СОБРАНІЕ УЗАКОНЕНІЙ И РАСПОРЯЖЕНІЙ ПРАВИТЕЛЬСТВА.

ИЗДАВАЕМОЕ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВУЮЩЕМЪ СЕНАТѢ.

ВТОРНИКЪ. № 8. 1875. 28 ЯНВАРЯ.

100. — *1874 года Декабря 25-го.* — Именной Высочайшій указъ, данный на имя Министра Путей Сообщенія, представленный Правительствующему Сенату, за Министра Путей Сообщенія, Товарищемъ его 10-го Января 1875 года. — *Объ отчужденіи имуществъ, потребныхъ для дополнительныхъ сооруженій Орлово-Грязской желѣзной дороги съ ея принадлежностями.*

Министру Путей Сообщенія.

Въ слѣдствіе разрѣшенія Обществу Орлово-Грязской желѣзной дороги расширить товарную станцію въ Орлѣ и построить на протяженіи этой дороги пять полустанцій съ надлежащимъ ихъ водоснабженіемъ, повелѣваемъ: сдѣлать нужныя распоряженія къ отчужденію изъ частнаго владѣнія земель и другихъ имуществъ, которыя потребуются для довершенія устройства означенной дороги и ея принадлежностей; въ вознагражденіи же владѣльцевъ за отчужденную отъ нихъ собственность поступить на точномъ основаніи существующихъ о томъ узаконеній.

На подлинномъ Собственною ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА рукою подписано:

Въ С.-Петербургѣ, 25-го Декабря 1874 года. **«АЛЕКСАНДРЪ».**

101. — *1874 года Ноября 28-го.* — Высочайшее повелѣніе, изъясненное въ приказѣ по Военному вѣдомству, отъ 6-го Декабря, 1874 года за № 328-мъ, представленномъ Правительствующему Сенату Военнымъ Министромъ 5-го Января 1875 года. — *О перечисленіи церковнаго причта изъ штата Нальчикской въ штатъ Владикавказской мѣстной команды.*

ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ, вслѣдствіе представленія Главнокомандующаго Кавказскою Арміею, въ 28-й день Ноября 1874 года, Высочайше повелѣть соизволилъ: исключить изъ штата Нальчикской мѣстной команды Священника, деньщика Священнику и церковника и включить таковыхъ въ штатъ Владикавказской мѣстной кадровой команды.

102. — *1874 года Ноября 30-го.* — Высочайше утвержденное положеніе Военнаго Совѣта, изъясненное въ приказѣ по Военному вѣдомству, отъ 12-го Декабря, 1874 года за № 335-мъ, представленномъ Правительствующему Сенату Военнымъ Министромъ 7-го Января 1875 года. — *О разъясненіи ст. 158-й Военно-Судебнаго Устава (С. В. П. 1869 г., кн. XXIV).*

Военный Совѣтъ, по выслушаніи представленія Главнаго Военно-Суднаго Управленія, положилъ: статью 158 Военно-Судебнаго Устава (С. В. П. 1869 г., кн. XXIV) разъяснить въ томъ смыслѣ, что установленное ею пособіе выдается чинамъ военно-судебнаго вѣдомства, при перемѣщеніяхъ ихъ безъ просьбъ только въ такія мѣстности, переводъ въ которыя сопряженъ съ полученіемъ одними прогоновъ; при перемѣщеніи же безъ прошеній въ привилегированныя мѣстности, выдается имъ или пособіе, установленное общими законами при переводѣ въ такія мѣстности, или пособіе, опредѣленное ст. 158 Военно-Судебнаго устава, смотря потому, которое больше.

На такое разъясненіе, 30-го Ноября 1874 года, послѣдовало Высочайшее разрѣшеніе.

103. — *1874 года Декабря 17-го.* — Высочайшее повелѣніе, изъясненное въ приказѣ по Военному вѣдомству, отъ 25-го Декабря 1874 года за № 346-мъ, представленномъ Правительствующему Сенату Военнымъ Министромъ 5-го Января 1875 года. — *О срокѣ производства въ унтеръ-офицеры нижнихъ чиновъ, поступившихъ на службу на прежнихъ основаніяхъ.*

ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ, въ 17-й день Декабря 1874 г. Высочайше повелѣть соизволилъ: право на производство въ унтеръ-офицеры за два года службы, предоставленное приказомъ по Военному вѣдомству 1874 года, за № 211-мъ, нижнимъ чинамъ, поступающимъ по жеребью, на 4-хъ, 6-ти и 7-ми лѣтній срокъ службы, распространить и на тѣхъ нижнихъ чиновъ, которые поступили на службу на прежнихъ основаніяхъ.

104. — *1874 года Декабря 17-го.* — Высочайше утвержденное мнѣніе Государственнаго Совѣта, представленное Правительствующему Сенату Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ 30-го Декабря 1874 года. — *Объ установленіи денежнаго сбора со скота, продаваемаго на предполагаемой къ учрежденію ярмаркѣ при урочищѣ Кара-Камышъ по рѣкѣ Темиру, въ Уральской области.*

ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЕЛИЧЕСТВО воспослѣдовавшее мнѣніе въ Общемъ Собраніи Государственнаго Совѣта объ установленіи денежнаго сбора со скота, продаваемаго на предполагаемой къ учрежденію ярмаркѣ при урочищѣ Кара-Камышъ, по рѣкѣ Темиру, въ Уральской области, Высочайше утвердить соизволилъ и повелѣлъ исполнить.

Подписалъ: Предсѣдатель Государственнаго Совѣта *КОНСТАНТИНЪ.*

17-го Декабря 1874 года.

МНѢНІЕ ГОСУДАРСТВЕННАГО СОВѢТА.

Выписано изъ журналовъ: Департамента Государственной Совѣтъ, въ Департаментѣ Государственной Экономіи и въ Общемъ Собраніи, разсмотрѣвъ представленіе Управлявшаго Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ объ уста-

СОЮЗ ИМ. В. Г. Белинского

дарственной Экономіи 2-го повленія денежнаго сбора со скота, продаваемаго на предполагаемой къ учрежденію ярмаркѣ Ноября и Общаго Собра- при урочищѣ Кара-Камышъ, по рѣкѣ Темиру, въ Уральской области, *мнѣніемъ положили*: нія 2-го Декабря 1874 года. постановить:

1) Для покрытія издержекъ по управленію ярмаркою, учреждаемою при урочищѣ Кара-Камышъ, по р. Темиру, Уральской области, для устройства полицейскаго надзора за оною и для образованія общественнаго капитала будущаго городскаго поселенія при урочищѣ, взимается съ каждаго проданнаго барана по одной копѣйкѣ, рогатой скотины по три копѣйки, лошади—пять копѣекъ и верблюда десять копѣекъ.

Примѣчаніе. Сборъ этотъ установляется на время впредь до развитія другихъ источниковъ дохода имѣющаго образоваться при урочищѣ поселенія.

2) Означенный сборъ взимается съ покупателя; для сего всякій, купившій какое либо количество скота, обязанъ объявить о томъ мѣстному ярмарочному комитету, который взимаетъ слѣдующую съ покупателя пошлину, записываетъ ее въ шнуровую книгу и выдаетъ въ полученіи денегъ квитанцію.

Примѣчаніе. Вмѣсто наличныхъ денегъ въ уплату пошлины комитету разрѣшается принимать письменныя, за поручительствомъ двухъ торговцевъ, обязательства въ томъ, что пошлина будетъ уплачена тотчасъ по пріѣздѣ на линію. Взысканіе по такимъ обязательствамъ производится въ порядкѣ исполнительномъ, по общимъ правиламъ о взысканіи казенныхъ сборовъ.

3) Со всякаго торговца, обличеннаго въ утайкѣ дѣйствительнаго количества купленнаго имъ скота, взыскивается двойная пошлина со всего количества утаеннаго скота.

4) По образованіи при урочищѣ городскаго поселенія, сборъ со скота обращается въ кассу означеннаго поселенія, по принадлежности.

Подлинное мнѣніе подписано въ журналахъ Предсѣдателями и Членами.

105. — *1874 года Декабря 21-го.* — Высочайше утвержденное положеніе Комитета Министровъ, объявленное Правительствующему Сенату Министромъ Путей Сообщенія 3-го Января 1875 года. — *О дополнительныхъ статьяхъ къ Уставу Общества Балтійской желѣзной дороги.*

ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ, по положенію Комитета Министровъ, въ 21-й день Декабря 1874 года, Высочайше соизволилъ на предоставленіе Обществу Балтійской желѣзной дороги сооруженія и эксплоатаціи рельсоваго пути отъ г. Дерпта до станціи Тапсъ.

На подлинномъ написано: «ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ Дополнительныя статьи сіи разсматривать и Высочайше утвердить соизволилъ, въ С.-Петербургѣ, въ 21-й день Декабря 1874 года.»

Подписалъ: Управляющій дѣлами Комитета Министровъ, Статсъ-Секретарь *Корниловъ.*

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЯ СТАТЬИ
КЪ УСТАВУ ОБЩЕСТВА БАЛТІЙСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ, ВЫСОЧАЙШЕ УТВЕРЖДЕННОМУ 11-ГО ФЕВРАЛЯ 1872 ГОДА.

§ 1. Общество Балтійской желѣзной дороги обязывается на условіяхъ и въ теченіи сроковъ, опредѣленныхъ сими дополнительными статьями и приложенными къ нимъ техническими условіями, и на точномъ основаніи утвержденныхъ Министромъ Путей Сообщенія проекта и разцѣночныхъ вѣдомостей построить на свой счетъ и страхъ желѣзную дорогу отъ станціи Тапсъ Балтійской желѣзной дороги до города Дерпта, имѣющую составить Дерптскій (V-й) участокъ Балтійской желѣзной дороги, а равно произвести дополнительныя устройства и поставки для улучшенія прочихъ участковъ.

Общество обязано приступить къ сооруженію Дерптскаго участка и производству дополнительныхъ устройствъ и поставокъ не позже шести мѣсяцевъ со дня утвержденія сихъ статей. Оно обязано окончить это сооруженіе, снабдить участокъ всѣми принадлежностями эксплоатаціи, предусмотрѣнными разцѣночною вѣдомостью и открыть движеніе по Дерптскому участку не позже двухъ съ половиною лѣтъ, считая съ того же дня.

Въ случаѣ войны, блокады и другихъ равносильныхъ общественныхъ бѣдствій, вынудившихъ остановку въ дѣйствіяхъ Общества или въ производствѣ работъ, объ отдаленіи сроковъ, назначенныхъ для начала и окончанія сооруженія дороги и для открытія движенія по оной, о также для производства дополнительныхъ устройствъ и поставокъ Министръ Путей Сообщенія испрашиваетъ соизволеніе чрезъ Комитетъ Министровъ.

§ 2. Всѣ случаи и вопросы относительно Дерптскаго участка, не указанные въ сихъ дополнительныхъ статьяхъ, разрѣшаются на основаніи Устава Общества Балтійской желѣзной дороги, Высочайше утвержденнаго 11-го Февраля 1872 года.

§ 3. Количество подвижнаго состава для Дерптскаго участка опредѣляется Техническими условіями (§ 1), а для прочихъ участковъ сверхъ количества подвижнаго состава, опредѣленнаго § 2 Высочайше утвержденнаго 11-го Февраля 1872 года Устава Общества Балтійской желѣзной дороги, должно быть поставлено:

Паровозовъ	11
Вагоновъ пассажирскихъ	69
— — — товарныхъ	220

Половина всего назначеннаго для Дерптскаго участка и дополнительныхъ устройствъ количества паровозовъ, вос

прочій подвижной составъ, рельсовыя скрѣпленія, всѣ телеграфныя принадлежности, стрѣлки, крестовины, поворотные круги и металлическія части мостовъ и трубъ, пріобрѣтаемыя Обществомъ для сооруженія сего участка, должны быть русскаго производства. Въ случаѣ пріобрѣтенія Обществомъ за границею какихъ-либо изъ прочихъ принадлежностей желѣзной дороги, необходимыхъ для сооруженія оной, таковые предметы освобождаются отъ оплаты таможенною пошлиною.

Часть того подвижнаго состава и другихъ принадлежностей дороги, которые на основаніи сего § должны быть русскаго производства, и часть всего количества рельсовъ, Общество обязано принять отъ Правительства съ уплатою за таковые предметы по цѣнѣ, сообразно тѣмъ цѣнамъ, по которымъ эти предметы заказаны Правительствомъ у заводчиковъ.

Сдача всѣхъ предметовъ отъ Правительства производится въ мѣстахъ заготовленія или же по назначенію Министерства Путей Сообщенія, а расходы по доставкѣ оныхъ отъ пунктовъ сдачи относятся на счетъ Общества.

Чрезъ шесть мѣсяцевъ со дня утвержденія сихъ дополнительныхъ статей Министръ Путей Сообщенія окончательно заявитъ Обществу о томъ количествѣ вышеупомянутыхъ предметовъ, которое Общество обязано принять отъ Правительства.

Всѣ паровозы и прочій подвижной составъ, рельсовыя скрѣпленія и всѣ телеграфныя принадлежности, пріобрѣтаемые Обществомъ для ремонта дороги, должны быть русскаго производства. Всѣ прочіе принадлежности дороги, въ случаѣ пріобрѣтенія таковыхъ за границею, должны быть оплачены установленною пошлиною.

§ 4. Срокъ владѣнія Общества Дерптскимъ участкомъ опредѣляется общій со срокомъ владѣнія всею Балтійскою желѣзною дорогою, т. е. восьмидесятипятилѣтній, считая съ 24-го Октября 1870 года.

§ 5. Основный капиталъ для сооруженія Дерптскаго участка и дополнительныхъ работъ и поставокъ Балтійской желѣзной дороги опредѣляется въ четыре милліона семь сотъ десять тысячъ пять сотъ руб. мет. нарицательныхъ и образуется выпускомъ гарантированныхъ Правительствомъ облигацій.

§ 6. Когда во время эксплоатаціи Дерптскаго участка потребуются по обстоятельствамъ, признаннымъ Правительствомъ уважительными, новыя капитальныя устройства и въ особенности усиленіе подвижнаго состава, то основный капиталъ можетъ быть увеличенъ въ мѣрѣ дѣйствительный надобности дополнительнымъ выпускомъ облигацій до размѣра пяти тысячъ руб. на каждую версту Дерптскаго участка, а всего на 107 верстъ до пяти сотъ тридцати пяти тысячъ руб. мет. нарицательныхъ.

Время и размѣръ дополнительныхъ выпусковъ облигацій, въ предѣлахъ дѣйствительной надобности, опредѣляются Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ, по взаимному ихъ соглашенію.

§ 7. Облигаціямъ на нарицательную стоимость Дерптскаго участка и дополнительныхъ работъ и подставокъ даруется Правительствомъ гарантія ежегоднаго дохода въ размѣрѣ 5% интереса и $^1/_{10}$ % погашенія со дня выпуска облигацій, независимо отъ дарованной Обществу гарантіи по акціямъ (§ 23 Уст. Общ. Балт. ж. д.).

По облигаціямъ, выпущеннымъ въ счетъ первоначальнаго основнаго капитала Дерптскаго участка (§ 5) Правительство выдаетъ Обществу деньгами (§ 9), по расчету 88 руб. за каждые 100 руб. нарицательнаго капитала.

Размѣръ выпуска сихъ облигацій, нарицательная стоимость и форма оныхъ, время и условія ихъ выпуска зависятъ отъ Правительства. По облигаціямъ дополнительнаго выпуска, Правительство опредѣляетъ условія ихъ выпуска, или оставленія за Правительствомъ.

§ 8. Всѣ суммы облигаціоннаго капитала Дерптскаго участка, дополнительныхъ работъ и поставокъ и суммы дополнительныхъ выпусковъ облигацій хранятся въ вѣдѣніи Правительства и расходуются Обществомъ на сооруженіе сего участка и обзаведеніе онаго принадлежностями во всемъ согласно съ сими статьями и съ утвержденными разцѣночными вѣдомостями (§ 1).

Если по окончаніи сооруженія Дерптскаго участка окажется остатокъ отъ основнаго капитала сего участка (4.710,500 р. м.) (§ 5), то по признанію Министромъ Путей Сообщенія участка вполнѣ оконченнымъ, таковой поступаетъ примѣнительно къ §§ 5 и 20 Устава Общества Балтійской дороги, въ запасный капиталъ Общества.

За точнымъ опредѣленіемъ въ сихъ статьяхъ предоставляемыхъ Обществу Правительствомъ пособій и льготъ, Общество не въ правѣ простирать никакихъ новыхъ денежныхъ или иныхъ требованій Правительству, и потому если бы до совершеннаго окончанія Дерптскаго участка во всемъ согласно съ сими статьями и техническими условіями, приложенными къ нимъ, расходъ Общества превзошелъ капиталъ, опредѣленный въ § 5, то Общество обязано, безъ содѣйствія Правительства, изыскать средства, необходимыя для окончанія означеннаго участка.

§ 9. Выдача суммъ, подлежащихъ уплатѣ Обществу по облигаціонному капиталу, производится Правительствомъ:

а) за произведенные уже расходы—по мѣрѣ исполненія работъ, поставокъ и прочихъ расходовъ Общества, въ размѣрѣ и на основаніяхъ, опредѣленныхъ разцѣночною вѣдомостью, по удостовѣреніямъ отъ Министерства Путей Сообщенія о дѣйствительномъ произведеніи означенныхъ расходовъ, и

б) авансами, подъ обезпеченіе залогами рубль за рубль и въ размѣрѣ, не превышающемъ $^1/_6$ части всѣхъ суммъ основнаго капитала Дерптскаго участка, остающихся въ распоряженіи Правительства. При послѣдующихъ за отпускомъ авановъ выдачахъ Обществу суммъ за произведенные расходы, выданные авансы удерживаются частями, пропорціональными $^1/_6$ части суммъ, подлежащихъ выдачѣ, съ освобожденіемъ соотвѣтственной доли залоговъ. Залогомъ для обезпеченія авансовъ, выдаваемыхъ Обществу, принимаются лишь правительственныя и гарантированныя Правительствомъ бумаги, по цѣнамъ, утвержденнымъ Министромъ Финансовъ для принятія тѣхъ бумагъ въ залогъ по казеннымъ подрядамъ и поставкамъ.

Выдача Обществу суммъ изъ облигаціоннаго капитала производится Правительствомъ въ теченіи двухъ недѣль со дня представленія Обществомъ свидѣтельствъ Министерства Путей Сообщенія или надлежащихъ залоговъ. Въ случаѣ

Собственность В. Г. Белинского

отпуска Обществу, вслѣдствіе невѣрности расчета, суммъ, большихъ, чѣмъ ему слѣдовало, излишне выданныя суммы засчитываются ему въ послѣдующія выдачи.

Порядокъ отпуска и расходованія суммъ по дополнительному выпуску облигацій, если таковой будетъ разрѣшенъ, опредѣляется одновременно съ разрѣшеніемъ таковаго выпуска.

§ 10. Общество ежегодно уплачиваетъ Правительству по облигаціонному капиталу Дерптскаго участка 5% интереса и $^1/_{10}$ % погашенія, при чемъ за суммы, дѣйствительно выданныя Обществу изъ облигаціоннаго капитала, интересъ и погашеніе уплачиваются имъ Правительству съ нарицательнаго облигаціоннаго капитала, соотвѣтствующаго отпущеннымъ суммамъ.

По суммамъ, выдаваемымъ по облигаціямъ, выпущеннымъ въ счетъ первоначальнаго основнаго капитала Дерптскаго участка разсчетъ 5% интереса и $^1/_{10}$ % погашенія начинается со дня отпуска Обществу суммъ и относится: а) до открытія движенія на Дерптскомъ участкѣ, но не далѣе срока, назначеннаго на окончаніе его (§ 1), на основной капиталъ сего участка и б) послѣ этого срока на счетъ чистаго дохода отъ эксплоатаціи всей Балтійской желѣзной дороги.

Проценты и погашеніе по облигаціонному капиталу во всякомъ случаѣ уплачиваются Обществомъ Правительству, выпуститъ ли Правительство облигаціи, или оставитъ оныя за собою.

Взносъ означенныхъ процентовъ и погашенія производится Обществомъ по полугодіямъ, въ сроки, опредѣленные Министромъ Финансовъ.

Если чистый доходъ Общества, за отчисленіемъ изъ него подлежащихъ суммъ на уплату процентовъ и погашенія по облигаціямъ, выпущеннымъ самимъ Обществомъ въ 1872 году, и на составленіе запаснаго капитала окажется недостаточнымъ для уплаты $5^1/_{10}$ % по облигаціямъ Дерптскаго участка, то недостающая сумма засчитывается въ долгъ Общества Правительству съ начетомъ 5% интереса въ годъ. Этотъ долгъ возмѣщается Правительству, какъ указано въ § 11.

§ 11. Уплата процентовъ и погашенія по облигаціямъ Дерптскаго участка, по открытіи его для движенія (§ 1), производится изъ чистаго дохода отъ эксплоатаціи Балтійской желѣзной дороги, за покрытіемъ изъ него суммы, потребной на уплату процентовъ и погашенія по выпущеннымъ въ 1872 году самимъ Обществомъ облигаціямъ и опредѣленной части въ запасный капиталъ; а потому чистый доходъ отъ эксплоатаціи всей Балтійской дороги, т. е. сумма, остающаяся за покрытіемъ всѣхъ расходовъ по содержанію, дѣйствію и ремонту, взамѣнъ порядка распредѣленія его, указаннаго въ § 31 Высочайше утвержденнаго 11-го Февраля 1872 года Устава Общества сей дороги, распредѣляется слѣдующимъ образомъ:

Прежде всего отчисляются подлежащія суммы:

а) на уплату процентовъ и на погашеніе капитала по облигаціямъ, выпущеннымъ самимъ Обществомъ (§§ 25 и 26 Устава Общества Балтійской желѣзной дороги);

б) на составленіе запаснаго капитала;

в) на уплату гарантированныхъ процентовъ и погашенія по облигаціямъ Дерптскаго участка, и

г) на уплату по акціямъ Общества гарантированнаго Правительствомъ наименьшаго чистаго дохода 791,700 руб. м (§§ 23 и 24 Устава) или причитающейся по расчету части онаго (§§ 25 и 26 Устава).

Если за симъ окажется излишекъ чистаго дохода, то въ случаѣ, когда на Обществѣ состоятъ долги Правительству по уплатѣ процентовъ и погашенія по облигаціямъ Дерптскаго участка и по акціямъ Общества Балтійской желѣзной дороги,—половина сего излишка поступаетъ на уплату означенныхъ долговъ, другая же половина поступаетъ въ полную собственность Общества и распредѣляется по правиламъ, установленнымъ въ Уставѣ Общества (§§ 23, 26 и 29). Когда за Обществомъ не состоитъ долговъ Правительству по уплатѣ упомянутыхъ процентовъ и погашенія, то весь излишекъ чистаго дохода поступаетъ въ собственность Общества и распредѣляется тѣмъ же порядкомъ, какъ выше сказано.

§ 12. Непосредственное завѣдываніе и управленіе техническою частью, по проектированію и исполненію работъ для сооруженія Дерптскаго участка вѣряется Правленіемъ Общества Главному Инженеру, назначаемому съ предварительнаго утвержденія Министра Путей Сообщенія.

Одновременно съ представленіемъ Главнаго Инженера на утвержденіе Министра Путей Сообщенія, Правленіе представляетъ на утвержденіе и другаго Инженера, для замѣщенія Главнаго Инженера въ случаѣ отлучки, болѣзни или увольненія послѣдняго.

Если при дорогѣ нѣтъ лица, утвержденнаго Министромъ Путей Сообщенія для исправленія, въ вышеозначенныхъ случаяхъ, обязанности Главнаго Инженера, то сей послѣдній можетъ быть уволенъ Правленіемъ не иначе, какъ по предварительномъ утвержденіи Министромъ Путей Сообщенія другаго Инженера въ эту должность.

Главный Инженеръ непосредственно отвѣтственъ предъ Правительствомъ, Обществомъ и Правленіемъ за прочность, правильность и цѣлесообразность, въ техническомъ отношеніи, всѣхъ работъ по сооруженію Дерптскаго участка.

Въ случаѣ несогласія Правленія съ мнѣніемъ Главнаго Инженера относительно технической стороны исполняемыхъ работъ, предметъ разногласія поступаетъ на разрѣшеніе Министра Путей Сообщенія.

Всѣ служащіе при Дерптскомъ участкѣ по технической части сооруженія онаго подчинены Главному Инженеру и назначаются: или Правленіемъ, по представленію Главнаго Инженера, или непосредственно послѣднимъ, смотря по данному ему отъ Правленія полномочію. Они увольняются по указанію Правленія, или непосредственно Главнымъ Инженеромъ: но тѣ изъ нихъ, которые утверждены въ должности Правленіемъ могутъ быть только временно устранены Главнымъ Инженеромъ отъ исправленія ихъ должностей, съ представленіемъ Правленію объ окончательномъ ихъ

Собственность В. Г. Балтийского

увольненія. Главный Инженеръ обязанъ снабжать каждаго изъ подвѣдомственныхъ ему служащихъ особыми по каждой должности инструкціями, опредѣляя въ этихъ инструкціяхъ обязанности, права и отвѣтственность каждаго.

Права и обязанности Главнаго Инженера, въ техническомъ отношеніи, опредѣляются правилами, установленными Министромъ Путей Сообщенія. Подчиненіе Главному Инженеру хозяйственной части сооруженія Дерптскаго участка вполнѣ зависитъ отъ усмотрѣнія Правленія. Въ этомъ отношеніи отвѣтственность его предъ Обществомъ и Правленіемъ опредѣляется предѣлами полномочія, предоставленнаго ему Правленіемъ.

§ 13. Правительство, въ случаѣ признанной имъ надобности, можетъ назначить въ Правленіе Общества Директора отъ Министерства Путей Сообщенія, съ правами и обязанностями, изложенными въ Высочайше утвержденныхъ 22-го Февраля 1874 года уставахъ Обществъ Оренбургской, Фастовской, Уральской Горнозаводской и Привислянской желѣзныхъ дорогъ, съ участіемъ такого Директора въ разсмотрѣніи и рѣшеніи дѣлъ по всѣмъ участкамъ Балтійской желѣзной дороги.

§ 14. Если Общество не приступитъ къ сооруженію Дерптскаго участка и производству дополнительныхъ работъ въ назначенный § 1 срокъ, или, приступивъ къ оному, не будетъ продолжать работъ и поставокъ съ такою успѣшностью, чтобы окончаніе сего участка къ сроку было вполнѣ обезпечено, или вообще если Общество не выполнитъ налагаемыхъ на него сими дополнительными статьями обязанностей по сооруженію Дерптскаго участка, то, за исключеніемъ лишь особыхъ уважительныхъ причинъ, каковы: война, блокада и подобныя равносильныя общественныя бѣдствія, воспрепятствовавшія Обществу быть исправнымъ, Министръ Путей Сообщенія дѣлаетъ Обществу первое предостереженіе.

Если по этому первому предостереженію Общество не приметъ надлежащихъ мѣръ для исполненія сихъ статей, то Министръ дѣлаетъ ему черезъ три мѣсяца второе предостереженіе.

Если и за тѣмъ требованіе Министра не будетъ исполнено въ теченіи трехъ мѣсяцевъ, то Правительство: 1) или само приводитъ, на счетъ Общества, свои требованія въ исполненіе относительно окончанія всѣхъ неисполненныхъ по Дерптскому участку сооруженій; 2) или вступаетъ въ управленіе и распоряженіе, на счетъ Общества, Дерптскимъ участкомъ; 3) или же вступаетъ во владѣніе симъ участкомъ со всѣми его принадлежностями, всѣми денежными суммами, принадлежащими Обществу, всѣми его работами, конченными и неконченными, всѣми матеріалами и запасами, заготовленными Обществомъ.

Приведеніе въ исполненіе какой либо изъ вышеозначенныхъ трехъ мѣръ производится съ Высочайшаго разрѣшенія, по представленію Министра Путей Сообщенія въ Комитетъ Министровъ.

При вступленіи Правительства въ управленіе и распоряженіе Дерптскимъ участкомъ, распоряженіемъ Министра Путей Сообщенія приводится въ точную извѣстность состояніе этого участка и всѣхъ его принадлежностей, принимаемыхъ при этомъ Правительствомъ въ свое распоряженіе и управленіе изъ вѣдѣнія Общества.

При вступленіи Правительства во владѣніе Дерптскимъ участкомъ производится полный разсчетъ Правительства съ Обществомъ по сооруженію сего участка на слѣдующихъ основаніяхъ:

1) Составляются двѣ описи: одна—имѣющемуся по участку движимому и недвижимому имуществу и произведеннымъ Обществомъ работамъ, другая—недоставленному по означенному участку имуществу и непроизведеннымъ работамъ. Первая опись обнимаетъ совокупность предметовъ и суммъ, долженствующихъ быть зачтенными въ пользуОбщества, вторая—совокупность предметовъ и суммъ, которые должны быть исполнены или отнесены на счетъ Общества и въ пользу Правительства.

Въ первую опись заносятся: всѣ недвижимыя имущества, отчужденныя Обществомъ подъ сооружаемый участокъ; всѣ исполненныя работы по сооруженію онаго; всѣ принадлежности, матеріалы, запасы и заготовленія, находящіяся въ наличности у Общества; суммы, не выданныя еще Правительствомъ Обществу въ счетъ облигаціоннаго капитала (§ 8), а оставшіяся къ тому времени въ распоряженіи Правительства, и вообще всѣ расходы, сдѣланные Обществомъ по сооруженію Дерптскаго участка.

Во вторую опись заносятся: всѣ недвижимыя имущества, подлежащія еще отчужденію для сооруженія участка; всѣ неисполненныя работы по сооруженію онаго; всѣ принадлежности участка, матеріалы, запасы и заготовленія, еще не поставленные и необходимые для окончанія онаго; всѣ суммы, выданныя Правленію Общества по облигаціонному капиталу, съ процентами, причитающимися Правительству по послѣднему на основаніи § 10, и вообще всѣ расходы, потребные для полнаго окончанія Дерптскаго участка на основаніи сихъ статей и техническихъ условій, къ нимъ приложенныхъ.

Тѣ изъ вышепоименованныхъ предметовъ и суммъ, которые не вошли въ разцѣночныя вѣдомости сооруженія Дерптскаго участка и на дополнительныя работы, равно какъ тѣ изъ предметовъ, работъ и расходовъ, которые окажутся исполненными не съ пользою для участка, не включаются въ вышеупомянутыя описи.

2) По составленіи вышеуказанныхъ двухъ описей, производится оцѣнка всѣхъ предметовъ и расходовъ, вошедшихъ въ эти описи, и по таковой оцѣнкѣ составляется общій окончательный выводъ или въ пользу Общества, или въ пользу Правительства; по сему выводу производится разчетъ Правительства съ Обществомъ.

3) Если по окончательному выводу получится остатокъ въ пользу Правительства и у него будутъ состоять залоги Общества по выданнымъ послѣднему авансамъ, то долгъ Общества Правительству возмѣщается изъ означенныхъ залоговъ; свободная же часть этихъ залоговъ возвращается Обществу.

4) Если по окончательному выводу окажется остатокъ въ пользу Общества, то Правительство возмѣщаетъ ему сумму сего остатка государственными 5% бумагами по биржевой цѣнѣ послѣднихъ.

5) Правительство принимаетъ на свою обязанность всѣ договоры и условія, заключенныя Обществомъ къ дѣйствительной пользѣ Дерптскаго участка, по вошедшимъ въ разцѣночныя вѣдомости предметамъ. Но претензіи

Собрание В.Г. Белинского

по симъ договорамъ и условіямъ, относящіяся ко времени, предшествующему вступленію Правительства во владѣніе участкомъ, остаются на полной отвѣтственности Общества.

Составленіе описей, оцѣнка предметовъ, вносимыхъ въ описи, расчетъ Правительства съ Обществомъ и передача первому договоровъ Общества съ его контрагентами по предметамъ, относящимся до сооруженія Дерптскаго участка, равно какъ возвращеніе Обществу залоговъ, производится на вышеуказанныхъ основаніяхъ, по взаимному соглашенію Правительства съ Обществомъ, а если таковаго соглашенія не послѣдуетъ, то составляется особая Оцѣночная Коммисія изъ экспертовъ, выбранныхъ въ ровномъ числѣ отъ Правительства и Общества.

Оцѣночная Коммисія экспертовъ повѣряетъ правильность составленія описей, производитъ оцѣнку вошедшихъ въ оныя предметовъ, не выходя, однакожъ, изъ предѣловъ цѣнъ разцѣночныхъ вѣдомостей; за тѣмъ Оцѣночная Коммисія опредѣляетъ общій выводъ въ пользу Общества или въ пользу Правительства. Оцѣночная Коммисія также входитъ въ разсмотрѣніе договоровъ и обязательствъ, заключенныхъ между Обществомъ и его контрагентами, опредѣляя, какіе изъ нихъ относятся до предметовъ, вошедшихъ въ разцѣночную вѣдомость, и заключены при томъ съ пользою для Дерптскаго участка. По окончательномъ составленіи расчета между Правительствомъ и Обществомъ, Оцѣночная Коммисія, соотвѣтственно сему разсчету, постановляетъ рѣшеніе относительно возвращенія Обществу внесенныхъ имъ залоговъ.

Постановленія Коммисіи экспертовъ, составленныя согласно съ вышеуказанными основаніями, считаются окончательными для Общества и для Правительства. Эти постановленія полагаются по большинству голосовъ. Въ случаѣ равенства голосовъ, голосъ Предсѣдателя Коммисіи, выбраннаго экспертами изъ своей среды, даетъ перевѣсъ.

§ 15. Правительство имѣетъ право выкупить Дерптскій участокъ, вмѣстѣ со всею Балтійскою дорогою, въ срокъ и на основаніяхъ, указанныхъ въ § 47 Устава Общества.

§ 16. По истеченіи полнаго срока владѣнія Обществомъ Дерптскимъ участкомъ, Правительство вступаетъ безплатно во владѣніе онымъ, наравнѣ со всею Балтійскою дорогою на основаніи § 48 Устава Общества Балтійской желѣзной дороги.

§ 17. Во всемъ остальномъ, въ сихъ статьяхъ не поименованномъ, Общество подчиняетъ условіямъ, изложеннымъ въ Высочайше утвержденномъ 11-го Февраля 1872 г. Уставѣ Общества Балтійской желѣзной дороги.

Подлинныя подписали:

Правленіе Общества Балтійской желѣзной дороги *Баронъ Паленъ*, *Александръ Полежаевъ* и *Петръ Гельмерсенъ*.

Министръ Финансовъ, Статсъ-Секретарь *Рейтернъ* и Министръ Путей Сообщенія, Генералъ-Адъютантъ *К. Посьетъ*.

На подлинномъ написано: «ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ техническія условія сіи разсматривать и Высочайше утвердить соизволилъ, въ С.-Петербургѣ, въ 21-й день Декабря 1874 года.»

Подписалъ: Управляющій дѣлами Комитета Министровъ, Статсъ-Секретарь *Корнилов*.

ТЕХНИЧЕСКІЯ УСЛОВІЯ
ПО СООРУЖЕНІЮ И ЭКСПЛОАТАЦІИ ДЕРПТСКАГО УЧАСТКА БАЛТІЙСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

I. ОБЩІЯ УСЛОВІЯ.

Предварительный проэктъ, направленіе и профиль дороги.

§ 1. Общее направленіе Дерптскаго участка опредѣляется изысканіями, произведенными по распоряженію Правительства. Предварительные проэкты плана направленія дороги, въ масштабѣ 10 верстъ въ дюймѣ, продольной профили оной въ масштабѣ $^1/_{50000}$ для горизонтальныхъ разстояній и $^1/_{1000}$ для вертикальныхъ размѣровъ, и предварительная разцѣночная вѣдомость, составленные на основаніи правительственныхъ изысканій, передаются Обществу Министерствомъ Путей Сообщенія. Эти проэкты и разцѣночная вѣдомость принимаются за главныя основанія для составленія исполнительныхъ проэктовъ и разцѣночной вѣдомости, подлежащихъ представленію Обществомъ на утвержденіе Министерства Путей Сообщенія (Дополнительныя статьи къ Уст. Общ. § 1).

Измѣненія предварительнаго проэкта.

§ 2. Если Общество, по произведеннымъ имъ изысканіямъ, найдетъ нужнымъ ходатайствовать объ измѣненіи правительственнаго предварительнаго проэкта, то Правленіе Общества представляетъ таковое ходатайство Министру Путей Сообщенія, который если найдетъ означенное ходатайство уважительнымъ, не влекущимъ за собою ухудшенія направленія дороги, опредѣленнаго правительственными изысканіями, разрѣшаетъ испрашиваемое измѣненіе въ предѣлахъ нижеизложенныхъ условій:

а) общее протяженіе главнаго пути, отъ начала линіи у г. Дерпта до соединенія съ линіей Балтійской желѣзной дороги у ст. Тапсъ, не должно превышать 108 верстъ, то есть не должно быть длиннѣе чѣмъ 1% противъ опредѣленнаго по правительственнымъ изысканіямъ;

б) линія участка должна проходить черезъ главныя населенныя мѣста, назначенныя по правительственнымъ изысканіямъ;

в) станціи, расположенныя у городовъ должны отстоять отъ нихъ не далѣе того какъ предположено по правительственнымъ изысканіямъ;

г) разстоянія между станціями должны соотвѣтствовать степени трудности продольной профили дороги для движенія, но во всякомъ случаѣ эти разстоянія не должны превосходить 25-ти верстъ, и вмѣстѣ съ этимъ, на случай необходимости устройства въ послѣдствіи полустанцій между станціями, должны быть оставлены по возможности въ срединѣ разстоянія между сими послѣдними и во всякомъ случаѣ не далѣе 15 верстъ отъ наиболѣе удаленной изъ нихъ горизонтальныя площадки, длиною не менѣе 200 сажень;

Собрание В.Г. Белинского

д) на главномъ пути не должно быть кривыхъ частей, описанныхъ радіусомъ менѣе 300 саж.; на станціяхъ радіусъ главнаго пути не можетъ быть менѣе 1,000 саж. и таковыхъ кривыхъ не должно быть болѣе $^1/_3$ части протяженія той станціонной площадки, на которой имѣется кривая;

е) между двумя кривыми обращенными въ разныя стороны, если обѣ онѣ описаны радіусомъ менѣе 500 сажень, должна быть оставлена прямая часть, длиною не менѣе 60 сажень;

ж) продольные склоны не должны превышать 0.008;

з) подъемы сплошные или слѣдующіе непрерывно одинъ за другимъ не должны представлять, въ общей сложности возвышенія высшей точки—надъ низшею болѣе 10 саж.; на семъ основаніи сплошный склонъ въ 0.008 не долженъ быть длиннѣе 2, 5 вер., а сплошной склонъ въ 0.005—длиннѣе 4-хъ верстъ. Если по мѣстнымъ условіямъ окажется необходимымъ подниматься сплошными, или непрерывно слѣдующими одинъ за другимъ, подъемами свыше 10-ти сажень, то подъемы должны быть подраздѣлены площадками горизонтальными, или съ уклономъ не болѣе 0,002, чтобы одна площадка возвышалась надъ другою не свыше 10-ти саж.; длина каждой площадки должна быть не менѣе 300 саж.;

и) совпаденіе уклоновъ въ 0,0075 и болѣе съ кривыми описанными радіусомъ въ 300 саж., не допускается. Въ частяхъ профили, гдѣ проектированы уклоны свыше 0,0075, радіусъ можетъ быть не менѣе 350 сажень;

і) если два продольныхъ склона направлены въ противоположныя стороны, и оба круче 0,002, то между ними долженъ быть оставленъ участокъ не менѣе 50 саж. длины, на которомъ склонъ не долженъ превосходить 0,002;

к) на станціи II класса главный и разъѣздные пути должны быть горизонтальны, на станціяхъ же III и IV классовъ эти пути могутъ быть устраиваемы съ продольнымъ склономъ не круче 0,002;

л) длина станціонныхъ площадокъ должна быть не менѣе 500 саж. для станціи II-го класса и не менѣе 300 саж. для станціи III-го и IV-го классовъ.

Исполнительный проэктъ и разцѣночная вѣдомость дороги.

§ 3. Кромѣ вышеуказанныхъ предварительнаго проэкта и предварительной разцѣночной вѣдомости Общество обязано представить на утвержденіе Министерства Путей Сообщенія: исполнительный проэктъ и исполнительную разцѣночную вѣдомость, согласно § 1 дополнительныхъ статей къ Уставу Общества.

Исполнительный проэктъ на постройку Дерптскаго участка долженъ быть составленъ Обществомъ согласно съ правительственнымъ предварительнымъ проэктомъ и настоящими техническими условіями.

Онъ долженъ заключать въ себѣ: а) планъ направленія дороги, въ масштабѣ 3-хъ верстъ въ дюймѣ, и продольную профиль оной въ масштабѣ $^1/_{10000}$ для горизонтальныхъ разстояній и $^1/_{1000}$ для вертикальныхъ размѣровъ; б) нормальные чертежи мостовъ, трубъ, верхняго строенія, телеграфа всѣхъ станціонныхъ и путевыхъ построекъ принадлежностей пути и станцій, подвижнаго состава и проч., равно детальные проэкты всѣхъ тѣхъ сооруженій или частей дороги, которыя представляютъ отклоненія отъ упомянутыхъ нормальныхъ чертежей или будутъ потребованы Министерствомъ Путей Сообщенія; в) всѣ необходимыя исчисленія описанія и спесификаціи, которыя будутъ потребованы Министерствомъ Путей Сообщенія.

При исполнительномъ проэктѣ должны быть представлены Обществомъ вѣдомости: а) поверстнаго исчисленія количества земляныхъ работъ; б) поверстнаго распредѣленія лѣсныхъ зарослей, находящихся въ предѣлахъ полосы отчужденія и требующихъ рубки или корчеванія; в) квадратнаго содержанія укрѣпленія дамбъ по разливамъ рѣкъ; г) искуственныхъ сооруженій; д) распредѣленія станцій и телеграфныхъ апаратовъ, е) распредѣленія казармъ, будокъ и переѣздовъ; ж) инструментовъ для ремонта пути; з) приборовъ для водоснабженія; и) приборовъ, станковъ, инструментовъ и прочихъ принадлежностей мастерскихъ для ремонта подвижнаго состава і) мебели, огнегасительныхъ снарядовъ и прочихъ принадлежностей для станцій к) запасныхъ частей подвижнаго состава; л) сигнальныхъ, свѣтительныхъ, смазочныхъ и другихъ приборовъ къ подвижному составу; м) приспособленій для перевозки войскъ; и н) цѣнъ на главные матеріалы, заготовляемые для разныхъ сооруженій на дорогѣ.

Исполнительный проэктъ долженъ быть представленъ въ Министерство Путей Сообщенія, черезъ Правительственную Инспекцію, въ трехъ экземплярахъ, изъ коихъ одинъ, по утвержденіи проэкта Министерствомъ, возвращается Правленію Общества, второй передается Инспекціи, а третій оставляется въ Министерствѣ. Сверхъ того для надобностей Военно-Топографическаго Отдѣла долженъ быть представленъ четвертый экземпляръ плана направленія и продольной профили линіи.

Исполнительная разцѣночная вѣдомость должна быть представлена въ пяти экземплярахъ.

II. ОТЧУЖДЕНІЯ.

Отчужденіе земли подъ дорогу.

§ 4. Отчужденіе земли подъ дорогу должно быть сдѣлано подъ два пути и чтобы до предѣловъ занятыхъ подъ сооруженія дороги, включая кавальеры и резервы, оставалась берма съ каждой стороны шириною не менѣе двухъ сажень. Исключеніе изъ этого правила допускается только при значительной цѣнности имуществъ, подлежащихъ отчужденію, и не иначе, какъ съ разрѣшенія, каждый разъ, Министра Путей Сообщенія.

На мѣстахъ, подверженныхъ снѣжнымъ заносамъ, ширина отчуждаемой полосы должна быть увеличена по указаніямъ Министерства Путей Сообщенія, сообразно потребности, выясняемой опытомъ по каждой части дороги. При площадкахъ, устраиваемыхъ между станціями (п. г § 2), отчужденіе должно быть произведено въ размѣрѣ, соотвѣтствующемъ потребностямъ полустанцій.

Собрание В.Г. Белинского

III. ЗЕМЛЯНОЕ ПОЛОТНО. ОТВЕДЕНІЕ ВОДЫ.

Поперечная профиль земляного полотна.

§ 5. Земляное полотно дороги должно быть устроено для одного пути, согласно нормальной поперечной профили, утвержденной Министромъ Путей Сообщенія. Нормальная ширина земляного полотна опредѣляется въ 2,60 саж.

Выемки глубиною менѣе 0,30 саж. разбираются такъ, чтобъ отъ оси полотна до ребра откосовъ было съ каждой стороны 3,75 саж. При этомъ вынутая земля можетъ быть сложена кавальерами, на разстояніи не менѣе 4 саж. отъ ребра выемки.

Министръ Путей Сообщенія имѣетъ право требовать уширенія земляного полотна, въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ это признано будетъ необходимымъ, не выходя однако при томъ изъ общей цифры количества земляныхъ работъ, опредѣленнаго въ предварительной разцѣночной вѣдомости.

Откосы выемокъ и насыпей.

§ 6. Откосы выемокъ и насыпей должны имѣть пологость не менѣе полутора основанія на одну высоту, за исключеніемъ мѣстъ, гдѣ свойство грунта потребуетъ болѣе пологихъ откосовъ, но въ грунтахъ, признанныхъ Министерствомъ Путей Сообщенія достаточно плотными, Министръ можетъ разрѣшить устройство болѣе крутыхъ откосовъ, доходящихъ до $^1/_2$, а въ скалахъ до $^1/_{10}$ основанія на 1 высоту.

За исключеніемъ откосовъ въ каменистыхъ и скалистыхъ грунтахъ, они повсюду должны быть укрѣплены дерновыми лентами, по бровкамъ, и покрыты растительною землею, съ посѣвомъ на ней травы.

Откосы дамбъ, то есть насыпей, затопляемыхъ весенними водами, должны быть укрѣплены, въ полосѣ затопленія и на 0,25 саж. выше этой полосы, хворостомъ, фашинами, загруженными камнемъ плетнями, каменными отсыпями или вымощены камнемъ на мху.

Дамбы должны быть защищены отъ подмыва траверсами и струеотводными сооруженіями—вездѣ, гдѣ сіе потребуется Министерствомъ Путей Сообщенія.

Въ глинистыхъ выемкахъ и пучистыхъ мѣстностяхъ долженъ быть устроенъ надлежащій дренажъ.

Если насыпь земляного полотна устраивается на косогорѣ, то основаніе подъ насыпь приготовляется уступами, а при значительной крутизнѣ косогора должны быть устроены каменныя подпорныя стѣнки.

При производствѣ земляныхъ работъ, резервы и кавальеры должны быть расположены такъ, чтобы въ случаѣ надобности въ уширеніи полотна съ одной стороны, для второго пути,—не нужно было засыпать резервы и переносить кавальеры.

На площадкахъ между станціями (п. г § 2) при расположеніи кавальеровъ и резерновъ должно быть принято во вниманіе, что на площадкѣ можетъ потребоваться въ послѣдствіи устройство полустанціи, и посему кавальеры и резервы должны быть расположены здѣсь такъ, чтобъ они сему не препятствовали.

Отведеніе водъ отъ полотна дороги.

§ 7. Вдоль насыпей должны быть устроены канавы вездѣ, гдѣ окажутся необходимыми для отведенія мѣстныхъ водъ.

Такія канавы выпимаются по обѣимъ сторонамъ дороги, при всѣхъ насыпяхъ высотою 0.30 саж. и менѣе: онѣ должны быть 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. Резервы, вынутые вдоль полотна, должны имѣть уклонъ отъ онаго, и вода изъ резервовъ должна быть спущена въ болѣе низкія мѣста.

Въ выемкахъ должны быть устроены канавы съ обѣихъ сторонъ полотна, и при томъ онѣ должны быть укрѣплены дерномъ, или камнемъ.

Въ мѣстахъ, имѣющихъ скатъ къ сторонѣ, выемки устраиваются нагорныя канавы.

Всѣ канавы должны имѣть размѣры, достаточные для свободнаго протока скопляющейся въ нихъ воды и во всякомъ случаѣ глубина этихъ канавъ должна быть, въ ихъ вершинѣ, не менѣе 0.20 саж., а продольный склонъ дна не менѣе 0.001. Въ размываемыхъ грунтахъ дно и откосы канавъ должны быть достаточно укрѣплены. Дно канавъ не должно имѣть продольнаго склона свыше 0.008. При крутомъ склонѣ полотна дно канавъ должно быть устроено уступами, съ порогами, выложенными камнемъ или фашинами.

Нагорныя канавы должны отстоять не менѣе 1 саж. отъ верхняго ребра откоса выемки и не болѣе 2 саж. отъ подошвы задняго откоса кавальера и при томъ имѣть достаточную глубину для свободнаго стока воды съ прилегающаго косогора.

Поверхность земли между верхнимъ ребромъ откосовъ выемокъ и кавальерами должна быть спланирована съ покатостью къ кавальерамъ, и у подошвы сихъ послѣднихъ должны быть выкопаны отводные лотки.

IV. ЗАЩИТЫ ОТЪ СНѢЖНЫХЪ ЗАНОСОВЪ.

§ 8. Къ открытію движенія по дорогѣ, должны быть заготовлены въ достаточномъ количествѣ, переносные щиты изъ драни для предохраненія пути отъ заноса снѣгомъ.

По открытіи же движенія Общество должно немедленно приступить къ разсадкѣ живыхъ изгородей въ мѣстахъ, подверженныхъ снѣжнымъ заносомъ, а пока эти изгороди не будутъ служить достаточною защитою отъ снѣжныхъ заносовъ, оно должно возобновлять драневые щиты, въ надлежащемъ количествѣ.

V. ИСКУСТВЕННЫЯ СООРУЖЕНІЯ. ПЕРЕѢЗДЫ.

Мосты и трубы вообще.

§ 9. Всѣ трубы и мосты могутъ быть построены подъ одинъ путь.

Собрание В.Г. Тепинского

Мосты и трубы могутъ быть, или каменные или кирпичные, или частью каменные и частью металлическія. Въ мостахъ отверстіемъ не болѣе 2 сажень допускаются, вмѣсто желѣзныхъ фермъ, деревянныя балки, а въ мостахъ отверстіемъ не свыше 1 саж., при высотѣ насыпи не превосходящей 15 саж., устои могутъ быть каменные, или деревянные на сваяхъ, по усмотрѣнію Министра Путей Сообщенія.

Отверстіе каменныхъ трубъ должно быть не менѣе 0,50 саж., а чугунныхъ не менѣе 0,33 саж.

При высотѣ насыпей менѣе 1-й саж. устройство трубъ не допускается, но вмѣсто оныхъ должны быть устроены открытые мосты.

Мосты отверстіемъ болѣе 7-ми саж. должны быть устроены на прямыхъ и горизонтальныхъ частяхъ пути.

Въ мостахъ отверстіемъ болѣе 3 саж. должны быть сдѣланы перила.

Отверстіе мостовъ и трубъ.

§ 10. Отверстія мостовъ и трубъ должны быть достаточны для пропуска наибольшихъ водъ. Всѣ изысканія, нужныя для опредѣленія величины сихъ отверстій, должны быть произведены Обществомъ, дабы Министерство Путей Сообщенія могло удостовѣриться, что отверстіе, предполагаемое для каждаго искуственнаго сооруженія, достаточно для пропуска наибольшей воды. Въ исключительныхъ случаяхъ, въ особенности при сомнѣніи въ достаточности опредѣленной для моста величины отверстія, Министръ Путей Сообщенія можетъ разрѣшить замѣну постояннаго моста или трубы временнымъ мостомъ, оставивъ на Обществѣ обязанность устроить въ послѣдствіи на счетъ основнаго своего капитала, постоянное сооруженіе, по требованію Министра Путей Сообщенія.

Опоры мостовъ.

§ 11. Каменныя опоры мостовъ до уровня высокихъ водъ, равно какъ подверменныя камни и каменныя трубы должны быть выведены на цементномъ растворѣ.

Лицевыя стѣны опоръ большихъ мостовъ до уровня самыхъ высокихъ водъ должны быть облицованы камнемъ, или кирпичемъ желѣзнякомъ на цементномъ растворѣ, а цоколь и подверменные камни должны быть изъ тесанаго камня.

Конусы и откосы, сопрягающіе земляное полотно съ обратными стѣнками и откосными крыльями устоевъ мостовъ и трубъ могутъ имѣть одиночный уклонъ, но должны быть обдѣланы камнемъ отъ ихъ подошвы на 0,25 саж. выше уровня самыхъ высокихъ водъ.

Засыпка устоевъ должна быть сдѣлана изъ сухой неглинистой земли.

Коэфиціенты сопротивленія матеріаловъ въ мостахъ.

§ 12. Напряженіе на квадратную единицу поперечнаго сѣченія матеріаловъ въ мостахъ не должно превышать общепринятыхъ нормъ, опредѣленныхъ постановленіями Министра Путей Сообщенія.

Возвышеніе мостовъ надъ водою.

§ 13. Мосты должны быть настолько подняты надъ уровнемъ самой высокой воды, чтобъ отъ нижней поверхности мостовыхъ фермъ до этого уровня было не менѣе 0.50 саж. Въ мостахъ подкосной системы, подкосы не должны быть заливаемы высокою водою.

Переѣзды.

§ 14. Число переѣздовъ черезъ желѣзную дорогу должно удовлетворять мѣстнымъ потребностямъ. Распредѣленіе оныхъ подлежитъ утвержденію Министерства Путей Сообщенія.

Переѣзды въ уровень съ рельсами должны быть въ предѣлахъ земляного полотна вымощены, или шоссированы.

Крутизна въѣздовъ и съѣздовъ при пересѣченіяхъ желѣзной дороги, не должна превышать 0.05. Высокіе въѣзды должны быть ограждены, по обѣимъ сторонамъ, надолбами.

Наименьшая ширина отверстія путепроводовъ, въ случаѣ проведенія желѣзной дороги надъ проѣзжею, и наименьшая ширина между перилами путепроводовъ, въ случаѣ проведенія проѣзжей дороги надъ желѣзною, должны быть слѣдующія: для шоссе, сельскихъ улицъ и дорогъ губернскихъ и уѣздныхъ не менѣе 2,50 саж., а для проселочныхъ и полевыхъ дорогъ не менѣе 1.50 саж. Ширина путепроводовъ въ городахъ опредѣляется по указанію Министра Путей Сообщенія.

Путепроводы, служащіе для проведенія желѣзной дороги надъ проѣзжею, должны быть: или металлическіе или каменные на металлическихъ или каменныхъ опорахъ; а путепроводы, служащіе для проведенія проѣзжей дороги надъ желѣзною, могутъ быть и деревянные, на каменныхъ, металлическихъ или деревянныхъ опорахъ. Наименьшая высота путепровода, считая оную отъ поверхности проѣзжей дороги, полагается: въ путепроводахъ арочной системы 2.50 саж. до ключа, а въ путепроводахъ балочной системы 2 саж. до нижняго бруса.

Въ случаѣ проведенія желѣзной дороги въ уровнѣ съ проѣзжею, ширина переѣзда черезъ желѣзную дорогу должна быть равна ширинѣ пересѣкаемой проѣзжей дороги, но не болѣе 3-хъ саж. за исключеніемъ городскихъ улицъ, для которыхъ ширина переѣзда опредѣляется Министромъ Путей Сообщенія.

Уголъ пересѣченія дорогъ не долженъ быть менѣе 45°, и для сего, въ случаѣ необходимости, надлежитъ отклонять проѣзжія дороги, для болѣе прямаго пересѣченія оныхъ.

При переѣздахъ въ уровень дороги должны быть устроены заставы, а внѣ городовъ и селъ сторожевые дома Одинъ сторожевой домъ можетъ служить для нѣсколькихъ переѣздовъ, если онъ отстоитъ отъ каждаго изъ этихъ переѣздовъ не далѣе 150 саж. и если на сіе послѣдовало разрѣшеніе Министерства Путей Сообщенія. Переѣзды для полевыхъ дорогъ могутъ быть оставлены безъ охраненія только въ тѣхъ исключительныхъ случаяхъ, когда переѣздъ, не требующій постоянной ѣзды, находится на отвѣтственности мѣстныхъ обывателей.

Собрание В. Г. Белинского

VI. ВЕРХНЕЕ СТРОЕНІЕ.

Ширина пути.

§ 15. Нормальная ширина пути, считая между внутренними гранями рельсовъ, опредѣляется въ 0,714 саж. (5 футъ), а ширина междопутья, считая оную между наружными гранями крайнихъ рельсовъ двухъ путей должна быть не менѣе 1,5 саж. на станціяхъ и не менѣе 1-й саж. на пути между станціями.

Балластъ.

§ 16. Балластный слой долженъ быть изъ гравія, или изъ чистаго неглинистаго достаточно крупнаго песка или изъ щебня. Средня толщина слоя должна быть не менѣе 0,20 саж. Ширина балластнаго слоя должна быть: при одномъ пути не менѣе 1,5 саж., а при двухъ и болѣе путяхъ разстояніе отъ внутренней грани крайняго рельса каждаго пути до верхняго ребра баласта должно быть не менѣе 0,393 саж. (2,75 фут.).

Вообще на версту верхняго строенія въ одинъ путь должно быть поставлено баласта не менѣе 230 куб. саж., при чемъ неразсыпанный до открытія движенія балластъ долженъ быть сохраненъ для разсыпки онаго въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ потребуется утолщеніе балластнаго слоя во время эксплоатаціи дороги.

Поперечины.

§ 17. Поперечины должны быть длинною не менѣе 1,15 саж. (8 фут.). Онѣ приготовляются изъ доброкачественнаго, круглаго лѣса, распиленнаго пополамъ, если толщина бревна не менѣе полныхъ 6,5 вершковъ, или обтесаннаго съ двухъ сторонъ при толщинѣ лѣса менѣе 6,5, но болѣе 5,5 вершковъ, и при томъ обтесаннаго такъ, чтобы толщина между обтесанными сторонами была не менѣе 4-хъ вершковъ.

Порода лѣса, изъ коего должны быть сдѣланы поперечины, опредѣляется Министромъ Путей Сообщенія сообразно съ мѣстными условіями.

На версту одиночнаго пути должно быть уложено отъ 1,314 до 1,400 штукъ поперечинъ, смотря по длинѣ рельсовъ.

Рельсы.

§ 18. Желѣзные рельсы должны быть вѣсомъ не менѣе 24-хъ русскихъ фунтовъ на погон. футъ. Желѣзные рельсы могутъ быть замѣнены стальными, при чемъ ихъ вѣсъ можетъ быть уменьшенъ съ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія, до 20 русскихъ фунтовъ на погонный футъ. Нормальная длина рельсовъ полагается отъ 20-ти до 24-хъ футъ, но до 10% всего количества рельсовъ можетъ имѣть и меньшую длину, не менѣе однако 15-ти футъ.

Форма и размѣры рельсовъ должны быть опредѣлены подробными чертежами, въ настоящую величину рельсовъ. Означенные чертежи должны быть утверждены Министерствомъ Путей Сообщенія.

Испытаніе прочности рельсовъ.

§ 19. По доставкѣ рельсовъ на линію они должны быть подвергаемы испытанію, согласно правиламъ установленнымъ на сей предметъ Министромъ Путей Сообщенія. Испытанію можетъ быть подвергнуто до полупроцента каждой партіи поставленныхъ рельсовъ, и если они выдержатъ установленные пробы, то испытываемая партія рельсовъ принимается, въ противномъ же случаѣ она бракуется.

Общество обязано доставить всѣ необходимыя средства для производства испытанія рельсовъ. Правительство предоставляетъ себѣ право производить эти испытанія, какъ на мѣстѣ производства рельсовъ, такъ и по доставкѣ оныхъ на линію.

Рельсовый путь.

§ 20. Рельсы должны быть уложены въ одинъ путь съ достаточнымъ количествомъ разъѣздныхъ и запасныхъ путей, коихъ общее протяженіе должно составлять не менѣе 10 верстъ.

Опредѣленные уставомъ вѣтви дороги, равно какъ боковыя вѣтви оной къ заводамъ и карьерамъ, не входятъ въ счетъ разъѣздныхъ и запасныхъ путей.

Скрѣпленіе рельсовъ.

§ 21. Въ прямыхъ частяхъ дороги рельсы должны быть уложены со стыками на вѣсу; при чемъ на поперечинахъ, ближайшихъ къ стыку, должны быть подложены подъ рельсъ желѣзныя подкладки. Рельсъ долженъ быть прибитъ къ каждой поперечинѣ двумя костылями.

Въ кривыхъ частяхъ дороги, описанныхъ радіусомъ менѣе 500 саж. стыкъ можетъ быть уложенъ на вѣсу или на поперечинѣ; если онъ на вѣсу, то на поперечинахъ ближайшихъ къ стыку, должны быть подложены подкладки двойной ширины, къ которымъ рельсъ прикрѣпляется 4-мя костылями; если же онъ на поперечинѣ, то подкладка двойной ширины употребляется только на стыковой поперечинѣ, а на прочихъ: внѣшній рельсъ долженъ быть прибитъ 3-мя костылями, внутренній же 2-мя костылями.

Рельсы должны быть скрѣплены въ стыкахъ желѣзными накладками, длинною въ 20 дюймовъ каждая, и связаны 4-мя болтами.

Форма и размѣры скрѣпленій опредѣляются подробными, утвержденными Министерствомъ Путей Сообщенія чертежами въ настоящую величину скрѣпленій.

VII. СТАНЦІИ, КАЗАРМЫ И СТОРОЖЕВЫЕ ДОМА.

Станціи.

§ 22. Общее число станцій за исключеніемъ конечной станціи Тапсъ, общей съ главною линіею Балтійской желѣзной дороги, должно быть не менѣе 5-ти. Изъ нихъ:

Станцій II класса	1
— — III класса	1
— — IV класса	3

Собрание узаконений Российской Империи

Общее число различнаго рода станціонныхъ построекъ поименовано въ предварительной разцѣночной вѣдомости, приложенной къ предварительному проэкту.

Распредѣленіе сихъ построекъ по станціямъ производится съ утвержденія Министерства Путей Сообщенія.

Расположеніе станціонныхъ построекъ должно удовлетворять правиламъ предѣльнаго приближенія строеній къ путямъ желѣзныхъ дорогъ, согласно постановленію Министра Путей Сообщенія.

На станціи Тапсъ Общество обязано расширить существующее пассажирское зданіе пристройками.

Системы устройства станціонныхъ зданій.

§ 23. Всѣ станціонныя постройки, кромѣ паровозныхъ зданій и мастерскихъ, могутъ быть: или каменныя или деревянныя на каменныхъ фундаментахъ, а паровозныя зданія и мастерскія должны быть непремѣнно каменныя.

Въ водоемныхъ зданіяхъ баки для воды должны быть установлены, на несгораемыхъ опорахъ.

Кровли паровозныхъ зданій, мастерскихъ крытыхъ товарныхъ платформъ, водокачалень и пассажирскаго зданія II класса должны быть изъ несгораемаго матеріала, и если для нихъ употреблено кровельное желѣзо, то оно должно быть русское. Кровли прочихъ станціонныхъ построекъ могутъ быть тесовыя, гонтовыя, драневыя, черепичныя и толевыя.

Площадь станціонныхъ построекъ.

§ 24. Внутреннее помѣщеніе пассажирскихъ зданій, предназначенное собственно для пассажировъ и для станціонной службы (не считая квартиръ для служащихъ) должно быть:

Въ пассажирскихъ зданіяхъ II кл. не менѣе 100 кв. саж.

Въ пассажирскихъ зданіяхъ III кл. не менѣе 60 кв. саж.

Въ пассажирскихъ зданіяхъ IV кл. не менѣе 50 кв. саж.

Въ вышеозначенныхъ размѣрахъ не считается площадь, занимаемая стѣнами.

Не менѣе половины сего пространства назначается собственно подъ пассажирскія помѣщенія и 12 кв. саж. для почтовой службы на станціи II класса.

Платформы при пассажирскихъ зданіяхъ и промежуточныя между путями должны быть: или высокія въ уровень пола вагоновъ, или низкія въ уровень нижнихъ ступенекъ вагоновъ; но во всякомъ случаѣ онѣ должны быть одинаковой вышины по всей дорогѣ.

На станціяхъ II класса долженъ быть устроенъ надъ пассажирскою платформою, на длинѣ не менѣе 40 саж., навѣсъ свѣшивающійся, по крайней мѣрѣ, до ближайшаго рельса.

Паровозныя зданія и мастерскія.

§ 25. Поровозныя депо должны вмѣщать въ общей ихъ сложности, 8 паровозовъ.

Мастерскія для большаго и малаго ремонта подвижнаго состава должны вмѣщать въ сборочныхъ отдѣленіяхъ не менѣе 1-го паровоза и 3-хъ пассажирскихъ вагоновъ. Онѣ должны быть надлежащимъ образомъ оборудованы соотвѣтственно суммѣ, назначенной для сего въ предварительной разцѣночной вѣдомости, и особой вѣдомости, приложенной къ исполнительному проэкту дороги (п. и § 3).

Кромѣ помѣщеній для вагоновъ въ мастерскихъ, для нихъ должны быть построены вагонные сараи, вмѣстимостью на 2 пассажирскихъ вагона.

Товарные платформы и пакгаузы.

§ 26. Для склада на станціяхъ товаровъ должны быть устроены платформы, шириною 3.5 с. съ деревяннымъ поломъ, или мостовою на каменныхъ или деревянныхъ стульяхъ, или съ каменными стѣнками засыпанными землею. Общее протяженіе всѣхъ платформъ должно составлять не менѣе 321 сажени, изъ коихъ не менѣе 214-ти саж. должны быть подъ несгораемою кровлею.

Кромѣ сего должно быть устроено не менѣе 94 кв. саж. товарныхъ пакгаузовъ.

Распредѣленіе пакгаузовъ и товарныхъ платформъ по станціямъ, сообразно съ потребностями товарнаго движенія подлежитъ утвержденію Министерства Путей Сообщенія.

Въ мѣстахъ, гдѣ потребуется Министромъ Путей Сообщенія, должны быть устроены при товарныхъ пакгаузахъ отопляемыя товарныя конторы въ счетъ обязательной для Общества площади жилыхъ домовъ (§ 28). Товарныя конторы, составляющія пристройку къ пакгаузу, должны быть отдѣлены отъ него брандмауерами.

Во время сооруженія дороги можетъ быть построена, съ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія только половина всего обязательнаго протяженія платформъ, но съ тѣмъ, что Общество обязано по первому требованію Министра Путей Сообщенія построить остальную часть оныхъ.

Водоснабженіе.

§ 27. Всѣ станціи должны быть вполнѣ обезпечены доброкачественною водою. Количество воды, доставляемой ежедневно на каждую станцію, должно быть слѣдующее:

На станціи II класса не менѣе 18 куб. с.
— — III — — — — 12 — —
— — IV — — — — 8 — —

Если бы означенное количество воды оказалось, при развитіи движенія, недостаточнымъ, то водоснабженіе должно быть доведено, на счетъ Общества, до размѣра, соотвѣтствующаго потребностямъ правильнаго и безостановочнаго движенія.

Вода должна быть проведена на станціи преимущественно изъ рѣкъ, озеръ или прудовъ. Дозволяется также снабжать станціи водою изъ колодцевъ, но лишь при неимѣніи другихъ источниковъ водоснабженія.

Собрание В.Г. Белинского

Внутренній діаметръ водопроводныхъ трубъ долженъ быть: не менѣе 4-хъ дюймовъ при паровомъ водоснабженіи и не менѣе 3 дюйма при ручномъ. Средства для испытанія трубъ должны быть доставлены Обществомъ.

На всѣхъ станціяхъ II-го и III-го классовъ водоподъемныя машины должны быть паровыя. Только на станціяхъ IV-го класса водоподъемные насосы могутъ быть ручные, если высота подъема воды и длина водопровода не велики.

Баки для воды должны быть изъ котельнаго желѣза. Они должны быть помѣщены: или въ отдѣльномъ зданіи, или въ паровозныхъ зданіяхъ, но во всякомъ случаѣ съ приспособленіями для полученія изъ нихъ воды съ пути. На станціи II класса общая вмѣстимость баковъ должна быть не менѣе 8-ми куб. саж., а на каждой станціи III-го и IV-го классовъ не менѣе 4-хъ куб. саж.

При всѣхъ бакахъ должно быть устроено приспособленіе для предупрежденія замерзанія воды.

Паровозныя зданія должны быть снабжены кранами для питанія и промывки паровозовъ. Кромѣ того въ тѣхъ мѣстахъ на линіи, гдѣ это будетъ признано необходимымъ Министерствомъ Путей Сообщенія, должны быть поставлены отдѣльные питательные гидравлическіе краны.

На станціонныхъ дворахъ должны быть устроены пожарные краны въ надлежащемъ числѣ.

Жилые дома.

§ 28. Для помѣщенія служащихъ должны быть построены на станціяхъ жилые дома. Общая площадь вмѣстимости всѣхъ жилыхъ домовъ на желѣзной дорогѣ должна быть не менѣе 650 кв. саж. На товарныхъ и дровяныхъ дворахъ большихъ станцій должны быть построены особые сторожевые дома для сторожей, въ счетъ вышеозначенной обязательной для Общества, площади жилаго помѣщенія; площадь каждаго такого дома должна быть не менѣе 4, 5 кв. саж. Сторожевые дома могутъ быть построены на деревянныхъ стульяхъ. Распредѣленіе жилыхъ и сторожевыхъ домовъ на станціяхъ подлежитъ утвержденію Министерства Путей Сообщенія.

Въ жилыхъ домахъ должны быть устроены помѣщенія для жандармской желѣзно-дорожной и полицейской команды.

При пассажирскихъ и жилыхъ домахъ должны быть построены отдѣльныя отхожія мѣста, сараи, погреба или ледники; число первыхъ должно быть не менѣе 6, вторыхъ не менѣе 7 и третьихъ не менѣе 7.

Въ счетъ площади жилыхъ домовъ, съ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія можетъ быть устроенъ домъ для Управленія дороги.

Подъѣзды къ станціямъ. Ограды.

§ 29. Подъѣзды къ пассажирскимъ зданіямъ и товарнымъ платформамъ должны быть вымощены булыжнымъ камнемъ или шоссированы.

Станціонные дворы должны быть обнесены оградою.

Разъѣздные пути. Переводы и другія станціонныя принадлежности.

§ 30. Длина разъѣздныхъ путей, назначаемыхъ для скрѣщиванія поѣздовъ, должна быть, въ прямыхъ частяхъ, не менѣе 100 саж.

На каждой станціи должно быть устроено надлежащее число переводовъ съ одного пути на другой. Всѣхъ переводовъ по всей дорогѣ полагается не менѣе 50-ти. Стрѣлки этихъ переводовъ должны имѣть стальныя перья; коренные рельсы стрѣлокъ долженъ быть стальные только на главныхъ путяхъ, а на станціонныхъ и разъѣздныхъ путяхъ они могутъ быть желѣзные. Крестовины должны быть стальныя или изъ осталеваннаго чугуна. На станціонныхъ и разъѣздныхъ путяхъ дозволяется имѣть въ крестовинахъ только стальное остріе, а прочія части желѣзныя. Стрѣлки должны быть снабжены надлежащими дневными и ночными сигналами.

При стрѣлкахъ должны быть устроены караульныя будки для стрѣлочниковъ.

На всѣхъ станціяхъ должны быть устроены надлежащіе сигнальные диски постоянные и поворотные.

Большихъ поворотныхъ круговъ должно быть устроено 2.

Вмѣсто поворотныхъ круговъ, дозволяется устроить при паровозныхъ депо, для повертыванія подвижнаго состава пути, расположенные треугольникомъ: но эти пути не принимаются въ счетъ обязательнаго для Общества (§ 20) протяженія запасныхъ путей.

На дорогѣ долженъ быть устроенъ: одинъ подъемный кранъ, силою не менѣе 6-ти тоннъ, одинъ вѣсовой помостъ и одна тележка для передвиженія вагоновъ, кромѣ тележекъ при мастерскихъ.

Станціи должны быть омеблированы и снабжены необходимыми огнегасительными инструментами, также предметами для взвѣшиванія и нагрузки, освѣтительными приборами и другими станціонными принадлежностями, въ количествѣ, опредѣляемомъ особою вѣдомостью, приложенною къ исполнительному проэкту.

Казармы и сторожевые дома.

§ 31. Для помѣщенія ремонтныхъ рабочихъ артелей должны быть устроены казармы, а для помѣщенія сторожей сторожевые дома.

Такихъ казармъ должно быть на линіи и на станціяхъ не менѣе 11-ти, а сторожевыхъ домовъ не менѣе 71-го.

Казарма должна имѣть не менѣе 18-ти кв. саж. внутренняго помѣщенія; а сторожевой домъ не менѣе 4, 5 кв. саж. Казармы и сторожевые дома могутъ быть возведены изъ тѣхъ матеріаловъ и тѣмъ способомъ, который удовлетворяя вполнѣ цѣли этихъ построекъ будетъ по мѣстнымъ обстоятельствамъ соотвѣтствовать климатическимъ условіямъ. Вмѣсто сплошныхъ фундаментовъ, могутъ быть устроены подъ этими зданіями каменные или деревянные стулья. Кровли казармъ и сторожевыхъ домовъ могутъ быть желѣзныя, тесовыя, гонтовыя, драневыя, черепичныя и толевыя.

При всѣхъ казармахъ и сторожевыхъ домахъ находящихся въ разстояніи далѣе 150 саж. отъ воды должны быть выкопаны колодцы, обдѣланные деревомъ или камнемъ.

Собрание Узаконений Российской Империи

Размѣщеніе казармъ и сторожевыхъ домовъ подлежитъ утвержденію Министерства Путей Сообщенія.

VIII. ТЕЛЕГРАФЪ, ВЕРСТОВЫЕ И УКЛОННЫЕ ЗНАКИ.

Телеграфъ.

§ 32. Вдоль всей линіи участка долженъ быть устроенъ электромагнитный телеграфъ, съ надлежащимъ числомъ станціонныхъ и поѣздныхъ аппаратовъ, согласно общимъ телеграфнымъ постановленіямъ и особымъ правиламъ, установленнымъ на сей предметъ Министромъ Путей Сообщенія.

Число телеграфныхъ проводовъ должно быть не менѣе двухъ.

Верстовые и уклонные знаки.

§ 33. Вдоль желѣзной дороги должны быть поставлены верстовые знаки, уклонные знаки и указатели кривыхъ. Верстовые знаки могутъ быть укрѣплены на телеграфныхъ столбахъ.

IX. ПОДВИЖНОЙ СОСТАВЪ.

Количество подвижнаго состава.

§ 34. Сверхъ того количества подвижнаго состава, которое опредѣлено § 2 Устава Общества Балтійской желѣзной дороги, и того количества дополнительнаго подвижнаго состава, которое на основаніи § 3 дополнительныхъ статей къ помянутому Уставу, подлежитъ къ пріобрѣтенію на счетъ суммы, опредѣленной для производства дополнительныхъ устройствъ и поставокъ, подвижной составъ собственно для Деритскаго участка долженъ быть поставленъ въ слѣдующемъ количествѣ:

Паровозовъ товаро-пассажирскихъ	6
— — — товарныхъ	7
	13
Вагоновъ пассажирскихъ:	
I-го класса	1
Смѣшанныхъ I-го и II классовъ	2
II-го класса	4
III-го класса	10
III-го класса съ арестантскими отдѣленіями	2
Багажныхъ	3
	22
Вагоновъ товарныхъ:	
Крытыхъ	180
Платформъ	120
	300
Для платформъ полагаются холщевые или кожанные брезенты числомъ не менѣе	80.

Паровозы.

§ 35. Паровозы должны быть шестиколесные. Вѣсъ порожняго паровоза, безъ тендера, долженъ быть: товаро-пассажирскаго не менѣе 27 тоннъ, а товарнаго не менѣе 29 тоннъ; давленіе на каждую ось, при полной нагрузкѣ, не должно превосходить 11, 5 тоннъ.

Вмѣсто шестиколесныхъ паровозовъ допускается, съ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія имѣть всѣ или часть паровозовъ иной конструкціи и другаго вѣса, но съ тѣмъ, чтобы общій вѣсъ паровозовъ, въ порожнемъ состояніи составлялъ не менѣе 365-ть тоннъ и чтобы наибольшее давленіе на каждую ось вполнѣ нагруженныхъ паровозовъ не превышало 11, 5 тоннъ.

Предѣльное давленіе пара въ котлѣ паровозовъ, въ работѣ не должно превышать 11 атмосферъ, т. е. дѣйствительныхъ 10-ти атмосферъ; причемъ котлы должны быть предварительно испробованы давленіемъ, превосходящимъ на 4 атмосферы наибольшее давленіе, для котораго они построены.

При котлахъ должны находиться два предохранительныхъ клапана, плавающаяся пробка, манометръ, водомѣрныя трубки, пробные краны, два питательныхъ прибора, огнегасительный приборъ и свистокъ. Топки должны быть изъ красной мѣди или изъ стали. Кипятильныя же трубки могутъ быть желѣзныя.

При каждомъ паровозѣ долженъ быть приборъ для дѣйствія контрпаромъ, и сверхъ того при паровозѣ или его тендерѣ долженъ быть обыкновенный тормазъ.

Для укрытія паровозной прислуги отъ непогоды, при каждомъ паровозѣ должна быть будка.

Буферы паровозовъ и тендеровъ и сцѣпленія оныхъ должны быть упругіе, съ достаточно сильными стальными пружинами. Рессоры должны быть изъ литой стали. Колеса стальныя или желѣзныя съ шинами изъ литой стали. Наибольшее разстояніе между крайними осями паровоза или тендера не должно превосходить 2,5 саж.

Товарные паровозы, кромѣ собственнаго ихъ вѣса и вѣса тендера, должны поднимать въ лѣтнее время на уклонъ въ 0,008, со скоростью 14 верстъ въ часъ поѣздъ изъ 23 товарныхъ вагоновъ, нагруженныхъ каждый по 600 пудъ кромѣ тары или всего 23,000 пудъ вѣса поѣзда.

Вагоны.

§ 36. Вагоны пассажирскіе и товарные могутъ быть четырехъ и шести-колесные или на подвижныхъ телѣжкахъ. Если вагоны будутъ устроены безъ подвижныхъ телѣжекъ то разстояніе между крайними осями должно быть не болѣе 3 саж.

Собрание И. Г. Белинского

Въ пассажирскихъ, багажныхъ и товарныхъ тормазныхъ вагонахъ, кромѣ угольныхъ и другихъ спеціальныхъ вагоновъ, рамы должны быть желѣзныя, длиною: въ пассажирскихъ вагонахъ 5 саж., въ товарныхъ 3,04 саж., а въ прочихъ товарныхъ вагонахъ рамы могутъ быть деревянныя одинаковой длины съ желѣзными. Опредѣленное въ § 34 число вагоновъ можетъ быть измѣнено при вышеупомянутой длинѣ рамъ и смотря по размѣрамъ вагоновъ, но съ тѣмъ: 1) чтобы всѣ пассажирскіе вагоны вмѣщали въ себѣ не менѣе 48 пассажировъ I-го класса, 180 II-го класса и 480—III-го класса; 2) чтобы всѣ багажные вагоны поднимали не менѣе 1800 пудовъ и 3) чтобы всѣ товарные вагоны поднимали не менѣе 180,000 пудовъ.

При семъ отношеніе между различными родами товарныхъ вагоновъ должно оставаться тоже, какое опредѣлено въ § 34.

Кузовъ товарныхъ крытыхъ вагоновъ (не тормазныхъ) долженъ имѣть слѣдующіе внутренніе размѣры: не менѣе 21 ф. длины, не менѣе 9 фут. ширины и не менѣе $7^2/_3$ ф. высоты.

Длина и ширина платформъ должны быть одинаковыя съ крытыми товарными вагонами.

Тормазовъ при означенныхъ вагонахъ должно быть не менѣе 57-ми, изъ коихъ: 4 при пассажирскихъ вагонахъ, 3 при багажныхъ и 50 при товарныхъ. Тормаза должны быть сильнаго дѣйствія и должны затормажать всѣ колеса.

Колеса въ товарныхъ вагонахъ допускаются всѣхъ принятыхъ системъ и съ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія могутъ быть желѣзныя и чугунныя безъ шинъ; но въ пассажирскихъ вагонахъ они должны быть: или стальныя или желѣзныя, со стальными шинами, или системы Манзеля.

Рессоры всѣхъ вагоновъ должны быть стальныя. Буферы могутъ быть гутаперчевые.

Всѣ пассажирскіе вагоны должны имѣть внутренній сквозной проходъ; они должны быть отапливаемы.

При спеціальномъ устройствѣ, дающемъ возможность переходить безопасно изъ вагона въ вагонъ на ходу поѣзда, ватерклозеты могутъ быть устроены не въ каждомъ вагонѣ III класса, а въ одномъ изъ трехъ вагоновъ. Ватерклозеты могутъ быть устроены, въ такомъ случаѣ и въ багажныхъ вагонахъ. Но если нельзя будетъ переходить безопасно изъ вагона въ вагонъ на ходу, то ватерклозетъ долженъ быть устроенъ въ каждомъ пассажирскомъ вагонѣ.

Товарные вагоны и платформы должны быть приспособлены къ перевозкѣ войскъ, военныхъ тяжестей, больныхъ и раненыхъ по чертежамъ, утвержденнымъ Министромъ Путей Сообщенія.

Количество и родъ приспособленій должны быть опредѣлены особою вѣдомостью, представляемою при исполнительномъ проэктѣ.

Къ открытію движенія по дорогѣ должно быть поставлено надлежащее количество запасныхъ частей подвижнаго состава, согласно съ предварительною разцѣночною вѣдомостью и съ особою вѣдомостію, представляемою при исполнительномъ проэктѣ дороги (п. к § 3).

Подлинныя подписали:

Правленіе Общества Балтійской желѣзной дороги: Предсѣдатель Правленія *Баронъ Паленъ*. Члены: *Александръ Полежаевъ, К. Винбергъ и П. Гельмерсенъ*.

Министръ Путей Сообщенія, Генералъ-Адъютантъ *Посьетъ*.

106. — *1874 года Декабря 21-го.* — Высочайше утвержденное положеніе Комитета Министровъ, объявленное Правительствующему Сенату, за Министра Путей Сообщенія, Товарищемъ его 10-го Января 1875 года.—*О разрѣшеніи Обществу Козлово-Воронежско-Ростовской желѣзной дороги устройства обходной вѣтви вокругъ Нахичевани и Ростова.*

ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ, по положенію Комитета Министровъ, въ 21-й день Декабря 1874 года, Высочайше соизволилъ разрѣшить Обществу Козлово-Воронежско-Ростовской желѣзной дороги устройство обходной вѣтви вокругъ Нахичевани и Ростова съ тѣмъ, чтобы Общество относительно этой вѣтви подчинялось во всемъ постановленіямъ своего Устава, Высочайше утвержденнаго 15-го Сентября 1873 г., и чтобы вѣтвь эта подлежала какъ выкупу, такъ и поступленію въ безплатное владѣніе Правительства вмѣстѣ со всею дорогою.

107. — *1874 года Декабря 21-го.* — Высочайше утвержденное положеніе Военнаго Совѣта, объявленное Правительствующему Сенату Военнымъ Министромъ 7-го Января 1875 года. — *О дополненіи ст. 1143 ч. IV кн. 1 Св. Воен. Пост. изд. 1859 г.*

Военный Совѣтъ, выслушавъ представленіе Главнаго Управленія Иррегулярныхъ войскъ по ходатайству Оренбургскаго Генералъ-Губернатора, о разрѣшеніи жителямъ Оренбургской станицы построить станичную школу въ чертѣ эспланадной линіи, положилъ:

1) Эспланадную линію предполагавшейся въ г. Оренбургѣ цитадели отмѣнить, предоставивъ войсковому начальству Оренбургскаго казачьяго войска и частнымъ лицамъ, по утвержденнымъ въ установленномъ порядкѣ чертежамъ производить постройки въ Оренбургской станицѣ въ разстояніи отъ казармъ и службъ ихъ до 60 саж., оставляя этотъ раіонъ для образованія площади въ предохраненіе казенныхъ зданій и провіантскаго магазина отъ пожара и для занятія войскъ строевымъ образованіемъ.

2) Согласно съ симъ дополнить ст. 1143, ч. IV, кн. 1 Св. Воен. Пост., изд. 1859 г. особымъ примѣчаніемъ.

и 3) На этомъ основаніи дозволить жителямъ Оренбургской станицы построить станичную школу на избранномъ ими мѣстѣ, около пожарной части.

Положеніе это Высочайше утверждено 21-го Декабря 1874 года.

COVID-19 Г. Балтийского

108. — *1874 года Декабря 21-го.* — Высочайше утвержденное положеніе Комитета Министровъ, объявленное Правительствующему Сенату Министромъ Финансовъ 2-го Января 1875 года. — *О разрѣшеніи Азовскому каменноугольному Обществу изъ числа дѣлъ, поименованныхъ въ Уставѣ его, составленномъ по законамъ Великобританіи, производить въ Россіи каменноугольное и горнозаводское дѣло.*

ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ, по представленію Министра Финансовъ и по положенію Комитета Министровъ, въ 21-й день Декабря 1874 года, Высочайше повелѣть соизволилъ разрѣшить Азовскому каменноугольному Обществу изъ числа дѣлъ, поименованныхъ въ Уставѣ его, составленномъ по законамъ Великобританіи производить въ Россіи каменноугольное и горнозаводское дѣло, съ тѣмъ:

Первое, чтобы Общество это подчинялось дѣйствующимъ въ Россіи постановленіямъ, относящимся къ каменноугольной и горнозаводской дѣятельности Общества и тѣмъ постановленіямъ, которыя впослѣдствіи на этотъ предметъ изданы будутъ.

Второе, чтобы по управленію дѣлами Общества было учреждено въ Россіи особое отвѣтственное агентство, къ которому могли бы обращаться по всѣмъ дѣламъ, касающимся каменноугольной и горнозаводской дѣятельности Общества, какъ Правительство, такъ и частныя лица и дѣйствія котораго были бы обязательны для Общества.

Третье, чтобы разборъ споровъ, могущихъ возникнуть съ Обществомъ по дѣламъ, относящимся къ операціямъ его въ Россіи, производился на основаніи дѣйствующихъ у насъ законовъ и въ русскихъ судахъ; и

Четвертое, чтобы всякое пріобрѣтеніе Обществомъ недвижимой собственности въ Россіи было совершаемо, на основаніи дѣйствующихъ у насъ узаконеній и чтобы таковая собственность была пріобрѣтаема означенною акціонерною компаніею исключительно лишь для надобностей каменноугольнаго и горнозаводскаго дѣла.

109. — *1875 года Января 24-го.* — Указъ Правительствующаго Сената (по 1-му Департаменту). — *О продолженіи срока обмѣна кредитныхъ билетовъ старыхъ образцовъ.*

По указу ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА, Правительствующій Сенатъ слушали представленіе Товарища Министра Финансовъ, отъ 9-го Января 1875 года, за № 223-мъ, слѣдующаго содержанія: ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ, по всеподданнѣйшему докладу Министра Финансовъ, въ 4-й день сего Января, Высочайше разрѣшить соизволилъ: обмѣнъ кредитныхъ билетовъ старыхъ образцовъ, съ особаго каждый разъ разрѣшенія Министра Финансовъ, продолжить до 1876 года, съ тѣмъ, чтобы съ 1 Января 1876 года таковой обмѣнъ былъ совершенно прекращенъ, о чемъ и объявить во всеобщее свѣдѣніе. О таковой Высочайшей волѣ онъ, Товарищъ Министра Финансовъ, доноситъ Правительствующему Сенату, для зависящаго распоряженія относительно обнародованія оной. Приказали: О таковомъ Высочайшемъ повелѣніи, для свѣдѣнія и должнаго до кого касаться будетъ, исполненія, увѣдомить Его Императорское Высочество Намѣстника Кавказскаго, Министровъ и Главноуправляющихъ отдѣльными частями, однихъ—указами, а другихъ—чрезъ передачу къ дѣламъ Оберъ-Прокурора 1-го Департамента Правительствующаго Сената копій съ опредѣленія Сената; равно послать указы: Генералъ-Губернаторамъ, Военнымъ Губернаторамъ, Губернаторамъ и Губернскимъ, Войсковымъ и Областнымъ Правленіямъ; въ Святѣйшій же Правительствующій Сунодъ, во всѣ Департаменты Правительствующаго Сената и Общія оныхъ Собранія сообщить вѣдѣнія, а въ Департаментъ Министерства Юстиціи передать копію съ опредѣленія, для припечатанія же въ установленномъ порядкѣ, Конторѣ Сенатской Типографіи дать извѣстіе.

(Подписалъ: *За Оберъ-Секретаря Щеловъ.*)

110. — *1875 года Января 24-го.* — Указъ Правительствующаго Сената (по 1-му Департаменту). — *О продажныхъ цѣнахъ соли, акцизѣ, попудной платѣ и таможенныхъ пошлинахъ съ оной на 1875 годъ.*

По указу ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА, Правительствующій Сенатъ слушали рапортъ за Министра Финансовъ, Товарища Министра, отъ 13 Января 1875 года, за № 21, при коемъ представляетъ въ Правительствующій Сенатъ, для опубликованія, засвидѣтельствованные списки съ Высочайше утвержденнаго мнѣнія Государственнаго Совѣта, и съ росписанія о продажныхъ цѣнахъ соли, акцизѣ, попудной платѣ и таможенныхъ пошлинахъ съ оной на 1875-й годъ. Означенное мнѣніе Государственнаго Совѣта слѣдующаго содержанія: Государственный Совѣтъ, въ Департаментѣ Государственной Экономіи и въ Общемъ Собраніи, разсмотрѣвъ представленіе Министра Финансовъ о продажныхъ цѣнахъ соли, акцизѣ, попудной платѣ и таможенныхъ пошлинахъ съ соли на 1875-й годъ, *мнѣніемъ положилъ*: 1) Составленное Министромъ Финансовъ росписаніе продажнымъ цѣнамъ соли, акцизѣ, попудной платѣ и таможеннымъ пошлинамъ съ соли на 1875 годъ представить на Высочайшее ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА утвержденіе. 2) Предоставить Министру Финансовъ, по воспослѣдованіи Высочайшаго соизволенія на означенное росписаніе, привести оное въ дѣйствіе установленнымъ порядкомъ. На мнѣніи написано: ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЕЛИЧЕСТВО воспослѣдовавшее мнѣніе въ Общемъ Собраніи Государственнаго Совѣта о продажныхъ цѣнахъ соли, акцизѣ, попудной платѣ и таможенныхъ пошлинахъ съ соли на 1875 годъ, Высочайше утвердить соизволилъ и повелѣлъ исполнить. Подписалъ: Предсѣдатель Государственнаго Совѣта *КОНСТАНТИНЪ.* 31 Декабря 1874 года. Приказали: Объ изъясненномъ Высочайше утвержденномъ мнѣніи Государственнаго Совѣта и росписаніи продажнымъ цѣнамъ соли, акцизу, попудной платѣ и таможеннымъ пошлинамъ съ соли на 1875 годъ, для всеобщаго свѣдѣнія и должнаго, въ чемъ, до кого касаться будетъ, исполненія, увѣдомить Его Императорское Высочество Намѣстника Кавказскаго, Министровъ и Главноуправляющихъ отдѣльными частями, однихъ—указами, а другихъ—чрезъ передачу къ Оберъ-Прокурорскимъ дѣламъ 1-го Департамента Правительствующаго Сената копій съ опредѣленія Сената; равно послать указы: Генералъ-Губернаторамъ, Военнымъ Губернаторамъ, Губернаторамъ и Градоначальникамъ, Губернскимъ, Областнымъ и Войсковымъ Правленіямъ и Управляющимъ Акцизными Сборами; въ Святѣйшій же Правительствующій Сунодъ, во всѣ Департаменты Правительствующаго Сената и Общія оныхъ Собранія сообщить вѣдѣнія, а въ Департаментъ Министерства Юстиціи передать копію съ опредѣленія, для припечатанія же въ установленномъ порядкѣ, Конторѣ Сенатской Типографіи дать извѣстіе.

Подписалъ: *За Оберъ-Секретаря Щеловъ.)*

Собрание М. В. Бланского

На подлинномъ Собственною ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА рукою написано:
«Быть по сему.»

Въ С.-Петербургѣ.
31-го Декабря 1874 года.

РОСПИСАНІЕ

ПРОДАЖНЫМЪ ЦѢНАМЪ СОЛИ, АКЦИЗУ, ПОПУДНОЙ ПЛАТѢ И ТАМОЖЕННЫМЪ ПОШЛИНАМЪ СЪ СОЛИ НА 1875 ГОДЪ.

	За пудъ. Руб.	Коп.
1) Цѣны для оптовой продажи казенной соли.		
Въ Иркутской губерніи.		
По Иркутскому солеваренному заводу . . .	—	93
По всѣмъ магазинамъ и стойкамъ Иркутской губерніи	1	13
Въ Енисейской губерніи.		
По Троицкому солеваренному заводу. . .	—	93
По Минусинскому оптовому магазину:		
Оптовыми количествами	—	90
Дробными количествами.	—	95
При Минусинскомъ соляномъ озерѣ . . .	—	30
По Туруханскому магазину мѣстнаго продовольствія	—	93
По стойкамъ:		
а) Инбатской и Дудинской	—	93
При хлѣбныхъ запасныхъ магазинахъ Туруханскаго края:		
б) Плахинской и Толстоносовской . . .	—	93
По всѣмъ прочимъ магазинамъ и стойкамъ Енисейской губерніи	—	95
Въ Забайкальской области:		
По магазинамъ, устроеннымъ при Боринскомъ соляномъ озерѣ.	—	51
По всѣмъ прочимъ магазинамъ и стойкамъ Забайкальской области.	1	25
Въ Якутской области:		
По всѣмъ вообще магазинамъ и стойкамъ Якутской области	1	—
Въ Амурской и Приморской областяхъ:		
По всѣмъ магазинамъ и стойкамъ Амурской и Приморской областей	1	10
Примѣчаніе. Генералъ-Губернатору Восточной Сибири предоставляется подвергать означенныя цѣны, по представленіямъ мѣстнаго управляющаго акцизными сборами, измѣненіямъ во всякое время и по всѣмъ заводскимъ и прочимъ соляннымъ магазинамъ и стойкамъ, гдѣ это окажется необходимымъ, соображаясь, при измѣненіи сихъ цѣнъ, съ ходомъ частнаго соляного промысла въ Восточной Сибири и съ цѣнами, какія установятся на соль въ частной торговлѣ.		
Въ Тобольской губерніи.		
По магазинамъ мѣстнаго продовольствія:		
Березовскому	—	65
Туринскому.	—	56

	За пудъ. Руб.	Коп.
2) Акцизъ съ туземной соли:		
Вся туземная соль, добываемая какъ съ казенныхъ, такъ и съ частныхъ источниковъ, и неосвобожденная отъ платежа акциза, облагается одномѣрнымъ акцизомъ съ пуда по	—	30
За исключеніемъ соли, добываемой:		
а) Въ Архангельской губерніи, съ которой взимается съ пуда	—	10
б) Вологодской губерніи съ пуда. . . .	—	20
в) Изъ горы Чанчачи, въ Енотаевскомъ уѣздѣ, Астраханской губерніи съ пуда.	—	25
г) На Илецкомъ соляномъ промыслѣ съ пуда	—	23
и д) Глауберовой и тому подобныхъ горькихъ солей съ пуда	—	10
Примѣчаніе. Отъ платежа акциза освобождается, на основаніи существующихъ особыхъ правилъ, соль, добываемая: 1) на внутреннихъ Крымскихъ озерахъ, для употребленія внутри Крыма; 2) изъ казенныхъ источниковъ Одесскихъ, Крымскихъ и Астраханскихъ глауберова и другія горькія соли, для обращенія ихъ исключительно для приправы корма скоту; 3) повсемѣстно для употребленія на производство соды, какъ поваренная, такъ и глауберова соль, и 4) туземная вываріваемая на солеварняхъ Архангельской губерніи, при вывозѣ оной на Мурманскій берегъ, а также вываріваемая изъ морскаго разсола соль по берегамъ Бѣлаго моря и Сѣвернаго океана для употребленія оной на мѣстахъ производства на посолъ рыбы и при вывозѣ ея также на Мурманскій берегъ.		
3) Попудная плата за право добычи соли:		
Попудная плата за право добычи соли изъ казенныхъ соляныхъ источниковъ назначается по каждому источнику или участку онаго въ томъ размѣрѣ, какой опредѣлится торгами при отдачѣ источниковъ въ содержаніе частнымъ лицамъ.		
4) Таможенныя пошлины.		
а) Пошлина съ иностранной соли взимается во всѣхъ (кромѣ Архангельской губерніи) портовыхъ и сухопутныхъ таможняхъ Имперіи и Царства Польскаго, куда привозъ оной дозволенъ, одномѣрная съ пуда.	—	38½
Въ портахъ Архангельской губерніи взимается съ пуда	—	22
и б) Пошлина съ Киргизской соли взимается, при вывозѣ оной изъ Киргизской степи на соляныхъ заставахъ, одномѣрная съ пуда.	—	20
Примѣчаніе. Иностранная соль, привозимая для выдѣлки изъ оной соды, освобождается отъ таможенныхъ пошлинъ.		

Подписалъ: Предсѣдатель Государственнаго Совѣта *КОНСТАНТИНЪ.*

ПЕЧАТАНО ВЪ С.-ПЕТЕРБУРГѢ, ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВУЮЩЕМЪ СЕНАТѢ.

СОБРАНІЕ УЗАКОНЕНІЙ И РАСПОРЯЖЕНІЙ ПРАВИТЕЛЬСТВА