣ, опредѣленномъ существующими правилами и тѣми, какія будутъ впредь установлены для перевозки почтъ по желѣзнымъ дорогамъ.

Точно также на станціяхъ Рязанско-Уральской желѣзной дороги отводятся помѣщенія для нижнихъ чиновъ жандармскаго полицейскаго управленія.

§ 41. Правительственные мѣста и лица вправе требовать отъ общества наряда экстренныхъ поѣздовъ.

Требованіе это предъявляется управляющему дорогою до срока требуемой отправки экстреннаго поѣзда, по возможности, не позже 6 часовъ на главныхъ станціяхъ и 18 часовъ на промежуточныхъ. Управляющій дорогою назначаетъ требуемый поѣздъ съ такимъ расчетомъ времени, чтобы при этомъ были соблюдены во всей точности постановленія о безопасности движенія.

За такой экстренный поѣздъ уплачивается обществу по 1 р. 50 к. съ версты, полагая составъ поѣзда изъ одного багажнаго вагона или платформы, одного вагона I класса и одного вагона III класса. При требованіи же большаго числа вагоновъ, плата увеличивается по числу мѣстъ въ прибавочныхъ вагонахъ, по общему за эти мѣста тарифу.

Въ случаѣ требованія экстреннаго поѣзда для перевозки пожарныхъ инструментовъ и командъ при пожарныхъ бѣдствіяхъ (въ городахъ или селеніяхъ, на линіи и близь нея находящихся), поѣздъ долженъ быть отправленъ безотлагательно, если это допускаютъ условія движенія.

Плата за вагоны и платформы для перевозки пожарныхъ инструментовъ и командъ производится по пройденному разстоянію и по числу и вмѣстимости вагоновъ и платформъ.

Экстренные поѣзда должны быть отправляемы и по заказамъ частныхъ лицъ, причемъ заказы эти должны быть дѣлаемы заблаговременно и, во всякомъ случаѣ, до желаемаго срока отправленія не менѣе какъ за 6 часовъ на главныхъ станціяхъ и за 18 часовъ на промежуточныхъ.

Въ назначеніи часовъ отправленія, слѣдованія и прихода къ мѣсту назначенія экстренныхъ поѣздовъ, по заказу частныхъ лицъ, управленіе дороги, по возможности удовлетворяетъ желанію заказчиковъ, но, при необходимости сообразовать движеніе экстренныхъ поѣздовъ съ правильнымъ ходомъ очередныхъ поѣздовъ или экстренныхъ правительствен-

ныхъ,—окончательное назначеніе часовъ отправленія, слѣдованія и прибытія частныхъ экстренныхъ поѣздовъ зависитъ отъ управленія дороги.

Скорость движенія экстренныхъ поѣздовъ не должна быть выше предѣльной скорости, назначенной для дороги.

Наименьшимъ предѣломъ состава экстренныхъ поѣздовъ, заказываемыхъ частными лицами, принимается для перевозки пассажировъ—одинъ вагонъ багажный и три пассажирскихъ, одинаковаго или различныхъ классовъ, или же, вмѣсто одного изъ вагоновъ, одна платформа для экипажей, если того пожелаетъ заказчикъ, а для перевозки товаровъ и грузовъ—четыре товарныхъ вагона или платформы, или же вмѣсто одного изъ нихъ, одинъ пассажирскій вагонъ для провожатыхъ.

Плата за экстренный поѣздъ, заказываемый частными лицами, исчисляется по указанному выше составу поѣзда и по общему тарифу, съ дополнительными сборами по перевозкѣ товаровъ, какъ бы для обыкновеннаго поѣзда, считая полное число мѣстъ въ пассажирскихъ вагонахъ и полное число груза въ багажномъ и товарныхъ вагонахъ (или платформахъ), причемъ плата за товарные вагоны полагается наивысшая по товарному тарифу. Если же для товарнаго экстреннаго поѣзда будетъ назначена скорость высшая противъ принятой на дорогѣ скорости очередныхъ товарныхъ поѣздовъ, то плата взимается по тарифу, назначенному на дорогѣ для перевозки товаровъ въ поѣздахъ большой скорости. Вышеизложенное исчисленіе дѣлается и въ томъ случаѣ, если бы пассажировъ было менѣе противъ числа мѣстъ, а багажные и товарные вагоны (или платформы) не были нагружены до предѣльной вмѣстимости; во всякомъ случаѣ, по числу пассажирскихъ мѣстъ, дѣлается на каждое мѣсто принятая на желѣзной дорогѣ сбавка груза. Къ выведенной на вышеизложенномъ основаніи платѣ прибавляется еще десять процентовъ и опредѣлившаяся такимъ образомъ сумма взимается съ заказчика при самомъ заказѣ поѣзда.

Когда заказывающій экстренный поѣздъ пожелаетъ увеличить указанный выше составъ поѣзда, то плата за придаточные вагоны исчисляется на томъ же основаніи по полному числу мѣстъ пассажирскихъ и предѣльной вмѣстимости товарныхъ вагоновъ и платформъ, также съ надбавкою 10%.

Если выведенная такимъ образомъ плата за экстренный поѣздъ для перевозки пассажировъ будетъ составлять, при разстояніяхъ до 100 верстъ, менѣе 2 р. съ версты, и при разстояніяхъ свыше 100 верстъ—менѣе 1 р. 50 к. съ версты, то въ первомъ случаѣ взимается по 2 р., а въ послѣднемъ по 1 р. 50 к. съ версты за весь экстренный поѣздъ.

§ 42. Общество обязано устроить по сооружаемым дорогамъ и вѣтвямъ телеграфъ. Телеграфъ сей, а равно и прежде устроенный обществомъ по остальнымъ его линиямъ, подчиняется всѣмъ правиламъ, какъ установленнымъ, такъ и тѣмъ, какія впредь будутъ установлены для телеграфовъ желѣзныхъ дорогъ. Управление телеграфовъ имѣетъ право подвѣсить свои проводы къ телеграфнымъ столбамъ общества, которое обязано охранять эти проводы безъ всякой за то платы отъ казны.

§ 43. Запасный капиталъ общества (§ 23 сихъ условій) предназначенъ: а) на производство капитальнаго ремонта переданной обществу въ арендное содержаніе Козлово-Саратовской линіи и всѣхъ принадлежащихъ ему желѣзнодорожныхъ линій и вѣтвей, переправы въ Саратовѣ пристаней, складовъ, элеваторовъ и подъѣздныхъ къ нимъ путей, и б) на покрытіе чрезвычайныхъ расходовъ по исправленію означенныхъ линій и устройствъ.

Запасный капиталъ долженъ храниться въ государственныхъ процентныхъ бумагахъ или въ гарантированныхъ правительствомъ облигаціяхъ желѣзныхъ дорогъ, а временно свободныя суммы запаснаго капитала хранятся, по представленію общества и съ разрѣшенія Министра Финансовъ, въ частныхъ кредитныхъ учрежденіяхъ.

По истеченіи срока владѣнія обществомъ Рязанско-Уральскою дорогою или по иномъ прекращеніи дѣйствія настоящихъ условій, запасный капиталъ прежде всего обращается на покрытіе долговъ общества правительству, а за покрытіемъ этихъ и прочихъ долговъ общества, — остатокъ запаснаго капитала раздѣляется между акціонерами.

Оборотный капиталъ предназначенъ исключительно на заготовленіе матеріаловъ и запасовъ, потребныхъ для эксплуатаціи дорогъ общества.

Оборотный капиталъ расходуется не иначе, какъ въ предѣлахъ смѣты, рассмотрѣнной общимъ собраніемъ акціонеровъ.

Сумма оборотнаго капитала дороги будетъ опредѣлена по соглашенію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ съ обществомъ Рязанско-Уральской желѣзной дороги.

Относительно употребленія оборотнаго капитала соблюдаются слѣдующія правила:

а) Оборотный капиталъ можетъ состоять какъ изъ потребныхъ для эксплуатаціи матеріаловъ и запасовъ, такъ и изъ временно свободныхъ денежныхъ суммъ.

Примѣчаніе. Въ составъ оборотнаго капитала входятъ запасныя

части подвижнаго состава и вообще всякаго рода запасные матеріалы и предметы.

б) Оборотному капиталу, какъ матеріальному, такъ и денежному, ведется отдѣльный счетъ.

в) Стоимость запасныхъ матеріаловъ и предметовъ, употребленныхъ для надобностей эксплуатаціи, возмѣщается въ оборотный капиталъ, по мѣрѣ поступленія предметовъ въ употребленіе, изъ смѣтныхъ суммъ того года, въ которомъ предметы употреблены. Затѣмъ, изъятые изъ употребленій по эксплуатаціи дороги предметы, при негодности ихъ къ дальнѣйшему употребленію, продаются, а суммы, вырученныя отъ ихъ продажи, причисляются къ доходу эксплуатаціи.

г) Если изъ матеріаловъ, находящихся въ запасѣ, т. е. въ составѣ оборотнаго капитала, какія либо будутъ признаны негодными или не нужными для употребленія, то они продаются и вырученныя за нихъ суммы также причисляются къ доходу эксплуатаціи. Стоимость же сихъ предметовъ, по заготовительной цѣнѣ, возмѣщается въ оборотный капиталъ по указанію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ или изъ средствъ эксплуатаціи того года, въ которомъ состоялась продажа, или же изъ суммъ запаснаго капитала общества.

д) Свободныя суммы оборотнаго капитала хранятся, по представленію общества и съ разрѣшенія Министра Финансовъ, въ частныхъ кредитныхъ учрежденіяхъ, а могущіе наростать на эти суммы проценты причисляются къ доходамъ эксплуатаціи за соотвѣтствующій годъ.

е) Оборотный капиталъ составляетъ нераздѣльную принадлежность Рязанско-Уральской дороги и, при переходѣ дороги къ правительству на основаніи §§ 25, 49 и 50 настоящихъ дополнительныхъ статей, оборотный капиталъ, какъ въ матеріалахъ, такъ и въ наличныхъ деньгахъ, сдается правительству вмѣстѣ съ дорогою, безъ всякаго за то вознагражденія.

§ 44. Непосредственное завѣдываніе и управленіе техническою частью по сооруженію поименованныхъ въ § 5 линій и вѣтвей, а равно по эксплуатаціи всѣхъ линій и вѣтвей общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги ввѣряется правленіемъ общества въ первомъ случаѣ— главному инженеру, а во второмъ—управляющему дорогою. Оба эти должностныя лица назначаются правленіемъ общества съ утвержденія Министра Путей Сообщенія.

Одновременно съ представленіемъ главнаго инженера и управляющаго дорогою на утвержденіе Министра Путей Сообщенія, правленіе представляетъ на утвержденіе Министра и другаго инженера для замѣ-

щенія главнаго инженера въ случаѣ болѣзни, отлучки и увольненія послѣдняго, и другое лицо, предназначаемое для замѣщенія въ помянутыхъ случаяхъ управляющаго дорогою.

Права и обязанности главнаго инженера и управляющаго дорогою, а равно порядокъ назначенія въ должность, перемѣщенія и увольненія служащихъ при дорогѣ по технической части и другихъ служащихъ при дорогѣ лицъ, подчиненныхъ главному инженеру и управляющему дорогою, опредѣляются особою инструкціею, утверждаемою, по представленію правленія общества, общимъ собраніемъ акціонеровъ. Главный инженеръ непосредственно отвѣчаетъ предъ правительствомъ, обществомъ и правленіемъ за прочность, правильность и цѣлесообразность всѣхъ работъ и сооружений по Рязанско-Уральской линіи въ согласіи съ требованіями утвержденныхъ для этой линіи техническихъ условій. Въ случаѣ несогласія правленія съ мнѣніемъ главнаго инженера относительно технической стороны исполняемыхъ работъ, предметъ разногласія поступаетъ на разрѣшеніе Министра Путей Сообщенія.

На управляющемъ дорогою лежитъ обязанность производства изслѣдованій въ техническомъ отношеніи по каждому несчастному случаю и особенному происшествію на дорогѣ и своевременнаго извѣщенія объ этихъ случаяхъ правительственной инспекціи и жандармскаго полицейскаго управленія дороги.

Управляющій дорогою обязанъ представлять правленію общества ежегодно: а) не позже марта—отчетъ за минувшій годъ по эксплуатаціи и состоянію дороги въ техническомъ отношеніи и объ измѣненіяхъ, происшедшихъ въ нихъ противъ предъидущаго года, и б) не позже 15 сентября cadaго года—вѣдомость о потребностяхъ дороги въ техническомъ отношеніи на предстоящій годъ. Если правленіе не признаетъ возможнымъ или своевременнымъ удовлетвореніе какой либо изъ указанныхъ управляющимъ техническихъ потребностей дороги, то оно обязано заявить о семъ общему собранію при представленіи смѣты на соотвѣтствующій годъ, объяснивъ причины неудовлетворенія представленій управляющаго. Это объясненіе правленія, вмѣстѣ съ состоявшимся по нему постановленіемъ общаго собранія, правленіе представляетъ Министру Путей Сообщенія.

Хозяйственная часть сооруженія указанныхъ въ § 5 желѣзнодорожныхъ линій и вѣтвей и эксплуатаціи Рязанско-Уральской дороги подвѣдомственна главному инженеру и управляющему дорогою, по принадлежности, только въ той мѣрѣ, въ какой она будетъ подчинена ему инструкціею, утвержденною общимъ собраніемъ и распоряженіемъ правленія обще-

ства въ предѣлахъ этой инструкціи. По этой части отвѣтственность управляющаго дорогою и главнаго инженера предъ обществомъ и правленіемъ ограничивается предѣлами даннаго имъ полномочія.

Примѣчаніе. Въ соотвѣтствіе занимаемому управляющимъ дорогою положенію и лежащей на немъ отвѣтственности, управляющій или замѣняющее его лицо, въ случаѣ воспослѣдованія отъ кого-либо изъ отдѣльныхъ членовъ правленія общества или даже отъ самого правленія такого распоряженія по управленію желѣзною дорогою, которое несогласно съ законами или съ предписаніями Министерства Путей Сообщенія или Министерства Финансовъ, по принадлежности, или съ техническими условіями и потребностями для содержанія дороги и ея сооруженій въ надлежащей прочности и исправности, а движенія по ней въ совершенной безопасности, успѣшности и правильности, — обязанъ, не приступая къ исполненію такихъ распоряженій, немедленно довести о семъ до свѣдѣнія правленія общества. Сіе же послѣднее, если оно несогласно съ представленіемъ управляющаго, обязано внести, вмѣстѣ съ своимъ заключеніемъ, представленіе управляющаго въ Министерства Путей Сообщенія или Финансовъ, по принадлежности, на разрѣшеніе, а копію съ заключенія и представленія сообщить инспектору дороги. До сообщенія Министерствомъ рѣшенія по этому представленію приостанавливается исполненіе той мѣры или того распоряженія, которыми оно вызвано.

§ 45. Всякое дѣйствіе правленія или какихъ либо частей управленія общества или его агентовъ во вредъ интересамъ правительственнымъ или общественнымъ должно быть немедленно устранено по первому требованію правительственной инспекціи или Министерства Путей Сообщенія.

Если Министръ Путей Сообщенія, въ случаяхъ, признанныхъ имъ нужными, потребуетъ увольненія кого либо изъ служащихъ въ обществѣ, то сіе послѣднее обязано исполнить такое требованіе неотлагательно и безостановочно.

§ 46. Правленіе общества Рязанско - Уральской дороги, въ случаѣ требованія Министра Путей Сообщенія, обязано въ указанный такимъ требованіемъ срокъ созвать чрезвычайное общее собраніе акціонеровъ общества для обсужденія предложенныхъ означеннымъ требованіемъ вопросовъ.

§ 47. Общество обязано представлять въ Министерство Путей Сообщенія:

1. По окончаніи сооруженія поименованныхъ въ § 5 линій и вѣтвей подробную опись, съ показаніемъ стоимости работъ, сооруженій и прочихъ принадлежностей.

Опись эта составляется по формѣ и порядкомъ, указанными Министерствомъ Путей Сообщенія. Подобная же опись всей Рязанско-Уральской дороги представляется чрезъ каждыя пять лѣтъ со дня окончанія упомянутыхъ линій и вѣтвей, съ показаніемъ происшедшихъ въ минувшее пятилѣтіе измѣненій.

2. Относительно эксплуатаціи дороги ежегодно: а) не позже ноября—годовую смѣту прихода и расхода по эксплуатаціи дороги въ предстоящемъ году, составленную по формѣ, установленной для обществъ желѣзныхъ дорогъ, и б) не позже 1 іюля—отчетъ въ приходѣ и расходѣ за истекшій годъ, съ соответствующими подраздѣленіями, принятыми въ смѣтѣ; кромѣ того обществомъ доставляются всѣ тѣ свѣдѣнія. представленіе которыхъ Министерствомъ установлено и впредь устанавливаемо будетъ, какъ по желѣзнымъ дорогамъ вообще, такъ и собственно по дорогѣ общества.

Годовой отчетъ правленія общества, по утвержденіи сего отчета общимъ собраніемъ акціонеровъ, немедленно доставляется въ Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ и на ревизію въ Государственный Контроль, въ томъ количествѣ экземпляровъ, какое будетъ указано.

§ 48. Имущество общества, составляющее принадлежность его линій, а равно имущество переданной въ арендное содержаніе Козлово - Саратовской линіи, не можетъ быть ни отчуждаемо, ни закладываемо безъ особаго разрѣшенія правительства. Продажа предметовъ оборотнаго капитала производится согласно пп. *в* и *г* § 43 сихъ условій. Продажа принадлежностей желѣзной дороги, съ цѣлію замѣны имущества, пришедшаго въ негодность, производится съ разрѣшенія и въ предѣлахъ, указанныхъ общимъ собраніемъ акціонеровъ. Продажа принадлежностей желѣзной дороги, для нея ненужныхъ и потому замѣны не требующихъ, производится не иначе, какъ съ разрѣшенія правительства; вырученныя отъ такой продажи суммы зачисляются на особый счетъ и при переходѣ дороги въ казну передаются ей вмѣстѣ съ дорогою, если ранѣе не будутъ употреблены, съ разрѣшенія правительства, на надобности дороги.

§ 49. Если общество не будетъ выполнять которой либо изъ обязанностей, возложенныхъ на него уставомъ и дополнительными статьями, то Министръ Путей Сообщенія дѣлаетъ обществу первое предостереженіе.

По этому первому предостереженію общество обязано или выполнить требованія Министерствъ Путей Сообщенія или Финансовъ, или представить эти требованія общему собранію акціонеровъ, созываемому съ такимъ расчетомъ, чтобы постановленія этого собранія могли быть доставлены въ подлежащее Министерство не позже двухъ мѣсяцевъ со дня объявленія обществу перваго предостереженія.

Если по этому первому предостереженію общество не представитъ въ подлежащее Министерство, въ двухмѣсячный срокъ со дня объявленія обществу перваго предостереженія, протокола общаго собранія акціонеровъ по предмету упомянутаго предостереженія, или если представленное въ упомянутый срокъ объясненіе общаго собранія по сему предмету будетъ признано Министрами Путей Сообщенія или Финансовъ неуважительнымъ, и требованія Министерствъ Путей Сообщенія или Финансовъ останутся невыполненными въ теченіе трехъ мѣсяцевъ со дня перваго предостереженія, то Министръ Путей Сообщенія объявляетъ обществу второе предостереженіе.

Если въ теченіе трехъ мѣсяцевъ послѣ втораго предостереженія общество не исполнитъ требованій Министерствъ Путей Сообщенія или Финансовъ, и если при этомъ не послѣдуетъ соотвѣтствующаго соглашенія между обществомъ и упомянутыми Министерствами, то Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, по взаимному ихъ соглашенію, испрашиваютъ, чрезъ Комитетъ Министровъ, Высочайшее разрѣшеніе на примѣненіе къ обществу одной изъ нижеслѣдующихъ мѣръ:

1) Требованія Министерствъ Путей Сообщенія и Финансовъ приводятся въ исполненіе непосредственнымъ распоряженіемъ подлежащаго Министра на счетъ общества.

2) Правительство вступаетъ въ управленіе и распоряженіе за счетъ общества всѣми дорогами или отдѣльными ихъ частями.

3) Правительство принимаетъ обратно въ свое завѣдываніе Козлово-Саратовскую дорогу и вступаетъ во владѣніе всѣми линіями общества со всѣми ихъ принадлежностями, всѣми денежными суммами и заготовленными обществомъ матеріалами и запасами, не выжидая сроковъ, опредѣленныхъ въ § 25, но съ вознагражденіемъ, опредѣленнымъ на основаніяхъ, указанныхъ въ семъ параграфѣ, причемъ, однако, п. 6 сего параграфа измѣняется въ томъ отношеніи, что вычету изъ средняго чистаго дохода подлежитъ арендная плата въ размѣрѣ, соотвѣтствующемъ году, въ который правительство вступить во владѣніе линіями общества. Съ принятіемъ во владѣніе правительствомъ Рязанско-Козловскаго участка прекращаются всѣ обязательства общества предъ правительствомъ, пред-

усмотрѣнныя, какъ уставомъ общества, такъ и настоящими дополнительными статьями.

При вступленіи правительства во владѣніе дорогою, оно принимаетъ на свою обязанность все договоры и условія, заключенные обществомъ къ дѣйствительной пользѣ дороги, но претензіи по симъ договорамъ и условіямъ, возникшія за время до вступленія правительствомъ во владѣніе дорогою, остаются на полной отвѣтственности общества.

§ 50. Если общество не выполнитъ своихъ обязанностей, предусмотрѣнныхъ настоящимъ уставомъ по отношенію къ самому сооруженію желѣзнодорожныхъ линій и вѣтвей, указанныхъ въ § 5, и неисполненіе имъ такихъ обязанностей произойдетъ не по причинамъ, опредѣленнымъ въ § 13 и признаннымъ чрезъ Комитетъ Министровъ уважительными, а по винѣ общества, то къ нему будетъ примѣнена правительствомъ одна изъ мѣръ, предвидѣнныхъ въ § 49.

При вступленіи правительства въ управленіе и распоряженіе Рязанско-Уральскою желѣзною дорогою, распоряженіемъ Министра Путей Сообщенія приводится въ точную извѣстность состояніе дороги и всехъ ея принадлежностей, принимаемыхъ при этомъ правительствомъ въ свое распоряженіе и управленіе изъ вѣдѣнія общества.

При вступленіи правительства во владѣніе дорогою, оно вступаетъ во владѣніе отчужденными обществомъ землями, всеми работами, оконченными и неоконченными, всеми матеріалами и запасами, заготовленными и пригодными для надобностей сооруженія и эксплуатаціи; при этомъ все вырученныя отъ реализаціи облигацій суммы передаются обществомъ правительству.

При этомъ правительство принимаетъ на свою обязанность все договоры и условія, заключенные обществомъ къ дѣйствительной пользѣ дороги. Но претензіи по этимъ договорамъ и условіямъ, относящіяся ко времени, предшествующему вступленію правительства во владѣніе дорогою, равно какъ претензіи по тѣмъ договорамъ и условіямъ, которые будутъ признаны заключенными не къ дѣйствительной пользѣ дороги, правительство на себя не принимаетъ. Эти претензіи остаются на полной отвѣтственности общества.

Въ случаѣ вступленія правительства во владѣніе Рязанско-Уральскою дорогою вслѣдствіе неисправности по постройкѣ линій и вѣтвей, указанныхъ въ § 5, Козлово-Саратовская линія переходитъ къ правительству безъ особаго вознагражденія общества, а опредѣленіе суммы вознагражденія, подлежащей выдатъ за прочія линіи общества, производится по средней доходности Рязанско-Козловской дороги за пять наиболѣе доходныхъ

изъ семи послѣднихъ лѣтъ, предшествовавшихъ образованію общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги. Изъ опредѣлившагося такимъ образомъ вознагражденія общества будутъ удержаны всѣ долги правительству съ процентами, согласно § 24 сихъ условій, а равно и всѣ суммы, кои будутъ причитаться по расчету за сооружаемыя линіи и вѣтви.

Для опредѣленія же основаній расчета съ обществомъ за сооружаемыя линіи и вѣтви (Покровско-Уральскую, Камышинскую, Лебедянь-Елецкую и проч.), по распоряженію Министра Путей Сообщенія, приводится въ точную извѣстность положеніе работъ и поставокъ по сооруженію сихъ линій и вѣтвей и вообще состояніе самой линіи и вѣтвей и всѣхъ ихъ принадлежностей, причемъ составляются подробныя описи какъ уже произведеннымъ, такъ и еще неисполненнымъ обществомъ работамъ и поставкамъ, съ указаніемъ стоимости тѣхъ и другихъ.

Окончательная оцѣнка всему принимаемому правительствомъ отъ общества имуществу, произведеннымъ обществомъ работамъ и поставкамъ по сооруженію названныхъ линій и вѣтвей и тѣмъ недодѣлкамъ и недопоставкамъ, которыя окажутся ко времени сдачи работъ еще неисполненными, а равно исчисленіе прочихъ накладныхъ расходовъ, задатковъ и авансовъ, произведенныхъ и выданныхъ обществомъ въ истекшее до сдачи время за счетъ основнаго капитала, и опредѣленіе, на основаніи этихъ данныхъ, суммы, причитающейся обществу за все принимаемое отъ него правительствомъ, производится по взаимному соглашенію между ними, а если такого соглашенія не послѣдуетъ, то чрезъ особую оцѣночную комисію изъ экспертовъ, назначаемыхъ въ равномъ числѣ правительствомъ и обществомъ.

Оцѣночная комисія экспертовъ, избравъ изъ своей среды председателя, повѣряетъ правильность составленія вышеупомянутыхъ описей, производитъ оцѣнку вошедшихъ въ эти описи предметовъ, повѣряетъ исчисленія накладныхъ расходовъ, произведенныхъ обществомъ за счетъ основнаго капитала, и, разсмотрѣвъ договоры и обязательства, заключенныя обществомъ съ его контрагентами, опредѣляетъ, какіе изъ этихъ договоровъ заключены для дѣйствительныхъ потребностей линій и вѣтвей и потому должны перейти на обязанность правительства. По окончательномъ составленіи основаній расчета между правительствомъ и обществомъ, оцѣночная комисія постановляетъ, по большинству голосовъ своихъ членовъ (*), окончательное и обязательное для обѣихъ сторонъ рѣшеніе о суммѣ, причитающейся обществу за принимаемое отъ него правительствомъ имущество и произведенные расходы.

(*) Въ случаѣ равенства голосовъ, голосъ председателя даетъ перевѣсъ.

Если определенная, по взаимному соглашению или оценочною комиссіею, причитающаяся обществу за принятое отъ него правительствомъ имущество и произведенные расходы сумма окажется выше общаго итога произведенныхъ обществомъ расходовъ изъ суммъ, вырученныхъ по реализаціи облигацій общества, составляющихъ стоимость названныхъ линій и вѣтвей, то эта разниа удерживается обществомъ изъ подлежащаго передачѣ въ казну облигаціоннаго капитала. Если же причитающаяся обществу за переданное имъ правительству имущество и произведенные имъ расходы сумма окажется ниже общаго итога произведенныхъ обществомъ затратъ изъ суммъ, вырученныхъ по реализаціи облигацій, то оставшаяся разниа, какъ уже указано выше, удерживается правительствомъ изъ вознагражденія обществу за досрочный переходъ предпріятія къ правительству.

Если при неисправности общества, правительство, не вступая во владѣніе или управленіе дорогою, признаетъ нужнымъ принять на себя, за счетъ общества, лишь окончаніе неисполненныхъ работъ по сооруженію названныхъ линій и вѣтвей, то, по окончаніи работъ, общество обязано, по требованію правительства, принять въ свое вѣдѣніе достроенныя линіи и вѣтви за ту сумму, въ которую обойдется постройка.

§ 51. Въ случаѣ несогласія общества съ рѣшеніями Министровъ Путей Сообщенія или Финансовъ, относящимися до правъ и обязанностей общества по постройкѣ указанныхъ въ § 5 линій и вѣтвей и по эксплуатаціи всей Рязанско-Уральской желѣзной дороги съ ея вѣтвями, равно какъ и вообще по исполненію какъ устава общества, договора 7 октября 1869 г., такъ и дополнительныхъ къ уставу статей, въ томъ числѣ и настоящихъ, правленіе общества вправе, не позже мѣсячнаго срока, подать просьбу о своемъ несогласіи подлежащему Министру, который вноситъ просьбу общества въ Комитетъ Министровъ не позже двухъ мѣсяцевъ отъ времени подачи.

До разрѣшенія просьбы общества, оно не вправе принимать какія либо мѣры, несогласныя съ тѣмъ рѣшеніемъ Министра, по коему заявлено обществомъ несогласіе.

Вопросы техническіе рѣшаются Министромъ Путей Сообщенія окончательно.

§ 52. Во всѣхъ случаяхъ, не предусмотрѣнныхъ особо настоящими дополнительными статьями, общество руководствуется уставомъ общества Рязанско-Козловской желѣзной дороги, Высочайше утвержденнымъ 12

марта 1865 г., со всеми бывшими къ нему дополнительными постанов-
леніями правительства, въ томъ числѣ и § 48 упомянутого устава обще-
ства.

Подлинный подписали:

Уполномоченные общества Рязан-
ско-Козловской желѣзной дороги:

И. Ададуровъ.

А. Померанцовъ.

Ив. Друри.

Вл. Зуровъ.

Михаилъ Федоровъ.

Михаилъ Верховскій

Л. Дейбнеръ.

Министръ Финансовъ *И. Выш-
неградскій.*

Министръ Путей Сообщенія,
статсъ-секретарь *Гюббенетъ.*

*Приложеніе къ § 7 условій образова-
нія общества Рязанско-Уральской же-
лѣзной дороги.*

ПРОВОЗОСПОСОБНОСТЬ

Покровско-Уральской желѣзной дороги колесей въ 1 метръ (3,28) съ вѣт-
вями къ г. Николаевску и с. Александрову-Гаю, черезъ г. Новоузенскъ.

Протяже- Главной линіи	400 вер.
ніе дороги. Вѣтвей къ г. Николаевску	100 —
— — с. Александрову-Гаю	150 —
	<hr/> 650 вер.

Профиль до- Наибольшіе подъемы по направленію къ Волгѣ
роги. (по направленію движенія грузовъ). 0,005.

Въ обратномъ направленіи 0,008.

Наименьшіе радіусы кривыхъ частей пути при
совпаденіи

съ 0,005 уклонами 200 саж.

— 0,008 — 250 —

Средняя ско- Въ зависимости отъ процентнаго содержанія подь-
рость движенія по- емовъ и кривыхъ частей пути средняя скорость то-
ѣздовъ. варныхъ и воинскихъ поѣздовъ, при наибольшей ско-
рости 25 и наименьшей 12 вер., можетъ быть допу-
щена до 21 вер. въ часъ, для расчета же пропускной
способности дороги принята средняя скорость въ
18 вер.

Наибольшій
составъ поѣздовъ
малой скорости
при тягѣ 8-ми ко-
лесными товарны-
ми паровозами въ-
сомъ 20 тоннъ.

Товарные по- Наибольшій составъ товарнаго поѣзда, при нагрузкѣ ва-
ѣзда. гоновъ въ 750 пудъ и тарѣ ихъ въ 400 пудъ, по направленію
къ Волгѣ 25 вагоновъ.
въ обратномъ направленіи 18 —

Воинскіе по- Наибольшій составъ воинскаго поѣзда (*) при средней
ѣзда. нагрузкѣ товарнаго вагона въ 360 пудъ и тарѣ 400
пудъ, по направленію:
къ Волгѣ. 36 вагоновъ
въ обратномъ направленіи 26 —

Пропускная Для коммерческаго движенія пропускная способность
способность до- рассчитана на слѣдующее число паръ поѣздовъ въ сутки
роги. по участкамъ дороги:

		Число паръ поѣздовъ въ сутки.	
		При обы- кновенномъ номъ движе- ніи.	При усилен- номъ движе- ніи.
Главная линія: Покровская слобода.			
(Покровская сло- бода-Уральскъ).	Мокроусъ	6	10
	Мокроусъ-Ершовъ	6	10
	Ершовъ-Чалыкли	4	6
	Чалыкли-Уральскъ	3	4
Вѣтви:	Мокроусъ-Александровъ-Гай	3	4
	Ершовъ-Николаевскъ	3	4

Для воинскаго движенія пропускная способность всей
дороги (**) можетъ быть доведена, безъ особыхъ за-
трудненій, устройствомъ дополнительныхъ разъѣздовъ,
до 10 паръ поѣздовъ въ сутки.

Подвижной со- Въ зависимости отъ ожидаемаго движенія предпола-
ставъ. гается оборудовать дорогу подвижнымъ составомъ въ
слѣдующемъ количествѣ:

(*) По сдѣланному подсчету наибольшій составъ воинскаго поѣзда на Козлово-Са-
ратовской дорогѣ примѣрно одинаковый съ составомъ поѣзда Уральско-Покровской же-
лѣзной дороги для направленія къ Волгѣ.

(**) Отъ Покровской слободы до Уральска.

Для обыкновеннаго движенія. Для усиленнаго движенія.

8-ми колесныхъ товарныхъ паровозовъ въсомъ 20 тоннъ, съ тендерами 58 87

Товарныхъ 8-ми колесныхъ вагоновъ подъемной силой 750 пудъ:

крытыхъ 600 900
платформъ 100 165
цистернъ для нефти 35 55

классныхъ 8-ми колесныхъ вагоновъ:

mixte I и II классъ	12	} 80 80
II —	7	
mixte II и III —	7	
III —	34	
почтовыхъ	5	
почтово-багажныхъ	5	
багажныхъ	7	
служебныхъ	3	

Уполномоченные общимъ собраніемъ акціонеровъ общества Рязанско-Козловской желѣзной дороги 18 февраля 1891 г. по дѣлу объ образованіи общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги:

Подлинный подписали:

Правленіе общества Рязанско-Козловской желѣзной дороги:	{	И. Ададузовъ.
		М. Федоровъ.
		М. Верховскій.
		Л. Дейбнеръ.
Акціонеры:	{	А. Померанцовъ.
		Вл. Зуровъ.
		И. Друри.

РАСЧЕТЪ

НАИБОЛЬШАГО СОСТАВА ВОИСКАГО ПОѢЗДА ДЛЯ УРАЛЬСКО-ПОКРОВСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ СЪ ВѢТВЯМИ.

Составъ воинскаго поѣзда опредѣленъ по нижеслѣдующей формулѣ инженера генераль-лейтенанта Н. Петрова (*), въ которой сопротивле-

*) Предписанной къ руководству циркуляромъ временнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, отъ 11 августа 1890 г. за № 19243, при опредѣленіи состава поѣздовъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

ніе на горизонтальномъ прямолинейномъ пути увеличено на 10% для вагоновъ и на 5% для паровоза и тендера, вслѣдствіе, обыкновенно меньшаго діаметра колесъ подвижнаго состава на узкоколейныхъ дорогахъ сравнительно съ ширококолейнымъ подвижнымъ составомъ:

$$p = \frac{1000 Lf - \left\{ a (4,3 + 0,15 v + 0,001 v^2) + 2l \frac{4l + l^2}{R-45} + i \right\} (L+T) + 0,30 v^2 b}{b (1,29 + 0,9 v + 0,0012 v^2) + 2l \frac{4l + l^2}{R-45} + i} q$$

гдѣ: p —число вагоновъ въ поѣздѣ.

L —полезный вѣсъ паровоза въ тоннахъ.

T —вѣсъ тендера.

q — » тары и нагрузки товарнаго вагона въ тоннахъ.

v —скорость движенія поѣзда въ километрахъ въ часъ.

i —число тысячныхъ подъема пути.

R —радіусъ кривой части пути въ метрахъ:

l —разстояніе между крайними осями паровоза и тендера въ метрахъ.

l' —разстояніе между осями товарнаго вагона,—при 8-ми колесныхъ вагонахъ на телѣжкахъ—разстояніе между осями телѣжки вагона.

f —коэффициентъ сцепленія паровозныхъ колесъ съ рельсами.

a и b —коэффициенты, выражающіе увеличеніе сопротивленія паровоза съ тендеромъ и вагоновъ на прямолинейномъ горизонтальномъ пути, вызываемое меньшимъ діаметромъ колесъ узкоколейнаго подвижнаго состава (около 750 мм.) сравнительно съ діаметромъ колесъ подвижнаго состава ширококолейныхъ дорогъ (діаметръ колесъ товарныхъ паровозовъ около 1,150 мм. и вагоновъ 1,000 мм.).

При подстановкѣ въ формулу слѣдующихъ численныхъ величинъ, а именно вмѣсто:

L —20 тоннъ.

T —13 —

q —12,5 —

v —12 и 15 верстъ.

i —0,005 и 0,008.

R —200 и 250 саж.

l —3 метра.

l' —1 метръ.

f — $\frac{1}{6}$ для лѣтняго времени.

a —1,05.

b —1,1.

Собр. узак. 1892 г.

наибольшій составъ воинскаго поѣзда оказывается равнымъ: для 0,005 подъема, при совпаденіи съ кривой радіуса 200 саж. и скорости поѣзда въ 15 вер., $n=36$ вагоновъ, и для подъема 0,008 въ совпаденіи съ кривой радіуса 250 саж. и скорости поѣзда въ 12 вер., $n=26$ вагоновъ.

Къ означенному расчету приложены были планы подвижнаго состава проектируемаго для Покровско-Уральской линіи.

1) Планъ 8-ми колеснаго паровоза и тендера; вѣсъ паровоза въ рабочемъ состояніи 20 тоннъ.

2) Планъ вагона микстъ I и II классъ, 8-ми колеснаго на телѣжкахъ со спальными приспособленіями (подъемными спинками) на 24 чел.

3) Планъ вагона II класса 8-ми колеснаго на телѣжкахъ на 30 чел.

4) Планъ вагона III класса 8-ми колеснаго на телѣжкахъ на 36 чел.

5) Планъ крытаго товарнаго вагона 8-ми колеснаго на телѣжкахъ въ 750 пуд. подъемной силы; вагонъ этотъ спроектированъ для возможности перевозки въ немъ 40 нижнихъ чиновъ или 6 лошадей при постановкѣ таковыхъ вдоль вагона и 8 лошадей при постановкѣ поперекъ.

Уполномоченные общимъ собраніемъ акціонеровъ общества Рязанско-Козловской желѣзной дороги 18 февраля 1891 г. по дѣлу объ образованіи общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги:

Подлинный подписали:

Правленіе общества Рязанско-Козловской желѣзной дороги:	{	И. Ададуровъ.
		М. Федоровъ.
		М. Верховскій.
		Л. Дейбнеръ.

Акціонеры:	{	А. Померанцовъ.
		Вл. Зуровъ.
		И. Друри.

Приложеніе къ § 16 условій образованія общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги.

Распредѣленіе (приблизительное) суммы въ 5.500.000 р. на устройство складовъ, пристаней и проч.

А) Саратовъ. На устройство пристани. 750.000 р.

— склады для рыбы, нефти и проч. . . . 250.000—

Покровская. На устройство пристани 150.000—

Саратовъ и Покровская.	На склады для нефти и	
	проч.	50.000—
	Хлѣбныя зернохранилища	
	и склады на 2.000.000	
	пуд.	800.000—
		<hr/> 2.000.000 р.

Б) Камышинъ. На устройство пристани. 350.000 р.

На склады соляные, неф-
тяные, рыбные и другіе. 100.000—

Хлѣбныя зернохрани-
лища 160.000—

610.000—

В) Завозный нефтяной и керосиновый склады въ
Козловѣ или другомъ узлѣ Рязанско-Козловскаго участка
приблизительно на 1,500,000—2,000,000 пуд. . . . 250.000—

Г) Зернохранилища:

а) по 400,000 пуд.: въ Елани, Бала-
шовѣ и при пересѣченіи р. Медвѣдицы на
Камышинской желѣзной дорогѣ, въ Дерга-
чахъ на Уральской желѣзной дорогѣ, каж-
дый около 160.000 р. 640.000 р.

б) по 150,000 пуд.: въ Аткарескѣ, Рти-
щевѣ, Салтыковѣ, Кирсановѣ, Тамбовѣ
(Козлово-Саратовской желѣзной дороги),
Уваровѣ (Камышинской желѣзной дороги),
Уральскѣ (Уральской желѣзной дороги),
Невоузенскѣ (Уральской желѣзной дороги)
и Богоявленскѣ (Рязанско-Козловской же-
лѣзной дороги), каждый по 60.000 р. . . 540.000 р.

в) въ среднемъ по 100,000 пуд. на 31
станціяхъ Козлово-Саратовской, Камышин-
ской и Уральской желѣзныхъ дорогъ и Елец-
кой вѣтви, считая каждый по 40.000 р. . 1.240.000—

2.420.000 р.

Кромѣ того, на подъѣздные, рельсовые и другіе
пути, жилые дома и конторы и т. п. устройства на
пристаняхъ и при складахъ 220.000—

Всего 5.500.000 р.

Уполномоченные общимъ собраніемъ акціонеровъ общества Рязанско-Козловской желѣзной дороги 18 февраля 1891 г. по дѣлу объ образованіи общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги:

Подлинный подписали:

Правленіе общества Рязанско-Козловской желѣзной дороги:	{	И. Ададуровъ.
		М. Федоровъ.
		М. Верховскій
		Л. Дейбнеръ.
Акціонеры:	{	А. Померанцовъ.
		Вл. Зуровъ.
		И. Друри.

Приложеніе къ § 18 условій
образованія общества Рязанско-
Уральской желѣзной дороги.

Вѣдомость работъ по Рязанско-Козловскому отдѣленію Рязанско-Уральской желѣзной дороги, подлежащихъ покрытію изъ облигаціоннаго займа, выпускаемаго на основаніи § 18 условій образованія общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги.

1) По расширенію пассажирскаго зданія ст. Рязскъ .	20.500 р.
2) По устройству каменной товарной конторы на ст. Рязскъ	3.000 —
3) По устройству навѣса надъ открытой пассажирской платформой ст. Козловъ.	9.000 —
4) По постановкѣ 3-хъ поворотныхъ круговъ для вагоновъ на станціяхъ Рязань, Рязскъ и Козловъ	1.000 —
5) По устройству 6 пакгаузовъ на товарныхъ платформахъ на станціяхъ: Богоявленскъ, Кораблино, Никитино, Хрущево, Старожилово и Сергіево	1.110 р.
на станціяхъ: Александроневской, Рязанской и Козловской	720 —
	1.830 —
6) По укладкѣ фасонныхъ накладокъ къ рельсамъ типа № 1—75 верстъ	77.720 —
7) По передѣлкѣ неавтоматическихъ воздушныхъ тормазовъ на паровозахъ и пассажирскихъ вагоновъ въ автоматическіе	12.200 —
8) По приобрѣтенію двухъ котловъ для водоподъемныхъ зданій на станціяхъ Рязань и Рязскъ	3.000 р
9) По устройству лѣсопильного завода при шпалопрпиточномъ заводѣ въ Рязани	8.500 —

10) По постройкѣ каменнаго паровознаго зданія на ст. Козловъ	35.000 —
11) По постройкѣ вѣтренаго двигателя водоснабженія станціи Иловай.	4.500 —
12) По устройству новой мостовой и рельсовыхъ путей отъ станціи Александроневской къ слободѣ того же имени близъ станціи	25.000 —
13) По устройству линейной сигнализациі . . . , .	23.200 —
14) По устройству центрального управленія стрѣлками на станціяхъ Рязань и Козловъ	146.000 —
15) По усиленію мостовъ, согласно требованія Министерства Путей Сообщенія.	100.000 —
16) По устройству дополнительныхъ гидравлическихъ колоннъ для водоснабженія на станціяхъ: Старожилово, Александроневская, Филатово и Шереметьево	4.115 —
17) По устройству новаго вѣсоваго помоста на станціи Козловъ для взвѣшиванія вагоновъ	4.200 —
18) По приобрѣтенію станковъ для мастерскихъ.	5.000 —
19) По приобрѣтенію насоса для водоподъемнаго зданія станціи Ряжскъ	2.500 —
20) По устройству приспособленій для отопленія паровозовъ нефтью	175.000 —
21) По постройкѣ новаго помѣщенія къ водоемному зданію на ст. Рязань и по приобрѣтенію насоса	5.400 —
22) По устройству на ст. Козловъ поворотнаго круга.	8.600 —
23) По усиленію водоснабженія на ст. Козловъ.	13.800 —
24) По производству на Окской пристани работъ по углубленію затона рѣки Оки	7.800 —
25) По усиленію водоснабженія на станціи Богоявленскъ	10.200 —
26) По устройству каменныхъ погребовъ для храненія керосина на станціяхъ	1.645 —
27) По устройству пристройки къ мастерскимъ для помѣщенія локомотива	1.561 р.
28) По постройкѣ будки около водокачки ст. Сергіево для помѣщенія машиниста	1.276 —
29) По постройкѣ на ст. Ряжскъ двухъ будокъ для заправки лампъ	600 —
30) По постройкѣ двухъ полуказармъ на 95 и 194 вер.	7.200 —
31) По постройкѣ бань на ст. Козловъ и Ряжскъ	11.000 —
32) По устройству пристроекъ для складовъ легко-	

воспламеняющихся предметовъ для помѣщенія приборовъ водянаго отопленія 1.100 —

33) По устройству запаснаго пути на ст. Александровской 1.668 —

34) По надстройкѣ резервуаровъ на ст. Козловъ и Рязскъ 3.700 —

35) По постройкѣ новой казармы на ст. Александровской для помѣщенія дорожныхъ мастеровъ и ремонтныхъ рабочихъ 4.600 —

36) По устройству товарной платформы и запаснаго пути на полустанціи Шереметьево 1.380 —

А всего на сумму 742.795 р.

Уполномоченные общимъ собраніемъ акціонеровъ общества Рязанско-Козловской желѣзной дороги 18 февраля 1891 г. по дѣлу объ образованіи общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги:

Подлинный подписали:

Правленіе общества Рязанско-Козловской желѣзной дороги: { *И. Ададуровъ.*
М. Федоровъ.
М. Верховскій.
Л. Дейбнеръ.

Акціонеры: { *А. Померанцовъ.*
Вл. Зуровъ.
И. Друри.

РАСПОРЯЖЕНІЕ, ОБЪЯВЛЕННОЕ ПРАВИТЕЛЬСТВУЮЩЕМУ СЕНАТУ

Министромъ Финансовъ.

193. О признаніи состоявшимся общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги и вступленія въ силу условій преобразованія общества Рязанско-Козловской желѣзной дороги въ общество Рязанско-Уральской желѣзной дороги.

Министръ Финансовъ 14 февраля 1892 года донесъ Правительствующему Сенату, что, въ виду заключенія обществомъ Рязанско-Козловской желѣзной дороги договора съ банкирами, относительно реализаціи всего капитала, потребнаго для постройки разрѣшенныхъ обществу линій, вѣтвей и прочихъ сооружений и одновременнаго съ симъ внесенія банкирами въ государственный банкъ, на текущій счетъ общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги, капитала въ 12 милл. рублей кредитн., онъ, Министръ Финансовъ, признаетъ общество Рязанско-Уральской ж. д. состоявшимся и Высочайше утвержденныя, 11 января 1892 г., условія преобразованія общества Рязанско-Козловской ж. д. въ общество Рязанско-Уральской ж. д. вступившими въ силу.