

M $\frac{125}{63}$

БИБЛИОТЕКА
при Трансп. деп.
№ 1974
201-1
288

УСТАВЪ

ОБЩЕСТВА

УРАЛЬСКО-САМАРСКОЙ

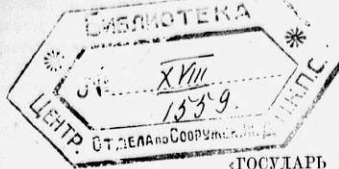
7
КОННО-ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

ВЪ ТИПОГРАФИИ В. БЕЗОБРАЗОВА И КОМП.
(Вас. Остр., 8 л., № 45).

1878.



Копія.

На подлинной написано:

ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ Концессию сію разсматривать и Высочайше утвердить соизволять, въ С.-Петербургѣ, въ 21-й день Ноября 1878 года.

Исправляющій должность Управляющаго дѣлами Комитета Министровъ,
Помощникъ Управляющаго (подписалъ) *Казановъ*.

Върно: Директоръ Департамента Железныхъ Дорогъ *Хмельницкій*.

M $\frac{125}{63}$

КОНЦЕССИЯ

НА

УРАЛЬСКО-САМАРСКУЮ

КОННО-ЖЕЛѢЗНУЮ ДОРОГУ.

§ 1.

Коллежскій Ассесоръ, Севастопольскій 1-й гильдіи купецъ Дмитрій Васильевичъ Каншинъ, въ качествѣ учредителя, принимаетъ на себя обязанность, въ теченіи трехъ мѣсяцевъ со дня Высочайшаго утвержденія за нимъ настоящей концессіи, составить, на основаніи прилагаемаго при семъ Устава, акціонерное Общество, подъ названіемъ „Общество Уральско-Самарской конно-железной дороги“.

Общество это будетъ обязано построить эту дорогу на свой счетъ и страхъ, во всемъ согласно означенному Уставу и приложеннымъ къ оному техническимъ условіямъ.

Примѣчаніе. Передача до образованія Общества учредителемъ другимъ лицамъ своихъ правъ и обязанностей по Обществу или присоединеніе новыхъ учредителей допускается не иначе, какъ по испрошеніи на то, всякій разъ, разрѣшенія Правительства въ установленномъ порядкѣ.

§ 2.

Въ обезпеченіе образованія Общества, въ упомянутый выше трехмѣсячный срокъ, учредитель Общества вносить въ Государственный Банкъ

залогъ въ 50.000 руб. Въ случаѣ необразованія Общества въ означенный выше срокъ, концессія сія теряетъ свою силу, и внесенныя учредителемъ деньги поступаютъ въ собственность Правительства.

Образованіе Общества признается дѣйствительнымъ, когда всѣ акціи будутъ разобраны и вносъ по онымъ будетъ сдѣланъ въ размѣрѣ не менѣе 50% противъ нарицательнаго акціонернаго капитала, съ поступленіемъ всей внесенной суммы въ Государственный Банкъ въ трехмѣсячный срокъ, опредѣленный въ § 1.

§ 3.

По образованіи Общества и по внесеніи Обществомъ въ Государственный Банкъ 50% съ нарицательнаго акціонернаго капитала, въ срокъ, назначенный § 19 Устава Общества, залогъ въ 50.000 руб. возвращается учредителю.

§ 4.

Учредитель не вправе заключать никакихъ контрактовъ, ни предварительныхъ условій на отдачу сооруженія дороги подрядчикамъ или на поставку нужныхъ для нея предметовъ. Принятіе означенныхъ мѣръ лежитъ на обязанности законнымъ образомъ избраннаго Общимъ Собраніемъ акціонеровъ Правленія, по полученіи имъ на то уполномочія отъ Общаго Собранія и въ предѣлахъ сего уполномочія.

Подлинную подписали:

Учредитель Общества Уральско-Самарской конно-железной дороги, Коллежскій Ассесоръ *Дмитрій Васильевичъ Каншинъ*.

Министръ Финансовъ,
Статсъ-Секретарь *Рейтернъ*.

Управляющій Министерствомъ Путей Сообщенія, Сенаторъ *Н. Селифонтовъ*.

За Директора *А. Никифорова*.

Скрѣпилъ: Дѣлопроизводитель Департамента Железныхъ Дорогъ, Инженеръ, Надворный Совѣтникъ *Губскій*.

Върно: Дѣлопроизводитель *Губскій*.

Копія.

На подлинномъ написано:

«ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ Уставъ сей разсматривать и Высочайше утвердить соизволилъ, въ С.-Петербургѣ, въ 21 день Ноября 1873 года».

Исправляющій должность Управляющаго дѣлами Комитета Министровъ,
Помощникъ Управляющаго (подписалъ) *Кажановъ*.

Върно: Директоръ Департамента Железныхъ Дорогъ *Хмельницкій*.

УСТАВЪ

ОБЩЕСТВА

УРАЛЬСКО-САМАРСКОЙ

КОННО-ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ.

§ 1.

Для сооруженія и эксплуатаціи конно-железной дороги отъ г. Уральска до г. Самары, образуется акціонерное Общество, подъ названіемъ: „Общество Уральско-Самарской конно-железной дороги“. *)

§ 2.

Общество это обязывается, на условіяхъ и въ сроки, опредѣленные симъ Уставомъ, на свой счетъ и страхъ, построить означенную дорогу и, снабдивъ ее подвижнымъ составомъ и всѣми принадлежностями для эксплуатаціи, содержать движеніе и дорогу въ постоянной исправности.

§ 3.

Протяженіе всей дороги, отъ г. Уральска до г. Самары, не должно превышать 245 верстъ.

Постройка дороги и снабженіе ее подвижнымъ составомъ и всѣми принадлежностями для эксплуатаціи должны быть произведены во всемъ согласно съ прилагаемыми при семъ техническими условіями.

*) Учредитель Общества: Коллежскій Ассесоръ, Севастопольскій 1-й гильдіи купецъ *Дмитрій Васильевичъ Каншинъ*.

Составленные, на основании сихъ условий, подробные проекты, чертежи и описанія дороги, построекъ, подвижнаго состава и всѣхъ принадлежностей дороги должны быть представлены, въ трехъ экземплярахъ, на утверждение Министерства Путей Сообщенія не позже шести мѣсяцевъ со дня утверждения сего Устава и, во всякомъ случаѣ, прежде приступа къ работамъ. Ранѣе же утверждения Министерствомъ сихъ проектовъ Общество не имѣетъ права приступить къ производству по нимъ работъ.

Сверхъ того, на утверждение Министерства Путей Сообщенія представляется, въ вышеупомянутый же срокъ, раздѣлочная вѣдомость на всѣ работы, принадлежности и прочіе расходы по сооруженію дороги. Раздѣлочная вѣдомость должна обнимать весь нарицательный капиталъ Общества, опредѣленный ниже въ § 18. Капиталъ этотъ не подлежитъ измѣненію и въ случаѣ какого бы то ни было измѣненія количества работъ, опредѣленныхъ по предварительному проекту.

§ 4.

Всѣ новыя работы и капитальныя передѣлки, которыя потребуются во время эксплуатаціи, производятся также не иначе, какъ съ утверждения Министерства Путей Сообщенія или Правительственной Инспекціи, въ предѣлахъ власти, предоставленной сей послѣдней.

§ 5.

Общество обязано устроить вдоль всей линіи электромагнитный телеграфъ съ двумя проводами, необходимыми для правильности и безопасности движенія. Кромѣ сего, для экстренныхъ случаевъ, должны находиться переносные телеграфные приборы на поѣздахъ и промежуточные аппараты въ будкахъ или казармахъ между станціями. Телеграфъ сей подчиняется всѣмъ установленнымъ для телеграфовъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи правиламъ, какъ нынѣ существующимъ, такъ и тѣмъ, которыя впредь будутъ установлены на сей предметъ.

Если бы управленіе телеграфовъ сочло нужнымъ устроить свою телеграфную линію вдоль дороги, то оно имѣетъ право подвѣсить свои провода къ телеграфнымъ столбамъ Общества, которое обязано охранять эти провода безъ всякой за то платы со стороны казны.

§ 6.

Общество обязуется приступить къ сооруженію дороги не позже шести мѣсяцевъ со дня утверженія за учредителемъ онаго концессіи на Уральско-Самарскую дорогу и должно окончить оную, а равно снабдить всѣми принадлежностями эксплуатаціи, не позже трехъ лѣтъ съ того же срока, т. е. со дня утверженія за учредителемъ помянутой концессіи.

Въ случаѣ войны, блокады или другихъ равносильныхъ общественныхъ бѣдствій, вынудившихъ остановку на нѣкоторое время въ дѣйствіяхъ Общества или въ производствѣ работъ, срокъ, опредѣленный для окончанія работъ, можетъ быть соответственно увеличенъ.

§ 7.

По окончаніи устройства всей дороги или участковъ оной на опредѣленныхъ ниже протяженіяхъ, до открытія движенія, Общество, не открывая движенія, входитъ къ Министру Путей Сообщенія съ просьбою объ освѣдѣтельствованіи произведенныхъ работъ для удостовѣренія въ томъ, что онѣ произведены прочно и согласно съ утвержденными проектами, и что движеніе по дорогѣ можетъ производиться безостановочно и съ полною безопасностію для публики.

Не считаются препятствіемъ къ назначенію освѣдѣтельствованія и къ открытію движенія недодѣлки, не представляющія, по рѣшенію Министра Путей Сообщенія, опасности или неудобства для движенія, каковы наприкладъ: неокончаніе чистой отдѣлки станцій, неокраска мостовъ и проч. Равнымъ образомъ, не могутъ сему препятствовать временныя мосты или другія временныя устройства, если они удовлетворяютъ требованіямъ безопасности.

Тѣмъ не менѣе Общество обязано окончить все недодѣланное въ срокъ, назначенный для сего Министромъ Путей Сообщенія, и расходъ на это относится на счетъ основнаго строительнаго капитала Общества (§ 18).

Обществу дозволяется открывать движеніе по слѣдующимъ участкамъ дороги, по мѣрѣ окончанія оныхъ: а) отъ г. Самары до с. Глушицы, б) отъ села Глушицы до Таловой и в) отъ Таловой до Уральска.

§ 8.

По открытіи движенія на всей дорогѣ или на части оной, Общество обязано постоянно содержать движеніе и пути соответственно требованіямъ

безостановочнаго сообщенія, безопасности, удобства и непрерывности движенія пассажиров и грузовъ, прибывающихъ съ другихъ дорогъ.

Если, по развитіи движенія, желѣзная дорога не будетъ удовлетворять въ чемъ-либо сказаннымъ условіямъ, то Общество обязано, по требованію Правительства, произвести неотлагательно и на свой счетъ надлежащія устройства для удовлетворенія упомянутымъ условіямъ, въ размѣрѣ, опредѣленномъ Министромъ Путей Сообщенія.

§ 9.

Если Правительство признаетъ полезнымъ предоставить другой желѣзной дорогѣ право соединенія съ Уральско-Самарскою конно-желѣзною дорогою или переѣзда чрезъ оную, съ общимъ пользованіемъ станціею или какимъ-либо искусственнымъ сооруженіемъ, то Общество обязано подчиниться условіямъ, какія для сего будутъ опредѣлены Министерствомъ Путей Сообщенія.

§ 10.

Общество владѣетъ желѣзною дорогою на условіяхъ, въ семь Уставѣ опредѣленныхъ, въ продолженіи восьмидесяти одного года, со дня дѣйствительнаго открытія движенія по всей дорогѣ; а если таковое совершится послѣ срока, опредѣленнаго для окончанія дороги въ § 6, то срокъ владѣнія дорогою считается со дня, назначеннаго въ упомянутомъ § 6 для окончанія дороги.

§ 11.

Завѣдываніе технической частью во время построенія дороги поручается Главному Инженеру, а по открытіи движенія, завѣдываніе дорогою или участкомъ оной ввѣряется особому Управляющему.

Главный Инженеръ и Управляющій дорогою назначаются Правленіемъ съ предварительнаго утвержденія Министра Путей Сообщенія.

§ 12.

Общество вправе выбирать служащихъ всѣхъ разрядовъ, изъ русскихъ подданныхъ и изъ иностранцевъ, подчиняясь, въ послѣднемъ случаѣ, дѣйствующимъ въ Россіи общимъ объ иностранцахъ правиламъ; но во всякомъ случаѣ не болѣе одной трети служащихъ при дорогѣ по технической части можетъ быть изъ иностранцевъ.

Указаніе, какое именно число служащихъ въ каждой категоріи личнаго состава по технической части можетъ быть допущено изъ иностранцевъ, зависитъ отъ Министерства Путей Сообщенія. На мѣста, гдѣ служащіе имѣютъ соприкосновеніе съ публикою, должны быть назначаемы лица, свободно владѣющія русскимъ языкомъ.

§ 13.

Работы по сооруженію жолѣзной дороги, и послѣдующія, производимыя во время эксплуатаціи, равно какъ и самая эксплуатація, отдѣльныхъ участковъ и всей дороги подчиняются надзору Министерства Путей Сообщенія, отъ котораго учреждается для сей цѣли Инспекція, дѣйствующая на основаніи данныхъ ей Министромъ Путей Сообщенія инструкцій и правилъ.

Общество обязывается ежегодно представлять въ Министерство Путей Сообщенія, не позже 1-го Февраля каждаго года, краткій отчетъ о приходѣ и расходѣ за истекшій годъ и не позже 1-го Сентября каждаго года техническую смѣту на слѣдующій годъ, включающую всѣ работы по возведенію и ремонту техническихъ сооружений.

§ 14.

Для покрытія издержекъ Правительственной Инспекціи, Общество уплачиваетъ ежегодно, во время построенія дороги, по 70-ти руб. съ каждаго версты, а по открытіи дороги для движенія — $\frac{1}{2}$ % отъ валоваго дохода. Эти полпроцента зачисляются въ издержки эксплуатаціи. Сверхъ того изъ эксплуатаціонныхъ суммъ Общество обязано вносить Правительству: а) деньги какъ на учрежденіе, такъ и на ежегодное содержаніе Жандармскаго Полицейскаго Управленія дороги, въ составѣ, указанномъ Обществу Правительствомъ, и б) по пятнадцати рублей въ годъ съ версты на содержаніе желѣзнодорожныхъ училищъ.

§ 15.

Общество пользуется всѣми правами, государственнымъ работамъ присвоенными, въ томъ числѣ и правомъ законнаго отчужденія и занятія частныхъ земель и зданій, необходимыхъ подъ дорогу и ея принадлежности, какъ о томъ постановлено въ Общемъ Сводѣ Законовъ Имперіи.

Находящіяся на линіи дороги собственныя казенныя земли не воздѣланныя, не составляющія оброчныхъ статей и не покрытыя лѣсомъ, переда-

ются Обществу безвозмездно, въ количествѣ, какое потребуется подъ дорогу и ея принадлежности.

Равнымъ образомъ дозволяется Обществу въ ближайшихъ къ линіи собственно казенныхъ земляхъ не воздѣланныхъ, не покрытыхъ лѣсомъ и не составляющихъ оброчныхъ статей, добывать бесплатно строительные матеріалы, нужные во время производства работъ для постройки дороги, станцій и другихъ принадлежностей оной, какъ-то: камень, гравій, песокъ, глину и известь.

§ 16.

Общество освобождается отъ гербовыхъ и другихъ пошлинъ по утверждению настоящаго Устава, по выпуску акцій и вообще по составленію капитала.

Акты на пріобрѣтеніе земель, отходящихъ подъ желѣзную дорогу и ея принадлежности, могутъ быть писаны на простой гербовой бумагѣ и безъ взысканія крѣпостныхъ пошлинъ; но купчія крѣпости на земли и зданія, пріобрѣтаемыя Обществомъ въ полную собственность, независимо отъ потребностей желѣзной дороги (§ 15), должны быть писаны на гербовой бумагѣ узаконеннаго достоинства, съ уплатою крѣпостныхъ пошлинъ.

§ 17.

Все потребное для сооруженія конно-желѣзной дороги количество рельсовъ, телеграфныхъ принадлежностей, стрѣлокъ, крестовинъ, поворотныхъ круговъ и металлическихъ частей мостовъ и трубъ и половинное количество пассажирскихъ вагоновъ разрѣшается Обществу выписать изъ-за границы: рельсы безпошлинно, а всѣ прочіе предметы не иначе, какъ съ платежомъ установленныхъ таможенныхъ пошлинъ. Рельсовые скрѣпленія и половинное количество пассажирскихъ вагоновъ, всѣ багажные и товарные вагоны, а равно платформы, должны быть заготовлены и пріобрѣтены Обществомъ въ Россіи.

Во время эксплуатаціи дороги, когда потребуется увеличить первоначально условленное количество подвижнаго состава или замѣнить пришедшіе въ негодность вагоны новыми, Общество обязано заказывать непременно въ Россіи всѣ товарные, багажные и арестантскіе вагоны и платформы и половинное число пассажирскихъ вагоновъ, такъ что разрѣшеніе на заказъ

за границу какого-либо числа пассажирскихъ вагоновъ Общество можетъ получить не иначе, какъ послѣ заказа такого же числа пассажирскихъ вагоновъ на русскихъ заводахъ, и при томъ выписываемые изъ-за границы пассажирскіе вагоны подлежатъ оплатѣ таможенныхъ пошлинъ.

§ 18.

Основной капиталъ Общества опредѣляется въ 7.260,200 руб. металлическихъ и образуется выпускомъ:

акцій на $\frac{1}{3}$, т. е. на . . .	2.420,100 руб. мет.
и облигацій $\frac{2}{3}$, т. е. на . . .	4.840,100 „ „

Итого . . . 7.260,200 руб. мет.

Правительство не принимаетъ на себя никакой отвѣтственности ни по составленію капитала, ни по гарантіи доходности дороги, ни по погашенію акцій и облигацій.

Акціи и облигаціи выпускаются на предъявителя по формѣ, которая подлежитъ утвержденію Министра Финансовъ.

Облигаціи обезпечиваются всѣмъ достояніемъ Общества; имъ присвоивается 5% дохода въ годъ.

Облигаціонный капиталъ Общества можетъ быть увеличенъ до размѣра по 2 тысячи рублей на каждую версту дороги, а всего въ сложности до 490,000 руб. мет.

Такое увеличеніе допускается по соглашенію Министерствъ Путей Сообщенія и Финансовъ, въ мѣрѣ дѣйствительной надобности, когда во время эксплуатаціи, по обстоятельствамъ, признаннымъ Правительствомъ уважительными, потребуются новыя капиталныя устройства и въ особенности усиленіе подвижнаго состава, а наличныя средства Общества будутъ для того недостаточны.

Условія выпуска облигацій подлежатъ утвержденію Министерства Финансовъ.

§ 19.

Общество вноситъ въ Государственный Банкъ 50% со всего нарицательнаго акціонернаго капитала Общества (§ 18), т. е. 1.210,050 руб., не позже 3-хъ мѣсяцевъ со дня утвержденія концессіи на Уральско-Самарскую конно-желѣзную дорогу.

Вырученныя по подпискѣ на облигаціи суммы Общество вноситъ въ одно изъ русскихъ кредитныхъ установленій, или же къ заграничнымъ банкирамъ, по указанію Министра Финансовъ.

Отпускъ упомянутыхъ суммъ акціонернаго и облигаціоннаго капиталовъ за исполненныя работы и поставки производится въ разѣрѣ, указанномъ въ § 28 сего Устава.

§ 20.

По открытіи дороги, акціи и облигаціи принимаются съ разрѣшенія Министра Финансовъ въ залогъ по обязательствамъ съ казною. Назначеніе цѣны для пріема ихъ въ таковыя залого, по соображенію съ биржевою цѣною сихъ бумагъ, предоставляется Министру Финансовъ.

§ 21.

Дивидендъ по акціямъ за истекшій годъ, по утвержденіи годоваго отчета Правленія Общимъ Собраніемъ акціонеровъ, выдается въ мѣстахъ, поименованныхъ на купонахъ.

О разѣрѣ и времени выдачи дивиденда Правленіе публикуетъ въ „Правительственномъ Вѣстникѣ“, въѣдомостяхъ обѣихъ столицъ и мѣстныхъ губернскихъ.

§ 22.

Проценты по облигаціямъ выплачиваются два раза въ годъ, въ сроки, показанные въ купонахъ, по предъявленіи самихъ купоновъ. Уплата эта производится въ мѣстахъ, показанныхъ на купонахъ.

Проценты выплачиваются во время сооруженія дороги изъ строительнаго капитала, а по совершенномъ окончаніи дороги — изъ дохода съ оной.

§ 23.

Облигаціи и акціи погашаются по тиражу.

Тиражъ облигацій долженъ производиться ежегодно въ Правленіи Общества, начиная съ перваго года по открытіи дороги впередъ до погашенія всего облигаціоннаго капитала.

Тиражъ акцій начинается по погашеніи всѣхъ облигацій и производится тѣмъ же порядкомъ, какъ и тиражъ облигацій.

При тиражѣ акцій и облигацій присутствуетъ лицо, назначенное отъ Министерства Путей Сообщенія, и Директоры Правленія.

§ 24.

На погашеніе облигацій и акцій, а равно на уплату процентовъ по облигаціямъ изъ чистаго дохода съ дороги, отчисляется надлежащая сумма, порядкомъ, указаннымъ въ § 30.

Сверхъ того, на погашеніе облигаціоннаго капитала будутъ присоединяться проценты, слѣдующіе на погашенныя уже облигаціи, а за погашеніемъ всѣхъ облигацій, къ суммѣ, опредѣленной на погашеніе акціонернаго капитала, будутъ присоединяться 5⁰/₀ со всего облигаціоннаго капитала и 5⁰/₀ съ акцій уже вышедшихъ въ тиражъ.

§ 25.

Нумера вышедшихъ въ тиражъ акцій и облигацій публикуются немедленно въ Правительственномъ Вѣстникѣ, въѣдомостяхъ обѣихъ столицъ и мѣстныхъ губернскихъ и тѣхъ городовъ, въ коихъ производится оплата купоновъ.

Затѣмъ самыя облигаціи и акціи, вышедшія въ тиражъ, оплачиваются по истеченіи шести мѣсяцевъ послѣ тиража по нарицательной цѣнѣ, въ тѣхъ мѣстахъ и тѣмъ же порядкомъ, какіе установлены въ § 22 для платежа процентовъ по облигаціямъ.

При означенной публикаціи о вышедшихъ въ тиражъ облигаціяхъ и акціяхъ публикуются также нумера облигацій и акцій, вышедшихъ въ предшествовавшіе тиражи и не представленныхъ къ оплатѣ въ теченіи послѣдняго десятилѣтія.

По вышедшимъ въ тиражъ облигаціямъ прекращается теченіе процентовъ со дня, опредѣленнаго для ихъ выкупа. Поэтому, если при облигаціи, вышедшей въ тиражъ и предъявленной къ выкупу, будетъ не доставать купоновъ, срокъ уплаты по коимъ процентовъ назначенъ послѣ срока, опредѣленнаго для выкупа самой облигаціи, то сумма недостающихъ купоновъ удерживается изъ нарицательной цѣны облигаціи, для выдачи предъявителю тѣхъ купоновъ.

По мѣрѣ выкупа такимъ образомъ облигацій по тиражу, причисляется въ фондъ погашенія каждагодно 5⁰/₀ съ нарицательной цѣны погашенныхъ облигацій (§ 24).

§ 26.

Въ замѣнъ погашенныхъ акцій выдаются владѣльцамъ оныхъ купоны на предъявителя, или особыя акціи, съ означеніемъ, что основной капиталъ по нимъ возвращенъ. — Владѣльцы таковыхъ купоновъ или акцій сохраняютъ права, предоставленныя владѣльцамъ акцій не погашенныхъ, на получение дивиденда, за исключеніемъ 5%, идущихъ въ погасительный фондъ.

§ 27.

Проценты по купонамъ отъ облигацій, дивиденды по акціямъ и капиталъ, назначенный къ выдачѣ на погашеніе акцій и облигацій, не взятое въ теченіи десяти лѣтъ со дня, опредѣленнаго для уплаты процентовъ, дивиденда или капитала, поступаютъ въ полную собственность Общества. Изъ сего исключаются лишь тѣ случаи, когда акціи или облигаціи находятся во владѣніи несовершеннолѣтняго лица, или когда о принадлежности акцій или облигацій возникнетъ тяжба, продолжавшаяся болѣе десяти лѣтъ. Въ семь послѣднемъ случаѣ накопившіеся проценты и дивиденды или оставшіеся не выданнѣмъ капиталъ погашенія выдаются сполна, на основаніи судебнаго рѣшенія.

На остающіяся такимъ образомъ въ Правленіи Общества суммы ни въ какомъ случаѣ процентовъ не полагается.

§ 28.

За исполненныя работы и поставки по дорогѣ выдача суммъ изъ облигаціоннаго капитала производится въ размѣрѣ двухъ третей стоимости работъ и поставокъ, исчисленной по разцѣпной вѣдомости, и по удостовѣреніямъ Министерства Путей Сообщенія о дѣйствительно исполненныхъ работахъ и поставкахъ.

Всѣ принадлежности для постройки дороги, приобретаемыя Обществомъ за границею, оплачиваются на основаніи коносаментовъ заводовъ; представленіе коносамента, удостовѣряющаго объ отправкѣ издѣлій съ завода, даетъ право на полученіе $\frac{1}{3}$ стоимости тѣхъ издѣлій по разцѣпной вѣдомости, а остальная $\frac{1}{3}$ доплачивается по доставкѣ оныхъ на мѣсто работъ.

Кромѣ того за исполненныя работы и поставки Обществу возвращаются

изъ Государственнаго Банка внесенные 50% отъ акціонернаго капитала, каждый разъ въ размѣрѣ $\frac{1}{6}$ стоимости работъ и поставокъ, выше указаннымъ порядкомъ.

§ 29.

Прежде отчисленія изъ чистаго годоваго дохода суммы на уплату процентовъ и погашенія, слѣдующихъ по облигаціямъ, Общество обязано отдѣлять изъ чистаго дохода ежегодно по 5-ти процентовъ, въ запасный капиталъ, назначаемый на покрытіе непредвидѣнныхъ и чрезвычайныхъ расходовъ по исправленію дороги и ея принадлежностей.

Запасный капиталъ этотъ во все время, пока Общество будетъ уплачивать проценты по облигаціямъ и погашеніе облигаціоннаго капитала, не долженъ превышать въ общей сложности 490,000 руб. За погашеніемъ же всѣхъ облигацій, отчисленіе ежегодно 5% въ запасный капиталъ продолжается до тѣхъ поръ, пока капиталъ этотъ достигнетъ размѣра 980,000 руб.

По истеченіи срока владѣнія Общества дорогою, или по иномъ прекращеніи дѣйствія настоящаго Устава, запасный капиталъ прежде всего обращается на покрытіе долговъ Общества, если таковыя будутъ, и за покрытіемъ долговъ Общества остатокъ запаснаго капитала раздѣляется между акціонерами.

§ 30.

Чистый доходъ отъ эксплуатаціи Уральско-Самарской конно-железной дороги, т. е. сумма, остающаяся за покрытіемъ всѣхъ расходовъ по содержанию, дѣйствію и ремонту, распределяется слѣдующимъ образомъ:

Прежде всего отчисляются: а) 5% изъ означеннаго дохода въ запасный капиталъ; б) сумма, составляющая пятипроцентный платежъ по облигаціямъ; в) 1% со всего нарицательнаго капитала на погашеніе облигацій. — Потомъ, за погашеніемъ всѣхъ облигацій, будутъ отчисляться: 1% со всего нарицательнаго капитала и 5% съ погашеннаго облигаціоннаго фонда собственно на погашеніе акцій.

Сумма, какал затѣмъ окажется свободною, признается чистою прибылью, которая поступаетъ въ полную собственность Общества, и выдается въ дивиденды по всѣмъ акціямъ.

§ 31.

Въ обеспеченіе вѣрнаго исполненія въ срокъ и надлежащимъ образомъ предпріятія, Общество вноситъ, въ срокъ, указанный § 19-мъ, въ Государственный Банкъ залогъ въ размѣрѣ 3% со всего нарицательнаго капитала, т. е. 217,806 руб.

Залогъ этотъ можетъ состоять изъ русскихихъ государственныхъ пятипроцентныхъ бумагъ, или гарантированныхъ Правительствомъ акцій и облигацій, принимаемыхъ по тѣмъ цѣнамъ, которыя, въ общемъ порядкѣ, периодически публикуются Министромъ Финансовъ для пріема въ залогъ по казеннымъ подрадамъ и поставкамъ.

Освобожденіе сего залога начнется не прежде, какъ по доведеніи Обществомъ работъ и поставокъ желѣзной дороги до такой степени, что сумма залога составитъ болѣе 5% со стоимости остающихся къ исполненію работъ и поставокъ по цѣнамъ раздѣлочной вѣдомости; затѣмъ залогъ, по удостовѣреніямъ инспекціи, возвращается Обществу частями, по мѣрѣ дальнѣйшаго исполненія работъ, съ такимъ однако-же расчетомъ, чтобы неосвобожденная часть залога всегда составляла не менѣе пяти процентовъ стоимости работъ и поставокъ, остающихся къ исполненію.

§ 32.

Плата за перевозку пассажировъ и клади распредѣляется по классамъ пассажировъ, по разрядамъ клади и по скорости движенія.

Проекты повертнаго тарифа и условій перевозки, проекты правилъ товарной и пассажирской службы и проекты условій (конвенцій) съ соседними желѣзными дорогами для передачи и дальнѣйшей перевозки грузовъ, а также правила для пріема грузовъ, съ опредѣленіемъ обязательныхъ сроковъ для отправки и перевозки оныхъ, должны быть представлены Обществомъ на разсмотрѣніе и утвержденіе Министра Путей Сообщенія до открытія движенія по дорогѣ. — Наибольшій предѣлъ платы въ тарифѣ (maximum) не долженъ ни въ какомъ случаѣ превышать платы, принятой въ Уставѣ Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Когда чистый доходъ на акціи достигнетъ 10% съ нарицательной ихъ цѣны, то Правительство предоставляетъ себѣ право требовать отъ Общества

пониженія провозной по дорогѣ платы, преимущественно на предметы народнаго продовольствія и сельскаго хозяйства.

На перевозку минеральнаго топлива, удобриельныхъ туковъ и соли долженъ быть установленъ специальный тарифъ, на тѣхъ же основаніяхъ, какъ и общій тарифъ, но съ тѣмъ, что высшая плата за перевозку не должна превосходить: съ пуда минеральнаго топлива и удобриельныхъ туковъ одной шестидесяти пятой части коп. за верету, а съ пуда соли — одной сорокъ пятой части коп. за верету. Расходы накладные при перевозкѣ грузовъ, какъ-то: подвозка, нагрузка, выгрузка, екладка въ стаціонныхъ наклаузахъ и магазинахъ, при желѣзныхъ дорогахъ устроенныхъ, могутъ быть взимаемы не иначе, какъ въ размѣрѣ, утвержденномъ Правительствомъ.

§ 33.

Военныхъ и морскихъ чиновъ, отправляемыхъ отдѣльно или командами, также разнаго рода военныя тяжести, лошадей, обозъ, аммуницію, артиллерію и разныя военные припасы, а равно арестантовъ съ ихъ тяжестями, Общество обязано перевозить со сбавкою 50% съ утвержденного тарифа, т. е. за половинную часть тарифной цѣны.

При перевозкѣ войскъ и арестантовъ Общество подчиняется правиламъ, Высочайше утвержденнымъ на сей предметъ для желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, и тѣмъ, какія впредь будутъ установлены.

§ 34.

Перевозка почтовыхъ корреспонденцій, посылковъ и нужныхъ для сопровожденія оныхъ чиновъ производится Обществомъ бесплатно. — Для сего Общество удѣляетъ въ двухъ обыкновенныхъ пассажирскихъ поѣздахъ, съ каждаго конца дороги, отдѣленіе вагона длиною не менѣе одной сажени; а если по размѣру вагона это окажется затруднительнымъ, то длина отдѣленія можетъ быть допущена до 2½ аршинъ, но съ тѣмъ, что въ случаѣ невозможности помѣстить въ такомъ отдѣленіи почтовую кладь, остальная часть ея помѣщается бесплатно же въ багажное отдѣленіе поѣзда. Въ остальныхъ поѣздахъ отводится, въ случаѣ надобности перевозки почтъ, обыкновенное отдѣленіе пассажирскаго вагона безъ особыхъ приспособленій. Сверхъ того, Почтовое вѣдомство можетъ, если пожелаетъ, ставить построенные имъ самимъ, на свой счетъ, почтовые вагоны, съ тѣмъ, что ремонтъ,

БИБЛИОТЕКА-
ПРИ ТРАНСПОРТНОМЪ

07

содержаніе такихъ вагоновъ (кромя внутренняго устройства) производится безплатно, распоряженіемъ Общества и на его счетъ.

За движеніе такихъ вагоновъ въ поѣздахъ Общество получаетъ установленную прогонную плату по расчету за верету и лошадь, для почтовыхъ вагоновъ употребляемыхъ.

Независимо отъ сего, Общество подчиняется всемя прочимъ условіямъ, постановленнымъ въ Высочайше утвержденныхъ 9 Января 1873 г. правилахъ о перевозкѣ почтъ по желѣзнымъ дорогамъ, а равно и тѣмъ, какія будутъ впредь установлены на сей предметъ.

§ 35.

Правительственныя мѣста и лица вправе требовать отъ Общества наряда экстренныхъ поѣздовъ.

Требованіе это производится чрезъ Инспектора дороги, по возможности заблаговременно, въ срокъ, назначенный Министромъ Путей Сообщенія, а самый поѣздъ назначается съ такимъ расчетомъ времени, чтобы при немъ были соблюдены во всей точности постановленія о безопасности движенія.

За экстренный поѣздъ платится Обществу по числу мѣстъ, въ пассажирскихъ вагонахъ находящихся, и по нормальному вѣсу нагрузки багажныхъ вагоновъ, въ размѣрѣ, определенномъ въ § 32 настоящаго Устава.

§ 36.

Управление дѣлами, по сооруженію дороги и во время эксплуатаціи, а равно веденіе книгъ и всей отчетности, поручается Обществомъ Правленію.

Правленіе имѣетъ полномочіе Общества и есть представитель Общества, какъ въ отношеніи къ Правительству и служебнымъ онаго дѣтелямъ, такъ и въ отношеніи къ частнымъ лицамъ и всемя служащимъ по желѣзной дорогѣ. Поэтому, по всемя дѣламъ, касающимся Общества Уральско-Самарской конно-желѣзной дороги, надлежитъ обращаться въ Правленіе, дѣйствія котораго вполнѣ обязательны для Общества.

Мѣстопребываніе Правленія назначается въ одномъ изъ городовъ Имперіи, съ утвержденія Министра Путей Сообщенія.

Правленіе Общества состоитъ изъ трехъ Директоровъ, изъ которыхъ двое должны быть непременно изъ русскихъ подданныхъ.

Директоры и къ нимъ три кандидата избираются Общимъ Собраніемъ акціонеровъ.

Директоры избираются ежегодно изъ среды своей Предсѣдателя Правленія. Въ случаѣ отсутствія или болѣзни Предсѣдателя, онъ замѣняется другимъ Директоромъ, также по выбору прочихъ Директоровъ или замѣняющихъ ихъ кандидатовъ.

Кандидаты замѣщаютъ Директоровъ въ случаѣ ихъ отсутствія или болѣзни, вступая на это время во все ихъ права и обязанности. Кандидаты, не отправляющіе должности Директоровъ, могутъ во всякое время присутствовать въ засѣданіяхъ Правленія, но безъ права голоса въ рѣшеніи дѣлъ.

Правленіе, какъ уполномоченный отъ Общества, заступаетъ его мѣсто въ присутственныхъ мѣстахъ, безъ особой на то довѣренности; но акты и обязательства, до дѣлъ Общества относящіеся, тогда только признаются дѣйствительными, когда подписаны тремя Директорами или заступающими ихъ мѣсто кандидатами.

Кромѣ того, Правленію предоставляется, въ случаѣ надобности, избирать особыхъ повѣренныхъ, снабжая ихъ законною довѣренностью на общемъ основаніи. При чемъ, въ дѣлахъ судебныхъ, въ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ введены въ дѣйствіе Судебные Уставы 20 Ноября 1864 года, соблюдается статья 27 Уст. Гражд. Судопроизводства.

Все споры между акціонерами по дѣламъ Общества и между акціонерами и Правленіемъ, а равно споры Общества съ другими Обществами и частными лицами, разрѣшаются или въ Общемъ Собраніи акціонеровъ, если обѣ тяжущіяся стороны будутъ на это согласны, или разбираются общимъ судебнымъ порядкомъ.

Правленіе Общества собирается по приглашенію Предсѣдателя, когда того потребуютъ дѣла Общества, но не менѣе одного раза въ недѣлю. Рѣшенія Правленія постановляются по большинству голосовъ присутствующихъ Директоровъ или заступающихъ ихъ мѣсто кандидатовъ.

Въ случаѣ раздѣленія голосовъ поровну, голосъ Предсѣдателя даетъ перевѣсъ. Въ Правленіи для дѣйствительности рѣшенія должны присутствовать не менѣе трехъ Директоровъ или заступающихъ ихъ мѣсто кандидатовъ.

Требованіе суммъ изъ кредитныхъ установленій и вообще отъ мѣсть и лицъ, которымъ будетъ довѣрено храненіе капиталовъ Общества, трансфертъ Государственныхъ фондовъ, квитанціи въ полученіи или надписи въ передачѣ должныхъ Обществу суммъ (кромя однако текущихъ сборовъ), подписываются тремя Директорами или заступающими ихъ мѣсто кандидатами. Поэтому, объ избранныхъ или выбывшихъ Директорахъ или кандидатахъ Правленіе объявляетъ въ „Правительственномъ Вѣстникѣ“, въ вѣдомостяхъ общихъ столицъ и мѣстныхъ губернскихъ; кромя того уведомляетъ своевременно подлежащіа кредитныя установленія, Правительственныя мѣста и лица, съ представленіемъ подписей Директоровъ и кандидатовъ.

Отвѣтственность по искамъ гражданскимъ можетъ быть отнесена къ Обществу только въ совокупномъ его составѣ, а не лично къ членамъ Правленія или акціонерамъ. За личныя дѣйствія свои каждый акціонеръ и Директоръ или кандидатъ подлежатъ отвѣтственности по общимъ законамъ. Отвѣтственность Директоровъ предъ Обществомъ опредѣляется также на основаніи общихъ законовъ.

Содержаніе Директорамъ опредѣляется Общимъ Собраніемъ акціонеровъ. Но пока Обществомъ будетъ производиться уплата процентовъ по облигаціямъ, содержаніе это не должно превышать пятнадцати тысячъ руб. сер. въ годъ всѣмъ Директорамъ вмѣстѣ.

§ 37.

Директоры и кандидаты избираются Общимъ Собраніемъ изъ числа акціонеровъ на четыре года.

Каждый Директоръ, при вступленіи въ должность, обязанъ представить въ Правленіе акцій не менѣе какъ на сумму 12,000 руб. по нарицательной ихъ цѣнѣ. Акціи эти хранятся въ кассѣ Правленія и не могутъ быть отчуждены до утвержденія Общимъ Собраніемъ акціонеровъ отчета за послѣдній годъ пребыванія акціонера Директоромъ.

По прошествіи двухъ лѣтъ со времени перваго избранія, первые Директоры и кандидаты выбываютъ ежегодно по одному; причеиъ порядокъ выбытія этихъ Директоровъ и кандидатовъ опредѣляется по взаимному между ними соглашенію или по жребію. Впослѣдствіи Директоры и кандидаты выбываютъ каждый годъ, по одному Директору и по одному кандидату, по старшинству ихъ избранія.

Въ случаѣ выбытія Директора до срока, онъ замѣщается старшимъ по числу избирательныхъ голосовъ кандидатомъ, а на мѣсто сего послѣдняго избирается кандидатъ ближайшимъ Общимъ Собраніемъ.

Выбывающіе Директоры и кандидаты могутъ быть вновь избираемы.

§ 38.

Права и обязанности Правленія суть слѣдующія: а) оно ведетъ вообще всѣ дѣла, цѣли Общества соотвѣтственныя, и опредѣляетъ правила и порядокъ внутренняго устройства по всѣмъ частямъ Управленія; б) оно составляетъ общую годовую смѣту и представляетъ ее на утвержденіе Общаго Собранія акціонеровъ; в) по утвержденной Общимъ Собраніемъ смѣтѣ, оно принимаетъ поступающія суммы и производитъ расходы; г) оно, въ предѣлахъ одобренной Общимъ Собраніемъ акціонеровъ смѣты и полномочія, даннаго ему Собраніемъ, утверждаетъ расчеты съ контрагентами Общества и разрѣшаетъ платежи по нимъ; д) оно распорядается употребленіемъ остатковъ отъ ассигнованной по смѣтѣ суммы по одному предмету на покрытие недостаточной ассигновки по другому; е) оно составляетъ годовые отчеты и докладъ о дѣйствіяхъ Общества, а также о приходѣ и расходѣ суммъ Общества и предварительно исчисляетъ, для представленія Общему Собранію акціонеровъ, дивидендъ и суммы, потребныя на погашеніе акцій и подлежащіа отчисленію въ запасный капиталъ и на другіе предметы, согласно настоящему Уставу; ж) оно разрѣшаетъ единовременныя сверхсмѣтныя издержки, на сумму, опредѣленную Общимъ Собраніемъ акціонеровъ; но о каждомъ такомъ расходѣ Правленіе обязано доводить до свѣдѣнія перваго Общаго Собранія, отвѣчая предъ нимъ за необходимость и послѣдствія сдѣланнаго расхода; з) оно разрѣшаетъ продажу всякой ненужной или сдѣлавшейся негодною къ употребленію движимости; и) оно разсматриваетъ проекты и смѣты строительныхъ работъ и заключаетъ, въ предѣлахъ назначеній годовой смѣты и предоставленной ему Общимъ Собраніемъ власти, контракты и условія на постройки и работы, а также на пріобрѣтеніе потребностей и матеріаловъ всякаго рода; і) оно составляетъ договоры съ другими жельзными дорогами, или другими учрежденіями и лицами, и окончательно заключаетъ договоры сіи по предметамъ, не подлежащимъ, по роду своему, утвержденію Общаго Собранія акціонеровъ; к) оно опредѣ-

ляеть всякаго рода служащихъ по Обществу, увольняетъ ихъ, опредѣляетъ ихъ обязанности и назначаетъ имъ въ предѣлахъ смѣтныхъ исчислений содержание; л) оно назначаетъ пособия и награды служащимъ, не выходя изъ смѣтной на сей предметъ суммы; м) оно разрѣшаетъ вчинаніе исковъ и мировыя сдѣлки по дѣламъ Общества, послѣднія въ предѣлахъ суммы, Правленію предоставленной Обществу Собраніемъ акціонеровъ; н) оно разрѣшаетъ освобожденіе залоговъ и представляетъ, кому слѣдуетъ, о снятіи запрещенія съ недвижимаго или ареста съ движимаго имущества; о) оно разсматриваетъ и обсуждаетъ предположенія о всякой значительной мѣрѣ по устройству дороги или по движенію и содержанію оной; п) оно устанавливаетъ и измѣняетъ провозныя платы, и, въ подлежащихъ случаяхъ, постановленія свои по этому предмету представляетъ на утвержденіе Министра Путей Сообщенія; р) оно опредѣляетъ, по предварительнымъ указаніямъ Общаго Собранія, способы временнаго помѣщенія свободныхъ суммъ Общества и представляетъ на разрѣшеніе Общаго Собранія акціонеровъ предположенія свои относительно употребленія запаснаго капитала, и с) оно созываетъ Общія Собранія акціонеровъ, обсуждаетъ предварительно вообще все вопросы, подлежащіе разсмотрѣнію и разрѣшенію означенныхъ Собраній, и вноситъ оныя въ Общія Собранія акціонеровъ, съ своимъ заключеніемъ.

Правленіе имѣетъ печать съ надписью: „Правленіе Общества Уральско-Самарской конно-железной дороги“.

§ 39.

Счетоводство Правленія должно производиться на русскомъ языкѣ и въ русской монетѣ; равномѣрно должна производиться на русскомъ языкѣ и вся переписка, какъ по управленію дорогою, такъ и съ Правительственными мѣстами и лицами, и все объявленія для публички.

§ 40.

Общія Собранія акціонеровъ бывають: „обыкновенныя“ два раза въ годъ, съ соблюденіемъ сроковъ, какіе ниже для сего опредѣлены, и „чрезвычайныя“, созываемыя Правленіемъ, или по собственному его усмотрѣнію, или по требованію акціонеровъ, имѣющихъ въ совокупности не менѣе ста голосовъ, а также Ревизіонной Коммисіи (§§ 42 и 44). Такое предло

о созваніи чрезвычайнаго Общаго Собранія приводится въ исполненіе Правленіемъ не позже одного мѣсяца послѣ заявленія оного.

Общія Собранія акціонеровъ созываются Правленіемъ чрезъ объявленія, печатаемыя, по крайней мѣрѣ, за мѣсяцъ въ „Правительственномъ Вѣстникѣ“, въ вѣдомостяхъ обѣихъ столицъ и мѣстныхъ губернскихъ, съ точнымъ означеніемъ времени и мѣста Общаго Собранія и предметовъ, подлежащихъ его обсужденію; причемъ, когда Общее Собраніе созывается для обсужденія предметовъ экстренныхъ, о томъ должно быть именно указано въ объявленіи.

Обыкновенныя Общія Собранія назначаются: одно не позже Октября, для утвержденія смѣты на слѣдующій за тѣмъ годъ и для избранія членовъ Ревизіонной Коммисіи, по силѣ § 44 сего Устава; а другое не позже Мая каждаго года, по предварительномъ разсмотрѣніи Ревизіонною Коммисіею годоваго отчета о дѣйствіяхъ и капиталахъ Общества, для выслушанія такового отчета и окончательнаго по оному постановленія и для избранія Членовъ Правленія.

Обыкновенное Общее Собраніе признается законно-состоявшимся, когда въ ономъ присутствуютъ лично или чрезъ довѣренныхъ не менѣе 30 акціонеровъ и ими предъявлено будетъ не менѣе одной седьмой части общаго числа акцій.

Чрезвычайное Общее Собраніе признается законно-состоявшимся, когда въ ономъ присутствуютъ лично или чрезъ довѣренныхъ не менѣе 40 акціонеровъ и ими предъявлено будетъ не менѣе одной пятой части общаго числа акцій.

Для постановленія же рѣшеній по расширенію предпріятія, по увеличенію капитала, по займамъ, по дополненіямъ и измѣненіямъ Устава или по ликвидаціи дѣлъ, въ Общемъ Собраніи должны быть представители, по крайней мѣрѣ, одной половины общаго числа акцій.

Въ случаѣ, если бы къ назначенному для Общаго Собранія сроку предъявлено было менѣе упомянутого числа акцій и меньшимъ числомъ акціонеровъ или ихъ довѣренныхъ, то Общее Собраніе акціонеровъ вновь созывается чрезъ двѣ недѣли. Такое Собраніе считается законно-состоявшимся, не взирая уже ни на число явившихся въ Собраніе акціонеровъ, ни на число предъявленныхъ акцій, о чемъ Правленіе обязано предвѣщать

акціонеровъ въ самомъ приглашеніи на Собраніе. При семь, назначенный § 41 четырнадцати-дневный срокъ для представленія въ Правленіе довѣренности и безименныхъ акцій ихъ владѣльцами сокращается на семи-дневный. Но рѣшенія такого Общаго Собранія могутъ относиться лишь къ вопросамъ, подлежащимъ обсужденію несостоявшагося Собранія.

§ 41.

Каждый акціонеръ, т. е. каждый владѣлецъ акцій, какъ непогашенной, такъ и дивидендной (§ 26), имѣетъ право присутствовать въ Общемъ Собраніи и принимать участіе въ занятіяхъ и сужденіяхъ онаго, лично или черезъ довѣреннаго; но въ постановленіяхъ Общаго Собранія участвуютъ только акціонеры, пользующіеся правомъ голоса.

Каждыи 3,000 руб. нарицательнаго акціонернаго капитала даютъ право на одинъ голосъ; но одинъ акціонеръ не можетъ имѣть по своимъ акціямъ болѣе того числа голосовъ, на которое даетъ право владѣнія $\frac{1}{10}$ частью всего акціонернаго капитала Общества, считая притомъ по одному голосу на каждыи 3,000 руб. нарицательнаго акціонернаго капитала. Акціонеры, имѣющіе акцій менѣе чѣмъ на 3,000 руб., могутъ соединять оныя для получения права голоса, и въ такомъ случаѣ представитель означенныхъ акціонеровъ пользуется числомъ голосовъ, соответствующимъ количеству представляемыхъ имъ акцій.

Передача права голоса, для участія въ постановленіяхъ Общаго Собранія, дѣлается по довѣренности, выдаваемой на простой бумагѣ, при чемъ подписи на довѣренностяхъ, не извѣстныхъ Правленію, должны быть надлежащимъ образомъ засвидѣтельствованы.

Для участія въ Общемъ Собраніи, владѣльцы безименныхъ акцій представляютъ въ Правленіе, лично или черезъ своихъ довѣренныхъ, снабженныхъ надлежащими довѣренностями, не позже четырнадцати дней до дня Общаго Собранія, принадлежащія имъ акціи Общества, или залоговые на нихъ документы, или сохранныя на нихъ росписки, съ обозначеніемъ въ этихъ документахъ номеровъ соответствующихъ акцій; довѣренныя отъ владѣльцевъ именныхъ акцій представляютъ въ тотъ же срокъ надлежащія довѣренности. Представленныя цѣнности возвращаются Правленіемъ послѣ Общаго Собранія предъявителямъ выданныхъ на оныя квитанцій.

Предсѣдатель Правленія, или заступающій его мѣсто открываетъ Общее Собраніе. Затѣмъ, для правильности хода дѣлъ въ Общихъ Собраніяхъ, акціонеры, прежде приступа къ обсужденію предложенныхъ дѣлъ, избираютъ изъ среды себя Предсѣдательствующаго.

§ 42.

Къ кругу дѣйствій Общаго Собранія принадлежатъ: а) разсмотрѣніе и утвержденіе годовыхъ смѣтъ, доклада и отчетовъ Правленія; б) обсужденіе и разрѣшеніе предположеній относительно временнаго помѣщенія свободныхъ суммъ Общества и употребленія запаснаго капитала; в) утвержденіе размѣра и количества суммы, отчисляемой въ дивидендъ и запасный капиталъ; г) избраніе Директоровъ и кандидатовъ къ нимъ и назначеніе содержанія Директорамъ, равно избраніе членовъ Ревизіонной Коммисіи; д) ассигнованіе суммъ въ распоряженіе Правленія на годовыя и единовременныя непредвидѣнные расходы; е) разрѣшеніе вообще дѣлъ, превышающихъ власть Правленія, и всѣхъ дѣлъ, предложенныхъ Правленіемъ на разсмотрѣніе Общаго Собранія, и ж) обсужденіе предположеній и ходатайство по дополненіямъ или измѣненіямъ въ Уставѣ Общества.

§ 43.

Дѣла, подлежащія разсмотрѣнію Общаго Собранія, поступаютъ въ оное не иначе, какъ чрезъ посредство Правленія. Поэтому, если кто изъ акціонеровъ намѣренъ сдѣлать какое-либо предложеніе Общему Собранію, то долженъ предварительно обратиться съ онымъ въ Правленіе, не позже, какъ за семь дней до Общаго Собранія. Если же какое-либо предложеніе заявлено акціонерами, имѣющими по числу акцій, въ совокупности, не менѣе десяти голосовъ, или однимъ изъ членовъ Правленія, то Правленіе обязано представить предложеніе это Общему Собранію, съ своимъ заключеніемъ.

Постановленія Общаго Собранія получаютъ обязательную силу, когда приняты будутъ, по крайней мѣрѣ, тремя четвертями голосовъ присутствующихъ въ Собраніи акціонеровъ. Но избраніе Директоровъ, кандидатовъ и членовъ Ревизіонной Коммисіи утверждается простымъ большинствомъ голосовъ. Если бы, въ первомъ случаѣ, не оказалось трехъ четвертей голосовъ одного мнѣнія, то назначается новое, чрезъ двѣ недѣли, Общее Собраніе, которое разсматриваетъ лишь тѣ дѣла, которыя остались не раз-

рѣшенными въ первомъ Общемъ Собраніи, и рѣшаетъ ихъ простымъ большинствомъ голосовъ. При семь, назначенный § 41 четырнадцати-дневный срокъ для представленія безыменныхъ акцій и довѣренностей сокращается на половину.

Всѣ выборы дѣлаются посредствомъ закрытой баллотировки. При равенствѣ числа голосовъ, полученнаго нѣсколькими кандидатами, производится дополнительная между ними баллотировка, а если равенство голосовъ повторилось бы и при этой дополнительной баллотировкѣ, то выборъ рѣшается жребіемъ.

Рѣшенія Общаго Собранія обязательны для всѣхъ акціонеровъ, какъ присутствовавшихъ, такъ и отсутствовавшихъ.

§ 44.

Книги Общества заключаются за каждый истекшій годъ 31-мъ числомъ Декабря, а затѣмъ Правленіе составляетъ годовой отчетъ о приходахъ, расходахъ и дѣйствіяхъ Общества, балансъ его оборотовъ и особый о семь докладъ.

Отчетъ сей, докладъ и балансъ со всѣми принадлежащими къ онымъ счетами, книгами, документами и приложеніями поступаетъ на разсмотрѣніе избранной на сей предметъ Общимъ Собраніемъ акціонеровъ Ревизіонной Коммисіи (§ 42), не позже Марта мѣсяца.

Ревизіонная Коммисія эта составляется изъ трехъ до пяти акціонеровъ, избираемыхъ Общимъ Собраніемъ акціонеровъ изъ числа акціонеровъ, не участвующихъ въ управленіи дѣлами Общества.

По окончаніи обревизованія, какъ отчета, доклада и баланса, такъ и книгъ и счетовъ Правленія, съ принадлежащими къ нимъ документами и приложеніями, Ревизіонная Коммисія сообщаетъ заключеніе свое Правленію, которое, обсудивъ и разъяснивъ замѣчанія сей Коммисіи, представляетъ отчетъ и балансъ и заключеніе Ревизіонной Коммисіи, вмѣстѣ съ надлежащими съ своей стороны объясненіями, Общему Собранію акціонеровъ не позже Мая мѣсяца слѣдующаго за отчетнымъ года.

Коммисіи этой предоставляется, буде она признаетъ нужнымъ, или Общимъ Собраніемъ ей будетъ поручено, производить также осмотръ и ревизію линіи, построекъ, подвижнаго состава и прочаго имущества Об-

щества на мѣстахъ, и повѣрку сдѣланныхъ въ теченіи года расходовъ по возобновленію или ремонту линіи и всего имущества Общества, а равно всѣ необходимыя изысканія для заключенія о степени пользы и своевременности, а равно выгодности для Общества, какъ произведенныхъ расходовъ, такъ и всѣхъ его оборотовъ. Для исполненія Коммисіею всего вышеизложеннаго Правленіе обязано предоставить оной всѣ необходимыя способы.

Печатные экземпляры годоваго отчета, доклада и баланса раздаются въ Правленіи Общества за семь дней до Общаго Собранія всѣмъ акціонерамъ, заявляющимъ о желаніи получить таковыя. Равнымъ образомъ книги, счета, документы и приложенія къ отчету Правленія открываются акціонерамъ за семь дней до Общаго Собранія.

Общее Собраніе акціонеровъ, выслушавъ отчетъ и докладъ Правленія и разсмотрѣвъ послѣдствія ревизіи оныхъ, постановляетъ свое заключеніе. На книгахъ же и отчетахъ дѣлается Ревизіонною Коммисіею соответственная постановленію Общаго Собранія надпись.

Отчеты, а равно книги и счета, такимъ образомъ повѣренныя, считаются окончательно утвержденными и новой ревизіи не подлежатъ.

Извлеченіе изъ годовыхъ отчетовъ, по ихъ утвержденіи Общимъ Собраніемъ акціонеровъ, а равно ежемѣсячныя краткія извлеченія о доходахъ по эксплуатаціи, публикуются во всеобщее свѣдѣніе въ „Правительственномъ Вѣстникѣ“, а также въ вѣдомостяхъ обѣихъ столицъ и мѣстныхъ губернскихъ. Полные годовые отчеты доставляются въ Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ, въ числѣ десяти экземпляровъ.

§ 45.

Въ случаѣ распоряженій или дѣйствій разныхъ управленій Общества, или агентовъ его, во вредъ интересамъ правительственнымъ или общественнымъ, Правленіе Общества, или Управляющій дорогою, по требованію Правительства, немедленно устраняетъ безпорядки, а въ случаѣ продолженія оныхъ — удаляетъ виновныхъ лицъ.

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 безпрекословно.

§ 46.

Если Общество не приступитъ въ назначенный § 6 срокъ къ сооруженію дороги, или, приступивъ, не будетъ продолжать работъ и поставокъ въ такой степени, чтобы окончить оную къ сроку въ мѣрѣ нужной для правильнаго и безопаснаго движенія, или же вообще не выполнить налагаемыхъ на него Уставомъ обязательствъ по сооруженію дороги, то, за исключеніемъ лишь особыхъ случаевъ, какъ-то: войны, блокады и другихъ равносильныхъ общественныхъ бѣдствій, имѣющихъ прямое вліяніе на дѣла Общества, — Министръ Путей Сообщенія дѣлаетъ Обществу первое предостереженіе.

Въ случаѣ непринятія Обществомъ должныхъ мѣръ по этому первому предостереженію, — чрезъ три мѣсяца Министръ дѣлаетъ Обществу второе предостереженіе.

Если же и затѣмъ, чрезъ три мѣсяца, требованіе Министра не будетъ исполнено, то Правительство налагаетъ секвестръ на всю дорогу, залоги, работы оконченныя и неоконченныя, всѣ матеріалы, заготовленные Обществомъ лошади, упряжь и всѣ принадлежности для тяги, а равно на наличныя суммы, состоящія какъ въ кассѣ Общества, такъ и у Правительства (§ 19).

Затѣмъ Правительство дорогу и прочія ея принадлежности продаетъ съ публичнаго торга. Если изъ общей суммы, какая образуется отъ секвестрованныхъ наличныхъ суммъ и отъ вырученной продажей дороги суммы, окажется остатокъ, то таковой обращается сперва на погашеніе облигацій, а потомъ на уплату долговъ Общества, а если и затѣмъ окажется излишекъ, то таковой распределяется между акціонерами.

Опись и оцѣнка дороги совершается по общимъ правиламъ, установленнымъ для обращенія частныхъ имуществъ на возмѣщеніе долговыхъ претензій.

Вышеупомянутое распоряженіе приводится въ исполненіе по представленіямъ, вносимымъ Министромъ Путей Сообщенія на Высочайшее усмотрѣніе чрезъ Комитетъ Министровъ.

§ 47.

Если, во время эксплуатаціи, Общество допустить разстройство дороги и движеніе по оной, и если оно не будетъ выполнять которой либо изъ

прочихъ обязанностей, настоящимъ Уставомъ на него возлагаемыхъ, то Министръ Путей Сообщенія дѣлаетъ Обществу первое и второе предостереженія въ тѣ сроки, какіе выше установлены относительно неисправности при постройкѣ дороги.

Когда, въ теченіи трехъ мѣсяцевъ послѣ втораго предостереженія, Общество не исполнитъ требованія Министра, то Правительство поступаетъ на томъ же основаніи, какъ выше установлено на случай неисправности Общества въ постройкѣ дороги (§ 46).

До истеченія предполагаемаго выше полугодоваго срока для выполненія требованія Министра Путей Сообщенія, Общество обязано содержать движеніе на дорогѣ безостановочно и не уменьшать онаго. Въ случаѣ же невыполненія сего, или въ случаѣ, если невыполненіе Обществомъ требованія Министра Путей Сообщенія можетъ имѣть послѣдствіемъ нарушеніе правильности и безопасности движенія по дорогѣ, или замедленіе движенія при экстренной въ немъ надобности во время военныхъ дѣйствій или усиленной перевозки войскъ, а равно и въ томъ случаѣ, когда таковыя экстренныя обстоятельства откроются послѣ сдѣланнаго уже перваго или втораго предостереженія, Обществу назначается новый кратчайшій срокъ для исполненія требованія Министра, или же Правительство, буде признаетъ нужнымъ, не выжидая полугодоваго срока, поступаетъ какъ выше сказано и притомъ съ Высочайшаго разрѣшенія, по представленію Министра Путей Сообщенія въ Комитетъ Министровъ.

§ 48.

По прошествіи двадцати лѣтъ со дня окончанія срока, назначеннаго въ § 6, на выполненіе работъ, Правительство имѣетъ право во всякое время выкупить желѣзную дорогу, съ ея принадлежностями.

Выкупъ разрѣшается съ Высочайшаго утвержденія, по совокупному Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ представленію въ Комитетъ Министровъ.

Для опредѣленія цѣны выкупа принимается совокупность чистаго дохода за семь предшествовавшихъ лѣтъ; изъ полученной суммы вычитается итогъ чистыхъ доходовъ двухъ наименѣ доходныхъ годовъ, и затѣмъ средней чистый годовой доходъ остальныхъ пяти лѣтъ принимается за норму

чистаго дохода Общества, который впрочем не можетъ быть менѣе чистаго дохода за послѣдній годъ изъ означенныхъ семи лѣтъ, принятыхъ для вывода средняго чистаго дохода, ни суммы, равной 5% на облигаціонный капиталъ Общества. Капитализація сего чистаго дохода, при учетѣ изъ 5% за время не истекшее до опредѣленнаго въ § 10 сего Устава срока, за вычетомъ нарицательной стоимости непогашенныхъ облигацій, составитъ долгъ Правительства Обществу, который будетъ уплаченъ Государственными 5% облигаціями, съ такимъ погашеніемъ, какое Правительствомъ будетъ избрано.

§ 49.

По истеченіи полнаго срока владѣнія дорогою, Правительство немедленно вступаютъ бесплатно во владѣніе оною, постройками, наличнымъ подвижнымъ составомъ и всѣми принадлежностями дороги, а равно принадлежащимъ къ дорогѣ имуществомъ движимымъ и недвижимымъ, въ томъ числѣ, запасами и матеріалами для ремонта дороги, лошадьми, упряжью и всѣми предметами, потребными для тяги.

При чемъ, если подвижной составъ окажется въ меньшемъ количествѣ противъ опредѣленнаго приложенными къ § 3 сего Устава техническими условіями, то Общество обязано пополнить этотъ недостатокъ.

Общество останется полнымъ владѣльцемъ всего имущества, приобретеннаго имъ не для желѣзной дороги и не на основаніи настоящаго Устава; но въ случаѣ требованія Правительства, сіи имущества должны быть переданы ему за цѣну, опредѣленную по взаимному соглашенію съ Обществомъ или по оцѣнкѣ экспертовъ.

§ 50.

Въ случаѣ несогласія между Обществомъ и Министерствомъ Путей Сообщенія по могущимъ возникнуть спорнымъ вопросамъ въ отношеніи правъ и обязанностей Общества, истекающихъ изъ настоящаго Устава, кромѣ вопросовъ техническихъ, Обществу предоставляется подать о своемъ неудовольствіи просьбу Министру Путей Сообщенія, который обязанъ внести просьбу эту, съ своимъ заключеніемъ, въ Комитетъ Министровъ, безъ промедленія и не позже двухъ мѣсяцевъ отъ времени подачи оной.

До разрѣшенія просьбы Общества, оно не въ правѣ принимать каки-

либо мѣры, не согласныя съ обжалованнымъ рѣшеніемъ Министра Путей Сообщенія.

Всѣ техническіе вопросы разрѣшаются окончательно Министромъ Путей Сообщенія.

§ 51.

Во всѣхъ случаяхъ, настоящимъ Уставомъ неопредѣленныхъ, Общество подчиняется общимъ законамъ Имперіи и, въ особенности, правиламъ для акціонерныхъ Обществъ и для частныхъ желѣзныхъ дорогъ постановленнымъ, или которыя будутъ впредь постановлены.

Подлинный подписали:

Учредитель Общества Уральско-Самарской конно-желѣзной дороги, Коллежскій Ассесоръ, арменіи Севастопольскій 1-й пльдиі купецъ Дмитрій Васильевичъ Каншинъ.

Министръ Финансовъ,
Статсъ-Секретарь *Рейтеръ.*

Министръ Путей Сообщенія, Генераль-Лейтенантъ *Графъ Бобринской.*

Директоръ *Хмельницкій.*

Скряпиль: Дѣлопроизводитель Департамента Желѣзныхъ Дорогъ, Инженеръ, Надворный Совѣтникъ *Губскій.*

Вѣрно: Дѣлопроизводитель *Губскій.*

На подлинникъ написано:

«ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ Техническія условія сіа разсматривать и Высочайше утвердить соизволить, въ С.-Петербургѣ, въ 21-й день Ноября 1873 года».

Неправляющій должность Управляющаго дѣлами Комитета Министровъ,
Помощникъ Управляющаго (подписаль) *Казановъ.*

Въ рн: Директоръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ *Хмельницкій.*

ТЕХНИЧЕСКІЯ УСЛОВІЯ
ДЛЯ
УРАЛЬСКО-САМАРСКОЙ
КОННО-ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

ГЛАВА I.

Проектъ дороги.

§ 1.

Окончательный проектъ на построение Уральско-Самарской конно-же- **Окончательный**
лѣзной дороги долженъ быть составленъ Обществомъ, руководствуясь на- **проектъ дороги.**
стоящими техническими условіями.

Окончательный проектъ дороги долженъ заключать въ себѣ: топографиче-
скій планъ и продольную профиль дороги, съ показаніемъ мѣсть искусственныхъ
сооруженій и размѣщенія станцій, нормальную поперечную профиль, таблицы
исчисленія количества земляныхъ работъ, подробную объяснительную записку и
развѣточную вѣдомость (§ 3 Ует. Общ.), нормальные чертежи мостовъ, трубъ,
устройства пути, станціонныхъ построекъ и общаго ихъ расположенія, коню-
шень, колодцевъ, пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ и платформъ.

Детальные чертежи этихъ проектовъ, а равно и проекты большихъ мо-
стовъ, должны быть сопровождены всѣми необходимыми описаніями, исчисле-
ніями и спецификаціями.

Все проекты представляются, не позже шести месяцев со дня утверждения Устава, в Министерство Путей Сообщения в трех экземплярах, из коих один, по рассмотрении и утверждении в Министерстве Путей Сообщения, возвращается Правлению Общества, другой отсылается в Правительственную Инспекцию (§ 13 Уст. Общ.), а третий остается при делах Управления железных дорог. Независимо от сего, Обществом представляется еще четвертый экземпляр плана направления и продольной профили линии, для надобностей Военно-Топографического Депо.

Общество не имеет права приступать к работам ранее утверждения соответствующих проектов Министерством Путей Сообщения.

§ 2.

В случае если при устройстве дороги потребуются, вследствие местных условий, сделать какие либо изменения или отступления от утвержденных проектов, то проекты таких изменений и отступлений должны быть предварительно представлены Правительственной Инспекции, которая, на основании данной ей Министром Путей Сообщения инструкции, или разрешает эти изменения и отступления на месте, или представляет их на утверждение Министерства.

Без разрешения Инспекции не дозволяется приступать к работам во всех таковых случаях.

§ 3.

Направление линии.

Общее направление Уральско-Самарской конно-железной дороги должно быть таково, чтобы линия дороги, начинаясь от города Уральска и кончаясь у города Самары, в удобнейших для дороги и этих городов пунктах, проходила близ села Глушицы на р. Большой Иргизь.

Общая длина главного пути, между оконечными точками, не должна превосходить 245 верст.

Кривые части на главном пути должны быть описаны радиусом не менее 100 сажен.

Длина прямых частей дороги, между двумя кривыми, обращенными в противоположные стороны, должна быть не менее 30 саж.

§ 4.

Продольная профиль.

Продольные склоны дороги, по главной линии, не должны превышать

0,0125, и лишь в крайних случаях, по особо уважительным причинам, допускаются уклоны в 0,015, и при том на длине не более одной версты.

Наибольшая длина сплошных предельных склонов не должна превышать:

склонов от 0,01 до 0,0125 1 1/2 верст,
 " " 0,008 " 0,01 2 "

более же длинные склоны должны быть разделены горизонтальными площадками, или уклонами не свыше 0,002, протяжением не менее 75 сажен.

Между двумя продольными склонами, свыше 0,002, направленными в противоположные стороны, продольная профиль дороги должна быть горизонтальною, или иметь уклон не более 0,002, длиною не менее 50 сажен.

Главные и разъездные пути на станциях должны быть расположены на горизонтальных площадках; на полустанциях же они могут быть с уклоном не круче 0,002.

Подъездные пути к станционным платформам должны быть расположены на прямых частях дороги, длина коих должна быть: на станциях не менее 200, а на полустанциях не менее 100 саж.

ГЛАВА II.

Земляные работы.

§ 5.

Земляное полотно дороги устраивается для одного пути, шириною не менее 1,66 саж. Поперечная профиль.

Откосы насыпей и выемок делаются полуторные, если свойство грунта не требует откосов более пологих, или если Правительственная Инспекция не признает возможным допустить более крутые откосы.

Если насыпь земляного полотна устраивается на косогорь, то основание под насыпь готовится уступами и кроме того, при косогорах, имеющих склоны более 20°, подошва откоса с нижней стороны насыпи ограждается каменными подпорными стѣнками.

При производствѣ земляных работ резервы и кавальеры должны быть расположены таким образом, чтобы в случае надобности в уши-

рени полотна съ одной стороны для двойного пути, не нужно было засыпать первыхъ и переносить послѣднихъ.

Наружныя стороны дамбъ, устраиваемыхъ по разливамъ рѣкъ, должны быть обдѣланы глиною или растительною землею, и откосы ихъ, отъ подошвы до 0,25 саж. выше горизонта самыхъ высокихъ водъ, должны быть укрѣплены камнемъ, хворостомъ или плетневыми щитами.

Для устранения теченія вдоль дамбъ, онѣ должны быть укрѣплены траверзами и струеотводными дамбами.

§ 6.

Боковыя каналы.

Вдоль насыпей должны быть устроены каналы вездѣ, гдѣ будетъ признано Инспекціею, что онѣ необходимы для отведенія мѣстныхъ водъ; въ выемкахъ каналы должны быть устроены непременно съ обѣихъ сторонъ полотна.

Всѣ каналы должны имѣть глубину достаточную для свободнаго стока скопляющейся въ нихъ воды; во всякомъ случаѣ глубина этихъ канавъ, въ ихъ вершинѣ, должна имѣть не менѣе 0,20 саж., а дно ихъ должно имѣть продольный склонъ не менѣе 0,001. Въ выемкахъ, въ которыхъ полотно дороги имѣетъ продольный склонъ болѣе 0,008, дно боковыхъ канавъ должно имѣть продольный склонъ не болѣе 0,008; съ этою цѣлью каналы эти могутъ быть устроены уступами, съ колодцами, вымощенными камнемъ.

Нагорныя каналы должны отстоять не менѣе 1 сажени отъ верхняго ребра откоса выемки, и имѣть достаточную глубину для свободнаго стока воды съ прилегающаго косогора. При всѣхъ насыпяхъ, высотой въ 0,30 саж. и менѣе, должны быть выкопаны по обѣимъ сторонамъ полотна каналы глубиною не менѣе 0,30 саж. и въ разстояніи съ одной стороны 1 саж., и съ другой 3 саж. отъ нижняго ребра откосовъ полотна.

Откосъ этихъ канавъ, прилегающій къ полотну, долженъ быть укрѣпленъ.

§ 7.

Ширина отчуждаемой полосы земли.

Ширина полосы земли, отчуждаемой подъ желѣзную дорогу, соразмѣряется съ дѣйствительною потребностію; количество земли, подлежащее отчужденію, опредѣляется Инспекціею.

§ 8.

Къ открытію движенія по дорогѣ, на счетъ строительнаго капитала должны быть заготовлены въ достаточномъ количествѣ переносныя щиты изъ драни, для предохраненія пути отъ заноса снѣгомъ; по открытіи же движенія Общество должно немедленно приступить, по указанію Правительственной Инспекціи, къ рассадкѣ живыхъ изгородей въ мѣстахъ, подверженныхъ снѣжнымъ заносамъ.

Ширина отчуждаемой полосы земли въ этихъ мѣстахъ должна быть увеличена, сообразно потребности, указанной опытомъ.

ГЛАВА III.

Мосты, трубы и переѣзды.

§ 9.

Отверстія мостовъ и трубъ должны быть достаточны для пропуска Наибольшихъ водъ; во всякомъ случаѣ отверстія каменныхъ трубъ должны быть не менѣе 0,50 саж., а діаметръ чугунныхъ трубъ не менѣе 0,33 саж.

Трубы должны быть каменные, или кирпичныя, или чугунныя. Мосты могутъ быть деревянные, или же каменные, кирпичные, или частью каменные и частью металлическіе.

Кладка каменныхъ трубъ, отверстіе коихъ не превосходитъ 0,50 саж., можетъ быть производима на-сухо безъ употребленія раствора, съ расшивкою швовъ съ наружной стороны цементомъ; каменные же трубы отверстіемъ свыше 0,50 саж., равно какъ и всѣ каменные мостовыя опоры, должны быть возведены на гидравлическомъ растворѣ хорошаго качества.

Откосы земляного полотна, при сопряженіи съ откосными крыльями каменныхъ трубъ и мостовыхъ опоръ, или головъ чугунныхъ трубъ, равно какъ и конусы, сопрягающіе мостовыя сооружения съ землянымъ полотномъ, должны быть обдѣланы камнемъ отъ подошвы на 0,25 с. выше горизонта самыхъ высокихъ водъ, а выше сего, до верху земляного полотна — дерномъ или засѣвомъ растительной земли травой.

Къ устройству мостовъ и трубъ не должно приступать безъ предварительнаго удостовѣренія Инспекціи въ достаточности отверстія каждаго

Защиты отъ снѣжныхъ заносовъ.

изъ сихъ сооруженій и въ удовлетворительности избранной для него системы, а равно рода основанія, сообразно съ свойствами грунта. Всѣ нужны для сего изысканія должны быть произведены Обществомъ.

Мосты отверстіемъ болѣе 10 саж. должны быть размѣщены на прямыхъ и горизонтальныхъ частяхъ пути.

§ 10.

Переѣзды.

Число переѣздовъ чрезъ желѣзную дорогу должно удовлетворять исполнѣ мѣстнымъ требованіямъ безпрепятственнаго сообщенія.

На переѣздахъ должны быть уложены, во всю ихъ ширину, контроль- рельсы или деревянные охранные брусья. Обращенные къ рельсу углы охранныхъ брусьевъ должны быть окованы желѣзомъ. Переѣзды должны быть вымощены или шоссерованы въ уровень съ рельсами.

Кривизна вѣздовъ и сѣздовъ, при пересѣченіяхъ желѣзной дороги съ другими дорогами, не должна быть болѣе 0,07.

Высокіе вѣзды должны быть ограждаемы по обѣимъ сторонамъ на- долбами.

Переѣзды въ выемкахъ свыше одной сажени не допускаются; въ по- добныхъ случаяхъ пересѣкаемая дорога должна быть или отведена въ удоб- нѣйшій пунктъ желѣзной дороги, или проведена чрезъ послѣднюю путе- проводомъ.

Наименьшее отверстіе путепроводовъ, въ случаѣ проведенія желѣзной дороги надъ пробѣжкой, и наименьшая ширина моста между перилами, въ случаѣ провода пробѣжной дороги подъ желѣзную, опредѣляются слѣдующія: для городскихъ улицъ—не менѣе 3-хъ саж., для шоссе, сельскихъ улицъ и дорогъ губернскихъ и уѣздныхъ — не менѣе 2,5 саж., а для проселоч- ныхъ и полевыхъ дорогъ—не менѣе 1,5 саж.

ГЛАВА IV.

Верхнее строеніе.

§ 11.

Баластъ.

Верхнее строеніе дороги состоитъ изъ баласта, поперечинъ и про- дольныхъ лежней, или же изъ баласта и поперечинъ по усмотрѣнію Мини- стерства Путей Сообщенія.

Баластный слой дѣлается изъ чистаго, неглинистаго, достаточно круп- наго песка или гравія, и долженъ имѣть средней толщины не менѣе 0,15 саж., считая по оси полотна.

Баластный слой между рельсами долженъ покрывать поперечины, счи- тая по оси полотна, на толщину не менѣе 0,05 саж., и долженъ имѣть выпуклую поверхность шоссерованную или вымощенную; на станціяхъ меж- допутья при развѣдныхъ путяхъ должно быть тоже шоссеровано или вы- мощено.

§ 12.

Лежни, ежели таковыя потребуются Министерствомъ Путей Сообщенія, должны быть длиною не менѣе 3-хъ саж.; они приготовляются изъ сосно- выхъ или словыхъ бревенъ 5 вершковъ въ отрубѣ, должны быть отесаны на два канта и врублены въ поперечины.

Лежни.

§ 13.

Поперечины, числомъ не менѣе 500 штукъ на верету при употреб- леніи продольныхъ лежней, и 1,500 штукъ, если рельсы будутъ уложены безъ продольныхъ лежней, должны быть длиною не менѣе одной сажени. Онѣ приготовляются изъ круглаго сосноваго или словаго лѣса, толщину не менѣе 5,5 вершковъ, распиленнаго пополамъ, или изъ лѣса меньшихъ размѣровъ, обтесаннаго съ двухъ сторонъ, и притомъ такъ, чтобы ширина подошвы была не менѣе 4-хъ вершковъ, а толщина не менѣе 2,5 вершковъ.

Поперечины.

§ 14.

Рельсы должны быть вѣсомъ не менѣе 8-ми русскихъ фунтовъ на погон- ный футъ, если рельсы стальные, и не менѣе 10-ти фунтовъ, если рельсы желѣзные.

Форма рельсовъ и скрѣпленіе ихъ.

Длина рельсовъ должна быть 21 футъ. Въ кривыхъ частяхъ пути длина рельсовъ можетъ быть уменьшена до 15 футъ.

Форма рельсовъ и ихъ скрѣпленій должна быть опредѣлена детальными чертежами въ натуральную величину.

§ 15.

Рельсы должны быть уложены по срединѣ продольныхъ лежней, и пред- ставлять поперечный уклонъ къ оси пути соотвѣтственно кривизнѣ ободьевъ

Рельсовый путь.

колесъ подвижнаго состава; кромѣ того, въ кривыхъ частяхъ пути наружные рельсы (на выпуклой сторонѣ пути лежащіе) должны быть соответственно подняты. Они должны быть прибиты къ продольнымъ лежнямъ костылями, расположенными попеременно, то съ наружной, то съ внутренней стороны рельса.

На погонную сажень рельса должно быть забито не менѣе 4-хъ костылей. Въ каждомъ рельсѣ должно быть сдѣлано не менѣе 2-хъ вырѣзокъ для костылей.

Стыки рельсовъ должны идти въ перемежку со стыками продольныхъ лежней; въ стыкахъ, между концами рельсовъ, долженъ быть оставленъ необходимый зазоръ, стыки должны лежать на подкладкахъ съ ребордами, съ обѣихъ сторонъ плотно прилегающими къ краямъ подошвы рельса, или же рельсы должны быть связаны между собою накладками. У стыковъ рельсы должны быть прибиваемы къ продольнымъ лежнямъ четырьмя свозъ подкладки проходящими костылями, по два съ каждой стороны и у каждого конца рельса.

Въ случаѣ укладки рельсовъ на поперечинахъ безъ продольныхъ лежней, рельсы должны быть уложены, въ прямыхъ частяхъ, со стыками на вѣсу. Къ каждой поперечинѣ рельсъ долженъ быть прибитъ двумя костылями.

Въ кривыхъ частяхъ дороги, описанныхъ радиусомъ менѣе 500 с., стыкъ можетъ быть уложенъ на вѣсу или на поперечинѣ; если стыкъ на вѣсу, то на поперечинахъ ближайшихъ къ стыку должны быть подложены подкладки, къ которымъ рельсъ прикрѣпляется 2-мя костылями; если же стыкъ на поперечинѣ, то на стыковой поперечинѣ употребляются подкладки двойной ширины; на прочихъ же вѣшній рельсъ долженъ быть прибитъ 3-мя костылями, а внутренней 2-мя.

Рельсы будутъ уложены въ одинъ путь съ достаточнымъ числомъ развѣданныхъ и запасныхъ путей, общая длина которыхъ должна быть не менѣе $\frac{1}{10}$ всего протяженія дороги.

Боковые вѣтви къ карьерамъ не должны входить въ счетъ развѣданныхъ и запасныхъ путей.

Ширина рельсовой колеи должна быть 0,714 с. (5 футъ), а ширина междупутья при развѣздахъ не должна быть менѣе 1 сажени, считая между внутренними гранями крайнихъ рельсовъ двухъ путей; на станціяхъ же это разстояніе должно быть не менѣе 1,5 сажень.

ГЛАВА V.

Станціи, казармы и сторожевые дома.

§ 16.

Кромѣ оконечныхъ станцій въ Уральскѣ и Самарѣ, должно быть построено на дорогѣ еще надлежащее число остановочныхъ пунктовъ, соответственно мѣстнымъ условіямъ; но при этомъ разстояніе между станціями, на которыхъ будетъ производиться перепряжка лошадей, не должно превосходить 23-хъ верстъ.

Между каждыми двумя станціями, приблизительно по срединѣ, должны быть устроены на горизонтальныхъ площадкахъ, или на площадкахъ съ уклономъ не болѣе 0,002, полустанціи съ развѣдными на нихъ путями и казармы.

Число и родъ построекъ, долженствующихъ быть на каждой станціи, должны вполне соответствовать какъ потребностямъ пассажирскаго и товарнаго движенія, такъ равно и потребностямъ содержанія и ремонта дороги и подвижнаго состава.

Всѣ постройки на станціяхъ возводятся изъ тѣхъ матеріаловъ и тѣмъ способомъ, который по мѣстнымъ условіямъ окажется болѣе цѣлесообразнымъ и дешевымъ; онѣ могутъ быть крыты тесомъ, гонтомъ, доромъ, черепицею и соломою.

Станціи должны быть снабжены огнегасительными снарядами на случай пожара.

§ 17.

Внутреннее помѣщеніе пассажирскихъ зданій, собственно для пассажировъ и для станціонной службы (не считая квартиръ для служащихъ), должно быть: на оконечныхъ станціяхъ не менѣе 50-ти кв. саж., на промежуточныхъ станціяхъ не менѣе 28-ми кв. сажень.

Не менѣе половины этого помѣщенія назначается собственно для пассажировъ.

Пассажирскія зданія могутъ быть каменные, или изъ сырцоваго кирпича, или же деревянные.

Распределение станцій.

Платформы при пассажирских зданіяхъ и промежуточные между путями должны быть однообразны по всей линіи; онѣ могутъ быть низкія въ уровень нижнихъ ступеней вагоновъ.

§ 18.

Водоснабженіе. Колодцы должны быть устроены на каждой станціи и при сторожевыхъ будкахъ, если нѣтъ свободной для питья людямъ и для водопоя воды на разстояніи не большемъ 60-ти сажень.

§ 19.

Конюшни. Конюшни должны быть устроены на каждой станціи деревянныя, вмѣстимостью не менѣе какъ на 30 лошадей каждая.

§ 20.

Мастерскія. На каждой станціи должна быть кузница со слесарнею. Сверхъ того на линіи, въ мѣстѣ, утвержденномъ Министерствомъ Путей Сообщенія, должны быть устроены мастерскія для ремонта подвижного состава, которыя должны имѣть въ сборочныхъ отдѣленіяхъ крытое помѣщеніе на 10 вагоновъ.

§ 21.

Жилые дома. На каждой станціи должно быть устроено по одному и болѣе жилыхъ домовъ, такъ чтобы общая внутренняя площадь жилыхъ помѣщеній была не менѣе 40 кв. сажень.

Въ домахъ должны быть также устроены надлежащія помѣщенія для чиновъ жандармской желѣзно-дорожной полицейской команды.

Жилые дома могутъ быть деревянныя или изъ сырцоваго кирпича; они могутъ быть крыты черепицею, гонтомъ, тесомъ, дорожъ и соломою.

При каждомъ жиломъ домѣ должны быть устроены надлежащія службы.

§ 22.

Прочія станціонныя постройки. Теплыя конторы при товарныхъ пакгаузахъ должны быть деревянныя, отдѣленные брандмауеромъ.

Всѣ прочія постройки на станціяхъ могутъ быть деревянныя.

§ 23.

Подѣзды къ станціямъ и станціонныя дворы. Подѣзды къ пассажирскимъ зданіямъ и товарнымъ платформамъ должны быть вымощены булыжнымъ камнемъ или шоссерованы. Станціонные дворы должны быть обнесены оградами.

§ 24.

Казарма для рабочихъ артелей должна имѣть внутренняго помѣщенія **Дорожныя казармы и сторожевые дома.** не менѣе 10-ти кв. сажень, а сторожевой домъ — не менѣе 4 1/2 кв. сажень.

Казармы и сторожевые дома могутъ быть деревянныя или изъ сырцоваго кирпича.

Крыши на нихъ допускаются черепичныя, гонтовыя, тесовыя, дорожныя и соломенные.

Казармъ на линіи должно быть не менѣе 11-ти, а сторожевыхъ домовъ не менѣе 61-го.

Казармы размѣщаются вдоль линіи между станціями приблизительно по срединѣ разстоянія между ними, для чего должны быть приготовлены площадки длиною не менѣе 60 сажень.

При казармахъ должны быть уложены разъѣздные пути.

ГЛАВА VI.

Подвижной составъ.

§ 25.

Подвижной составъ, для первоначальнаго дѣйствія дороги, долженъ **Количество подвижного состава.** быть поставленъ въ слѣдующемъ количествѣ:

- а) Вагоновъ пассажирскихъ двадцати-мѣстныхъ, всѣхъ трехъ классовъ 70
- б) Вагоновъ товарныхъ четырехъ-колесныхъ крытыхъ 125
- Полуоткрытыхъ 125
- Открытыхъ платформъ 250

Если будутъ употреблены двухъ-этажные пятидесяти-мѣстные вагоны, то каждый таковой считается за два двадцати-мѣстныхъ.

Всѣ вагоны и платформы должны быть снабжены достаточно сильными тормозами.

Размѣры и системы вагоновъ и платформъ определяются проектами,

имѣющими быть представленными на утверждение Министерства Путей Сообщенія.

Пассажирскіе вагоны должны быть четырех-колесные со стальными рессорами; они должны имѣть продольный проходъ и быть снабжены влозетами, а зимою должны быть отапливаемы.

Число лошадей на дорогѣ должно быть вполне достаточно для безостановочнаго и правильнаго пассажирскаго и товарнаго движенія по дорогѣ, сообразно съ мѣстными потребностями.

Подлинныя подписали:

Учредитель Общества Уральско-Самарской конно-железной дороги, отставной Коллежскій Ассесоръ, временно Севастопольскій 1-й гильдіи купецъ Дмитрій Васильевичъ Каншинъ.

Управляющій Министерствомъ Путей Сообщенія, Сенаторъ Н. Селифонтовъ

Завѣдывающій Техническою и Инспекторскою частями по желѣзнымъ дорогамъ, Инженеръ В. Саловъ.

Скряпиль: за Дѣлопроизводителя Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ, Инженеръ, Надворный Совѣтникъ Д. Мордухай-Болтовской.

Верно: Дѣлопроизводитель Губскій.

