

ВѢСТНИКЪ

ФИНАНСОВЪ, ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТОРГОВЛИ.

— ГОДЪ ДВАДЦАТЫЙ —

Выходитъ еженедѣльно по воскресеньямъ.

Подписная цѣна:

Вѣстникъ Финансовъ, Про- мышленности и Торговли:	Годо- вая.	9 мѣс.	6 мѣс.	3 мѣс.
безъ приложеній	8	7	5	3
съ приложеніемъ:				
Свода Тиражей.	10	8	6	4
Торгово-Промыш- ленной Газеты и Свода Тиражей.	11	9	7	4
съ доставкой.	7	6	4	2,50
за границу....	15	11	8	5
съ доставкой.	10	8	6	4
безъ доставки.	9	7	5	3
за границу....	16	12	9	6
съ доставкой.	12	10	8	5
безъ доставки.	11	9	7	4
за границу....	20	16	12	7

Контора редакціи открыта ежедневно, кромѣ праздничныхъ дней, отъ 11 до 4 час. дня. Цѣна отдѣльнаго номера Вѣстника—85 к., вмѣстѣ со Сводомъ Тиражей—50 коп., № Торгово-Промышленной Газеты—5 коп. За объявленія взимается по 15 коп. за мѣсто, занимаемое строкою петица въ одинъ столбецъ на послѣдней страницѣ, и по 40 коп. на первой. За перемѣну адреса подписчики высылаютъ 40 коп. почтовыми марками. Рукописи статей, признанныхъ редакціею неудобными къ напечатанію, не подлежатъ возвращенію.

Редакція—С.-Петербургъ, Галерная ул., д. № 24.—Контора редакціи—Галерная ул., д. № 23.—Телефонъ № 824 и № 2070.
Текущій счетъ Редакціи въ Государственномъ банкѣ № 20.

№ 30.

ВОСКРЕСЕНЬЕ, 27 іюля (9 августа).

1903.

Государственная Коммисія Погашенія Долговъ

симъ объявляетъ, что по случаю истеченія 19 октября (1 ноября) 1903 г. срока купонамъ у облигацій 4% золотого займа 5 выпуска 1893 г. выдача новыхъ купонныхъ листовъ къ симъ облигаціямъ на десятилѣтіе 1903—1913 гг., съ талономъ и сорока купонами, будетъ производиться съ 19 октября (1 ноября) 1903 г. по 18 апрѣля (1 мая) 1905 г. въ обмѣнъ на талоны, а послѣ сего срока по предъявленіи подлинныхъ облигацій, въ С.-Петербургѣ—въ С.-Петербургской конторѣ Государственнаго Банка, въ Парижѣ—въ Парижско-Нидерландскомъ банкѣ, Ліонскомъ кредитѣ, національной учетной конторѣ и у гг. Готтингеръ и К^о, въ Берлинѣ—у гг. Мендельсонъ и К^о, въ Амстердамѣ—у гг. Липпманъ, Розенталь и К^о и въ отдѣленіи Парижско-Нидерландскаго банка, въ Лондонѣ—въ Русскомъ для виѣшней торговли банкѣ и въ Нью-Йоркѣ—у гг. Берингъ Магунъ и К^о. 2589

СОДЕРЖАНІЕ.

Высочайше учрежденное Особое Совѣщаніе о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности (Засѣданія 17, 22, 24 и 29 мая 1903 года по мѣстнымъ дорогамъ).

Русская желѣзная промышленность въ 1902 г.

Финансовая хроника.—Балансы главнѣйшихъ эмиссіонныхъ банковъ.—Результаты совѣщаній американскихъ и германскихъ делега-

товъ по вопросу о серебрѣ въ Берлинѣ.—Проектъ финансовыхъ мѣропріятій въ Испаніи.

Торгово-промышленный отдѣлъ.—Иностранныя извѣстія: Желѣзная промышленность Соединеннаго Королевства въ 1902 г.—Положеніе виноградарства въ Греціи.

Статистика.—Результаты торговъ, утвержденныхъ Министерствомъ Финансовъ съ 1 марта по 1 іюля 1903 г. на поставку спирта для казны въ теченіе 1903 г.

Высочайше учрежденное Особое Совѣщаніе о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности.

Засѣданія 17, 22, 24 и 29 мая 1903 года по мѣстнымъ дорогамъ.

Въ ряду дѣлъ, подлежащихъ обсужденію Особого Совѣщанія о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности, рассмотрѣніе мѣропріятій, направленныхъ къ улучшенію и развитію мѣстныхъ путей сообщенія, должно, несомнѣнно, занять одно изъ самыхъ

важныхъ мѣстъ. По мѣрѣ того, какъ наше народное хозяйство переходитъ отъ натурального типа къ промышленному, т. е. начинаетъ все болѣе и болѣе готовить продукты для рынка, и, по мѣрѣ того, какъ граница этого рынка расширяется,—потребность для сельскохозяйственной промышленности въ улучшенныхъ путяхъ сообщенія возрастаетъ все въ большей и большей степени. Всякій переходъ хозяйства къ улучшеннымъ системамъ культуры, къ производству болѣе дорогихъ и цѣнныхъ продуктовъ, къ веденію болѣе сложнаго и разнообразнаго сѣвооборота,—словомъ, каждый поступательный шагъ хозяина по пути сельскохозяйственнаго прогресса оказывается въ прямой зависимости отъ возможности легкаго сбыта

произведенныхъ продуктовъ и удобнаго подвоза необходимыхъ для переработки сырыхъ матеріаловъ, слѣдовательно, прежде всего, отъ степени быстроты, дешевизны и регулярности доставки продуктовъ, иначе говоря, — отъ состоянія путей сообщенія.

Между тѣмъ Россія, въ отношеніи оборудованія страны усовершенствованными путями сообщенія, значительно отстала отъ государствъ Западной Европы и Соединенныхъ Штатовъ Сѣверной Америки. По даннымъ, относящимся къ послѣднему времени, въ главнѣйшихъ государствахъ міра оказывается слѣдующее количество рельсовыхъ путей и гужевыхъ дорогъ съ каменной одеждой:

	Железныхъ дорогъ всѣхъ видовъ (не считая трам- ваевъ).			Гужевыхъ дорогъ съ ка- менной одеждой.		
	Приходится километр. на:			Приходится километр. на:		
	Протяж. въ 1,000 килом.	100 кв. км. простран- ства.	10,000 жители.	Протяж. въ 1,000 килом.	100 кв. км. простран- ства.	10,000 жители.
Франція	45,9	8,55	11,78	563,2	104,90	144,50
Великобританія . .	35,2	11,20	8,50	256,0	81,30	61,20
Австрія	24,1	8,00	9,20	100,0	33,30	38,20
Пруссія	—	10,66	10,79	95,9	27,50	27,80
Венгрія	22,9	7,00	11,69	41,2	12,70	21,40
Соедин. Штаты . .	311,1	3,23	40,70	— ¹⁾	—	—
Евр. Россія	47,3	0,86	4,40	29,2	0,55	2,72

Какъ усматривается изъ этихъ данныхъ, при расчетѣ на число жителей, въ Россіи въ 9 разъ меньше рельсовыхъ путей, чѣмъ въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки, и въ 2—2½ раза меньше, чѣмъ въ Западной Европѣ. Еще менѣе благоприятные результаты оказываются для Россіи при сравненіи протяженія желѣзныхъ дорогъ съ пространствомъ территоріи: въ этомъ отношеніи Россія въ 8—12 разъ менѣе снабжена рельсовыми путями, чѣмъ страны Западной Европы, и почти въ 3½ раза менѣе, чѣмъ Сѣверо-Американскіе Соединенные Штаты. Искусственныхъ же колесныхъ дорогъ по отношенію къ населенію въ Россіи менѣе, чѣмъ въ Англіи и Франціи, въ 22—52 раза и даже менѣе, чѣмъ въ Венгріи — странѣ также преимущественно сельскохозяйственной, — въ 8 разъ; по отношенію же къ пространству территоріи Россія снабжена искусственными гужевыми путями въ 150—200 разъ менѣе, чѣмъ Англія и Франція, въ 50—60 разъ менѣе, чѣмъ Пруссія и Австрія, и въ 25 разъ менѣе, чѣмъ Венгрія.

Прямымъ послѣдствіемъ этой отсталости Россіи въ дорожномъ отношеніи являются, съ одной стороны, ежегодныя, достигавшія нѣсколькихъ десятковъ милліоновъ руб., переплаты населенія по доставкѣ сельскохозяйственныхъ продуктовъ, нерѣдко на значительныя разстоянія, по плохимъ грунтовымъ дорогамъ къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ и пароходнымъ пристанямъ, а съ другой — регулярно, изъ года въ годъ, периодически наблюдающееся у насъ полное прекращеніе отправокъ изъ деревни и даже иногда перерывъ всякихъ сношеній сельскихъ жителей съ остальнымъ міромъ, вслѣдствіе наступленія весеннихъ и осеннихъ распутицъ и бездорожья.

Вытекающее отсюда крупное значеніе для русскаго сельского хозяйства дѣла упорядоченія и дальнѣйшаго развитія путей сообщенія было уже признано Особымъ Совѣщаніемъ, посвятившимъ, при разсмотрѣніи вопроса о хлѣбной торговлѣ, рядъ засѣданій выясненію мѣръ къ усовершенствованію нашихъ магистральныхъ рельсовыхъ и водныхъ путей. Вопросъ же о мѣстныхъ дорогахъ, представляющій въ своей совокупности значительную сложность, былъ поставленъ Совѣщаніемъ отдѣльно и влечетъ къ особому обсужденію.

Во всемъ своемъ объемѣ вопросъ этотъ не былъ до сихъ поръ подвергнутъ у насъ разработкѣ, что можетъ быть объяснено раздѣленіемъ заведыванія мѣстными путями сообщенія между нѣсколькими вѣдомствами. Между тѣмъ разсчитывать на широкую постановку дѣла сооруженія и улучшенія мѣстныхъ дорогъ безъ выясненія всѣхъ его подробностей было невозможно. Въ виду указанныхъ соображеній, по распоряженію предсѣдателя Совѣщанія, съ весны 1902 года было начато всестороннее изученіе настоящаго дѣла, причѣмъ руководствомъ работой, по просьбѣ предсѣдателя Совѣщанія, принявъ на себя предсѣдатель инженернаго совѣта Министерства Путей Сообщенія, дѣйствительный тайный совѣтникъ Саловъ. Результатомъ этой работы явился матеріалъ, выясняющій историческое развитіе, ходъ законодательства и современное положеніе дорожнаго дѣла въ Россіи и за границею, обозрѣвающій труды работавшихъ у насъ по данному вопросу комиссій и совѣщаній и намѣчающій тѣ общіе принципы, которые должны быть положены въ основу мѣропріятій для успѣшнаго развитія мѣстныхъ путей сообщенія. Матеріалъ этотъ послужилъ затѣмъ основаніемъ для выработки, по непосредственнымъ указаніямъ предсѣдателя Совѣщанія, проекта положенія о мѣстныхъ дорогахъ, каковой проектъ, вмѣстѣ съ обширными объяснительными къ нему записками и приложеніями къ нимъ, представленъ на разсмотрѣніе Особого Совѣщанія ¹⁾.

Какъ усматривается изъ названныхъ объяснительныхъ записокъ, указать какой-либо опредѣленный, наиболее пригодный для Россіи, типъ мѣстныхъ дорогъ, въ виду чрезвычайнаго разнообразія естественныхъ и экономическихъ условій отдѣльныхъ районовъ, губерній и даже уѣздовъ Россіи, — невозможно. Выборъ типа улучшенной дороги долженъ основываться въ каждомъ частномъ случаѣ на соображеніи всѣхъ мѣстныхъ особенностей. Въ зависимости отъ густоты прорѣзывающей извѣстную область магистральной желѣзнодорожной сѣти и существовавшихъ водныхъ путей, количества мѣстныхъ грузовъ и ожидаемаго ихъ возрастанія въ ближайшіе годы, характера рельефа мѣстности, стоимости гужевого извоза и другихъ условій можетъ оказаться болѣе выгоднымъ въ одномъ случаѣ — сооруженіе мѣстной желѣзной дороги, въ другомъ — проведеніе шоссе, въ третьемъ — простое улучшеніе обыкновенной грунтовой дороги. Въ то же время эти мѣстные пути сообщенія оказываются въ неразрывной связи между собою, напоминающей ту, въ которой находятся водные пути одного рѣчного бассейна, гдѣ въ многоводную большую судоходную рѣку впадаютъ меньшія судоходныя рѣки, а въ эти послѣднія — малые притоки, составляющіеся изъ отдѣльныхъ ручьевъ. Эта тѣсная связь между отдѣльными категориями мѣстныхъ дорогъ и потребность при проведеніи ихъ въ составленіи операціонныхъ дорожныхъ плановъ, строго согласованныхъ съ мѣстными условіями и особенностями районовъ, указываютъ на

¹⁾ Вмѣстѣ съ проектомъ Положенія о мѣстныхъ дорогахъ, на разсмотрѣніе Совѣщанія внесены: общая объяснительная записка „Мѣстные дороги въ Россіи“ и отдѣльныя объяснительныя записки къ пяти главамъ положенія: глава I — Положенія общія, глава II — Порядокъ принудительнаго отчужденія недвижимыхъ имуществъ, глава III — Гужевыя дороги, глава IV — Натуральная дорожная повинность и глава V — Мѣстныя желѣзныя дороги; ко всѣмъ объяснительнымъ запискамъ составлены особыя Приложенія, заключающія свѣдѣнія и данныя о ходѣ развитія и современномъ положеніи дорожнаго дѣла въ Россіи и главнѣйшихъ иностранныхъ государствахъ. Кромѣ того, въ дополненіе къ означеннымъ матеріаламъ Совѣщанію представлены: проектъ нормальнаго устава обществъ мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ, проектъ положенія о перевозкахъ по мѣстнымъ желѣзнымъ дорогамъ, соображенія о средствахъ, потребныхъ къ отпуску изъ государственнаго казначейства на мѣстныя дороги въ ближайшіе годы, и краткое извлеченіе изъ поступившихъ въ Особое Совѣщаніе частныхъ записокъ и отзывовъ по вопросу о мѣстныхъ путяхъ сообщенія. Изъ сихъ матеріаловъ общая объяснительная записка „Мѣстные дороги въ Россіи“ и проекты Положенія о мѣстныхъ дорогахъ и о перевозкахъ по мѣстнымъ желѣзнымъ дорогамъ были напечатаны въ №№ 22, 23 и 24 „Вѣстника Финансовъ, Промышленности и Торговли“ за текущій годъ.

¹⁾ Свѣдѣній о протяженіи дорогъ съ каменной одеждой въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки не имѣется, общее же протяженіе всѣхъ гужевыхъ дорогъ составляетъ 416 тыс. кило.

необходимость сосредоточенія дѣла сооруженія всѣхъ видовъ мѣстныхъ сообщений въ однихъ рукахъ и именно въ рукахъ органовъ, близко стоящихъ къ мѣстному населенію и хорошо знакомыхъ съ потребностями и условіями его хозяйственной жизни. Къ указанному выводу постепенно пришли и всѣ главнѣйшія государства Запады, въ которыхъ мѣстные пути сообщенія получили успѣшное развитіе.

Съ другой стороны, опытъ опередившихъ Россію въ дорожномъ отношеніи западныхъ государствъ указываетъ и на другія мѣры, при помощи которыхъ оказалось возможнымъ достигнуть успѣха въ этомъ дѣлѣ. Мѣры эти сводятся, во первыхъ, къ облегченію устройства мѣстныхъ путей сообщенія посредствомъ введенія упрощеннаго порядка по отчужденію потребныхъ для проведенія дорогъ земельныхъ имуществъ, установленія облегченныхъ техническихъ и эксплоатационныхъ условій для мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ и предоставленія въ предѣлахъ этихъ условій широкой свободы дѣйствія предпринимателямъ, и, во-вторыхъ, къ оказанію мѣстнымъ самоуправлениямъ и частнымъ предпринимателямъ при устройствѣ дорогъ значительныхъ денежныхъ субсидій и разнаго рода налоговыхъ льготъ. Независимо отъ этого, въ цѣломъ рядѣ государствъ, виднымъ источникомъ для устройства и содержанія гужевыхъ дорогъ послужила поставленная на правильныя основанія натуральная дорожная повинность, до сихъ поръ сохраняемая во Франціи и Пруссіи и лишь въ 1836 г. отмѣненная въ богатой и промышленной Англіи. Вообще, изысканіе необходимыхъ средствъ на покрытіе неизбѣжныхъ въ дѣлѣ дорожнаго строительства крупныхъ затратъ ¹⁾ составляетъ, естественно, одну изъ самыхъ существенныхъ сторонъ въ этомъ дѣлѣ.

Изложенныя соображенія и указанія опыта западно-европейскихъ государствъ и были положены составителями проекта положенія о мѣстныхъ дорогахъ въ основу своей работы. Въ соответствии съ этимъ въ проектѣ положенія проводятся нижеслѣдующія главнѣйшія предположенія:

I. *Объединеніе всѣхъ мѣстныхъ дорогъ въ единый органъ земскаго хозяйственнаго управленія и организація за земскимъ дорожнымъ дѣломъ правительственнаго надзора.* Въ этихъ видахъ предполагается, во-первыхъ, передача земствамъ въ полную собственность или въ безсрочное завѣдываніе всѣхъ казенныхъ шоссеиныхъ дорогъ, кромѣ дорогъ особаго стратегическаго значенія или вообще особой важности. Затѣмъ предполагается переводъ въ вѣдѣніе уѣздныхъ земствъ проселочныхъ дорогъ—этихъ основныхъ путей русской деревни, нынѣ находящихся подъ надзоромъ полиціи на отвѣтственности владѣльцевъ придорожныхъ дачъ. Наконецъ, предусматривается предоставленіе губернскимъ земскимъ собраніямъ права выбора направленія и разрѣшенія постройки мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ, какъ непосредственнымъ распоряженіемъ земства, такъ и черезъ посредство частныхъ предпринимателей и существующихъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Выбѣтъ съ тѣмъ сохраняется, однако, возможность постройки мѣстныхъ рельсовыхъ подъѣздныхъ путей и на основаніи существующихъ законоположеній.

Для завѣдыванія мѣстными дорогами по проекту предполагается, при сохраненіи существующихъ дорожныхъ отдѣленій земскихъ управъ, образованіе особыхъ выборныхъ земскихъ губернскихъ и уѣздныхъ дорожныхъ комиссій. На обязанности ихъ должно лежать выясненіе мѣстныхъ дорожныхъ потребностей и доклады земскимъ собраніямъ о способахъ ихъ удовле-

творенія, а также веденіе всего дѣла по мѣстнымъ желѣзнымъ дорогамъ и объединеніе дѣятельности вновь образуемыхъ земскихъ дорожныхъ попечительствъ, учреждаемыхъ для завѣдыванія по округамъ передаваемыми въ вѣдѣніе земствъ проселочными или сельскими дорогами и отбываніемъ населеніемъ реформируемой натуральной дорожной повинности. Затѣмъ, съ цѣлью установленія правительственнаго руководства и надзора за земскимъ дорожнымъ дѣломъ, предполагается образовать въ составѣ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ коллегіальное центральное учрежденіе подъ предѣлительствомъ лица, назначеннаго Высочайшею властью, изъ представителей Министерствъ Внутреннихъ Дѣлъ, Путей Сообщенія, Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ, Финансовъ и Государственнаго контроля, съ участіемъ въ случаѣ необходимости и представителя Военнаго Министерства, подъ названіемъ Совѣта о мѣстныхъ дорогахъ. Порядокъ дѣйствій означеннаго учрежденія определенъ примѣнительно къ порядку, установленному для Совѣта по тарифнымъ дѣламъ, а именно устанавливается различіе при рѣшеніи частныхъ и общихъ вопросовъ по дорожному дѣлу: рѣшенія совѣта о мѣстныхъ дорогахъ по частнымъ вопросамъ, принятыя единогласно или большинствомъ членовъ, обращаются къ исполненію непосредственно, или когда Министръ Внутреннихъ Дѣлъ присоединится къ мнѣнію большинства; но если по частному вопросу Министръ Внутреннихъ Дѣлъ раздѣляетъ мнѣніе меньшинства членовъ совѣта, то дѣло представляется въ Комитетъ Министровъ; при разрѣшеніи же общихъ вопросовъ, точно перечисленныхъ въ законѣ, при разногласіи между членами совѣта дѣло переносится на усмотрѣніе подлежащихъ Министерствъ и при разногласіи между ними—въ Комитетъ Министровъ. Для руководства же и наблюденія за земскою дѣятельностью на мѣстахъ, независимо отъ существующаго надзора губернаторовъ, предполагается ввести въ составъ губернскихъ дорожныхъ комиссій особаго, назначаемаго совѣтомъ о мѣстныхъ дорогахъ, члена отъ правительства, избираемаго изъ лицъ съ техническимъ образованіемъ.

2. *Облегченіе условій возникновенія, сооруженія и эксплоатации мѣстныхъ дорогъ.* Одной изъ главнѣйшихъ мѣръ въ этомъ отношеніи, по мысли проекта положенія, слѣдуетъ признать измѣненіе существующаго сложнаго порядка отчужденія земель подъ дороги. По проекту положенія, разрѣшеніе на принудительное отчужденіе земель подъ мѣстныя дороги предполагается перенести на мѣста, предоставивъ его тому же учрежденію, которое разрѣшаетъ и самую постройку этихъ дорогъ, а именно губернскимъ земскимъ собраніямъ. Выбѣтъ съ тѣмъ, для большаго обезпеченія интересовъ частныхъ лицъ, земли которыхъ подлежатъ отчужденію, проектомъ предусматривается предварительное широкое оглашеніе на мѣстахъ плана отчужденія, съ цѣлью предоставленія всѣмъ заинтересованнымъ лицамъ возможности представить противъ него заявленія свои возраженія. Дѣйствующій же порядокъ оцѣнокъ измѣняется въ томъ смыслѣ, что въ составъ оцѣночныхъ комиссій вводится особый, избираемый земствомъ, членъ-докладчикъ комиссіи, а собственно отчуждаемой земли предоставляется право обращаться съ жалобой на уѣздную оцѣночную комиссію или во вновь образуемое губернское оцѣночное присутствіе, или же въ судъ, съ переносомъ дѣла въ обоихъ случаяхъ въ кассационномъ порядкѣ въ Сенатъ. Наконецъ, занятіе отчуждаемаго имущества ставится въ зависимость отъ уплаты собственнику цѣнности его, хотя бы въ частіи, назначенной оцѣночными учрежденіями въ предварительное вознагражденіе.

Кромѣ облегченій по отчужденію, относящихся до всѣхъ видовъ мѣстныхъ дорогъ, проектомъ Положенія предусматривается установленіе специальныхъ льготъ для мѣстныхъ рельсовыхъ путей. Льготы эти заключаются: въ опредѣленіи облегченныхъ техническихъ требованій и условій постройки и эксплоатации мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ предѣлахъ каковыхъ требованій предпринимателямъ дорогъ предполагается предоставить свободу выбора хозяйственныхъ пріемовъ; затѣмъ въ допущеніи со стороны предпринимателей свободы распоряженія

¹⁾ Во Франціи, стоящей впереди всѣхъ государствъ по оборудованію страны мѣстными путями сообщенія, на сооруженіе мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ и гужевыхъ путей съ каменной одеждой затрачено 2,734 милліона рублей, а на желѣзныя дороги общей сѣти—6,165,9 милл. руб.; въ Пруссіи соответственныя затраты составили 1,076 милл. руб. и 3,610,4 милл. р.; въ Англіи и Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки одна желѣзная дорога представляетъ стоимость въ 10,524,2 милл. руб.—въ первой и 22,407,4 милл. руб.—во второй странѣ; между тѣмъ, въ Россіи на сооруженіе подъѣздныхъ желѣзныхъ путей и шоссеиныхъ дорогъ затрачено всего 247 милл. рубл., а на желѣзныя дороги общей сѣти 4,135 милл. руб.

тарифами въ предѣлахъ высшихъ нормъ, устанавливаемыхъ съ-вѣтомъ о мѣстныхъ дорогахъ порайоно; кромѣ того, взаимныя правовыя отношенія публики и мѣстныхъ желѣзныхъ доро-гокъ предположено опредѣлять лишь общими законодательными положеніями, безъ подробной регламентаціи ихъ, въ каковомъ направленіи и составленъ приложенный къ общему проекту особый проектъ Положенія о перевозкахъ по мѣстнымъ желѣз-нымъ дорогамъ. Далѣе на мѣстные рельсовые пути не пред-полагается возлагать лежащихъ нынѣ на желѣзныхъ дорогахъ общей сѣти обязательствъ по безплатнымъ или льготнымъ пе-ревозкамъ почты, войскъ, воинскихъ тяжестей, арестантовъ и проч., а также по телеграфному сервитуту и платежу нѣко-торыхъ казенныхъ налоговъ и пошлинъ. Равнымъ образомъ, съ цѣлью предоставленія облегченій мѣстнымъ желѣзнымъ до-рогамъ и въ виду доставленія ими добавочнаго дохода маги-стральной сѣти, предположено освободить мѣстные рельсовые пути и отъ нѣкоторыхъ расходовъ, какъ при сооружеіи этихъ путей, такъ и при эксплуатаціи ихъ, возложивъ съ этою цѣлью на дороги общей сѣти обязательства по устройству примыка-ній къ нимъ мѣстныхъ дорогъ, предоставленію послѣднимъ на двое сутокъ въ безплатное пользованіе подвижного состава ма-гистралей въ опредѣленномъ небольшомъ количествѣ, произ-водству въ своихъ мастерскихъ и по своей цѣнѣ ремонта вмѣ-щества мѣстныхъ дорогъ и проч. Съ цѣлью же облегченія образованія новыхъ акціонерныхъ обществъ мѣстныхъ желѣз-ныхъ дорогъ предусматривается упрощенный противъ суще-ствующаго порядокъ разрѣшенія тѣхъ изъ означенныхъ об-ществъ, которыя возникнуть на основаніи приложеннаго къ общему проекту Положенія нормальнаго устава таковыхъ об-ществъ, при чемъ уставомъ этимъ допускается сравнительно низкая (до 50 руб.) выпускная цѣна акцій, упрощеніе завѣ-дыванія дѣлами общества и проч.

3. Наконецъ, третью группу мѣръ составляютъ *пред-положенія проекта объ оказаніи дѣлу устройства мѣстныхъ дорогъ крупныхъ воспособленій за счетъ Государственнаго Казначейства и о предоставленіи зем-скимъ учрежденіямъ новыхъ источниковъ средствъ на дорожное дѣло*. Въ этомъ отношеніи проектъ Положенія о мѣстныхъ дорогахъ устанавливаетъ, прежде всего, возло-женіе на казну до половины расхода по постройкѣ новой мѣстной дороги или улучшенію существующей, съ тѣмъ, чтобы высшій размѣръ казеннаго воспособленія не превышалъ 10,000 рублей на версту наиболѣе дорогихъ изъ мѣстныхъ путей—желѣзныхъ дорогъ. Въмѣсто участія казны въ капитальныхъ расходахъ допускается также выдача за ея счетъ ежегодныхъ, въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ, субсидій для причисленія къ доходамъ желѣзныхъ дорогъ, въ размѣрѣ до 400 руб. на версту рельсового пути. При этомъ, однако, оказаніе въ томъ или иномъ видѣ воспособленія изъ казны ставится въ зависимость отъ участія въ устройствѣ мѣстной дороги земскихъ средствъ. Независимо отъ этихъ воспособленій, предусматривается также выдача земствамъ правительственныхъ ссудъ на устройство мѣстныхъ дорогъ, изъ 3,а% годовыхъ, при условіи погашенія таковыхъ ссудъ въ сроки не свыше 90 лѣтъ для желѣзно-дорожныхъ предпріятій и не свыше 25 лѣтъ для гужевыхъ дорогъ. Для производства упомянутыхъ выдачъ и ссудъ пред-полагается образованіе въ распоряженіи Совѣта о мѣстныхъ дорогахъ особаго фонда мѣстныхъ дорогъ, за счетъ суммъ, подлежащихъ отпуску по государственной росписи.

Затѣмъ, въ непосредственномъ распоряженіи земскихъ учре-жденій предположено не только сохранять существующіе дорож-ные капиталы, образованные по закону 1 іюня 1895 г., но еще усилить ихъ вдвое, ассигновавъ для сего въ распоряженіе земствъ ежегодное правительственное пособіе въ размѣрѣ 8.887,863 руб. въ годъ. Кромѣ того, предположено сохра-нить въ пользу земствъ предусмотрѣнные дѣйствующими зако-нами сборы на шоссейныхъ дорогахъ и переправахъ; вмѣстѣ съ тѣмъ предвидѣна возможность установленія попутныхъ обо-ровъ съ грузовъ, ввозимыхъ на желѣзнодорожныя станціи и вывозимыхъ съ нихъ, при условіи, однако, что ранѣе взиманія

упомянутыхъ сборовъ, ведущія къ станціямъ гужевыя дороги будутъ приведены въ проѣзжее состояніе.

Наконецъ, усмотрѣнію уѣздныхъ земскихъ собраній пред-положено предоставить установленіе натуральной дорожной по-винности. Повинность эта, однако, должна быть всесословной и распределяться въ извѣстномъ соотвѣтствіи съ размѣрами земельныхъ владѣній, причеъ каждому обязанному повин-ностью должно быть предоставлено право замѣнять отбываніе ея въ натурѣ уплатой опредѣленной денежной суммы.

Таковы главнѣйшія постановленія проекта Положенія о мѣст-ныхъ дорогахъ, относящіяся къ 34 земскимъ и 16 неземскимъ губерніямъ Европейской Россіи, причеъ въ отношеніи послѣд-нихъ въ проектѣ предусмотрѣны нѣкоторыя измѣненія, сводя-щіяся къ передачѣ полномочій земскихъ собраній, не имѣю-щихъ въ этихъ губерніяхъ, частью—совѣту о мѣстныхъ до-рогахъ, частью—губернскимъ дорожнымъ комисиіамъ.

Независимо отъ изложеннаго проекта совѣщаніе ознако-милось съ соображеніями по данному дѣлу, заключающимися въ представленныхъ на его разсмотрѣніе запискахъ генералъ-адъютанта Чихачова, Министерства Путей Сообщенія, и дѣй-ствительнаго тайнаго совѣтника Салова, а также съ мнѣніями по вопросу о мѣстныхъ дорогахъ сельскохозяйственныхъ об-ществъ и биржевыхъ комитетовъ, а равно нѣкоторыхъ лицъ, представившихъ Совѣщанію отдѣльныя записки. Генералъ-адъ-ютантъ Чихачевъ въ своей запискѣ о шоссейныхъ подъѣздныхъ путяхъ останавливается главнымъ образомъ на вопросѣ объ источникахъ средствъ для покрытія тѣхъ огромныхъ расхо-довъ, которые потребны на проведеніе означенныхъ путей (по исчисленіямъ записки свыше 736,5 милл. руб.), причеъ съ своей стороны предлагаетъ на покрытіе указаннаго расхода установить взиманіе въ пользу земствъ и городовъ сборовъ съ пассажировъ (кромѣ пригородныхъ) и товаровъ (кромѣ мало-цѣнныхъ, какъ дрова, каменный уголь, кирпичъ и проч.), при ихъ отправленіи и прибытіи по желѣзнымъ дорогамъ, отъ ка-ковыхъ сборовъ, по мнѣнію генералъ-адъютанта Чихачева, можно бы ожидать ежегоднаго поступленія до 24,4 милл. руб.

Въ письмѣ Министра Путей Сообщенія на имя председа-теля Особаго Совѣщанія, а также въ особо внесенной въ Со-вѣщаніе запискѣ Министерства Путей Сообщенія проводится мысль, что затраты на рельсовые подъѣздные пути въ Россіи могутъ найти себѣ экономическое оправданіе лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда пути эти будутъ проходить по мѣстности, обла-дающей значительными естественными богатствами и возмож-ностью широкаго развитія въ ней промысловъ, при другихъ же условіяхъ являются болѣе полезными шоссейныя и хорошія грунтовыя дороги, для успѣшнаго развитія которыхъ необхо-димо поднять упавшую за послѣднія десятилѣтія шоссейную технику и сосредоточить всю техническую сторону дорожнаго дѣла въ вѣдомствѣ путей сообщенія.

Въ запискѣ «Къ вопросу о мѣстныхъ путяхъ сообщенія» председателя инженернаго совѣта Министерства Путей Сооб-щенія, дѣйствительнаго тайнаго совѣтника Салова подробно вы-ясняются тѣ условія, при наличности которыхъ представляется вполне выгоднымъ сооружеіе мѣстной желѣзной дороги и, обратно,—можетъ оказаться убыточнымъ даже проведеніе шоссе, причеъ рѣшающимъ факторомъ признается размѣръ грузового движенія. При интенсивности грузового движенія менѣе 1 милліона пудовъ въ годъ (въ среднемъ—100 возовъ въ сутки въ обѣ стороны), представляется наиболѣе цѣле-сообразнымъ ограничиться частными улучшеніями грунтовой дороги, главнымъ образомъ ея осушкой и срѣзкою чрезмѣрно крутыхъ подъѣздовъ; при грузовомъ движеніи до 2 милл. пу-довъ въ годъ, экономически выгоднымъ становится сооружеіе шоссейнаго или мощенаго пути и, наконецъ, когда предви-дится возможность усиленія грузового движенія, хотя бы че-резъ нѣсколько лѣтъ, до 3½—4 милл. пудовъ въ годъ, то болѣе выгоднымъ является рельсовый подъѣздно-й путь. Въ заключеніе своей записки дѣйствительный тайный совѣтникъ Саловъ отмѣчаетъ, что каждый лишній милліонъ пудовъ гру-зовъ, доставленный рельсовою вѣтвью сѣти магистральныхъ

железныхъ дорогъ, даетъ этой послѣдней добавочный чистый доходъ отъ 24 до 40,000 р., вслѣдствіе чего даже дефицитныя вѣтви, при разсмотрѣніи результатовъ ихъ эксплуатаціи въ связи съ результатами эксплуатаціи всей сѣти, могутъ оказаться не только неубыточными, но прямо выгодными и, во всякомъ случаѣ, вполне окупающими затраченный на нихъ капиталъ. Между тѣмъ, расходы по сооруженію шоссейныхъ дорогъ не окупаются для проводящихъ ихъ учрежденій почти никогда, такъ какъ значительная часть нашихъ шоссе предоставляется въ безвозмездное пользованіе населенію, если же и устанавливается за проѣздъ по этимъ шоссе сборъ, то по своей незначительности и въ виду крупныхъ издержекъ на содержаніе заставныхъ домовъ, сборъ этотъ только въ рѣдкихъ случаяхъ можетъ оказаться достаточнымъ для покрытія расходовъ по содержанію дорогъ въ исправности.

Наконецъ, въ поступившихъ въ Особое Совѣщаніе, на записку объ упорядоченіи хлѣбной торговли, отзывавъ многихъ сельскохозяйственныхъ обществъ и биржевыхъ комитетовъ, а также въ специальныхъ запискахъ по дорожному вопросу, представленныхъ Совѣщанію нѣкоторыми отдѣльными лицами ¹⁾ признается весьма крупное экономическое значеніе мѣстныхъ путей сообщенія и необходимость возможно широкаго оборудованія ими страны, причемъ по вопросу о подвѣдомственности мѣстныхъ дорогъ большинство отзывовъ склоняется къ тому, чтобы всѣ мѣстные пути были всецѣло переданы въ вѣдѣніе земствъ или особымъ органамъ, съ участіемъ представителей заинтересованнаго населенія, при условіи сосредоточенія заведыванія дорогами въ уѣздныхъ земствахъ и дополняющихъ ихъ мелкихъ хозяйственныхъ единицахъ.

Принявъ во вниманіе свѣдѣнія, соображенія и предположенія, содержащіяся въ изложенныхъ проектахъ положенія и запискахъ, и находя, что во внесенныхъ на его разсмотрѣніе матеріалахъ вопросъ о мѣстныхъ дорогахъ получилъ весьма широкую разработку, не только охватывающую самое существо дѣла, но и предусматривающую многочисленныя его подробности, Особое Совѣщаніе полагало, что въ виду чрезвычайной важности и сложности настоящаго вопроса весь предложенный вниманію Совѣщанія матеріалъ долженъ быть подвергнутъ предварительному подробному разсмотрѣнію въ подготовительной комисіи. Въ комисію эту должны войти, какъ представители заинтересованныхъ вѣдомствъ, а именно Министерствъ: Внутреннихъ Дѣлъ, Путей Сообщенія, Финансовъ, Юстиціи и Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ, такъ и нѣкоторые земскіе дѣятели, по избранію председатели комисіи и Министра Внутреннихъ Дѣлъ изъ числа предѣлителей и членовъ земскихъ урядовъ. Предѣлительство въ комисіи, по единогласной просьбѣ членовъ Особого Совѣщанія, согласился принять на себя приглашенный къ участію въ занятіяхъ Совѣщанія, на правахъ члена онаго, при разсмотрѣніи дѣла о мѣстныхъ дорогахъ, предѣлитель инженернаго совѣта Министерства Путей Сообщенія дѣйствительный тайный совѣтникъ Саловъ; дѣлопроизводство же комисіи Совѣщаніе признало пѣлесообразнымъ сосредоточить въ Министерствѣ Внутреннихъ Дѣлъ, котораго дѣло о мѣстныхъ дорогахъ, въ предложенной постановкѣ, касается всего ближе.

Возложивъ на образованную въ указанномъ составѣ подготовительную комисію разработку окончательнаго по вопросу о мѣстныхъ дорогахъ законопроекта, подлежащаго затѣмъ вновь внесенію на его разсмотрѣніе, и обратившись къ обсужденію тѣхъ главныхъ началъ означеннаго проекта, которыя должны быть установлены для руководства подготовительной комисіи, Особое Совѣщаніе въ основаніе своихъ сужденій по настоящему дѣлу положило Высочайшее Его Императорскаго Величества указаніе, содержащееся въ стѣнкахъ на всепод-

даннѣйшемъ отчетѣ одного изъ главныхъ мѣстныхъ начальниковъ: «*проведеніе новыхъ дорогъ и улучшеніе уже существующихъ Я считаю первостепенной потребностью Россіи*».

Недостаточность существующихъ въ Россіи благоустроенныхъ путей сообщенія едва-ли, по мнѣнію Совѣщанія, можетъ подлежать какому-либо сомнѣнію. Относительно железныхъ дорогъ фактъ этотъ подтверждается наглядно тѣми цифровыми данными о развитіи перевозокъ за послѣдніе годы, которыя были уже приняты во вниманіе Совѣщаніемъ при обсужденіи вопроса о хлѣбныхъ залежахъ, и изъ которыхъ явствуетъ крайнее переобремененіе нашей рельсовой сѣти грузами, создающее для нея временами полную невозможность справиться съ предъявляемыми къ ней массовыми перевозками. Значительное, однако, большинство этихъ грузовъ и въ томъ числѣ всѣ сельскохозяйственные, поступаютъ на желѣзную дорогу не сразу, но проходятъ предварительно по гужевому пути, нѣрѣдко настолько несовершенному, что въ осеннее и весеннее время перевозка грузовъ или вовсе прекращается, или производится съ такой потерей средствъ и времени, которая причиняетъ сельскимъ хозяевамъ весьма крупныя убытки. Вслѣдствіе этого обезпеченіе Россіи удобными путями сообщенія должно быть признано, по мнѣнію Совѣщанія, однимъ изъ важнѣйшихъ предметовъ его занятій.

Затѣмъ Совѣщаніе перешло къ обсужденію вопроса о томъ, какого же рода дороги представляются наиболѣе полезными въ интересахъ сельскохозяйственной промышленности. Признавая въ этомъ отношеніи безспорное значеніе и пользу проведенія улучшенныхъ гужевыхъ дорогъ, какъ шоссейныхъ, такъ и обыкновенныхъ грунтовыхъ, нѣкоторые члены совѣщанія выразили сомнѣніе относительно своевременности широкой постановки у насъ дѣла сооруженія мѣстныхъ железныхъ дорогъ. По мнѣнію Управляющаго Министерствомъ Путей Сообщенія, тайнаго совѣтника Мясоѣдова-Иванова, для того, чтобы мѣстные рельсовые пути оказались экономически выгодными, требуется наличность двухъ условій: обезпеченіе желѣзной дороги перевозками и равномерности грузового движенія. Условія эти имѣются въ тѣхъ случаяхъ, когда дорога обслуживаетъ фабрику, заводъ, промышленное или горнозаводское предпріятіе, но ихъ не можетъ создать сельскохозяйственная промышленность, производящая лишь сырье и зерновые продукты, вслѣдствіе чего желѣзнодорожный путь, построенный исключительно въ расчетѣ на земледѣльческіе грузы, окажется неминуемо убыточнымъ. Въ виду изложенныхъ соображеній, по мнѣнію тайнаго совѣтника Мясоѣдова-Иванова, постройка мѣстныхъ железныхъ дорогъ могла бы себя оправдывать съ финансовой стороны только въ двухъ случаяхъ: когда дорога проводится къ какому-нибудь горнозаводскому или промышленному предпріятію, или когда она является подсобной вѣтвью къ линіямъ общей сѣти, сооружаемой въ цѣляхъ привлеченія къ магистрали новыхъ грузовъ и увеличенія доходности послѣдней. Въѣ же этихъ условій выгодноѣ устраивать и приводить въ проѣзжій видъ гужевые пути, неудовлетворительное состояніе которыхъ служить въ настоящее время несомнѣннымъ тормозомъ для развитія нашего сельскаго хозяйства. Министръ Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ высказалъ, что въ промышленныхъ районахъ мѣстныя желѣзныя дороги, независимо отъ ихъ протяженія, будутъ приносить непосредственную пользу обрабатывающей промышленности, а косвенно дадутъ выгоды и сельскому хозяйству, усиливая сбытъ его продуктовъ и способствуя развитію нѣкоторыхъ его отраслей; что же касается дорогъ, предназначенныхъ къ обслуживанію районовъ исключительно сельскохозяйственныхъ, то на малыхъ разстояніяхъ такія дороги безъ особаго ущерба могутъ быть замѣнены хорошими гужевыми путями, а на большихъ разстояніяхъ наиболѣе полно интересы сельскаго хозяйства будутъ удовлетворены постройкой магистральной линіи, мѣстныя же желѣзныя дороги могутъ принести пользу лишь при надлежащемъ оборудованіи ихъ, въ соотвѣтствіи съ потребностями своевременной перевозки грузовъ въ періодъ хлѣбной кампаніи. Наконецъ,

¹⁾ Специальныя записки по дорожному вопросу представлены въ совѣщаніе щигровскимъ обществомъ сельскаго хозяйства, генералъ-лейтенантомъ Бильдерлингомъ, предѣлелемъ кирсановской уѣздной земской управы Дашкевичемъ и крестьянами Мѣховскаго уѣзда Кѣлецкой губерніи.

было выражено въ средѣ Совѣщанія опасеніе, что широкое сооруженіе мѣстныхъ рельсовыхъ путей можетъ неблагоприятно отразиться на извозномъ промыслѣ, составляющемъ въ настоящее время крупное подспорье въ крестьянскомъ хозяйствѣ.

Съ своей стороны председатель Совѣщанія объяснилъ, что при разработкѣ положенія о мѣстныхъ дорогахъ первоначально предполагалось вовсе не затрогивать вопросовъ о мѣстныхъ желѣзныхъ дорогахъ, ограничившись гужевыми путями—шоссейными и грунтовыми; но затѣмъ пришлось отказаться отъ такой постановки дѣла, такъ какъ съ полной очевидностью обнаружилась необходимость предусмотрѣть возможность проведенія и мѣстныхъ дешевыхъ рельсовыхъ путей съ облегченными техническими условіями, являющихся промежуточнымъ звеномъ между усовершенствованными гужевыми дорогами и желѣзными дорогами магистрального типа. Такъ, напр., легко представить случаи, когда на извѣстныхъ, болѣе или менѣе значительныхъ, разстояніяхъ можетъ оказаться грузовой до 3—4 милліоновъ пудовъ въ годъ, при такомъ количествѣ перевозокъ устройство шоссейныхъ дорогъ, какъ это выяснено въ запискѣ дѣйствительнаго тайнаго совѣтника Салова, представляется уже недостаточно выгоднымъ, хотя также не имѣется еще оснований и для сооруженія желѣзной дороги общей сѣти. Если при такихъ условіяхъ ожидать возрастанія грузового движенія до возможности проведенія магистральныхъ дорогъ, то можно заранѣе предвидѣть, что очень многія мѣстности, притомъ преимущественно районы сельскохозяйственнаго производства, останутся на весьма долгій срокъ, нѣрѣдко на значительныхъ разстояніяхъ, вдали отъ желѣзнодорожныхъ станцій. Между тѣмъ, именно для этихъ мѣстностей, съ ихъ малоцѣнными и громоздкими товарами, замѣна, при болѣе значительныхъ разстояніяхъ, дорогой гужевой тяги дешевой паровой является, быть можетъ, болѣе необходимою, въ видахъ уравниванія у насъ условій доставки сельскохозяйственныхъ продуктовъ на рынокъ, по сравненію съ нашей главной соперницей въ области хлѣбнаго сбыта—Сѣверной Америкой, въ такихъ, повстинѣ колоссальныхъ, размѣрахъ развившей у себя сѣть всевозможныхъ рельсовыхъ путей. Указанной назрѣвшей потребности нашего сельскаго хозяйства и должны удовлетворить мѣстные рельсовые пути, представляющіе по сравненію съ гужевыми дорогами многія преимущества въ отношеніи срочности, непрерывности и дешевизны перевозки. Явятся ли мѣстные рельсовые пути невыгодными и насколько, сказать впередъ очень трудно, но быть можетъ и окажется, что въ первые годы эксплуатація этихъ путей принесетъ извѣстные убытки, хотя, конечно, убытки эти будутъ меньше, нежели тѣ, которыхъ можно было бы ожидать при сооруженіи вмѣсто означенныхъ путей желѣзныхъ дорогъ общей сѣти. Съ цѣлью покрытія этихъ убытковъ въ проектѣ положенія о мѣстныхъ дорогахъ и предвидѣна особая система казенныхъ пособій мѣстнымъ желѣзнымъ дорогамъ. Не надо, однако, забывать, что желѣзныя дороги строятся не на годъ, а на десятки лѣтъ. Въ первые годы по сооруженіи почти всѣ желѣзнодорожныя линіи убыточны,—отъ убытковъ не была свободна даже такая доходная линія, какъ николаевская; послѣ же извѣстнаго чела лѣтъ почти всѣ дороги начинаютъ давать болѣе или менѣе значительный доходъ, даже дороги, построенныя исключительно по стратегическимъ соображеніямъ, какъ напр. полбскія и закаспійскія. Если серьезно желать поднятія земледѣльской Россіи, то однимъ изъ могущихъ средствъ для этого является именно постройка рельсовыхъ путей, какъ магистральныхъ, такъ и мѣстныхъ, приобщающихъ отдѣльныя деревенскія захолустья къ общему экономическому обороту страны. Что же касается опасеній относительно сокращенія или вытѣсненія, съ проведеніемъ мѣстныхъ рельсовыхъ путей, извознаго крестьянскаго промысла, то опасеніе это едва ли должно имѣть мѣсто, такъ какъ съ наступающимъ послѣ проведенія желѣзныхъ дорогъ общимъ оживленіемъ экономической жизни мѣстности подвозъ грузовъ къ станціямъ желѣзной дороги можетъ не только не сократиться, но возрасти, хотя при этомъ и измѣнится самое направленіе грузового движенія.

Въ видѣ иллюстраціи къ изложенному мнѣнію председателя Совѣщанія, дѣйствительный тайный совѣтникъ Саловъ указалъ на систематически наблюдающееся у насъ значительное повышеніе грузооборота цѣлаго ряда станцій, къ которымъ примкнули рельсовые подъѣздные пути, и на гораздо болѣе слабый, по сравненію съ первыми, приростъ грузовъ на станціяхъ, обслуживаемыхъ одними шоссейными дорогами¹⁾.

По поводу этихъ соображеній Министръ Внутреннихъ Дѣлъ высказалъ, что, по его мнѣнію, разсматриваемый проектъ положенія о мѣстныхъ дорогахъ заслуживаетъ самаго полнаго вниманія въ виду необходимости пополнить очевидный пробѣлъ въ нашемъ законодательствѣ о мѣстныхъ путяхъ сообщенія. На Министерство Внутреннихъ Дѣлъ упомянутымъ проектомъ налагаются новыя очень серьезныя заботы, но уклониться отъ этихъ заботъ оно не считаетъ себя въ правѣ, такъ какъ въ дѣлѣ успѣшнаго развитія мѣстныхъ путей сообщенія можно опираться только на инициативу мѣстныхъ хозяйственныхъ учрежденій, учрежденія же эти подвѣдомственны Министерству Внутреннихъ Дѣлъ. Основная задача Совѣщанія въ этомъ дѣлѣ должна, по мнѣнію статсъ-секретаря Плени, заключаться въ разработкѣ надлежащаго законодательства, а какъ и въ какомъ объемѣ предложенныя мѣры найдутъ себѣ осуществленіе въ жизни,—это не можетъ зависеть отъ власти закона. Въ виду этихъ соображеній, болѣе видное мѣсто въ Положеніи должно быть отведено гужевымъ дорогамъ—этимъ основнымъ путямъ русской деревни. Но одновременно необходимо установить облегченныя правила и для сооруженія мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ, чтобы сдѣлать возможнымъ осуществленіе этихъ важныхъ для сельскохозяйственной промышленности средствъ сообщенія.

Выслушавъ изложенныя сужденія и раздѣляя лежащія въ основѣ ихъ мнѣнія, Особое Совѣщаніе признало, что хотя основными путями сельской Россіи еще долгое время будутъ, несомнѣнно, гужевыя дороги, на упорядоченіе которыхъ и должны быть поэтому направлены главнѣйшія усилія правительства и мѣстныхъ общественныхъ учрежденій, но тѣмъ не менѣе необходимо теперь же въ подлежащемъ разработкѣ законопроектѣ предвидѣть и облегчить возможность проведенія у насъ и мѣстныхъ рельсовыхъ путей, представляющихъ, при извѣстныхъ условіяхъ, значительныя преимущества передъ гужевыми, въ томъ числѣ и шоссейными дорогами.

Въ связи съ этимъ рѣшеніемъ Совѣщаніе обратилось къ разсмотрѣнію тѣхъ специальныхъ условій и льготъ, которыя предусмотрѣны въ проектѣ положенія о мѣстныхъ дорогахъ для облегченія сооруженія рельсовыхъ путей. По этому вопросу Совѣщаніе приняло во вниманіе разясненіе председателя, что если до настоящаго времени у насъ возникло совершенно ничтожное количество подъѣздныхъ желѣзныхъ дорогъ, а «мѣстныхъ» рельсовыхъ путей, въ дѣйствительномъ значеніи этого понятія, и не имѣется почти вовсе, то объясненіе этому явле-

¹⁾ Если даже исключить изъ разсмотрѣнія вѣтви къ копьямъ, рудникамъ и заводамъ, вліяніе которыхъ на развитіе горнозаводской промышленности представляется чрезвычайно большимъ, и ограничиться обзоромъ результатовъ эксплуатаціи прочихъ 64 вѣтвей Европейской Россіи, протяженіе которыхъ составляло къ 1 августа 1901 г. 3,600 верстъ, а стоимостъ—95,5 милл. руб., то окажется, что до постройки этихъ вѣтвей грузооборотъ обслуживаемыхъ ими узловыхъ станцій доходилъ всего до 137 милл. пудовъ въ годъ, между тѣмъ, какъ въ 1901 г. онъ возросъ до 342 милл. пудовъ или въ 2½ раза, причемъ 259 милл. пудовъ составили специально грузы, полученные съ магистральныхъ желѣзныхъ дорогъ или переданные на эти дороги означенными вѣтвями. При сооруженіи же вмѣсто рельсовыхъ подъѣздныхъ путей шоссейныхъ или мощеныхъ дорогъ, результатъ былъ бы несомнѣнно другой, какъ показываютъ данныя, относящіяся къ нѣсколькимъ изъ такихъ дорогъ, проведеннымъ къ станціямъ желѣзнодорожныхъ линій въ Московской, юго-западныхъ и другихъ губерніяхъ. Въ Московской губерніи, напримѣръ, грузооборотъ станцій возросъ послѣ постройки къ нимъ шоссейныхъ подъѣздовъ съ 27½ всего до 30 милл. пудовъ въ годъ, въ юго-западныхъ губерніяхъ (по 9 станціямъ)—съ 15½ до 17 милліоновъ пудовъ и т. д.

нѣю надо искать прежде всего въ тѣхъ затруднительныхъ условіяхъ, въ какія поставлено у насъ дѣло сооруженія этихъ дорогъ, какъ со стороны закона, именно изданнаго въ 1887 г. положенія о подъѣздныхъ путяхъ къ желѣзнымъ дорогамъ, такъ и со стороны административной практики. Начиная съ отчужденія земли подъ дороги и кончая предъявляемыми къ подъѣзднымъ путямъ техническими эксплуатационными и коммерческими требованіями,—всѣ условія, въ которыя поставлены нынѣ эти пути, настолько сложны и обременительны, что мѣстныя желѣзныя дороги не могутъ осуществляться. Проектъ положенія о мѣстныхъ дорогахъ стремится восполнить этотъ пробѣлъ нашего законодательства, почему въ проектѣ отведено такое значительное мѣсто постановленіямъ о мѣстныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Съ своей стороны Совѣщаніе нашло, что предъявленіе къ мѣстнымъ желѣзнымъ дорогамъ требованій общаго устава российскихъ желѣзныхъ дорогъ и положенія о желѣзнодорожныхъ тарифахъ, а равно техническихъ условий и правилъ эксплуатации, установленныхъ для желѣзныхъ дорогъ общей сѣти, было бы ошибочно. Напротивъ того, Совѣщаніе признало совершенно правильной положенную въ основаніе проекта мысль, что принимаемымъ мѣстнымъ желѣзнымъ дорогамъ должно быть предоставлено свободное избраніе хозяйственныхъ пріемовъ постройки и эксплуатации, въ зависимости отъ мѣстныхъ условий и особенностей каждой дороги. Для обезпеченія же интересовъ публики должны быть установлены предѣлы, ограждающіе эти интересы и опредѣляемые: а) въ отношеніи общественной безопасности—обязательными наименьшими техническими требованіями и условіями постройки и эксплуатации этихъ дорогъ; б) въ отношеніи тарифныхъ платъ и другихъ взимаемыхъ съ публики сборовъ—пороговыми высшими предѣльными нормами, и в) въ отношеніи взаимныхъ правъ и обязанностей мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ и публики—особымъ положеніемъ о перевозкахъ по мѣстнымъ желѣзнымъ дорогамъ, предусматривающимъ общія правовыя положенія. Въмѣстѣ съ тѣмъ, Совѣщаніе признало волией правильнымъ предоставить въ пользу мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ и нѣкоторыя льготы—въ видѣ освобожденія ихъ отъ опредѣленныхъ налоговъ и сборовъ, отъ безплатной или льготной перевозки почты, войскъ и проч., а также въ видѣ установленія въ ихъ пользу извѣстныхъ обязательствъ со стороны магистральныхъ линій: по устройству примыканій за счетъ послѣднихъ, безвозмездному отпуску подвижнаго состава и др.

Затѣмъ Совѣщаніе перешло къ обсужденію предложеній проекта о порядкѣ отчужденія земель подъ мѣстные пути сообщенія. Признавая нынѣ примѣняемый порядокъ разрѣшенія дѣлъ о принудительномъ отчужденіи, требующій для каждаго отдѣльнаго случая испрошенія Высочайшаго указа въ законодательномъ порядкѣ, сравнительно сложнымъ и медленнымъ, Совѣщаніе, по мысли Управляющаго Министерствомъ Юстиціи сенатора Манухина, остановились на вопросѣ о томъ, своевременно ли, однако, въ настоящее время Совѣщанію озабочиваться пересмотромъ дѣйствующаго законодательства объ отчужденіи имуществъ, въ виду того, что означеннымъ пересмотромъ занята особая, состоящая подъ предсѣдательствомъ дѣйствительнаго тайнаго совѣтника Салова коммисія при Министерствѣ Путей Сообщенія, образованная въ 1901 году на основаніи Высочайше утвержденнаго мнѣнія Государственнаго Совѣта. Обсудивъ означенный вопросъ, Совѣщаніе находило, что коммисія при Министерствѣ Путей Сообщенія разрабатываетъ проектъ общаго закона объ отчужденіи земель для государственной и общественной пользы и главнымъ образомъ подъ государственныя и частныя желѣзныя дороги общей сѣти; между тѣмъ порядокъ отчужденія земельныхъ имуществъ для мѣстныхъ дорогъ долженъ бы быть болѣе упрощеннымъ, вслѣдствіе того, что и разрѣшеніе сооруженія этихъ путей предполагается поставить въ болѣе облегченныя условія сравнительно съ существующимъ порядкомъ разрѣшенія желѣзныхъ дорогъ общей сѣти.

Обратившись поэтому къ разсмотрѣнію предложеній про-

екта и выслушавъ объясненія приглашенныхъ лицъ¹⁾, Особое Совѣщаніе приняло во вниманіе, что въ основу проектируемаго порядка отчужденія земель подъ мѣстныя дороги должны лежать два начала: во-первыхъ, предоставленіе права на призваніе подлежащихъ принудительному отчужденію имуществъ, отходящихъ подъ означенныя дороги, тѣмъ же учрежденіямъ, которыми будутъ разрѣшаться вопросы о постройкѣ мѣстныхъ дорогъ, и, во-вторыхъ, установленіе возможно большихъ гарантій въ обезпеченіе интересовъ собственниковъ отчуждаемыхъ имуществъ, какъ при составленіи самаго плана отчужденія, такъ и при производствѣ оцѣнокъ.

По поводу перваго изъ указанныхъ началъ Совѣщаніе находило, что опредѣленіе тѣхъ государственныхъ и общественныхъ нуждъ, ради которыхъ можетъ быть допущено принудительное отчужденіе, безспорно, должно послѣдовать въ строго-законодательномъ порядкѣ; но разрѣшеніе частныхъ вопросовъ, имѣются ли въ извѣстномъ конкретномъ случаѣ въ наличности тѣ условія, при которыхъ можетъ быть допущено разрѣшенное закономъ для опредѣленныхъ цѣлей принудительное отчужденіе, является уже актомъ подзаконнаго управленія. Кромѣ того въ пользу проектируемаго порядка говорятъ серьезныя практическіе интересы дѣла сооруженія мѣстныхъ дорогъ, подтвержденіемъ которыхъ можетъ служить опытъ иностранныхъ государствъ, предоставившихъ широкія права по отчужденію земель подъ дороги мѣстнымъ учрежденіямъ и должностнымъ лицамъ. Наконецъ, и въ нашемъ собственномъ новѣйшемъ законодательствѣ имѣются нѣкоторыя постановленія, переносящіе въ извѣстныхъ случаяхъ разрѣшеніе отчужденія имуществъ на мѣста,—таковы: законъ 9 іюня 1882 г. о разрѣшеніи окружными судами принудительнаго отчужденія крестьянскихъ надѣльныхъ земель въ Прибалтійскихъ губерніяхъ; законъ 10 февраля 1886 г. о предоставленіи въ тѣхъ же губерніяхъ губернаторамъ правъ по разрѣшенію отчужденія недвижимыхъ имуществъ для надобностей православныхъ церквей, кладбищъ, пріютовъ и школъ; законъ 14 іюля 1898 г. о предоставленіи въ Великомъ Княжествѣ Финляндскомъ губернаторамъ правъ по разрѣшенію отчужденія земель подъ новыя проѣзжія дороги и, наконецъ, новѣйшій законъ 20 мая 1902 г. объ устройствѣ канавъ и водопроводныхъ сооруженій на чужихъ земляхъ, переносящій права по признанію необходимости пользования чужою землею для устройства подобныхъ сооруженій на специально-образуемыя съ этой цѣлью мѣстныя губернскія и уѣздныя коммисіи. По всемъ изложеннымъ соображеніямъ Совѣщаніе, признавая, что перенесеніе дѣлъ по разрѣшенію принудительнаго отчужденія недвижимыхъ имуществъ подъ мѣстныя дороги въ тѣ учрежденія, которыми будетъ предоставлено разрѣшеніе вопросовъ о сооруженіи мѣстныхъ дорогъ, представляется, въ видахъ упрощенія существующаго порядка отчужденія земель, желательнымъ, не нашло, однако, возможнымъ окончательно высказаться по этому вопросу и возложило подробное обсужденіе его на подготовительную коммисію.

Второе, положенное въ основу проектируемаго порядка отчужденія земель подъ мѣстныя дороги начало — стремленіе

¹⁾ Въ засѣданіи Совѣщанія по дѣлу о мѣстныхъ дорогахъ были приглашены для объясненій: начальникъ управленія внутреннихъ водныхъ путей и шоссеиныхъ дорогъ, д. с. с. Иванчикъ, членъ совѣта Министра Финансовъ, д. с. с. Ратьковъ-Рожновъ, директоръ департамента окладныхъ сборовъ, д. с. с. Кутлеръ, членъ статистическаго совѣта Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, д. с. с. Судейкинъ, управляющій эксплуатационнымъ отдѣломъ управленія желѣзныхъ дорогъ, д. с. с. Думитрашко, директоръ департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, д. с. с. Циглеръ-фонъ-Шафгаузенъ, вице-директоръ хозяйственнаго департамента, с. с. Крыжановскій, членъ отъ Министерства Финансовъ въ совѣтѣ управленія с.-петербургско-варшавской ж. д. с. с. Былинъ-Колосовскій, вице-директоръ департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, с. с. Гіацинтовъ, помощникъ управляющаго эксплуатационнымъ отдѣломъ управленія желѣзныхъ дорогъ, с. с. Шабуновичъ, вице-директоръ департамента окладныхъ сборовъ, к. с. Палечекъ, инспекторъ по дорожной части при хозяйственномъ департаментѣ с. с. Мейенъ и чиновникъ особыхъ порученій при юрисконсультац. части Министерства Финансовъ, к. а. Лазаревскій.

къ возможно большому ограждению интересовъ собственниковъ земель—является, до известной степени, слѣдствіемъ предполагаемой замѣны законодательнаго разрѣшенія отчужденія административнымъ. Съ этой цѣлью въ проектѣ устанавливается, во-первыхъ, широкое оглашеніе на мѣстахъ плана отчужденія, съ предоставленіемъ заинтересованнымъ лицамъ возможности представить противъ него свои возраженія; во-вторыхъ, обезпеченіе правильности оцѣнокъ, съ допущеніемъ жалобъ на постановленія уѣздной оцѣночной комисіи или во вновь образуемое губернское оцѣночное присутствіе, а на него—въ Сенатъ, или въ окружной судъ, съ правомъ перенесенія дѣла въ кассационномъ порядкѣ также въ Сенатъ, и, въ-третьихъ, предварительная передѣлъ занятіемъ отчуждаемой земли уплата собственнику всей или хотя части суммы, опредѣленной оцѣночной комисіей.

По поводу изложенныхъ предположеній проекта Государственный Секретарь указалъ на значительную сложность предлагаемаго порядка отчужденія земель, вызывающую опасенія, что производство дѣлъ по этому порядку, въ виду большого числа устанавливаемыхъ имъ оцѣночныхъ инстанцій, окажется значительно медленнѣе, по сравненію даже съ существующимъ. Кромѣ того, по мнѣнію нѣкоторыхъ членовъ совѣщанія, едва ли вообще можетъ быть допущено перенесеніе оцѣночныхъ дѣлъ въ судебныя учрежденія, сравнительно мало компетентныя въ подобнаго рода хозяйственныхъ вопросахъ, а между тѣмъ вызывающія необходимость приглашенія сторонами дорожаго стоющаго повѣренныхъ для соблюденія всего сложнаго процессуальнаго порядка судебной защиты.

Придавая съ своей стороны серьезное значеніе приведеннымъ выше указаніямъ и находя, что облегченіе порядка отчужденія имуществъ, въ особенности подѣ мѣстныя желѣзныя дороги, представляется для успѣшнаго развитія этихъ дорогъ дѣломъ большой важности, Особое Совѣщаніе возложило на подготовительную комисію пересмотрѣ проектированныхъ правилъ, съ цѣлью возможнаго ихъ упрощенія.

Вмѣстѣ съ тѣмъ Совѣщаніе остановилось на общемъ вопросѣ, слѣдуетъ ли предвидѣть необходимость отчужденія земель подѣ всѣ мѣстныя дороги. По этому вопросу Совѣщаніе приняло во вниманіе, что, несомнѣнно, при проведеніи нашихъ большихъ земскихъ дорогъ въ царствованіе Императрицы Еватеринны II и Императора Александра I, отчужденіе земель подѣ дороги съ вознагражденіемъ владѣльцевъ могло имѣть мѣсто лишь въ какихъ-либо исключительныхъ случаяхъ, по общему же правилу дорожная полоса отводилась ими бесплатно. И вполнѣ слѣдствіи, при производствѣ межеванія и отграниченія крестьянскихъ надѣловъ, собственники имѣній обязаны были допускать проложеніе проселочныхъ дорогъ по своимъ владѣніямъ, для обезпеченія свободнаго прохода и пробѣда сосѣднихъ владѣльцевъ и крестьянъ къ принадлежащимъ имъ угодьямъ. Наконецъ, вдоль судоходныхъ рѣкъ всѣ владѣльцы земель и донныя обязаны отводить въ общее пользованіе известную прибрежную полосу подѣ бечевники, хотя рѣки объявляются судоходными простымъ распоряженіемъ Министра Путей Сообщенія. Изъ приведенныхъ данныхъ можно, казалось бы, сдѣлать выводъ, что принципъ обязательнаго и безмезднаго отвода земель подѣ гужевыя дороги не чуждъ нашему законодательству, какъ и сознанію самого населенія. Съ другой стороны, однако, нельзя забывать, что въ настоящее время условія сельской жизни значительно измѣнились, количество населенія возросло, земля поднялась въ цѣнѣ и, наконецъ, появились мелкіе земельные собственники, участки которыхъ могутъ полностью или въ значительной части отойти при отводѣ земли подѣ дорогу. Что касается порядковъ, усвоенныхъ въ этомъ отношеніи земствами, то они неодинаковы для разныхъ губерній: если въ однихъ губерніяхъ земства вовсе не прибѣгали къ отчужденію земель подѣ гужевыя дороги и устраивали шоссе частью по существовавшимъ ранѣе грунтовымъ дорогамъ, частью же по безвозмездно отводимымъ съ этой цѣлью землевладѣльцами дорожнымъ полосамъ, то въ другихъ губерніяхъ

были случаи и отчужденія земель подѣ земскія дороги, съ уплатой владѣльцамъ капитальной ихъ стоимости.

Обсудивъ настоящій вопросъ, Особое Совѣщаніе находило, что въ значительномъ большинствѣ случаевъ земствамъ придется улучшать уже существующія и значущія на планахъ дороги. Причемъ отчужденіе земли можетъ вовсе не потребоваться. Въ тѣхъ же случаяхъ, когда явится необходимость проведенія новой дороги,—главнымъ образомъ, конечно, для соединенія станцій новыхъ желѣзныхъ дорогъ съ существующими гужевыми путями,—можетъ оказаться неизбѣжнымъ принудительное отчужденіе имуществъ. Въ этихъ случаяхъ, по мнѣнію оберъ-гофмаршала князя Долгорукова, разрѣшеніе на отчужденіе земли могло бы заключаться въ томъ же Высочайшемъ указѣ, которымъ разрѣшается отчужденіе земли для надобностей самой желѣзной дороги, причемъ послѣдней и могло бы быть предоставлено право соединить новыя станціи гужевыми путями съ ближайшими дорогами. Вмѣстѣ съ тѣмъ возможно, однако, по мнѣнію Совѣщанія, предвидѣть случаи и добровольной уступки землевладѣльцами дорожной полосы въ безсрочное общественное пользованіе, притомъ какъ совершенно безмездное, такъ и за небольшое вознагражденіе для покрытія собственно убытковъ, причиняемыхъ проведеніемъ дороги именно по данному направленію (напр., въ случаѣ необходимости переноса какого-либо строенія и пр.), но не въ уплату цѣнности отводимой земли. Призывая, по изложеннымъ соображеніямъ, необходимымъ, ранѣе принятія по обсуждаемому вопросу какихъ-либо положительныхъ рѣшеній, подробно выяснитъ, какимъ порядкомъ отводились до сихъ поръ земли подѣ гужевыя дороги и насколько представляется возможнымъ въ настоящее время обойтись при проведеніи новыхъ дорогъ безъ принудительнаго отчужденія земель для подѣ дорожной полосы, съ уплатой ихъ стоимости,—Особое Совѣщаніе постановило возложить выясненіе указанныхъ вопросовъ на подготовительную комисію.

Въ заключеніе обсужденія постановленій проекта объ отчужденіи земель, Совѣщаніе коснулось вопроса о постановкѣ сѣтѣвыхъ защитъ на смежныхъ съ дорогами владѣніяхъ, широко примѣняемой, напр., въ Финляндіи. По этому предмету Совѣщаніе приняло во вниманіе, что хотя, благодаря указанной мѣрѣ, обезпечивается сохраненіе хорошаго саннаго пути, но самая постановка защитъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ портитъ поля и неблагопріятно отражается на озимыхъ посѣвахъ. Въ виду этого законъ (т. X, ч. 1, ст. 606), разрѣшающій устройство сѣтѣвыхъ защитъ вдоль линій желѣзныхъ дорогъ, предоставляетъ владѣльцамъ земель, занимаемыхъ съ указанной цѣлью, право требовать, кромѣ вознагражденія за пользованіе землями, еще и возмѣщеніе причиненныхъ постановкой защитъ убытковъ. Призывая, что установленіе аналогичныхъ правилъ при устройствѣ сѣтѣвыхъ защитъ вдоль гужевыхъ путей можетъ представить извѣстныя затрудненія и потому нуждается въ подробномъ соображеніи, Особое Совѣщаніе возложило на подготовительную комисію выясненіе настоящаго вопроса.

Переходя затѣмъ къ вопросамъ объ объединеніи всѣхъ мѣстныхъ дорогъ въ вѣдѣніи органовъ земскаго хозяйственнаго управленія и оставивъ, прежде всего, на предметъ разсмотрѣній въ проектѣ передать въ собственность и безсрочное завѣдываніе земскихъ учреждений существующихъ казенныхъ шоссеиныхъ дорогъ, Особое Совѣщаніе приняло во вниманіе, что вопросъ объ этой передачѣ возникъ еще въ 1866 г., но до настоящаго времени значительное большинство казенныхъ шоссе остается въ непосредственномъ завѣдываніи Министерства Путей Сообщенія¹⁾, причемъ и передан-

¹⁾ Общее протяженіе казенныхъ шоссеиныхъ и грунтовыхъ дорогъ вѣдомства Министерства Путей Сообщенія составляетъ 16,263 версты, изъ нихъ въ непосредственномъ завѣдываніи округовъ Путей Сообщенія состоитъ 1,189 верстъ казенныхъ дорогъ въ земскихъ губерніяхъ и 10,982 версты въ губерніяхъ неказенныхъ и на Кавказѣ, т. е. около 75% общаго протяженія всѣхъ казенныхъ дорогъ, во временное

ния состоятъ лишь во временномъ, не свыше 25 лѣтъ, завѣдываніи земствъ подъ техническимъ надзоромъ особой инспекціи Министерства Путей Сообщенія. Между тѣмъ едва ли можетъ быть сомнѣніе, что съ проведеніемъ желѣзныхъ дорогъ гужевые пути, а въ томъ числѣ и казенныя шоссе, теряютъ значеніе путей сообщенія общегосударственныхъ; въ качествѣ же мѣстныхъ дорогъ, шоссе эти ничѣмъ по существу не отличаются отъ шоссеиныхъ дорогъ, построенныхъ и содержимыхъ самими земствами, вслѣдствіе чего, съ явной пользой для дѣла, могли бы быть объединены въ ихъ общемъ завѣдываніи.

Если нѣкоторыя шоссеиныя дороги, а именно въ Западномъ краѣ, Крыму и на Кавказѣ, имѣютъ стратегическое значеніе, то для государства важно лишь содержаніе этихъ дорогъ въ исправномъ видѣ, но опытъ показываетъ, что шоссеиныя дороги содержатся не менѣе удовлетворительно и при завѣдываніи ими земствами и даже существующими хозяйственными управленіями въ неzemскихъ губерніяхъ. По этому при условіи, конечно, выдачи мѣстнымъ хозяйственнымъ учрежденіямъ на содержаніе передаваемыхъ дорогъ надлежащихъ пособій изъ казны, въ установленномъ по соглашенію съ земствами размѣрѣ, можно, казалось бы, надѣяться, что дороги эти и послѣ передачи будутъ поддерживаться въ необходимомъ для стратегическихъ цѣлей состояніи, согласно точно опредѣленнымъ требованіямъ, установленнымъ при заключеніи соглашенія съ земствами. Весьма убѣдительный примѣръ въ этомъ отношеніи представляютъ западныя государства, въ особенности Пруссія, въ которой въ вѣдѣніе провинціальныя и уѣздныя земствъ еще въ 1875 г. были переданы, съ ежегодными пособіями изъ казны на содержаніе, всѣ бывшія государственныя военныя дороги, съ сохраненіемъ, однако, за правительствомъ права во всякое время потребовать ихъ обратно. Подобный порядокъ предложенъ и въ проектѣ положенія о мѣстныхъ дорогахъ, для чего установлено, что нѣкоторыя шоссе, напримѣръ, стратегическія, передаются земствамъ не въ собственность, а лишь въ безсрочное завѣдываніе. Наконецъ, проектъ предусматриваетъ и полное сохраненіе въ непосредственномъ распоряженіи Министерства Путей Сообщенія нѣкоторыхъ казенныхъ дорогъ особаго стратегическаго значенія или вообще особой важности.

По поводу вложенныхъ соображеній Особое Совѣщаніе находило, что для успѣшнаго развитія дѣла устройства и улучшенія гужевыхъ и, въ частности, шоссеиныхъ дорогъ представляется полезнымъ установить въ видѣ общаго правила, чтобы существующія казенныя дороги, за исключеніемъ лишь нѣкоторыхъ, перечисленныхъ въ законѣ, дорогъ особаго стратегическаго значенія и особой важности, были переданы частью—въ собственность, частью—въ безсрочное завѣдываніе земскихъ хозяйственныхъ органовъ, на выработанныхъ по соглашенію съ ними условіяхъ.

Обратившись далѣе къ обсужденію вопроса о переводѣ въ вѣдѣніе земскихъ учреждений проселочныхъ дорогъ, Особое Совѣщаніе приняло во вниманіе, что настоящій вопросъ возбуждался уже давно. Еще въ 1868 г. въ центральныя учрежденія поступали различныя предположенія земствъ касательно измѣненій существующаго порядка содержанія и надзора за проселочными дорогами. Одни земства находили цѣлесообразнымъ передать земскимъ учрежденіямъ только надзоръ за такими путями, другіе проектировали полную передачу дорогъ земствамъ, третьи предлагали различныя измѣненія въ порядкѣ содержанія означенныхъ путей и т. д. Но дѣло это дальнѣйшаго движенія не получило и по настоящее время. Между тѣмъ несомнѣнно, что, преслѣдуя задачу упорядоченія мѣстныхъ путей сообщенія, нельзя мириться съ тѣмъ положеніемъ, въ которомъ проселочныя дороги находятся нынѣ. Какъ бы ни были усовершенствованы дороги большихъ и обыкновенныхъ сообщеній, но пока не будутъ приведены въ надле-

же завѣдываніе земствъ и моголевскаго распорядительнаго комитета передано 4,092 версты казенныхъ дорогъ или около 25%.

жащее состояніе ведущіе къ этимъ дорогамъ проселочныя пути, до тѣхъ поръ сельское хозяйство будетъ страдать отъ бездорожья. Однако на улучшеніе этихъ дорогъ силами однихъ владѣльцевъ земель едва ли можно рассчитывать. Изъ изложеннаго слѣдуетъ, что существующій порядокъ содержанія проселочныхъ дорогъ требуетъ кореннаго измѣненія. Представленный въ Особое Совѣщаніе проектъ о мѣстныхъ путяхъ имѣетъ въ виду полную передачу всѣхъ проселковъ (за исключеніемъ хозяйственныхъ и полевыхъ дорогъ частнаго пользованія) земствамъ и образуетъ изъ нихъ особую категорію земскихъ дорогъ подъ наименованіемъ сельскихъ, къ содержанію которыхъ и предполагается, главнымъ образомъ, прикнѣпить натуральную дорожную повинность.

Такое разрѣшеніе вопроса встрѣтило въ средѣ Особого Совѣщанія нѣкоторыя возраженія. Однимъ изъ членовъ было указано, что въ случаѣ осуществленія предположеній о передачѣ проселочныхъ дорогъ въ вѣдѣніе земства землевладѣльцы лишатся части своей собственности, но въ то же время на нихъ останется косвеннымъ образомъ обязанность участвовать въ поддержаніи этой собственности, въ видѣ платежей дорожной повинности или отбыванія ея натурою. Кромѣ того, съ передачей этихъ путей земствамъ, послѣднія не ограничатся, конечно, тѣми минимальными требованіями, которыя нынѣ представляются къ проселкамъ, вслѣдствіе чего на покрытіе новыхъ расходовъ придется увеличить обложеніе владѣльцевъ земель. Затѣмъ было также указано, что разрѣшеніе вопроса о проселочныхъ дорогахъ находится въ зависимости отъ принятія проекта о натуральной дорожной повинности, на ресурсы которой имѣется въ виду перенести содержаніе этихъ дорогъ, между тѣмъ самый вопросъ о желательности сохраненія натуральной повинности представляется еще весьма спорнымъ и далеко не выясненнымъ. Наконецъ, по мнѣнію одного члена, предположенные основанія разверстки натуральной повинности по размѣрамъ землевладѣнія приведутъ къ чрезмѣрному обремененію частныхъ землевладѣльцевъ, тѣмъ болѣе недопустимому, что по проекту не предполагается привлекать къ натуральной дорожной повинности владѣльцевъ фабрично-заводскихъ предпріятій.

По этому поводу Предсѣдатель Совѣщанія высказалъ, что онъ, въ качествѣ Министра Финансовъ, придаетъ правильную организаціи этой повинности очень большое значеніе. Если натуральная повинность вызываетъ къ себѣ въ настоящее время весьма критическое отношеніе и неудовольствіе населенія, то объясняется это тѣмъ, что регулирующія ее постановленія закона совершенно устарѣли и не соответствуютъ болѣе измѣнившимся условіямъ жизни страны. Главнѣйшимъ недостаткомъ современной организаціи натуральной повинности должно быть признано то ослѣпное различіе, которое до сихъ поръ проводится въ отношеніи лицъ, обязанныхъ отбываніемъ повинности. Привлекая къ содержанію дорогъ натурою владѣльцевъ земельныхъ имуществъ, уставъ о земскихъ повинностяхъ возлагаетъ все исполненіе работъ исключительно на крестьянское населеніе, къ обязанности же частныхъ владѣльцевъ относитъ только поставку лѣсныхъ матеріаловъ для дорожныхъ работъ; послѣдствіемъ же указанныхъ различій является несправедливость обложенія, такъ какъ крестьянамъ повинность обходится въ десятки копѣекъ съ десятины земли, для землевладѣльцевъ же выражается въ десятыхъ доляхъ копѣйки. Затѣмъ и самый способъ примѣненія натуральной повинности къ содержанію путей,—именно, приписка сельскихъ обществъ къ содержанію въ постоянной исправности опредѣленныхъ участковъ дорогъ, при трудности, а нерѣдко и невозможности раздѣленія дорогъ по тяжести ихъ содержанія на одинаковыя участки, обуславливаетъ собою крайнюю неравномѣрность повинности для отдѣльныхъ селеній и дворовъ. Несправедливость и неравномѣрность повинности въ теперешней ея организаціи и побудила большинство земствъ перейти къ денежному способу содержанія земскихъ дорогъ, такъ что въ настоящее время натуральная повинность сохранялась, кромѣ губерній, гдѣ не введено положеніе о земскихъ учрежденіяхъ,

всего въ 94 уѣздахъ изъ 359 уѣздовъ 34 земскихъ губерній. Между тѣмъ, въ Финляндіи и Прибалтійскихъ губерніяхъ, натуральная повинность даетъ прекрасные результаты; на Западѣ она имѣетъ примѣненіе между прочимъ въ Пруссіи и въ особенности во Франціи, гдѣ этому способу содержанія путей отведено самое широкое мѣсто, при полномъ сочувствіи къ нему населенія, предпочитающаго, несмотря на легкую возможность откупиться отъ повинности по дешевому тарифу деньгами, отбывать ее именно натурою. Примѣръ этой богатой страны, славящейся своими прекрасными дорогами, наглядно доказываетъ, что целесообразно организованная натуральная повинность можетъ служить отличнымъ и удобнымъ для населенія средствомъ развитія дорожнаго дѣла, пренебрегать которымъ не слѣдуетъ. Необходимо, кромѣ того, имѣть въ виду, что разсчитывать на сколько-нибудь быстрое усовершенствованіе нашихъ путей и въ особенности огромнаго количества проселочныхъ дорогъ за счетъ однихъ только возможностей изъ казны представляется очевидно невозможнымъ; само населеніе должно придти на помощь въ этомъ дѣлѣ, столь близко затрагивающемъ его насущнѣйшіе интересы. Выбѣстъ съ тѣмъ нельзя забывать, что денегъ у населенія гораздо меньше, чѣмъ свободаго отъ обыкновенныхъ работъ времени, и уплатить хотя бы незначительный сборъ для крестьянъ въ большинствѣ мѣстностей является гораздо болѣе тяжелымъ, чѣмъ отработать причитающуюся съ нихъ сумму личнымъ трудомъ. Въ виду изложенныхъ основаній проектъ положенія о мѣстныхъ дорогахъ и предусматриваетъ право земствъ на установленіе натуральной дорожной повинности, въ организацию которой вносятся при этомъ многія весьма существенныя поправки, какъ напримѣръ, устраненіе сословнаго начала для раскладки, установленіе общаго для всѣхъ права замѣны отбыванія повинности въ натурѣ денежными взносами, ограниченіе размѣра повинности 5 рабочими днями съ извѣстной поземельной единицы, увеличивающейся по мѣрѣ возрастанія размѣровъ земельнаго владѣнія, опредѣленіе наибольшаго разстоянія (10 верстъ) для призыва населенія на работы и др. Что же касается фабрично-заводскихъ предпріятій, то ихъ имѣется уже въ виду привлечь къ болѣе усиленному обложенію въ пользу земствъ промысловымъ налогомъ.

Относясь съ полнымъ вниманіемъ къ приведеннымъ соображеніямъ и раздѣляя мысль о желательности примѣненія у насъ натуральной повинности, въ качествѣ одного изъ средствъ для развитія дорожнаго дѣла въ Имперіи, Особое Совѣщаніе находило, что оно не можетъ войти нынѣ же въ подробное обсужденіе той организаціи, которая должна быть дана этой повинности въ законѣ. По замѣчанію Статсъ-Секретаря Плеве, эта сторона дѣла требуетъ большой осторожности и тщательнаго обсужденія и освѣщенія его не только съ теоретической, но и главнѣйше съ практической точки зрѣнія. Поэтому разработка наиболѣе отвечающей интересамъ дѣла и населенія формы означенной повинности должна послѣдовать по обсужденіи этого вопроса съ представителями земствъ, близко знакомыхъ съ мѣстными нуждами и мѣстными условіями. Вслѣдствіе присоединенія къ приведенному мнѣнію Статсъ-Секретаря Плеве, Особое Совѣщаніе полагало, не высказываясь теперь же окончательно по этому вопросу, поручить подготовительной коммисіи разработать, въ соотвѣтствіи съ заявленіями мѣстныхъ лицъ, порядокъ отбыванія натуральной дорожной повинности, основанный на справедливыхъ началахъ раскладки повинности между всѣми владѣльцами земель, съ установленіемъ въ законѣ предѣльныхъ нормъ этой повинности и права замѣны ея денежными взносами.

Въ той же коммисіи, по мнѣнію Совѣщанія, слѣдуетъ разрѣшить вопросъ о порядкѣ дальнѣйшаго содержанія проселочныхъ дорогъ. Если правильность передачи всѣхъ проселочныхъ дорогъ въ вѣдѣніе земства вызываетъ нѣкоторыя сомнѣнія, то, по мнѣнію Совѣщанія, нельзя во всякомъ случаѣ отрицать, что тѣ изъ нихъ, которые имѣютъ болѣе серьезное значеніе должны быть изъяты изъ частнаго владѣнія и переведены въ разрядъ дорогъ, заведываемыхъ земствомъ; причѣмъ, какъ указалъ Статсъ-

Секретарь Плеве, коммисіи, по всей вѣроятности, придется установить особый типъ земскихъ проселочныхъ дорогъ, имѣющихъ общее значеніе для цѣлой округи.

Затѣмъ Совѣщаніе обратилось къ вопросу, представляется ли желательнымъ сосредоточить въ вѣдѣніи земствъ и мѣстныхъ желѣзныя дороги. По этому предмету Особое Совѣщаніе приняло во вниманіе, что по дѣйствующимъ нынѣ узаконеніямъ, а именно положенію о подъѣздныхъ путяхъ къ желѣзнымъ дорогамъ (Св. Законъ, т. XII, ч. 1), установлено, съ одной стороны, что по вопросу о желательности осуществленія таковыхъ путей, а также объ ихъ направленіи должны высказаться представители мѣстнаго населенія (ст. 25 и 28), а съ другой—что предпринимателями этого рода дорогъ могутъ быть, на ряду съ городскими и даже сельскими обществами и частными лицами, также и земскія учрежденія (ст. 1). Но самое право разрѣшать постройку дорогъ частному лицу или земству, непосредственнымъ его распоряженіемъ, сохранено за правительствомъ, такимъ образомъ земскія учрежденія могутъ только ходатайствовать о разрѣшеніи имъ проведенія той или другой мѣстной желѣзной дороги за свой счетъ, но такъ какъ условія, въ которыхъ постройка и эксплуатация этихъ путей поставлена была до сихъ поръ, дѣлали предпріятіи эти очень невыгодными и для земства совершенно непосильными, то на практикѣ земства своими правами и не пользовались. Въ настоящее время признать, однако, необходимость созданія таковыхъ условій, при которыхъ дѣло это могло бы развиваться. Совѣщанію надлежитъ рѣшить, во-первыхъ, должно ли быть при новой постановкѣ дѣла сооруженія мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ сохранено за земскими учрежденіями право осуществлять эти дороги за свой счетъ, и во-вторыхъ, слѣдуетъ ли разрѣшеніе вопросовъ о постройкѣ этихъ дорогъ предоставлять самимъ земствамъ.

По этому поводу нѣкоторые члены Совѣщанія высказали, что, по ихъ глубокому убѣжденію, предлагаемая постановка какъ заведыванія, такъ и сооруженія желѣзныхъ дорогъ мѣстнаго значенія земскими учрежденіями, не можетъ быть допущена. Дѣло мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ является весьма сложнымъ и требуетъ той же технической подготовки и тѣхъ же знаній, какъ и сооруженіе магистралей. Ошибки въ постройкѣ этихъ дорогъ всегда будутъ столь же прискорбны, какъ и ошибки въ трассировкѣ и строителствѣ магистралей, и даже болѣе того, такъ какъ мѣстныя дороги располагаютъ въ своихъ эксплуатаціонныхъ средствахъ меньшими ресурсами для постояннаго совершенствованія, нежели дороги общей сѣти. Между тѣмъ, существующая земская организація не приспособлена къ дѣлу сооруженія рельсовыхъ путей. Въ ней не успѣло еще окрѣнуть дѣло заведыванія и улучшенія грунтовыхъ дорогъ, для сооруженія же желѣзныхъ дорогъ не только не имѣется на лицо подготовленнаго служебнаго персонала, но даже трудно допустить прикосновеніе его въ сколько-нибудь близкомъ будущемъ. Всѣ лучшія силы желѣзнодорожнаго строительства отвлечены службою на магистральныхъ линіяхъ, и привлеченіе такихъ силъ на дороги мѣстнаго значенія всегда будетъ вѣтрѣяться съ тѣмъ менѣе преодолимымъ препятствіемъ, чѣмъ болѣе будетъ оторвано земское желѣзнодорожное дѣло отъ постройки и эксплуатаціи главныхъ рельсовыхъ путей. Не менѣе сомнѣній вызываетъ и проектируемый положеніемъ о мѣстныхъ дорогахъ порядокъ разрѣшенія земствами осуществленія дорогъ отдѣльными предпринимателями. Онъ выводитъ земскія учрежденія изъ предоставленнаго имъ по закону опредѣленнаго круга вѣдѣнія и неизбежно породитъ такіе осложненія въ дѣлѣ, предвидѣть въ соотвѣтствіи которыхъ въ настоящее время даже невозможно. Въ этомъ отношеніи проектъ Положенія имѣетъ въ виду предоставить земству роль какъ бы посредника въ дѣлѣ желѣзнодорожнаго строительства,—но посредника, участіе котораго не ограничивается лишь сдачею работъ по сооруженію дороги. На земствѣ сохраняется матеріальная отвѣтственность за суммы, выданныя казною въ соуду на постройку, и плательщиками земскихъ сборовъ, т. е. по преимуществу владѣльцами земель, предстоитъ неизбежно нести на себѣ тяжесть оплаты займовъ, со-

вершенныхъ у казны именемъ земства или же при его посредствѣ. Необходимо кромѣ того имѣть въ виду, что точно опредѣлить понятіе мѣстной дороги, какъ указываютъ на это и составители проекта, представляется крайне затруднительнымъ, вследствие чего дорога, признанная мѣстной, черезъ извѣстный промежутокъ времени можетъ легко получить общее значеніе. На основаніи приведенныхъ соображеній, означенныя лица находили болѣе желательнымъ, чтобы сооруженіе мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ производилось распоряженіемъ правительства, или же было предоставлено частной предпринимчивости отдѣльныхъ лицъ, товариществъ или обществъ; участіе же земствъ въ постройкѣ этихъ дорогъ было оставлено на нынѣ существующихъ основаніяхъ, а именно земствамъ должна принадлежать широкая инициатива въ дѣлѣ возбужденія предположеній о постройкѣ дорогъ и экономическаго изслѣдованія необходимости ихъ; въ отдѣльныхъ же случаяхъ разрѣшеніе земствамъ сооруженія дорогъ могъ бы быть сохраненъ существующій порядокъ разсмотрѣнія этого рода дѣлъ въ комисіи о новыхъ дорогахъ при Министерствѣ Финансовъ и въ соединенномъ присутствіи Комитета Министровъ и департамента государственной экономіи Государственнаго Совѣта.

Затѣмъ было обращено вниманіе Совѣщанія на крайне неудачныя попытки участія нѣкоторыхъ земствъ въ дѣлѣ постройки желѣзныхъ дорогъ (тамбово-саратовской, грязе-борисоглебской, тамбово-козловской, обоянской и др.), имѣвшія мѣсто главнымъ образомъ въ концѣ 1860-хъ годовъ.

При дальнѣйшемъ по настоящему дѣлу обмѣнѣ мнѣній, выяснилось прежде всего, что приведенные случаи неудачнаго участія земствъ въ дѣлѣ желѣзныхъ дорогъ относились къ магистральнымъ линіямъ и выражались, какъ это имѣло мѣсто на чаще всего приводимой въ примѣръ тамбово-саратовской желѣзной дорогѣ, въ принятіи на себя земствомъ гарантіи доходности по очень большимъ капиталамъ. Подобныя обязательства ложились въ то время весьма тяжелымъ бременемъ даже на государственное казначейство, а потому неудивительно, что они оказались непосильными для земствъ. При общемъ неутрѣствѣ русскаго желѣзнодорожнаго дѣла въ 1860-хъ и 1870-хъ годахъ, непорядки желѣзнодорожныхъ линій, построенныхъ при участіи земства, были по существу тождественны съ тѣми, которые встрѣчались на большинствѣ дорогъ общей сѣти того времени. Зѣкъ 23 мая 1870 года и воспретилъ на будущее время всякое участіе земствъ въ проведеніи желѣзныхъ дорогъ общей сѣти, но разрѣшилъ, однако, земствамъ принимать извѣстное матеріальное участіе, путемъ установленія гарантіи доходности, при осуществленіи желѣзныхъ дорогъ мѣстнаго для губерній или отдѣльныхъ уѣздовъ значенія; положеніе же о подъѣздныхъ путяхъ 1887 года, какъ было уже указано, предоставило земствамъ право и непосредственнаго сооруженія и эксплуатаціи этихъ путей.

Въ внесенныхъ на обсужденіе Особого Совѣщанія матеріалахъ объяснено, что на развитіе мѣстныхъ дорогъ, какъ улучшенныхъ гужевыхъ, такъ и желѣзныхъ, невозможно разсчитывать безъ оказанія въ этомъ дѣлѣ правительственной денежной помощи. По разсматриваемому проекту предположено, что воспособленія казны будутъ выдаваться какъ земствамъ для постройки всякихъ мѣстныхъ дорогъ, такъ и частнымъ предпринимателямъ, при постройкѣ ими мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ. Если же остаться по отношенію къ мѣстнымъ желѣзнымъ дорогамъ, осуществляемымъ земствами, при существующемъ нынѣ положеніи, т. е. сохранить за земствами предоставленное имъ право являться предпринимателями мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ, но не предвидѣть при этомъ выдачи имъ правительственнаго воспособленія, — каковое воспособленіе будетъ оказываться въ то же время другимъ предпринимателямъ этихъ дорогъ, — то таковое рѣшеніе вопроса будетъ въ дѣйствительности равносильно полному воспрещенію земствамъ строить мѣстныя желѣзныя дороги. Между тѣмъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ выгодно строить желѣзную дорогу, нежели улучшенную гужевую. Въ такихъ именно случаяхъ представлялось бы едва ли послѣдовательнымъ оказывать воспособленіе земству

для устройства гужевой дороги и отказывать въ этой помощи для устройства болѣе выгодной мѣстной желѣзной дороги.

На основаніи приведенныхъ соображеній, большинство членовъ Особого Совѣщанія полагало, что право осуществлять постройку и эксплуатацію мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ должно быть сохранено за земствами и на будущее время, съ предоставленіемъ имъ правительственныхъ восспособленій въ тѣхъ размѣрахъ и на такихъ условіяхъ, которыя будутъ установлены Особымъ Совѣщаніемъ, по дальнѣйшему обсужденію этого вопроса.

Останавливаясь затѣмъ на вопросѣ, какимъ порядкомъ должны быть разрѣшаемы мѣстныя желѣзныя дороги, Совѣщаніе приняло во вниманіе, что означенныя дороги должны служить для удовлетворенія мѣстныхъ интересовъ прорѣзываемаго ими района. Интересы эти могутъ быть весьма многочисленны, хотя, въ отдѣльности, и не особенно крупны, и будутъ находиться въ зависимости отъ различныхъ условій данной мѣстности. Выясненіе всѣхъ этихъ сторонъ дѣла, выборъ наилучшаго для обслуживанія мѣстныхъ потребностей направленія и типа дороги, наконецъ, установленіе тѣхъ условій, которыми рельсовый путь долженъ удовлетворять, — всѣ эти вопросы по самому существу своему не могутъ быть разрѣшены центральными и высшими правительственными установленіями съ тою полнотою и знаніемъ всѣхъ подробностей дѣла, которыми располагаютъ мѣстныя учрежденія. Во всѣхъ иностранныхъ государствахъ постройка мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ не шла успѣшно до тѣхъ поръ, пока правительство не передало это дѣло въ руки мѣстныхъ учреждений: такъ было во Франціи, Германіи и другихъ странахъ. Въ нашемъ же отечествѣ, при обширности территоріи, вести это дѣло изъ центра еще болѣе затруднительно, и можно опасаться, что до тѣхъ поръ, пока дѣло это не будетъ передано въ руки мѣстныхъ учреждений, мѣстныя желѣзныя дороги, въ истинномъ значеніи этого слова, въ Россіи и не появятся. На основаніи этихъ соображеній большинство членовъ Совѣщанія находило, что представляется вполне целесообразнымъ разрѣшеніе всѣхъ связанныхъ съ осуществленіемъ мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ вопросовъ, въ томъ числѣ выборъ направленія линіи и самое разрѣшеніе ея постройки, предоставить земствамъ, какъ учреждениямъ, заведующимъ всѣми прочими мѣстными путями сообщенія и ближе всего ознакомленнымъ съ хозяйственными интересами и мѣстными особенностями районовъ, обслуживать которые указанныя дороги имѣютъ цѣлью. Затѣмъ земскимъ учреждениямъ могъ бы быть предоставленъ и выборъ предпринимателя дороги, въ тѣхъ случаяхъ, когда дорога не будетъ осуществляться непосредственнымъ распоряженіемъ земства, такъ какъ судить объ этихъ предпринимателяхъ представляется въ центрѣ весьма труднымъ, вследствие чего и выборъ ихъ нерѣдко является случайнымъ.

Само собою, однако, понятно, что предоставлять веденіе дѣла мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ земскимъ учреждениямъ, безъ установленія за дѣйствіями земствъ надлежащаго надзора со стороны правительства, было бы неправильно. Въ этомъ отношеніи Совѣщаніе приняло во вниманіе, что на практикѣ ни одна почти мѣстная желѣзная дорога не можетъ быть осуществлена безъ значительнаго восспособленія со стороны правительства; слѣдовательно, при разрѣшеніи этого восспособленія центральное учрежденіе, которому это будетъ предоставлено, всегда сохранитъ самое существенное вліяніе на правильную постановку дѣла и на остроежное разрѣшеніе вопросовъ земскими учреждениями.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, по поводу сдѣланнаго въ Совѣщаніи замѣчанія, что редакция проекта даетъ поводъ предполагать, будто всѣ мѣстныя желѣзныя дороги передаются въ завѣдываніе и собственность земствъ, отъ которыхъ уже будетъ зависѣть или сооружать эти дороги самимъ, или передавать ихъ постройку и эксплуатацію предпринимателямъ, Совѣщаніе признало, что создавать въ этомъ дѣлѣ какую-либо монополію земствъ невозможно. На практикѣ дѣло это должно быть поставлено такъ, чтобы всѣ тѣ мѣстныя желѣзныя дороги, разрѣшеніе и осуществленіе коихъ будетъ предоставлено земствамъ,

могли бы осуществляться также и на основаніи разрѣшеній, выдаваемыхъ непосредственно правительствомъ. Засимъ земствамъ надлежало бы дать право строить эти дороги самимъ и передавать ихъ постройку и эксплуатацію частнымъ лицамъ и обществамъ, образованнымъ для постройки и эксплуатаціи мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ. Что же касается рельсовыхъ путей мѣстнаго значенія, строящихся казною или частными обществами желѣзныхъ дорогъ общей сѣти, а также частными лицами, товариществами и акціонерными обществами, безъ участія земствъ, то для разрѣшенія такихъ дорогъ долженъ быть, по мнѣнію Совѣщанія, сохраненъ нынѣ существующій порядокъ, т. е. обсужденіе вопроса въ Соединенномъ Присутствіи Комитета Министровъ и департамента государственной экономіи Государственнаго Совѣта. При этомъ, по предложенію дѣйствительнаго тайнаго совѣтника Герарда и тайнаго совѣтника Калачева, Совѣщаніе признало весьма желательнымъ, чтобы при разрѣшеніи мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ хотя бы и послѣднимъ порядкомъ, дѣло представлялось въ Соединенное Присутствіе вмѣстѣ съ заключеніемъ подлежащаго земства относительно желательности постройки дороги и ея направленія.

На основаніи вышеизложенныхъ соображеній большинство членомъ Совѣщанія пришло къ слѣдующимъ выводамъ по настоящему вопросу. Проектъ положенія о мѣстныхъ дорогахъ долженъ быть переработанъ въ томъ отношеніи, чтобы для осуществленія и разрѣшенія мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ были установлены два порядка. Земствамъ предоставляется право строить означенныя дороги самимъ, а также разрѣшать ихъ постройку и эксплуатацію частнымъ предпринимателямъ, законнодѣйствующимъ товариществамъ и обществамъ, образованнымъ для постройки и эксплуатаціи мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ. Такимъ мѣстнымъ желѣзнымъ дорогамъ могло бы быть, по предложенію дѣйствительнаго тайнаго совѣтника Салова, присвоено названіе земскихъ желѣзныхъ дорогъ. Осуществленіе же прочихъ, неземскихъ, мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ разрѣшается черезъ соединенное присутствіе Комитета Министровъ и департамента государственной экономіи Государственнаго Совѣта.

Обращаясь затѣмъ къ разсмотрѣнію вопроса, въ какомъ вѣдомствѣ должно быть сосредоточено завѣдываніе дѣломъ мѣстныхъ дорогъ, Особое Совѣщаніе выслушало мнѣніе по сему предмету Управляющаго Министерствомъ Путей Сообщенія тайнаго совѣтника Мясоѣдова-Иванова, высказавшаго, что техническая сторона дѣла, какъ по отношенію къ гужевымъ дорогамъ, такъ и по отношенію къ мѣстнымъ желѣзнымъ дорогамъ общаго пользованія, должна быть возложена на Министерство Путей Сообщенія. Если казенныя шосейныя дороги, переданныя въ завѣдываніе органовъ земскаго хозяйственнаго управленія, содержались до сего времени, въ большинствѣ случаевъ, въ надлежащей исправности, то этотъ фактъ въ значительной степени обусловливался существованіемъ особаго технического надзора и руководства за содержаніемъ означенныхъ дорогъ со стороны инспекціи Министерства Путей Сообщенія. Указанный надзоръ вѣдомства путей сообщенія слѣдовало бы сохранить по отношенію къ шосейнымъ дорогамъ и на будущее время, въ особенности же по отношенію къ тѣмъ изъ казенныхъ дорогъ, которыя будутъ переданы не въ собственность, но лишь въ безсрочное завѣдываніе органовъ мѣстнаго хозяйственнаго управленія. Большинство дорогъ этой послѣдней категоріи имѣетъ по преимуществу стратегическое значеніе и можетъ быть, какъ указывается и въ проектѣ Положенія, взято обратно при извѣстныхъ обстоятельствахъ въ казенное завѣдываніе. Казалось бы, поэтому, Министерство Путей Сообщенія должно быть всегда освѣдомлено о состояніи названныхъ дорогъ и обязано слѣдить за исправнымъ ихъ содержаніемъ, согласно условіямъ передачи въ завѣдываніе органовъ мѣстнаго хозяйственнаго управленія. Относительно же желѣзныхъ дорогъ общаго пользованія надлежитъ имѣть въ виду, что по этимъ дорогамъ будутъ перевозиться не одни грузы, но и пассажиры; безо-

пасность движенія должна быть обеспечена, а наблюденіе за этимъ составляетъ обязанность Министерства Путей Сообщенія. Технические требованія для мѣстныхъ дорогъ могутъ быть, конечно, существенно облегчены, но за выполненіемъ этихъ минимальныхъ требованій необходимо установить наблюденіе, которое и можетъ быть возложено на техническую инспекцію Министерства Путей Сообщенія. Что же касается до веденія дѣла мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ въ административномъ, коммерческомъ и другихъ отношеніяхъ, то противъ передачи Министерству Внутреннихъ Дѣлъ руководства и наблюденія за этими дорогами съ указанной стороны представитель Министерства Путей Сообщенія возраженій не сдѣлалъ.

Затѣмъ, однимъ изъ членовъ Совѣщанія было указано, что завѣдываніе всѣми желѣзнодорожными сооружениями (кромя городскихъ путей), сосредоточенное въ настоящее время въ вѣдомствѣ Министерства Путей Сообщенія, не можетъ быть безъ прямого и существеннаго ущерба для дѣла изъято изъ его вѣдѣнія, въ особенности тогда, когда на очередь ставится вопросъ о широкомъ развитіи мѣстныхъ рельсовыхъ путей при содѣйствіи государственнаго казначейства. Мѣстныя желѣзныя дороги не менѣе, нежели дороги магистральнаго значенія, нуждаются въ тщательномъ установленіи техническихъ условій, обеспечивающихъ безопасность движенія. Недостаточное соблюденіе тѣхъ или другихъ условій и правилъ движенія угрожаетъ всѣми тѣми послѣдствіями, которыми сопровождается обыкновенно неудовлетворительная организація желѣзнодорожной службы. Между тѣмъ Министерство Внутреннихъ Дѣлъ и его техническая организація не приспособлены къ дѣлу сооруженія и управленія рельсовыми путями, и возложеніе на него обязанностей по руководству и наблюденію за дѣятельностью земствъ въ этомъ отношеніи, помимо нежелательнаго раздвоенія одного и того же дѣла между двумя вѣдомствами, потребуетъ большаго напряженія силъ, чтобы обеспечить необходимую устойчивость въ этой важной въ экономическомъ отношеніи области дорожнаго хозяйства. Затѣмъ слѣдуетъ предположить, что дороги мѣстнаго значенія, въ видѣ общаго правила, будутъ сооружаться въ качествѣ подъѣздныхъ путей къ магистральямъ. Отклоненія отъ этого правила будутъ имѣть мѣсто, вѣроятно, лишь въ качествѣ рѣдкаго исключенія. Поэтому сохраненіе единства въ завѣдываніи ими, инспектированіи и руководствѣ, съ исполненіемъ тѣхъ же функцій по общей сѣти, должно быть признано необходимымъ условіемъ и способомъ устраненія всякаго рода претензій и осложненій. Въ виду этихъ соображеній мѣстныя желѣзныя дороги должны бы, по мнѣнію означеннаго члена совѣщанія, составлять и впредь предметъ вѣдѣнія, попеченія, руководства и надзора Министерства Путей Сообщенія.

Выслушавъ изложенныя сужденія и остававшіяся сначала на вопросѣ о завѣдываніи гужевыми дорогами, большинство членовъ Особого Совѣщанія находило, что на практикѣ надзоръ казенной инспекціи за дѣятельностью земствъ по устройству и содержанію гужевыхъ дорогъ едва ли приноситъ существенную пользу дѣлу, но въ то же время является несомнѣнно стѣснительнымъ и вызываетъ нерѣдко излишніе расходы. Между тѣмъ земства успѣли зарекомендовать себя въ дѣлѣ дорожнаго строительства съ весьма хорошей стороны, вслѣдствіе чего подчиненіе ихъ въ дорожномъ дѣлѣ спеціальному техническому надзору казалось бы излишнимъ. Общее же наблюденіе за дѣятельностью земствъ можетъ быть сосредоточено въ Министерствѣ Внутреннихъ Дѣлъ, на которое и должно быть, по мнѣнію Особого Совѣщанія, перенесено завѣдываніе всѣми земскими гужевыми дорогами.

Что же касается мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ, то по поводу предположеній о сосредоточеніи завѣдыванія ими въ Министерствѣ Путей Сообщенія, Предсѣдатель Особого Совѣщанія объяснилъ, что возложеніе технической стороны дѣла на вѣдомство, не отвѣтственное за прочія его стороны, легко можетъ повести къ предъявленію требованій, не всегда сообразованныхъ съ тѣми расходами, которые будутъ для предпрія-

тія посильны. Такая постановка дѣла, помимо ея нехозяйственности, неизбежно поведетъ къ пререканіямъ между заинтересованными вѣдомствами. Въ частности, относительно пользы, приносимой инспекціею, могутъ быть, конечно, различны мнѣнія, но нельзя упускать изъ виду, что, неся отвѣтственность только за одну сторону дѣла—техническую, инспекція, ради уменьшенія своей отвѣтственности, будетъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ предъявлять требованія, иногда не оправдываемыя дѣйствительною необходимостью.

Съ своей стороны Статсъ-Секретарь Плеве высказалъ, что сосредоточеніе въ вѣдѣніи Министерства Внутреннихъ Дѣлъ всего дѣла мѣстныхъ дорогъ естественно вытекаетъ изъ возложенія его на мѣстахъ на органы земскаго хозяйственнаго управленія, наблюденіе и руководство дѣятельностью которыхъ принадлежитъ названному Министерству. Но завѣдываніе это не должно переходить въ управленіе, а должно ограничиться установленіемъ однородности дѣйствій на мѣстахъ и направленіемъ ихъ къ согласованію съ общими интересами государства. На практикѣ, какъ уже было отмѣчено, дорожная дѣятельность земскихъ учреждений сведется главнымъ образомъ къ упорядоченію гужевыхъ дорогъ, земскія же желѣзныя дороги получать, вѣроятно, развитіе лишь съ извѣстной постепенностью. Если, однако, земское желѣзнодорожное строительство начнетъ развиваться, то и Министерство Внутреннихъ Дѣлъ должно будетъ къ этому приспособиться и завести свои технические органы въ тѣхъ предѣлахъ, въ которыхъ это будетъ необходимо. Что же касается мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ, сооружаемыхъ дорогами общей сѣти и частными предпринимателями безъ участія земствъ, то таковыя дороги къ вѣдѣнію Министерства Внутреннихъ Дѣлъ относиться не должны. Наконецъ, относительно характера того центрального учрежденія, въ которомъ должно быть сосредоточено дѣло мѣстныхъ дорогъ, Статсъ-Секретарь Плеве заявилъ, что, по его мнѣнію, въ учрежденіе это должны войти представители всѣхъ заинтересованныхъ вѣдомствъ, причемъ порядокъ дѣйствій означеннаго учрежденія могъ бы быть определенъ, какъ это предполагается по проекту, примѣнительно къ порядку, установленному для Совѣта по тарифнымъ дѣламъ.

Признавая, что отдѣленіе технической части отъ прочихъ сторонъ дѣла мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ, съ сосредоточеніемъ ихъ въ вѣдѣніи разныхъ вѣдомствъ, могло бы оказать неблагоприятное вліяніе на успѣшное развитіе этихъ дорогъ, большинство членовъ Особаго Совѣщанія находило, что земскія желѣзныя дороги правильнѣе всего передать въ вѣдѣніе Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, въ которомъ сосредоточены всѣ дѣла по земскому управленію. По мнѣнію Совѣщанія въ настоящемъ вопросѣ слѣдуетъ имѣть въ виду, что техническая сторона въ дѣлѣ мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ будетъ вообще не особенно сложною, вслѣдствіе чего и нѣтъ основаній предполагать, что Министерство Внутреннихъ Дѣлъ съ этимъ дѣломъ не справится. Уже въ настоящее время въ его вѣдѣніи находятся всѣ городскія, а частью и пригородныя желѣзныя дороги, въ томъ числѣ паровыя и электрическія, по количеству пассажировъ и размѣру движенія, конечно, значительно превышающія предвидѣнныя проектомъ мѣстныя желѣзныя дороги. Но конечно, для веденія дѣла мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ существующая нынѣ въ Министерствѣ Внутреннихъ Дѣлъ организація не можетъ быть признана достаточною, почему и должно быть образовано въ составѣ названнаго вѣдомства центральное учрежденіе изъ свѣдущихъ лицъ, компетентное въ разрѣшеніи различныхъ дорожныхъ вопросовъ, причемъ въ учрежденіе это должны также войти представители всѣхъ заинтересованныхъ въ данномъ дѣлѣ вѣдомствъ, въ томъ числѣ и представители Министерства Путей Сообщенія. На мѣстахъ же въ надзорѣ за земскими желѣзными дорогами, примыкающими къ общей сѣти, кромѣ губернатора, извѣстное участіе могли бы принять, и мѣстные органы управленія той желѣзнодорожной линіи, съ которой земская дорога соединится. Иначе стоитъ вопросъ относительно неземскихъ мѣстныхъ рельсовыхъ путей. Въ этомъ случаѣ передача

указанныхъ мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ въ вѣдѣніе Министерства Внутреннихъ Дѣлъ едва ли была бы умѣстна, такъ какъ, между прочимъ, повела бы, въ отношеніи подъѣздныхъ путей, сооружаемыхъ магистральными дорогами, къ подчиненію администраціи дорогъ общей сѣти двумъ различнымъ вѣдомствамъ.

По всѣмъ вышеизложеннымъ соображеніямъ большинство членовъ Совѣщанія пришло къ слѣдующему выводу: земскія желѣзныя дороги должны находиться въ вѣдѣніи Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, причемъ объединеніе и направленіе дѣятельности мѣстныхъ органовъ по вопросамъ дорожнаго дѣла должно осуществляться въ центральномъ учрежденіи при Министерствѣ Внутреннихъ Дѣлъ, порядокъ дѣйствій котораго по этимъ предметамъ долженъ быть определенъ примѣнительно къ порядку, установленному для Совѣта по тарифнымъ дѣламъ. Что же касается неземскихъ мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ, то наблюденіе за ихъ дѣятельностью, въ предѣлахъ имѣющихъ быть установленными нормъ, должно быть сосредоточено на общихъ основаніяхъ въ Министерствѣ Путей Сообщенія.

Переходя, наконецъ, къ вопросу о томъ, въ какой мѣрѣ завѣдываніе мѣстными желѣзными дорогами могло бы быть предоставлено органамъ хозяйственнаго управленія въ неземскихъ губерніяхъ, Совѣщаніе, согласно съ мнѣніемъ по данному предмету Министра Внутреннихъ Дѣлъ, находило, что въ общихъ чертахъ, предлагаемая въ проектѣ схема завѣдыванія дорожнымъ дѣломъ въ неземскихъ губерніяхъ можетъ быть признана приемлемой, съ тѣми въ этой схемѣ измѣненіями, которыя вызываются вновь утвержденнымъ для девяти неземскихъ губерній Положеніемъ объ управленіи земскимъ хозяйствомъ. Что же касается подробностей настоящаго вопроса, а также самой организаціи дорожнаго управленія на мѣстахъ, то Совѣщаніе не нашло возможнымъ войти въ настоящее время въ разсмотрѣніе относящихся сюда статей проекта, въ виду существующихъ предположеній о преобразованіи губернскаго управленія и полагало разсмотрѣніе указанныхъ вопросовъ, а также разработку проекта Положенія о земскомъ дорожномъ управленіи возложить на Подготовительную Коммисію.

Обращаясь, затѣмъ, къ финансовой сторонѣ дѣла, Совѣщаніе остановилось прежде всего на обсужденіи тѣхъ предположеній о широкомъ участіи въ дѣлѣ постройки мѣстныхъ дорогъ средствъ Государственнаго Казначейства, которыя положены въ основаніе разсматриваемаго проекта объ этихъ дорогахъ.

Начала эти заключаются въ томъ, что при постройкѣ гужевыхъ дорогъ земствамъ по проекту предполагается выдавать изъ казны одну половину необходимой на постройку суммы въ видѣ безвозвратнаго пособия, а другую—въ видѣ ссуды на 25-лѣтній срокъ изъ 3,8%. При этомъ существующіе въ 50-ти губерніяхъ Европейской Россіи дорожныя капиталы, составляющіе до 8.887,863 руб. въ годъ, проектируется оставить въ распоряженіи земствъ, предназначивъ ихъ на покрытіе расходовъ по содержанію дорогъ и на уплату % по ссудамъ; но такъ какъ капиталы эти могутъ оказаться недостаточными для этой цѣли, то предположенъ еще ежегодный отпускъ изъ казны по 8.887,863 руб. въ годъ для удвоенія означенныхъ капиталовъ.

При постройкѣ мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ проектомъ также предполагается принятіе на себя казною до половины строительнаго расхода, не свыше, однако, 10,000 руб. на версту, а также не свыше удвоеннаго размѣра денежнаго участія земскихъ средствъ, причемъ казна получаетъ участіе въ чистыхъ прибыляхъ желѣзной дороги по достиженіи ими суммы, достаточной на уплату процентовъ на остальной, вложенный въ дѣло предпринимателемъ и земствомъ, капиталъ. Вмѣсто участія казны въ капитальныхъ расходахъ, допускается также выдача изъ средствъ Государственнаго Казначейства въ теченіе не свыше 15 лѣтъ, ежегодныхъ, постепенно понижающихся субсидій для причисленія къ доходамъ желѣз-

ныхъ дорогъ въ размѣрѣ до 400 руб. на версту рельсового пути. Вѣстѣ съ тѣмъ предусмотрѣна передача сооруженія и эксплуатаціи мѣстныхъ дорогъ, съ денежными восполненіями, частнымъ предпринимателямъ, товариществамъ или обществамъ, при условіи внесенія послѣдними въ предпріятіе капитала въ размѣрѣ не менѣе $\frac{1}{4}$ строительной стоимости дороги. При оказаніи предпринимателю мѣстной желѣзной дороги восполненій изъ земскихъ средствъ, въ видѣ участія въ строительномъ капиталѣ, а равно, при осуществленіи постройки желѣзныхъ дорогъ непосредственнымъ распоряженіемъ земскихъ учреждений, земствамъ, кромѣ перечисленныхъ льготъ, могутъ быть выдаваемы на срокъ не свыше 90 лѣтъ ссуды изъ 3,8%, ежегодные платежи процентовъ и погашенія по какимъ ссудамъ должны заноситься въ земскія смѣты обязательнымъ расходомъ.

Изложенныя предположенія проекта относительно восполненій изъ Государственнаго Казначейства при постройкѣ желѣзныхъ дорогъ вызвали замѣчанія со стороны нѣкоторыхъ членовъ Совѣщанія. По мнѣнію означенныхъ лицъ, необходимо имѣть въ виду, что почти всѣ земства страдаютъ чрезвычайнымъ недостаткомъ въ средствахъ. Вслѣдствіе сего многія насущныя потребности мѣстной жизни или остаются неудовлетворенными, или же удовлетворяются крайне неполно. Въ то же время земскіе налоги, уплаждающіе въ главныхъ своихъ частяхъ на землю, достигли большой степени напряженія и едва ли допускаютъ возвышеніе безъ нанесенія явнаго ущерба платежнымъ средствамъ населенія. Поэтому не подлежитъ сомнѣнію, что приступить къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ безъ содѣйствія казны земство не будетъ въ состояніи, и все дѣло развитія мѣстныхъ рельсовыхъ путей пойдетъ въ порядкѣ предусматриваемаго положеніемъ широкаго восполненія правительства земству и частнымъ предпринимателямъ. Между тѣмъ, восполненіе это проектировано въ столь широкомъ размѣрѣ и потребуетъ отъ казны, при сколько-нибудь значительномъ развитіи постройки мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ путей, столь крупныхъ ежегодныхъ расходовъ на выдачу предполагаемыхъ пособій и ссудъ, что возникаетъ опасеніе, будетъ ли осуществленіе подобной мѣры посылно для Государственнаго Казначейства. Опасеніе это вытекаетъ изъ всѣхъ тѣхъ предположеній, которыя положены въ основаніе выработаннаго проекта. Достаточно упомянуть хотя бы о томъ, что по мысли проекта наименьшее желательное количество подлежащихъ ежегодному сооруженію путей опредѣляется въ 2,000 верстъ для желѣзныхъ дорогъ и въ 4,000 для шоссеиныхъ; осуществленіе такой задачи по даннымъ, опредѣленнымъ Министерствомъ Финансовъ, потребуетъ около 70 милл. руб. въ годъ, считая какъ прямыя безвозвратныя выдачи изъ казны, такъ и суммы, требующіяся на займобразные расходы. Едва ли поэтому можно признать совершенно лишеннымъ всякаго основанія заключеніе о томъ, что такая задача прямо непосильна нашему Государственному Казначейству, далеко не изобилующему свободными средствами для удовлетворенія всякаго рода потребностей государственной жизни, и безъ того начинающихъ идти впередъ естественнаго роста доходовъ казны. Съ другой стороны, несмотря на всю широту проектируемыхъ для сооруженія мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ льготъ, условія постройки этихъ дорогъ могутъ существеннымъ образомъ угрожать состоятельности земствъ, будутъ ли земства сами строить желѣзныя дороги, получая изъ казны половину необходимаго капитала безвозвратно, а другую половину — въ ссуду, или будутъ отдавать сооруженіе ихъ предпринимателямъ, которые, согласно вышеизложенному, должны внести $\frac{1}{4}$ капитала изъ своихъ средствъ, $\frac{1}{4}$ могутъ получить чрезъ земства въ восполненіе изъ казны и $\frac{1}{4}$ изъ казны же, въ видѣ ссуды, выданной земству, которое и отвѣтствуетъ передъ казною посредствомъ занесенія процентовъ и погашенія въ смѣту обязательныхъ расходовъ.

При всей выгоды сооруженія дорогъ земствомъ полностью на капиталъ, предоставленный правительствомъ (половина — въ видѣ пособія и половина — въ ссуду), нельзя не

видѣть серьезной опасности для земства отъ развитія этой операціи. Средства земства, во всякомъ случаѣ, будутъ обременены платежамъ процентовъ и погашенія по ссудѣ; на земскіе же сборы будутъ обращены и всѣ убытки по эксплуатаціи. Послѣднихъ нельзя не предвидѣть, въ особенности въ первые годы по открытіи движенія по дорогѣ, и они будутъ тѣмъ значительнѣе, чѣмъ менѣе опытнымъ окажется земское желѣзнодорожное управленіе. Кромѣ того, сама по себѣ отвѣтственность земства по ссудамъ представляется весьма существенною для земскаго бюджета. При стоимости постройки версты въ 20,000 рублей, платежъ роста и погашенія по ссудѣ, выданной въ $\frac{1}{4}$ размѣрѣ (10,000 руб.), при срокѣ ея погашенія въ 81 годъ, составитъ 400 руб. на версту въ годъ; другими словами, постройка каждаго 100 верстъ мѣстныхъ дорогъ будетъ сопряжена для земскаго бюджета съ ежегоднымъ обязательнымъ расходомъ въ 40,000 руб., что, въ большинствѣ случаевъ, не будетъ уравниваться чистымъ доходомъ отъ эксплуатаціи дорогъ и, слѣдовательно, окажется непосильнымъ для средствъ земства, ограниченныхъ не только закономъ о предѣльности обложенія, но еще болѣе невозможностью удѣлить изъ текущихъ ресурсовъ какія-либо поступленія, безъ явнаго ущерба для удовлетворенія другихъ земскихъ потребностей. Не слѣдуетъ при этомъ забывать, что для этихъ послѣднихъ потребностей внѣ земскаго бюджета не имѣется никакихъ средствъ удовлетворенія, и что всѣ, вообще, отрасли земскаго хозяйства повсемѣстно страдаютъ отъ недостатка средствъ, тогда какъ дѣло мѣстнаго желѣзнодорожнаго строительства при широкой помощи казны не встрѣтитъ недостатка въ средствахъ частной предпринимчивости, коль скоро правительство выступитъ на путь проектируемыхъ облегченій и упрощеній.

Что же касается, въ частности, чистаго дохода отъ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, какъ источника, въ которомъ земства почерпнутъ средства для уплаты % роста и погашенія, не прибѣгая вовсе къ обремененію плательщиковъ земскихъ сборовъ дополнительной тягостью, то возлагать надежду на такой источникъ, по меньшей мѣрѣ, рискованно. Доходность мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ, какъ указываютъ компетентные специалисты, крайне незначительна. Въ большинствѣ случаевъ сооруженія дорогъ для нуждъ собственно сельскохозяйственной промышленности, доходъ эксплуатаціи едва окажется достаточнымъ для покрытія расходовъ эксплуатаціи же, и съ болѣею степенію вѣроятія слѣдуетъ допустить, что уплата % и погашенія ляжетъ новымъ бременемъ на земскій бюджетъ, если только правительство не откажется вовсе отъ полученія принадлежащихъ ему суммъ и не обратитъ всего расхода въ безвозвратное пособіе отъ казны.

Не меньшія возраженія вызываетъ и сооруженіе желѣзныхъ дорогъ въ порядкѣ концессій, предоставляемыхъ земствами частнымъ предпринимателямъ. Независимо отъ того, что восполненіе казны, въ формѣ безвозвратнаго пособія въ размѣрѣ половины строительной стоимости, должно, казалось бы, быть признано въ этомъ случаѣ очень щедрымъ, участіе земства въ предпріятіи даже въ размѣрѣ всего $\frac{1}{4}$ части строительной стоимости можетъ оказаться, тѣмъ не менѣе, весьма тяжелымъ для земскаго бюджета. Такъ, хотя обязательный расходъ земства по смѣтѣ уменьшается въ такомъ случаѣ до платежа %% и погашенія по ссудѣ лишь на сумму въ 5,000 руб. на версту и составляетъ не болѣе 20,000 руб. въ годъ на каждыя 100 верстъ, но и эта сумма, въ связи съ фактическою невозможностью для земства руководить эксплуатаціею дорогъ черезъ посредство частныхъ предпринимателей, едва ли представляется посылною для земской кассы. Между тѣмъ нельзя не опасаться, что облегченныя условія полученія средствъ на постройку дорогъ могутъ побудить многія земскія собранія, подъ влияніемъ убѣжденій заинтересованныхъ лицъ, взяться за это строительство, даже при отсутствіи полной увѣренности въ непосредственной выгоды сооруженія извѣстной дороги, въ результатѣ чего на земскія средства, т. е. въ сущности на средства платель-

щиковъ земскихъ сборовъ, лягутъ ежегодныя и притомъ немалыя обязательныя уплаты на занятый капиталъ.

По изложеннымъ соображеніямъ означенные члены Особого Совѣщанія находили, что участіе земства въ желѣзнодорожномъ строителствѣ должно быть сохранено на нынѣ существующихъ основаніяхъ и обставлено такими финансовыми условіями, которыя не угрожали бы средствамъ земской кассы, и что преимущественное вниманіе слѣдовало бы обратить на другіе способы правительственнаго содѣйствія въ настоящемъ дѣлѣ, какъ-то: на выработку упрощенныхъ техническихъ условій для этихъ дорогъ, на облегченіе отчужденія земель и т. д.

По поводу этихъ соображеній въ Совѣщаніи было замѣчено, что опасаться обременительности для Государственнаго Казначейства проектируемыхъ воспособленій земствамъ на устройство мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ можно было бы лишь въ томъ случаѣ, если бы проектъ, устанавливая эти воспособленія, выѣстъ съ тѣмъ предпринималъ и размѣры ежегодныхъ ассигнованій на этотъ предметъ изъ казны. Между тѣмъ, проектомъ устанавливается лишь размѣръ ежегоднаго отпуска изъ казны по 8.887,863 р. въ годъ на усиленіе дорожныхъ капиталовъ, размѣръ же ассигнованій на всѣ остальные воспособленія бюджетъ ежегодно устанавливается Государственнымъ Совѣтомъ общимъ порядкомъ, въ зависимости отъ состоянія въ данномъ году средствъ Государственнаго Казначейства. Что касается указаній на предположенія о постройкѣ ежегодно 2,000 верстъ желѣзныхъ дорогъ и 4,000 верстъ шоссе, съ ассигнованіемъ на этотъ предметъ изъ казны до 70 милл. рублей, то въ представленныхъ Совѣщанію «Соображеніяхъ о средствахъ, потребныхъ къ отпуску изъ Государственнаго Казначейства на мѣстныя дороги въ ближайшіе годы», объяснено, что для осуществленія постройки мѣстныхъ дорогъ въ указанныхъ размѣрахъ въ теченіе первыхъ 5—6 лѣтъ потребовалось бы ежегодное ассигнованіе изъ казны всего около 31,2 милліоновъ рублей (сверхъ вышеуказанныхъ 8,8 милл. руб.), остальные же необходимы для постройки этихъ дорогъ расходы могли бы быть покрыты за счетъ свободныхъ суммъ земскихъ дорожныхъ капиталовъ. Впрочемъ, и вышеуказанные размѣры казенныхъ ассигнованій приведены лишь въ видѣ примѣра, и закрѣплять этихъ цифръ совершенно не предполагалось ни для ближайшихъ, ни для послѣдующихъ лѣтъ. Наконецъ, относительно опасенія, что проектируемыя льготы, побуждая земства къ развитію мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ, могутъ вовлечь ихъ въ предпріятія, опасныя для платежныхъ средствъ земской кассы, слѣдуетъ замѣтить, что едва ли имѣются основанія къ предположенію, что земства будутъ дѣйствовать въ столь серьезномъ дѣлѣ безъ надлежащей осторожности. Ссылка на то, что постройка каждаго 100 вер. мѣстныхъ дорогъ будетъ сопряжена съ обязательнымъ расходомъ для земскаго бюджета въ 40,000 рублей въ годъ при сооруженіи дороги непосредственно земствомъ и въ 20,000 руб. при передачѣ постройки ея предпринимателямъ, должна быть дополнена соображеніемъ, что на-ряду съ занесеніемъ этихъ суммъ въ расходную часть земскаго бюджета такія же совершенно суммы будутъ заноситься и въ его доходную часть, и фактическая уплата первыхъ будетъ имѣть мѣсто тогда только, когда не оправдаются предположенія по доходу. Между тѣмъ, по проекту земство является первымъ участникомъ въ чистомъ доходѣ предпріятія, причемъ для покрытія сполна обязательствъ земства предъ казною достаточно, чтобы размѣръ означеннаго дохода достигалъ всего 1% въ томъ случаѣ, когда земство «строитъ дорогу чрезъ предпринимателя, участвуя лишь въ $\frac{1}{4}$ строительнаго капитала, и 2% въ томъ случаѣ, когда земство строить само, пользуясь ссудой изъ казны въ размѣрѣ $\frac{1}{2}$ строительнаго капитала; поэтому для того, чтобы земство произвело упомянутую уплату изъ своихъ средствъ, надо допустить, что и земство, и высшій правительственный органъ, предоставившій и воспособленіе казны, и самъ предприниматель дали свои средства на такую дорогу, которая не въ состояніи выработать даже 1—2% на капиталъ. При

этомъ надо имѣть въ виду, что предприниматель долженъ быть очень озабоченъ правильной уплатой земству причитающихся ему процентовъ, такъ какъ онъ рискуетъ, что земство можетъ отобрать отъ него дорогу, какъ отъ несправнаго контрагента. Что касается помощи казны, то едва ли безъ нея возможно сколько-нибудь широкое развитіе мѣстныхъ дорогъ. Изъ собранныхъ свѣдѣній о развитіи мѣстныхъ дорогъ въ другихъ государствахъ видно, что ни въ одной странѣ сѣтъ мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ не была создана безъ существеннаго матеріальнаго содѣйствія правительства, причемъ это содѣйствіе выражалось отчасти—въ видѣ безвозвратныхъ пособій, отчасти—въ видѣ ссудъ, отчасти же—въ видѣ условной гарантіи процентовъ на затраченный капиталъ. Поэтому, если въ настоящее время признается полезнымъ стремиться къ развитію въ Россіи мѣстнаго дорожнаго дѣла, то необходимо оказать этому дѣлу существенную помощь со стороны казны.

По изложеннымъ соображеніямъ большинство членовъ Особого Совѣщанія признавало, что вопросъ о томъ, необходимо ли для успѣшнаго развитія мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ принятіе со стороны правительства матеріальнаго участія въ постройкѣ такихъ дорогъ, долженъ быть разрѣшенъ въ утвердительномъ смыслѣ, при томъ, конечно, условіи, чтобы земства также были заинтересованы въ финансовой сторонѣ предпріятія участіемъ въ дѣлѣ своими средствами на условіяхъ, не угрожающихъ, однако, обремененіемъ податнымъ силамъ земскихъ плательщиковъ.

Подобныя широкія воспособленія со стороны правительства возможны, однако, по мнѣнію Совѣщанія, лишь для земскихъ желѣзныхъ дорогъ. Что же касается тѣхъ мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ, которыя будутъ строиться помимо земства частными предпринимателями и дорогами общей сѣти, то вопросъ о возможности оказанія имъ какихъ-либо денежныхъ восспособленій изъ казны, а также о размѣрахъ такихъ восспособленій будетъ разрѣшаться въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ особо въ томъ же порядкѣ, въ какомъ будутъ разсматриваться самыя ходатайства о сооруженіи этихъ дорогъ. Независимо отъ этого слѣдовало бы, однако, установить общія основанія финансовой помощи этого рода дорогамъ со стороны правительства.

Затѣмъ по поводу схемы восспособленій на гужевыя дороги, генераль-адъютантомъ Чихачевымъ было замѣчено, что такъ какъ при той широкой правительственной помощи на постройку новыхъ дорогъ, которая предполагается, количество ихъ будетъ съ каждымъ годомъ все болѣе и болѣе увеличиваться, то возникаетъ вопросъ, не слѣдовало ли бы предоставить земству такіе источники, которые обезпечивали бы также уплату процентовъ по ссудамъ и расходы по содержанію выстроенныхъ дорогъ. Иначе можно опасаться, что земствамъ дорожное дѣло въ намѣченной постановкѣ будетъ непосильно, и они станутъ имъ тяготиться.

По поводу сего Предсѣдатель Совѣщанія высказалъ, что проектируемыя нормы восспособленій земствамъ изъ казны какъ на постройку новыхъ дорогъ, такъ и на содержаніе ихъ и уплату процентовъ по ссудамъ, посредствомъ отпуска по 8.887,863 р. на усиленіе дорожныхъ капиталовъ, настолько, въ общемъ, значительны, что идти нынѣ далѣе этого едва ли представляется возможнымъ. Случаи полнаго израсходованія дорожныхъ капиталовъ предусматривались при составленіи проекта, и предполагалось, что въ этихъ случаяхъ расходы по содержанію гужевыхъ дорогъ будутъ относиться на земскія средства и на пособия отъ казны въ равныхъ частяхъ. Наконецъ, въ крайнемъ случаѣ, если постройка гужевыхъ дорогъ пойдетъ гдѣ-либо такъ быстро, что возникнетъ опасеніе, не будутъ ли расходы по содержанію ихъ и уплатѣ процентовъ, несмотря на предположенные льготы, обременительны для земства, то въ подобномъ случаѣ придется, очевидно, сократить масштабъ дорожнаго строительства, что всегда можетъ быть сдѣлано тѣмъ центральнымъ органомъ, который будетъ разрѣшать восспособленія изъ казны.

Затѣмъ, одинъ изъ членовъ Совѣщанія обратилъ вниманіе на то обстоятельство, что въ представленныхъ Совѣщанію матеріалахъ имѣются недостаточно полныя свѣдѣнія о томъ, на что и какъ именно были израсходованы до настоящаго времени средства дорожныхъ капиталовъ. Между тѣмъ, чтобы судить, какія средства могутъ понадобиться земствамъ на содержаніе дорогъ и уплату процентовъ по ссудамъ, въ дополненіе къ существующимъ капиталамъ, необходимо имѣть подробныя данныя, показывающія, сколько земства должны расходовать изъ этихъ капиталовъ на поддержаніе тѣхъ сооружений, которыя уже возведены. Можетъ оказаться, что въ нѣкоторыхъ губерніяхъ дорожные капиталы остались почти нетронутыми, и, слѣдовательно, на дорожномъ капиталѣ этихъ губерній не лежитъ никакихъ денежныхъ повинностей, которыя нужно было бы удовлетворить. Поэтому желательно было бы, чтобы подготовительная коммисія выяснила эти данныя. Затѣмъ, въ средѣ Совѣщанія возникъ вопросъ, слѣдуетъ ли на будущее время оставить дорожный капиталъ на существующихъ основаніяхъ. При изданіи закона 1 іюня 1895 г. объ образованіи дорожныхъ капиталовъ имѣлось въ виду предоставить средства земствамъ на постройку дорогъ, между тѣмъ настоящимъ проектомъ для этой цѣли предполагается установить особые воспособленія изъ казны. Затѣмъ въ настоящее время 8.887,863 р. дорожнаго капитала распределяются ежегодно на 50 губерній въ той пропорціи, въ какой губерніи несли до 1895 года расходы по содержанію мировыхъ судебныхъ и крестьянскихъ учреждений. Такимъ образомъ, при распределеніи указанныхъ капиталовъ принята въ расчетъ не потребность различныхъ губерній въ дорогахъ, а болѣе или менѣе случайный признакъ, и, кромѣ того, сумма въ 8,8 милл. руб. чрезвычайно раздроблена и, въ среднемъ, на губернію приходится небольшія средства. Если и впредь останется это распределеніе капитала на отдѣльныя губерніи, то поступления этого капитала въ каждой губерніи будутъ попрежнему неравномерны: въ однихъ губерніяхъ будутъ поступать десятки, а въ другихъ сотни тысячъ рублей, и то добавочное отчисленіе, которое проектировано, все-таки будетъ столь ничтожно на каждую губернію, что не будетъ никакой возможности предпринять сколько-нибудь крупныхъ сооружений. Отсюда возникаетъ вопросъ: не представляется ли болѣе правильнымъ дорожные капиталы объединять въ томъ центральномъ учрежденіи, которое будетъ вѣдать этимъ дѣломъ, въ качествѣ общаго дорожнаго фонда, независимо отъ того, по какимъ губерніямъ эти суммы поступили. Тогда, при назначеніи суммъ на каждую губернію, можно сообразоваться съ ея дѣйствительными потребностями и опредѣлять ежегодно размѣръ средствъ, подлежащихъ отпуску Министерству Внутреннихъ Дѣлъ на выдачу пособій въ дорожный капиталъ въ смѣтномъ порядкѣ, въ зависимости отъ состоянія дорожнаго капитала и количества предполагаемыхъ къ сооруженію путей.

По этому поводу въ Совѣщаніи было высказано, что сосредоточеніе дорожнаго капитала въ центральномъ учрежденіи, которое, по своему усмотрѣнію, распределяло бы имѣющіяся средства между отдѣльными земствами, противорѣчило бы основнымъ началамъ мѣстнаго самоуправленія. При такомъ порядкѣ земства явились бы не хозяевами дѣла, а лишь исполнительными органами. Поэтому, если признается необходимымъ завѣдываніе дорожнымъ дѣломъ передать земствамъ, то въ нихъ же распоряженіе должны быть переданы и дорожные капиталы. Что же касается указанія на то, что существующее распределеніе дорожныхъ капиталовъ по губерніямъ носитъ случайный характеръ, то теоретически правильнымъ основаніемъ для иного распределенія могло бы послужить пространство и населеніе губерній; но по сдѣланному расчету оказывается, что такое распределеніе было бы почти одинаково съ существующимъ порядкомъ распределенія дорожнаго капитала. На основаніи изложеннаго Совѣщаніе признало, что въ основу предстоящихъ установленію нормъ воспособленія на устройство и содержаніе гужевыхъ дорогъ должны быть по-

ложены слѣдующія начала: 1) земства самостоятельно распоряжаются отпускаемыми на сооруженіе и содержаніе мѣстныхъ путей средствами, 2) схема исчисленія пособій изъ казны не должна склоняться къ сокращенію предполагаемаго по проекту размѣра ихъ, и 3) въ общемъ, тѣ воспособленія отъ казны, которыя будутъ сдѣланы на земскіе дорожные капиталы, желательно распределить примѣнительно къ существующему поступленію ихъ по губерніямъ.

По поводу возникшаго засимъ предположенія о томъ, не представлялось ли бы цѣлесообразнымъ для покрытія расходовъ по устройству мѣстныхъ дорогъ установить особый сборъ съ пассажировъ и грузовъ на желѣзнодорожныхъ станціяхъ и пристаняхъ, Совѣщаніе признало, что такой сборъ, составляя въ сущности не что иное, какъ повышеніе тарифовъ, представлялся бы весьма стѣснительнымъ и по существу своему едва ли былъ бы справедливымъ, такъ какъ взимался бы со всѣхъ грузовъ, какъ пользующихся усовершенствованными дорогами, такъ и не пользующихся еще никакими удобствами перевозки. Между тѣмъ, принятая дѣйствующею практикою основныя начала установленія различныхъ сборовъ и налоговъ если и допускаютъ въ весьма рѣдкихъ случаяхъ подобныя спеціальныя сборы, то лишь въ видѣ платы за пользованіе опредѣленнымъ, уже оконченнымъ, сооруженіемъ, какъ, напримеръ, особые сборы въ портахъ, въ рѣчныхъ затокахъ и гаваняхъ и т. д. Въ этомъ отношеніи проектируемый сборъ не можетъ быть сравниваемъ съ существующими нынѣ и предположенными къ сохраненію въ будущемъ шоссеинными сборами, такъ какъ эти послѣдніе взимаются лишь съ лицъ, пользующихся усовершенствованными дорогами, которыя и привлекаются за это къ нѣкоторымъ денежнымъ расходамъ на поддержаніе дорогъ. Поэтому Совѣщаніе признало, что попутные сборы могли бы быть установлены только въ тѣхъ случаяхъ, когда населеніе уже пользуется устроенною къ станціи хорошо гужевою дорогою, въ общемъ же расходы по выдачѣ различныхъ воспособленій изъ казны на устройство мѣстныхъ дорогъ должны относиться на общія средства Государственнаго Казначейства.

Установивъ вышеизложенныя общія начала воспособленія со стороны казны на устройство мѣстныхъ дорогъ, Совѣщаніе остановилось затѣмъ на томъ, что, въ виду необходимости возможно скорѣйшаго осуществленія предполагаемыхъ мѣропріятій по оборудованію страны мѣстными дорогами, было бы весьма желательно имѣть для этой цѣли средства уже въ 1904 г. Поэтому Совѣщаніе предположило предоставить Министру Внутреннихъ Дѣлъ испросить въ установленномъ порядкѣ разрѣшеніе на занесеніе необходимыхъ для оказанія земствамъ воспособленія средствъ въ смѣту Министерства Внутреннихъ Дѣлъ на 1904 годъ.

Такъ какъ въ первое время дѣятельность земствъ будетъ направлена, вѣроятно, исключительно на постройку и улучшеніе гужевыхъ дорогъ, то по смѣтѣ будущаго года можно было бы предусмотрѣть лишь средства, необходимыя преимущественно для этого рода дорогъ и при томъ въ половинномъ размѣрѣ, въ виду того, что рассматриваемый законъ ранѣе середины будущаго года едва ли можетъ быть введенъ въ дѣйствіе. По имѣвшемуся въ виду Совѣщанія примѣрному расчету суммъ, потребныхъ къ ассигнованію на этотъ предметъ изъ казны въ ближайшіе годы, предположено, что при постройкѣ въ годъ до 4,000 верстъ гужевыхъ дорогъ и при средней стоимости версты шоссе въ 6,000 р. на выдачу предусматриваемыхъ проектомъ безвозвратныхъ пособій изъ казны въ размѣрѣ половины стоимости постройки потребуется до 12.000.000 р. въ годъ. Что же касается ссудъ на покрытіе второй половины стоимости дорогъ, то, въ виду имѣющейся нынѣ по многимъ губерніямъ значительной наличности неизрасходованныхъ суммъ дорожнаго капитала, слѣдуетъ предположить, что съ ходатайствами о выдачѣ ссудъ будутъ обращаться земства лишь тѣхъ губерній, которыя уже израсходовали свои дорожные капиталы на постройку гужевыхъ дорогъ, вслѣдствіе чего на выдачу подобныхъ ссудъ въ первые годы потребуются не бо-

лѣе 2.000,000 р. въ годъ. Кроме того, по проекту предполагенъ ежегодный отпускъ изъ казны 8.887,863 р. на усиленіе дорожныхъ капиталовъ и, такимъ образомъ, весь ежегодный расходъ казны на выдачу воспособленій на устройство гужевыхъ дорогъ можетъ составить 22.887,863 руб. (12.000,000 + 2.000,000 + 8.887,863), что составитъ на полгода 11.443,931 руб. Но такъ какъ, кроме того, за послѣднее время по смѣтѣ особой канцеляріи по кредитной части ежегодно ассигнуется особый кредитъ на выдачу земствамъ ссудъ на дорожныя сооруженія, общій размѣръ котораго за 4 года составилъ 12 милл. руб. или, въ среднемъ, 3 милл. руб. въ годъ, то съ прибавленіемъ означенныхъ 3 милл. руб. изъ смѣты особой канцеляріи по кредитной части общій размѣръ кредита на выдачу восспособленій на устройство мѣстныхъ дорогъ слѣдовало опредѣлять на 1904 годъ, за округленіемъ, въ 15.000,000 р.

Изложенное предположеніе встрѣтило возраженіе со стороны одного изъ членовъ Совѣщанія, указавшаго, прежде всего, на то, что разсматриваемый предварительный проектъ положенія о мѣстныхъ дорогахъ поступить еще для переработки въ подготовительную комиссію и будетъ представленъ Совѣщанію въ окончательномъ видѣ въ ноябрѣ, а можетъ быть и позже, причемъ потребуется еще нѣкоторое время на обсужденіе его Совѣщаніемъ; поэтому въ Государственномъ Совѣтѣ проектъ этотъ можетъ быть разсмотрѣнъ и получить окончательное утвержденіе не ранѣе марта—апрѣля будущаго года. Между тѣмъ, послѣ изданія закона потребуется еще нѣкоторое и притомъ немалое время на созданіе необходимой организаціи, и только тогда земскія учрежденія въ состояніи будутъ приступать къ выработкѣ тѣхъ предположеній о постройкѣ мѣстныхъ дорогъ и о выдачѣ восспособленій для этой цѣли, которыя пойдутъ затѣмъ еще на обсужденіе центрального органа. Если при этомъ принять въ соображеніе, что какова бы ни была торопливость органовъ земскаго дорожнаго дѣла,—крайне нежелательная сама по себѣ,—ни одно дорожное предпріятіе не можетъ быть разрѣшено безъ уполномочія на то со стороны земскаго собранія, а послѣднія созиываются, какъ извѣстно, лишь въ концѣ года, то совершенно очевидно, что до наступленія 1905 года не только не можетъ быть приступлено къ какимъ бы то ни было строительнымъ работамъ, но даже не послѣдуетъ на то разрѣшеніе вновь проектируемаго центрального органа земскаго дорожнаго дѣла. Поэтому не подлежитъ никакому сомнѣнію, что въ 1904 году не потребуются никакихъ средствъ для оказанія земствамъ восспособленій, вслѣдствіе чего предполагаемое занесеніе въ смѣту 1904 г. особаго кредита для этой цѣли представлялось бы не только преждевременнымъ, но и совершенно излишнимъ. Независимо отъ сего такое предпріятіе Совѣщаніемъ отпуска 15.000,000 рублей по смѣтѣ 1904 г. противорѣчило бы Высочайше утвержденнымъ, 8 мая 1895 г., правиламъ объ условныхъ кредитахъ, согласно п. 2 которыхъ предметомъ условнаго кредита не могутъ служить мѣропріятія, требующія, по ихъ государственному значенію или по значительности предусматриваемыхъ расходовъ, обширной предварительной разработки и подробнаго обсужденія въ высшихъ государственныхъ установленіяхъ. Отступленіе отъ такого категорическаго требованія закона, при объясненномъ очевидномъ отсутствіи практической въ немъ необходимости,—было бы поэтому совершенно непонятно.

По поводу приведенныхъ соображеній въ Совѣщаніи было замѣчено, что, въ виду важности разсматриваемаго дѣла, необходимо будетъ принять мѣры къ возможно скорѣйшей выработкѣ окончательнаго проекта о мѣстныхъ дорогахъ такимъ образомъ, чтобы Совѣщаніе могло бы приступить къ его разсмотрѣнію въ ноябрѣ сего года, и чтобы проектъ этотъ былъ внесенъ въ Государственный Совѣтъ не позднѣе января 1904 г. При такомъ условіи законъ о мѣстныхъ дорогахъ можетъ воспослѣдовать уже весной будущаго года, а такъ какъ по нѣкоторымъ губерніямъ и теперь имѣются

готовые проекты устройства мѣстныхъ дорогъ¹⁾, которые остаются безъ исполненія лишь по недостатку средствъ, то слѣдуетъ ожидать, что нѣкоторые земства, по постановленіямъ о томъ чрезвычайныхъ собраній, могутъ возбудить ходатайства о выдачѣ имъ восспособленій въ теченіе будущаго года. Поэтому слѣдуетъ признать, что испрошеніе по смѣтѣ 1904 года предположенныхъ для сего 15.000,000 руб. представлялось бы въ практическомъ отношеніи весьма существеннымъ. Но, предоставляя Министру Внутреннихъ Дѣлъ возбудить въ установленномъ порядкѣ ходатайство объ отпускѣ по смѣтѣ 1904 года на устройство мѣстныхъ дорогъ 15.000,000 руб., Совѣщаніе отнюдь не предпріимаетъ этимъ вопроса объ ассигнованіи этихъ денегъ, такъ какъ вопросъ этотъ будетъ обсуждаться общимъ порядкомъ въ Государственномъ Совѣтѣ, и отъ Государственнаго же Совѣта будетъ всецѣло зависѣть разрѣшеніе его, а имѣть въ виду лишь дать по этому поводу необходимыя указанія, которыя послужили бы Министерству Внутреннихъ Дѣлъ основаніемъ для возбужденія означеннаго ходатайства. Такое указаніе представлялось бы тѣмъ болѣе необходимымъ, что дѣйствующими правилами объ условныхъ кредитахъ не предоставлено вѣдомствамъ права вносить въ смѣты такіе условные кредиты, которые по значительному разнѣру ихъ и важности предусматриваемыхъ ими потребностей требуютъ подробнаго обсужденія въ высшихъ государственныхъ установленіяхъ. Поэтому безъ особаго уполномочія со стороны Совѣщанія Министерство Внутреннихъ Дѣлъ и не могло бы возбудить ходатайства объ ассигнованіи по смѣтѣ на 1904 годъ вышеуказанныхъ 15.000,000 р. къ условному отпуску.

Особое Совѣщаніе о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности по вопросу о мѣстныхъ дорогахъ полагало:

I. Образовать, для подробнаго разсмотрѣнія дѣла о мѣстныхъ дорогахъ и выработки соответственнаго законопроекта, подготовительную комиссію, подъ предѣлительствомъ принявшаго участіе въ занятіяхъ по сему предмету Особаго Совѣщанія, на правахъ члена оного, предѣлателя инженернаго совѣта Министерства Путей Сообщенія, дѣйствительнаго тайнаго совѣтника Салова, изъ представителей Министерствъ: Внутреннихъ Дѣлъ, Путей Сообщенія, Финансовъ, Юстиціи и Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ, съ предоставленіемъ предѣлателью комиссіи приглашать въ нее земскихъ дѣятелей, по соглашенію съ Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ, и другихъ лицъ, участіе коихъ будетъ признано предѣлателью полезнымъ.

II. Положить въ основаніе работъ подготовительной комиссіи нижеслѣдующія начала, вытекающія изъ сужденій Особаго Совѣщанія по настоящему дѣлу:

1. Развѣтвіе мѣстныхъ путей сообщенія по его значенію для нашей сельскохозяйственной промышленности должно быть признано дѣломъ первостепенной государственной важности.

2. Въ интересахъ сельскохозяйственной промышленности представляются полезными всѣ виды мѣстныхъ сообщеній, какъ грунтовые, такъ шоссе и мѣстныя рельсовые пути, причемъ выборъ того или иного вида мѣстныхъ дорогъ долженъ зависѣть всецѣло отъ мѣстныхъ условій и разнѣровъ грузового движенія.

3. Для облегченія сооруженія мѣстныхъ дорогъ необходимо:

а) упростить для такихъ дорогъ существующій порядокъ отчужденія земель, съ обезпеченіемъ правильности оцѣнокъ;

б) выяснить существующій и желательный порядокъ отвода владѣльцами земель подъ проселочныя и земскія дороги и подъ сѣтвоя защиты;

в) специально для рельсовыхъ путей установить облегченныя условія ихъ постройки и эксплуатаціи — техническія,

¹⁾ Въ недавнее, напримѣръ, время поступило въ Министерство Финансовъ ходатайство Миргородскаго, Полтавской губ., земства о выдачѣ ему пособія на осуществленіе вполнѣ разработанаго проекта проведенія цѣлой сѣти дорогъ въ уѣздѣ.

правовыя и финансовыя, предоставивъ предпринимателямъ этихъ путей свободу дѣйствій въ предѣлахъ, установленныхъ общими нормами;

г) установить для осуществленія мѣстныхъ дорогъ размѣры правительственной денежной помощи, примѣнительно къ основаніямъ, предусмотрѣннымъ въ проектѣ положенія о мѣстныхъ дорогахъ,

и д) предоставить земскимъ учреждениямъ и заимствующимъ ихъ мѣстнымъ хозяйственнымъ органамъ право устанавливать съ надлежащаго разрѣшенія шоссейныя, мостовыя и т. п. сборы, а равно попутный сборъ съ грузовъ на желѣзнодорожныхъ станціяхъ, при условіи, что обложенію будутъ подлежать лишь грузы, воспользовавшіеся усовершенствованными подъѣздными путями къ означеннымъ станціямъ.

4. Для успѣшнаго развитія дѣла мѣстныхъ дорогъ необходимо объединить мѣстные пути сообщенія въ вѣдѣніи земскихъ хозяйственныхъ органовъ, подъ наблюденіемъ и руководствомъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ. Въ этихъ видахъ слѣдуетъ:

а) предусмотрѣть передачу въ собственность или безсрочное заведываніе земскихъ учреждений, съ ежегодными пособиями изъ казны на содержаніе, всѣхъ казенныхъ дорогъ, за исключеніемъ перечисленныхъ въ законѣ дорогъ особаго значенія;

б) опредѣлить порядокъ содержанія такъ называемыхъ проселочныхъ дорогъ, съ тѣмъ, чтобы содержаніе важнѣйшихъ изъ этихъ дорогъ было снято съ ответственности владѣльцевъ земель, по которымъ эти дороги проходятъ, и отнесено на мѣстныя земскія средства;

в) для содержанія, главнымъ образомъ, проселочныхъ дорогъ, переданныхъ земствамъ, предоставить симъ послѣднимъ право пользоваться натуральной дорожной повинностью, съ тѣмъ, чтобы повинность эта была сдѣлана всеобщей, были изысканы справедливыя основанія ея разверстки и установлены въ законѣ предѣлы ея отбыванія, а также основанія заимствія ея денежными взносами для лицъ, нежелающихъ отбывать ее въ натурѣ;

г) (по мнѣнію большинства членовъ Особаго Совѣщанія) земскимъ учреждениямъ должно быть не только оставлено право самимъ строить и эксплуатировать желѣзныя дороги мѣстнаго значенія, но и предоставлено разрѣшать ихъ къ постройкѣ акціонернымъ обществамъ мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ и частнымъ предпринимателямъ;

г) (по мнѣнію меньшинства членовъ Особаго Совѣщанія) участіе земствъ въ постройкѣ мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ должно быть сохранено на нынѣ существующихъ основаніяхъ, при условіи полученія разрѣшеній на сооруженіе дорогъ черезъ соединенное присутствіе Комитета Министровъ и департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта.

5. Надлежитъ опредѣлить предѣлы правительственной помощи и выработать порядокъ разрѣшенія частнымъ предпринимателямъ и дорогамъ общей сѣти осуществленія мѣстныхъ рельсовыхъ путей, независимо отъ земскихъ учреждений.

6. (По мнѣнію большинства членовъ Особаго Совѣщанія). Всѣ проселочныя и земскія дороги, не исключая

и земскихъ рельсовыхъ путей, должны находиться въ вѣдѣніи Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, причѣмъ въ надзоръ за земскими рельсовыми путями на мѣстахъ могли бы участвовать органы мѣстнаго управленія тѣхъ желѣзнодорожныхъ линій, къ которымъ примкнуть означенныя пути. Неземскія мѣстныя желѣзныя дороги съ механическими двигателями должны быть оставлены въ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія.

6. (По мнѣнію меньшинства членовъ Особаго Совѣщанія). Мѣстные гужевые пути должны быть сосредоточены въ вѣдѣніи Министерства Внутреннихъ Дѣлъ; мѣстныя же желѣзныя дороги съ механическими двигателями должны находиться въ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія.

6. (По мнѣнію одного члена Особаго Совѣщанія). Казенныя шоссейныя дороги, передаваемыя въ безсрочное заведываніе органовъ земскаго хозяйственнаго управленія, и всѣ мѣстныя рельсовыя пути общаго пользованія должны находиться подъ техническимъ надзоромъ Министерства Путей Сообщенія.

7. Въ центральномъ управленіи Министерства Внутреннихъ Дѣлъ по дорожной части должны принять участіе представители Министерствъ Путей Сообщенія, Финансовъ, Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ и Государственнаго Контроля, на основаніяхъ, установленныхъ примѣнительно къ порядкамъ дѣйствій совѣта по тарифнымъ дѣламъ,

и III. Предоставить Министру Внутреннихъ Дѣлъ возбудить въ установленномъ порядкѣ ходатайство объ отпускѣ по смѣтѣ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ на 1904 годъ кредита въ 15.000.000 руб. на выдачу ссудъ и воспособленій на устройство мѣстныхъ дорогъ, съ оставленіемъ сего кредита къ условному отпуску впредь до изданія закона объ означенныхъ дорогахъ.

На подлинномъ журналъ Собственной Его Императорскаго Величества рукою написано: «Исполнить. По вопросамъ, возбуждавшимъ разногласія, подготовительная коммисія должна руководствоваться мнѣніемъ большинства».

Русская желѣзная промышленность въ 1902 г.

Статистическій матеріалъ, собранный совѣщательной конторой желѣзнодорожниковъ, хотя и страдаетъ обычными здѣсь крупными недочетами, однако позволяетъ свести въ одну общую картину результаты нашей желѣзной промышленности въ 1902 г. Минувшій годъ принесъ нашей желѣзной промышленности много назидательнаго матеріала, а потому при разборѣ его я не ограничусь свѣдѣніями совѣщательной конторы, но воспользуюсь также тѣми данными, которыя добыты совѣтами сѣздовъ южныхъ и уральскихъ горнопромышленниковъ, хотя эти свѣдѣнія иногда сильно не вяжутся со свѣдѣніями конторы.

Выплавка чугуна по отдѣльнымъ районамъ Россіи за 6 послѣднихъ лѣтъ выражается въ пудахъ слѣдующими цифрами:

	1897.	1898.	1899.	1900.	1901.	1902.
Югъ Россіи.	46.181,442	61.330,411	82.484,877	92.572,863	91.977,509	84.224,249
Ураль.	40.697,049	44.191,030	45.183,667	50.212,662	49.016,214	44.587,516
Царство Польское.	13.944,353	15.948,358	18.796,218	18.219,744	19.773,180	17.234,570
Центральн. районъ.	10.867,329	11.324,036	14.854,060	14.011,208	10.577,539	8.373,557
Сѣверный "	269,239	1.518,664	1.863,616	2.040,297	1.115,829	1.877,089
Юго-западн. "	167,850	188,245	170,657	106,338	14,179	—
Сѣверо-запад. "	44,849	60,847	47,695	45,070	53,824	—
Сибирь	648,073	726,117	300,258	310,433	250,000	200,000
Всего.	112.820,234	135.287,708	163.701,048	177.518,615	172.778,274	156.496,981

Своего наивысшаго размѣра выплавка чугуна въ Россіи достигаетъ въ 1900 г., поднявшись въ теченіе трехъ лѣтъ на 64.693,382 п. или слишкомъ на 57% относительно выплавки 1897 г. Годовое приращеніе выплавки составляетъ въ среднемъ 21.566,127 п. Югъ Россіи въ теченіе этихъ трехъ лѣтъ успѣваетъ удвоить свое производство чугуна. Уралъ увеличиваетъ приблизительно на 25%, Царство Польское и центральный районъ даютъ приращеніе выплавки около 30%, для сѣвернаго района отмѣчается огромный ростъ въ 656%. Только юго-западный, сѣверо-западный и сибирскій районы, за отсутствіемъ сколько-нибудь удовлетворительныхъ естественныхъ условій производства, составляютъ диссонансъ въ этомъ всеобъемлющемъ стремленіи русской желѣзной промышленности къ быстрому росту, не имѣвшему, казалось, ни предѣла, ни удержа. Въ 1901 г. уже отмѣчается нѣкоторое сокращеніе производства чугуна, хотя заводы къ этому времени оборудовались на значительно высшее производство, чѣмъ въ 1900 г. Въ 1901 г. сокращеніе въ Россіи выплавки чугуна составляетъ 4.740,341 п., или 2,7%. Это соответствуетъ прекращенію дѣйствія одного чугуноплавильнаго завода на коксѣ среднихъ, по нашимъ условіямъ, размѣровъ. Въ минувшемъ году сокращеніе въ выплавкѣ чугуна продолжалось и достигло уже 16.281,293 п., что соответствуетъ остановкѣ трехъ заводовъ среднихъ размѣровъ. За послѣдніе два года выплавка чугуна въ Россіи падаетъ на 21.021,634 п., или на 11,8% по сравненію съ 1900 г. Между тѣмъ, имѣющіяся въ Россіи чугуноплавильныя устройства, будь они обеспечены сырьемъ, достаточно по цѣнѣ и размѣрамъ для полнаго использованія производительной способности, могли бы доставить въ годъ около 260.000.000 п., чугуна, т. е. слишкомъ на 100.000.000 п. или 66% болѣе, чѣмъ было произведено въ 1902 г. Правда, во всѣхъ крупнѣйшихъ стравахъ съ установившейся желѣзной промышленностью число дѣйствующихъ домнъ даже въ періодъ промышленной горячки далеко не подходитъ къ числу имѣющихся въ странѣ домнъ, напр., къ 1 июля т. г. (н. ст.) въ С.-А. Соединенныхъ Штатахъ, испытывавшихъ болѣе полугода чугунный голодъ, работало 334 домны, а числилось всѣхъ 420, въ Соединенномъ Королевствѣ изъ 557 домнъ къ 1 января т. г. работало только 354 и т. д. Однако, разница между Россіей и этими странами велика: въ то время, когда у насъ почти всѣ до единой домны стоятъ на уровнѣ возможности продолжать работу, въ этихъ странахъ большинство не дѣйствующихъ домнъ, по отчисленіи ремонтируемыхъ, представляетъ собою старый хламъ, не способный продолжать свое существованіе даже при улучшенныхъ условіяхъ чугунаго рынка. У насъ домны стоятъ вслѣдствіе невозможности сбыть выплавленный чугунъ, а за границей вслѣдствіе невозможности ими работать.

На 18 южныхъ чугуноплавильныхъ заводахъ производство 3 послѣднихъ лѣтъ по отдѣльнымъ мѣсяцамъ, согласно свѣдѣніямъ статистическаго бюро совѣта съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, представляется (въ пудахъ) слѣдующими цифрами:

	1900.	1901.	1902.
Январь	6.790,290	7.154,126	7.621,979
Февраль	7.266,821	7.130,559	6.781,799
Мартъ	8.423,430	7.719,807	7.576,823
Апрѣль	7.330,383	7.259,230	7.538,396
Май	7.487,750	8.107,999	8.145,490
Іюнь	7.815,707	7.564,835	6.930,381
Іюль	7.812,053	7.530,355	7.120,407
Августъ	7.914,464	8.224,205	6.433,196
Сентябрь	7.560,928	7.870,673	6.593,631
Октябрь	7.822,759	8.031,853	7.062,977
Ноябрь	7.886,289	7.774,586	6.246,362
Декабрь	7.585,464	7.599,689	6.690,059
Всего	91.696,338	91.967,917	84.741,500

Эти цифры показываютъ намъ, что выплавка чугуна на югѣ Россіи держалась въ теченіе 2½ лѣтъ почти на одномъ уровнѣ, съ незначительными, сравнительно, колебаніями изъ мѣсяца въ мѣсяцъ. Только съ іюня 1902 г., т. е. вскорѣ послѣ того, какъ стала извѣстной напущѣнная въ свое время сдѣлка донецко-юрьевскаго завода на 7.500,000 п. чугуна по 38 к. за пудъ срокомъ на 3 года, южное чугуноплавильное производство рѣшительно повернуло въ сторону сокращенія. Къ 1 января 1902 г. состояло на югѣ Россіи 31 дѣйствующая печь, 4 строящихся, 6 въ ремонтѣ и 15 готовыхъ, но не дѣйствующихъ, а всего 56 домнъ, къ февралю число дѣйствующихъ домнъ составляетъ 29, къ марту—30; къ апрѣлю—31, къ маю—30, къ іюню—30, къ іюлю—26, къ августу—26, къ сентябрю—26, къ октябрю—25, къ ноябрю—26, къ декабрю—25 и къ 1 января 1903 г.—только 23 дѣйствующія домны, 2 строящіяся (константиновскій и бѣланскій заводы), 13 въ ремонтѣ и 18 готовыхъ, но не дѣйствующихъ. Къ 1 января 1902 г. изъ 18 чугуноплавильныхъ заводовъ юга Россіи вовсе не работало три (верхнедѣпровскій, алмазскій и бѣланскій), въ августѣ прекращаетъ работу керченскій заводъ, а въ декабрѣ остановилъ свое чугуноплавильное производство никополь-маріупольскій заводъ. Такимъ образомъ изъ 18 южныхъ чугуноплавильныхъ заводовъ къ 1 января т. г. не работало пять.

По отдѣльнымъ заводамъ южной Россіи, согласно даннымъ совѣта съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи, производство и отправка на продажу чугуна въ теченіе трехъ послѣднихъ лѣтъ, въ пудахъ, выражается слѣдующими цифрами:

Заводы.	Производство.			Отправка въ продажу.		
	1900.	1901.	1902.	1900.	1901.	1902.
Юзовскій	17.376,248	13.089,863	9.596,729	6.056,108	2.448,305	2.652,417
Дѣпровскій	13.024,884	13.548,802	11.584,452	131,915	81,115	1.225,116
Брянскій	9.041,450	11.242,007	7.992,885	570,982	990,708	1.293,503
Волнищевскій	9.190,618	11.818,590	12.732,397	442,892	2.617,519	2.695,775
Донецко-Юрьевскій	6.792,017	5.288,716	5.930,535	3.712,435	3.591,216	2.803,210
Дружковский	5.878,147	6.505,460	5.726,880	—	10,512	419,288
Татаровскій	4.906,550	4.709,007	5.364,248	73,458	16,727	2.280
Гданцевскій	3.227,520	1.557,685	1.616,360	2.868,732	1.473,372	1.577,491
Никополь-Маріупольскій	4.661,870	4.154,050	4.009,775	1.849,143	2.672,690	1.975,480
Ольховскій	5.203,396	3.454,441	5.524,971	4.584,000	3.904,500	4.859,476
Сулинскій	2.464,876	3.021,116	1.888,070	319,485	87,400	210,350
Русскій Провиданскій	4.481,410	4.958,000	4.869,500	17,000	16,735	3,000
Матѣевскій	2.920,274	4.013,204	3.575,019	1.597,939	1.741,179	1.173,047
Краматорскій	933,999	1.400,000	2.524,851	693,305	864,860	2.357,082
Алмазскій	910,972	—	—	307,880	221,942	68,905
Керченскій	1.553,632	3.236,568	1.804,828	849,079	1.660,395	3.759,536
Верхнедѣпровскій	—	—	—	—	—	—
Бѣланскій	—	—	—	—	—	—
Всего	91.696,338	91.967,917	84.741,500	24.346,142	22.508,685	27.075,956

Въ то время, когда выплавка чугуна на югѣ Россіи въ 1902 г. сократилась на 7.226,417 п. по сравнению съ 1901 г., отправки чугуна въ продажу увеличились на 4.567,271 п., составивъ цифру, которой югъ Россіи еще никогда не достигалъ. Ближайшее разсмотрѣніе цифръ этой таблицы легко объясняетъ, почему минувшій годъ на югѣ Россіи былъ свидѣтелемъ ожесточеннѣйшаго соперничества на чугунномъ рынкѣ. Въ этомъ году, чтобы избавиться отъ излишнихъ запасовъ, выступили съ усиленной продажей чугуна такіе заводы, которые раньше чугуномъ не торговали или торговали въ незначительныхъ количествахъ (дѣпровскій, брянскій, волынцевскій и дружковскій заводы). Равнымъ образомъ, новые чугуноплавильные заводы (краматорскій и керченскій) дѣтельно проводили на рынокъ свой товаръ. Въ то же время прежніе крупнѣйшіе южные поставщики чугуна на продажу (юзовскій, донецко-юрьевскій и гданцевскій заводы) принуждены были весьма чувствительно сжать свой отпускъ. Керченскій заводъ отправилъ въ минувшемъ году за границу 3.341,000 п. чугуна, противъ 918,000 п. въ 1901 г., благодаря этому емкость внутреннего рынка для южного чугуна въ 1902 г. составила 23.734,956 п., т. е. оказалась нѣсколько меньше емкости 1900 г. По этой причинѣ и вслѣдствіе отсутствія на рынкѣ предложенія со стороны общества тульскихъ доменныхъ печей благоприятная на первый взглядъ цифра отпуска чугуна южными заводами не только не говоритъ о расширеніи емкости русскаго чугуна рынка, но, наоборотъ, свидѣтельствуетъ о ея сокращеніи.

Уралъ, достигши наибольшаго производства чугуна въ 1900 г., въ послѣдующіе два года сталъ его сокращать; уменьшеніе выплавки 1902 г. по сравнению съ 1900 г. составило 5.625,146 п., или 11,3%. Сокращенію уральской выплавки чугуна въ 1902 г. въ значительной степени способствовали весьма неблагоприятныя условія заготовки сырыхъ матеріаловъ въ сезонъ 1901—1902 гг. Благодаря сему много доменъ въ теченіе лѣта и осени по недостатку сырыхъ матеріаловъ не работало. Къ 1 января 1902 г. на Уралѣ дѣйствовало 116 доменъ, къ 1 іюня число ихъ падаетъ до 95, затѣмъ къ 1 октября доходитъ до 78 и къ 1 января 1903 г. возрастаетъ до 99, какъ объ этомъ можно судить по слѣдующей таблицѣ, представляющей, согласно свѣдѣніямъ совѣта сѣзда уральскихъ горнопромышленниковъ, статистическій обзоръ уральской выплавки чугуна за 2 послѣдніе года, по отдѣльнымъ мѣсяцамъ (въ пудахъ):

	1901.		1902.	
	Выплавка.	Число дѣствующихъ доменъ.	Выплавка.	Число дѣствующихъ доменъ.
Январь . . .	4.670,095	117	4.741,552	116
Февраль . . .	4.238,362	117	4.091,595	109
Мартъ . . .	4.449,546	116	4.743,890	109
Апрѣль . . .	4.058,307	111	4.250,682	106
Май . . .	4.156,045	110	4.108,800	105
Іюнь . . .	3.875,984	108	3.497,847	95
Іюль . . .	3.791,885	101	2.959,398	85
Августъ . . .	3.685,264	101	2.789,761	80
Сентябрь . . .	3.606,568	104	2.750,163	78
Октябрь . . .	3.874,973	104	3.171,090	83
Ноябрь . . .	4.052,040	105	3.404,551	90
Декабрь . . .	4.304,525	115	3.884,823	99
За весь годъ ¹⁾	48.745,775(?)		44.173,710(?)	

Если оба послѣдніе года разбить на полугодія, то окажется, что въ первой половинѣ 1902 г. выплавлено на Уралѣ 25.435,366 п. противъ 25.448,339 п. въ первой и 23.315,255 п. во второй половинѣ 1901 г. въ то время, когда уральская выплавка второй половины 1902 года составила только 18.959,786 п. Такое значительное паденіе производства чу-

гуна на Уралѣ отразилось и на производствѣ т. г.: за 4 первые мѣсяца т. г. выплавлено только 15.347,657 п. противъ 17.607,219 п. въ томъ же періодѣ 1902 г. Сокращеніе выплавки чугуна въ 1902 г. не коснулось только заводовъ сѣвернаго Урала (богословскіе, вишерскіе, кизеловскій и ниже-туринскій заводы), больше же всего сократили свое производство заводы южнаго Урала и западнаго Приуралья. Южно-уральскіе заводы, дающіе въ годъ около 12.000,000 п., въ теченіе первой трети т. г. возобновили свое производство чугуна съ особенной силой въ то время, когда заводы средняго Урала и западнаго Приуралья работают въ значительно сокращенномъ размѣрѣ. Возстановленіе размѣровъ производства чугуна на южномъ Уралѣ проявлено, впрочемъ, только заводами, расположенными у желѣзной дороги (златоустовскими, катавъ-ивановскими и симскимъ), такъ какъ заводы, лишенные культурныхъ путей сообщенія (инзерскіе, бѣлорѣцкіе), наполовину сократили свое производство.

Царство Польское наибольшей выплавки чугуна достигло въ 1901 г., послѣ чего 1902 г. даетъ сокращеніе на 2.538,610 п. или на 12,8%. Производство чугуна крупнѣйшихъ польскихъ заводовъ въ теченіе трехъ послѣднихъ лѣтъ опредѣляется слѣдующими цифрами (въ пудахъ):

	1899.	1900.	1901.	1902.
Гута-Банкова	6.197,226	5.929,304	4.588,603	4.564,020
Екатерина	1.722,958	1.728,730	1.929,049	1.744,488
Ченстоховскій заводъ	1.131,382	1.728,227	2.769,275	3.621,323
Зомбковицкій "	—	—	1.135,517	1.346,331
Стараховицкій "	798,422	2.066,501	1.817,028	1.032,491
Островерцкій "	4.091,433	3.104,180	4.087,682	2.652,831
Стомпоровскій "	2.254,369	1.792,811	1.860,164	1.524,445
Скаржискій "	676,848	556,455	482,243	—

Изъ перечисленныхъ здѣсь заводовъ зомбковицкій (сосо-вицкаго общества трубопрокатныхъ и желѣзодѣлательныхъ зав. б. Гульдшинскаго), открывъ свое дѣйствіе только въ 1901 г., въ отчетномъ году закрылъ производство. Особенно значительное сокращеніе въ выплавкѣ чугуна на польскихъ заводахъ надо отмѣтить на заводахъ восточной группы (старавицкій, островерцкій, стомпоровскій и скаржискій), расположенныхъ въблизи желѣзнодорожныхъ мѣсторожденій, по вдали отъ залежей ископаемаго угля. Только одинъ ченстоховскій заводъ все время не переставалъ развивать размѣры своего чугуноплавильнаго производства.

Центральный районъ наибольшую дѣятельность по выплавкѣ чугуна проявилъ въ 1899 г.

Съ тѣхъ норъ производство чугуна сильно стало падать. Сокращеніе выплавки 1902 г., по сравнению съ 1899 г., составило 6.480,503 пуд., или слишкомъ 43%. Это сокращеніе является для разсматриваемаго района тѣмъ болѣе симптоматическимъ, что въ 1902 г. открылъ свое дѣйствіе липецкій заводъ тамбовскаго металлургическаго общества, давшій 1.446,402 п. чугуна. Если принять во вниманіе, что въ нынѣшнемъ году въ маѣ остановленъ этотъ заводъ, а еще раньше остановлены шиповскіе заводы (Нижегородской губ.), давшіе въ 1902 г. 1.402,029 п., то надо придти къ заключенію, что роль центральнаго района въ качествѣ производителя чугуна не перестаетъ быстро умаляться.

О производствѣ крупнѣйшихъ чугуноплавильныхъ заводовъ этого района за 5 послѣднихъ лѣтъ можно судить по цифрамъ (въ пудахъ) слѣдующей таблицы:

Заводы.	1898.	1899.	1900.	1901.	1902.
Выксунскій	1.065,300	965,812	1.344,639	1.382,550	1.353,324
Кулебакскій	989,710	718,396	500,750	—	79,166
Шиповскіе	1.101,304	1.440,502	1.253,154	1.589,090	1.402,029
Ташинскій	570,252	581,734	759,435	523,177	893,667
Колпинскій	471,859	485,589	490,374	438,601	—
Судавовскій	2.744,043	4.926,584	3.845,004	1.369,937	—
Мышегскій	431,232	335,037	1.250,879	1.273,235	239,618
Мальцевскіе	1.121,638	1.290,364	1.250,044	1.248,991	1.027,639
Бѣжицкій	514,711	1.175,493	795,900	458,260	—
Липецкій (Сос-кольскій)	—	—	—	—	1.446,402

¹⁾ Годовые итоги въ уральской статистикѣ почему-то никогда не совпадаютъ съ суммой помѣсячныхъ цифръ и, это обстоятельство въ таблицахъ не оговаривается.

Только три чугуноплавильныхъ завода центрального района (выксунскіе, малцовскіе и ташинскіе) поддерживаютъ свое производство, изъ остальныхъ же, самые крупныя представители прекратили свое дѣйствіе. Въ т. г. центральный районъ дастъ уже не болѣе 7.000,000 п. чугуна.

Сѣверный районъ, не взирая на остановку выплавки чугуна на многихъ заводахъ, продолжаетъ пока держаться на уровнѣ производства четырехъ послѣднихъ лѣтъ. Юго-западный и сѣверо-западный районы въ 1902 г. совершенно вывели изъ строя чугуноплавильныхъ округовъ. Сибирь послѣ нѣкотораго подъема чугуноплавильнаго производства въ 1898 г. все время идетъ къ упадку этой промышленной отрасли.

Изъ всѣхъ чугуноплавильныхъ районовъ наименьшее потрясеніе производства чугуна надо отмѣтить въ Царствѣ Польскомъ. Это обстоятельство пріобрѣтаетъ тѣмъ большее значеніе въ области нашей металлургической промышленности, что Царство Польское находится въ весьма неблагоприятныхъ условіяхъ снабженія сырыми матеріалами: мѣстныя руды, хотя въ общемъ дешевы, однако, бѣдны содержаніемъ желѣза и нуждаются въ сдабриваніи значительнымъ количествомъ богатой криворожской руды, пробѣгающей по желѣзнымъ доро-

гамъ около 1,500 в.; коксъ приходится получать по сравнительно дорогой цѣнѣ изъ заграницы. Въ то же время Ф. А. Расинскій, въ своемъ прекрасномъ изслѣдованіи доходности русскихъ акціонерныхъ горныхъ, горнозаводскихъ и механическихъ предпріятій, указываетъ, что горныя и горнозаводскія предпріятія въ Царствѣ Польскомъ отличаются наибольшей доходностью среди подобныхъ предпріятій другихъ районовъ. Сравненіе условій существованія желѣзныхъ заводовъ Царства Польскаго съ условіями существованія такихъ заводовъ въ другихъ русскихъ районахъ должно дать ключъ къ разрѣшенію вопроса о выходѣ русской желѣзной промышленности изъ тяжкаго положенія. Это сравненіе несомнѣнно покъзываетъ, что при правильной постановкѣ производства и сбыта мы можемъ давать желѣзо такъ же дешево, какъ гдѣ бы то ни было за границей. Верхняя Силезія, сосѣдка нашего домбровскаго бассейна, находится въ несравненно худшихъ естественныхъ условіяхъ производства чугуна и желѣза, чѣмъ нашъ югъ Россіи, однако, она успѣшно работаетъ при такихъ продажныхъ цѣнахъ, о которыхъ нашимъ южнымъ или уральскимъ заводамъ даже жутко подумать.

О выдѣлкѣ въ Россіи желѣза и стали въ теченіе послѣднихъ шести лѣтъ даетъ представленіе слѣдующая таблица, выраженная въ пудахъ:

	1897.	1898.	1899.	1900.	1901.	1902.
Югъ Россіи.	24.902,727	36.458,356	50.393,030	52.828,067	60.965,810	55.376,658
Ураль.	23.816,349	26.509,466	26.763,302	28.309,014	29.436,115	27.575,222
Царство Польское.	13.809,498	14.384,968	14.452,338	20.340,058	16.717,063	15.678,015
Централн. районъ.	10.962,056	9.228,143	10.594,767	10.164,486	12.309,119	9.417,177
Сѣверный "	11.686,209	11.013,387	9.550,366	8.408,910	8.255,695	6.862,594
Юго-западн. "	116,090	105,760	108,832	112,533	61,145	—
Сѣверо-западн. "	1.107,474	336,847	1.811,745	1.432,922	1.540,000	2.500,000
Сибирь.	219,968	252,316	208,078	105,051	100,000	100,000
Всего.	86.620,371	98.289,243	112.882,508	121.703,041	129.184,947	117.509,666

Отсюда видимъ, что наибольшаго размѣра выдѣлка въ Россіи желѣза и стали достигла въ 1901 г., въ то время когда наибольшее производство чугуна отмѣчается въ 1900 г. Ростъ производства желѣза и стали не шелъ такъ быстро, какъ въ производствѣ чугуна: за 4 года (1898—1901 гг.) выдѣлка желѣза и стали возросла на 42.564,576 п., или увеличеніе шло въ среднемъ по 10.641,000 п. въ годъ, между тѣмъ въ періодъ роста чугуноплавильнаго производства послѣднее увеличилось на 21.566,127 п., т. е. гораздо быстрѣе, чѣмъ это соответствуетъ росту выдѣлки желѣза и стали, а потому немудрено, что паденіе желѣзныхъ цѣнъ и

заминка въ спросѣ больше всего задѣли у насъ чугунъ. Минувшій годъ уже сопровождается паденіемъ выдѣлки желѣза и стали на 11.675,281 п., или на 9%.

Южные заводы, достигнувъ наибольшей выдѣлки желѣза и стали въ 1901 г., въ слѣдующемъ году сократили свое производство на 5 589,152 п., или слишкомъ на 10%. О производствѣ и отпускѣ въ продажу стальныхъ и желѣзныхъ полупродуктовъ и продуктовъ 18 доменныхъ и 7 передѣльныхъ заводовъ южной Россіи съ распределеніемъ по отдѣльнымъ мѣсяцамъ 2 послѣднихъ лѣтъ дастъ представленіе слѣдующая таблица:

Желѣзные и стальные полупродукты.

	Производство.		Отпускъ.	
	1901.	1902.	1901.	1902.
Январь	6.090,394	6.007,563	270,613	95,890
Февраль	6.141,729	5.537,139	329,807	127,059
Мартъ	7.020,333	6.188,033	238,333	131,932
Апрѣль	5.501,741	5.418,319	592,702	88,154
Май	7.126,955	6.683,237	347,666	205,992
Іюнь	6.306,695	5.076,222	243,125	127,677
Іюль	6.362,293	5.849,393	144,331	162,807
Августъ	7.145,241	5.483,504	207,447	142,515
Сентябрь	6.459,654	5.821,087	254,906	139,767
Октябрь	6.403,004	5.958,453	156,245	133,371
Ноябрь	6.693,763	5.844,071	175,758	119,318
Декабрь	4.986,105	4.950,123	177,770	53,893
За 12 мѣсяцевъ.	76.238,907	68.817,149	3.138,703	1.528,375

Готовыя желѣзо и сталь.

	Производство.		Отпускъ.	
	1901.	1902.	1901.	1902.
Январь	4.746,480	4.827,806	3.883,796	3.796,209
Февраль	4.575,336	4.441,334	3.199,072	4.585,782
Мартъ	5.491,853	4.842,329	4.117,164	5.197,953
Апрѣль	4.659,370	4.288,627	4.107,189	4.388,928
Май	5.672,851	4.956,811	4.316,828	4.627,556
Іюнь	5.331,621	4.348,202	4.578,239	4.360,159
Іюль	5.238,949	4.687,576	4.442,603	4.519,764
Августъ	5.554,491	4.530,899	5.340,063	4.060,041
Сентябрь	5.497,226	4.812,111	4.721,809	4.551,268
Октябрь	5.128,796	4.672,007	4.229,991	4.120,216
Ноябрь	5.009,970	4.547,321	3.771,257	3.294,374
Декабрь	4.058,817	3.881,384	3.194,975	3.686,612
За 12 мѣсяцевъ.	60.965,810	54.836,407	49.902,986	51.188,862

Отсюда видно, что производство желѣзныхъ и стальныхъ полупродуктовъ на югѣ Россіи въ 1902 г., по сравненію съ 1901 г., сократилось на 7.421,758 п., или на 9,7%, а производство готовыхъ желѣза и стали уменьшилось на 6.129,403 п., или на 10%. Отпускъ въ продажу полупродуктовъ сокра-

тился на 1.610,328 п., или на 51%, а отпускъ готовыхъ желѣза и стали увеличился на 1.285,876 п., или на 2,5%. Рѣшительный поворотъ въ сокращеніи производства полупродуктовъ надо отнести къ февралю 1902 г. Въ теченіе всего 1902 г. стремленіе къ сокращенію производства полупродук-

товъ не нарушается ни въ одномъ мѣсяцѣ. Хотя отпускъ въ продажу южныхъ желѣзныхъ и стальныхъ полупродуктовъ никогда не составлялъ важнѣйшей статьи въ южной желѣзной промышленности, тѣмъ не менѣе сокращеніе отпуска этого товара надо признать тѣмъ болѣе чувствительнымъ, что въ 1900 г. однимъ южными доменными заводами вывезено на рынокъ желѣзныхъ и стальныхъ полупродуктовъ 4.595,241 п. противъ 2.768,002 п. въ 1899 г. Отпускъ южными заводами на рынокъ готовыхъ желѣза и стали растетъ изъ года въ годъ, не взирая на значительное ухудшеніе рыночныхъ цѣнъ: въ 1899 г. доменные заводы отпустили готовыхъ желѣза и стали 38.658,280 п., въ 1900 г.—42.542,826 п., въ 1901 г.—46.460,441 п. и въ 1902 г.—47.098,359 п., т. е. въ теченіе трехъ послѣднихъ лѣтъ отпускъ готовыхъ желѣза и стали увеличился здѣсь на 9.440,079 п., или на 24,6%.

Объ отпускѣ южными доменными заводами (для передѣльныхъ заводовъ соответственныхъ данныхъ не имѣется) готовыхъ желѣза и стали по отдѣльнымъ группамъ этого товара можно судить по слѣдующимъ цифрамъ (въ пудахъ) за 4 послѣдніе года:

	1899.	1900.	1901.	1902.
Желѣзнодорожные рельсы	21.630,581	21.904,158	18.111,761	17.038,965
Рудничные рельсы	187,035	188,544	569,214	446,411
Желѣзо и сталь:				
сортовые	6.489,922	6.130,228	8.487,428	9.920,123
листовая	5.486,596	5.156,435	5.646,206	4.394,632
Швеллеры и балки	2.507,868	3.085,618	5.519,565	6.656,744
Проволока	578,271	1.068,947	1.288,088	1.162,643
Бандажи	786,558	418,594	1.575,128	1.210,411
Рельсовые скрѣпленія	859,779	1.547,346	1.306,256	1.176,982
Желѣзные и стальные обрѣзки	890,421	6,226(?)	708,953	822,758
Оси необточенные	400,931	418,594	535,258	339,663

Изъ сопоставленія приведенныхъ цифръ видно, что отпускъ желѣзнодорожныхъ матеріаловъ съ южныхъ доменныхъ заводовъ въ послѣдніе 3 года сильно сократился, именно въ 1899 г. рельсовъ, бандажей, рельсовыхъ скрѣпленій и осей было отпущено всего 23.677,849 п., въ 1900 г.—24.288,692 п., въ 1901 г.—21.528,403 п. и въ 1902 г.—19.766,021 п. По сравненію съ 1900 г. недостатокъ въ спросѣ на желѣзнодорожные матеріалы для южныхъ доменныхъ заводовъ составилъ въ 1902 г. 4.522,671 п., или 18,6%, что, разумѣется, должно было сильно отразиться на положеніи заводовъ, занимающихся изготовленіемъ желѣзнодорожныхъ матеріаловъ. Отпускъ сортового и фасоннаго желѣза въ 1902 г. возросъ, по сравненію съ 1900 г., на 3.789,895 п. или на 62%, отпускъ листового металла въ то же время уменьшился на 761,803 п., или на 15,8%, отпускъ швеллеровъ и балокъ возросъ на 3.571,126 п. или на 115,7%. Отпускъ проволоки равнымъ образомъ, значительно увеличился за время вступленія желѣзной промышленности въ періодъ застоя.

Отсюда видно, что южные доменные заводы, потерявъ въ желѣзнодорожномъ и фабрично-заводскомъ спросѣ, стали въ послѣдніе годы наверстывать въ сбытѣ товаровъ, расходящихся въ народной массѣ по мелочамъ (сортовой и фасонный металл и особенно балки). Картина южной желѣзодѣлательной промышленности была бы неполной, если бы не было указано участіе въ ней семи т. н. передѣльныхъ заводовъ, не обладающихъ собственнымъ чугуномъ. Данные объ этихъ заводахъ имѣются только за два года. Отпускъ этихъ заводовъ по готовому желѣзу и стали, а равно производство и отпускъ т. н. металлическихъ издѣлій этихъ заводовъ видны изъ слѣдующихъ цифръ (въ пудахъ):

	Произведено.		Отпущено.	
	1901.	1902.	1901.	1902.
Мартеновская болванка	5.984,489	6.022,262	1.003,110	854,034
Стальное литье	472,738	396,648	330,978	131,986
Итого полупродукта	6.457,227	6.418,910	1.334,088	986,020

	Произведено.		Отпущено.	
	1901.	1902.	1901.	1902.
Заготовка для про- дажи	68,340	102,529	68,340	102,529
Сортовой и фасон- ный металл	2.274,343	1.860,595	1.634,570	1.661,469
Листовой бромъ кро- вельнаго	2.239,504	1.793,079	1.080,714	936,783
Кровельное листовое желѣзо	745,717	988,524	658,145	971,890
Обрѣзки и обѣски и проч.	102,124	433,265	102,124	417,831
Итого готовыхъ же- лѣза и стали	5.430,028	5.182,992	3.543,893	4.090,503
Чугунное литье	441,353	405,865	35,479	56,671
Желѣзные трубы	1.022,998	880,346	858,669	801,281
Кузнечные поковки	115,697	143,166	4,714	8,536
Болты и костыли	7,276	6,512	—	—
Паровые котлы	167,637	172,191	50,885	51,932
Паровозы	560,771	557,767	573,269	579,994
Прочія желѣзные из- дѣлія	248,106	81,541	203,529	179,482
Мѣдные издѣлія	87,341	67,889	28,281	18,310
Итого металличе- скіе издѣлія	2.651,179	2.313,987	1.754,826	1.696,206

Оставшихся въ производствѣ полупродуктовъ и готовыхъ желѣза и стали почти на одномъ и томъ же уровнѣ въ те-
ченіе 2 послѣднихъ лѣтъ, южные передѣльные заводы сокра-
щаютъ въ 1902 г. свой отпускъ полупродукта на 348,068
пудовъ, или на 26%, а отпускъ готовыхъ желѣза и стали
увеличиваютъ на 546,610 п., или на 15,4%. Въ то же время
видимъ довольно замѣтное сокращеніе производства и сбыта
металлическихъ издѣлій. Въ производствѣ и сбытѣ сортового
и толстаго листового желѣза 1902 г. принесли южнымъ пе-
редѣльнымъ желѣзнымъ заводамъ осязательное сокращеніе въ
то время, когда въ производствѣ листового кровельнаго и
обрѣзковъ для продажи отмѣчается значительное увеличеніе.

Теперь необходимо путемъ окольных подсчетовъ подойти
къ опредѣленію запасовъ металла на южныхъ доменныхъ и
передѣльныхъ заводахъ къ началу 1903 г. Для этого пред-
варительно составлю слѣдующую таблицу производства и
сбыта за три послѣдніе года:

	Чугунъ.	Полупро- дуктъ.	Готовый металл.	Металлич. издѣлія.
Произведено:				
1900	92.572,863	72.512,028	57.655,939	10.828,894
1901	91.977,509	73.381,832	60.965,810 ¹⁾	10.678,072 ¹⁾
1902	84.741,500	68.817,149	54.836,407	9.214,136
За три года	269.291,872	214.711,009	173.458,156	30.721,102
Вывезено на рынокъ:				
1900	24.441,413	2.000,000(?) ¹⁾	47.155,433	5.971,692
1901	22.527,355	2.455,605	49.902,986 ¹⁾	6.185,588 ¹⁾
1902	27.075,956	1.528,375	51.188,862	5.980,406
За три года	74.044,724	5.983,980	148.247,281	18.137,686

Желѣзный и стальной полупродуктъ раздѣляю на двѣ
категоріи. Пудлинговую, бессемеровскую и томасовскую бол-
ванку отношу къ группѣ полупродуктовъ, выдѣляемыхъ

¹⁾ Къ сожалѣнію, въ статистикѣ совѣта сѣзда горнопромышлен-
никовъ юга Россіи, при всемъ своемъ стремленіи къ широкому и по-
лезному развитію, проскальзываютъ ошибки, напр., въ трудѣ № 127
(Желѣзнодорожная промышленность Россіи въ 1901 г.), на стр. 26 производство
и отпускъ готовыхъ желѣза и стали въ 1901 г. опредѣлены цифрами
51.963,643 п. и 45.917,164 п., а на стр. 58 и въ выпускѣ № 156
тѣ же статьи отмѣчены цифрами: 60.965,810 п. и 49.902,986 п.
Разница значительная. Проверить данными совѣщательной конторы
за 1901 г. не представляется никакой возможности, такъ какъ,
данный этой послѣдней въ 1901 г., давая для производства готовыхъ
желѣза и стали на южныхъ заводахъ цифру 29.232+15.697,921+
+26.879,968=42.607,121 п., представляются явно несообразными. По
моимъ соображеніямъ ближе къ истинѣ цифры 60.965,810 п. и
49.902,986 п., а потому я ими пользуюсь.

исключительно изъ чугуна (что вѣрно только приблизительно), а мартеновскую болванку и стальное литье изъ печей къ группѣ полупродукта, получаемого при участіи желѣзнаго и стального лома. Для 1900 г., за отсутствіемъ статистическихъ данныхъ, дѣлю это отношеніе по примѣру 1901 и 1902 гг. Получимъ слѣдующую таблицу:

Группы:	1900.	1901.	1902.	Всего.
бессемеровская	34.241,790	33.982,080	28.176,861	96.400,231
мартеновская.	38.270,238	39.399,752	40.640,788	118.310,778
Итого . .	72.512,028	73.381,832	68.817,149	214.711,009

Принимая для пуда болванки бессемеровской группы необходимымъ 1,1 пуда чугуна, а для пуда болванки мартеновской группы только 0,6 п. чугуна, получимъ расходъ чугуна для производства полупродукта равнымъ 177.026,720 пуд. Если къ этому прибавить разницу между отпусккомъ чугуна на рынокъ и потребленіемъ его на передѣльныхъ заводахъ ($74.044,724 - 17.995,329 \times 0,5 = 65.047,059$) да расходъ на металлическія издѣлія въ 16.280,000 п., то получится потребленіе чугуна на югѣ Россіи равнымъ 258.353,779 п., такъ что можно на основаніи этого принять, что запасы чугуна на югѣ Россіи за 3 года дѣйствія промышленнаго зстоя возросли на 10.938,093 п., противъ запасовъ къ 1 января 1900 г. Хотя эта цифра содержитъ въ себѣ много гадатель-

наго элемента, тѣмъ не менѣе, судя по неизмѣнно угнетенному состоянію чугунаго рынка, она близка къ цифрѣ дѣйствительныхъ запасовъ. Гораздо надежнѣе статистически будетъ расчетъ движенія запасовъ на южныхъ заводахъ готовыхъ желѣза и стали. Отбросивъ отъ суммы произведенныхъ металлическихъ издѣлій 14.800,042 п. разныхъ чугуновыхъ и мѣдныхъ издѣлій, получимъ въ прочихъ металлическихъ издѣліяхъ вѣсъ желѣза равнымъ 15.921,060 п., что соответствуетъ приблизительно 17.500,000 п. готового металла, взятаго въ производство.

Исходя изъ этого расчета, надо заключить, что въ теченіе трехъ послѣднихъ лѣтъ запасы на южныхъ заводахъ готовыхъ желѣза и стали увеличились, сравнительно съ запасами къ 1 января 1900 г., на 7.710,875 п. Эта цифра безусловно близка къ дѣйствительности въ предѣлахъ десятипроцентной ошибки.

Статистика совѣта сѣзда уральскихъ горнопромышленниковъ уже не даетъ возможности ориентироваться такъ подробно въ уральской желѣзной промышленности, какъ это возможно сдѣлать въ отношеніи юга Россіи. Для того, чтобы составить себѣ понятіе о направленіи работы уральскихъ желѣзодѣлательныхъ заводовъ, привожу слѣдующую таблицу ежемѣсячной выдѣлки разныхъ категорій металла за 2 послѣдніе года (въ пудахъ):

	Рельсы и балки.		Сортовой металл.		Листовой кровельный металл.		Прочій листовой металл.		Всего.	
	1901.	1902.	1901.	1902.	1901.	1902.	1901.	1902.	1901.	1902.
Январь	493,142	390,776	1.070,735	941,942	756,723	815,401	82,951	71,261	2.412,307	2.219,380
Февраль	563,543	466,137	886,488	808,840	735,003	762,679	81,875	52,687	2.266,907	2.090,343
Мартъ	420,130	471,371	1.088,073	1.058,545	934,664	896,698	92,571	86,879	2.535,438	2.513,493
Апрѣль	476,892	333,146	977,327	959,154	765,245	696,678	74,987	45,421	2.294,451	2.634,399
Май	603,153	488,790	931,656	1.027,048	833,366	882,686	85,454	65,047	2.453,629	2.463,571
Іюнь	532,770	440,273	965,808	971,439	1.042,047	1.005,824	105,592	74,630	2.646,217	2.492,166
Іюль	258,600	530,926	484,338	472,241	492,875	767,771	55,108	31,496	1.290,921	1.802,434
Августъ	510,113	378,183	581,423	493,637	572,482	945,072	59,494	54,706	1.723,229	1.871,598
Сентябрь	487,877	420,520	731,214	987,881	657,117	933,747	54,011	82,722	1.930,015	2.424,870
Октябрь	600,022	438,610	805,760	729,938	695,815	1.014,587	89,802	81,363	1.194,399	2.264,498
Ноябрь	426,732	281,036	865,043	868,835	729,282	1.115,753	68,675	71,145	2.089,627	2.336,768
Декабрь	197,830	400,903	1.015,119	702,481	698,361	985,669	79,484	66,604	1.990,794	2.156,627
Всего за годъ . .	5.032,587	5.040,671	11.820,687	9.500,836	9.379,990	10.973,085	1.071,058	722,917	27.304,422	26.237,500

Отсюда видно, что рельсовое производство на Уралѣ не обнаруживаетъ стремленія къ какому бы то ни было измѣненію, что производство сортового металла и всякаго листового, кромѣ кровельнаго, рѣшительно клонится къ сокращенію и что наконецъ производство листового кровельнаго усиленно растеть.

За 4 послѣдніе года производство на Уралѣ разныхъ категорій желѣза и стали представляется слѣдующими цифрами (въ пудахъ):

	1899.	1900.	1901.	1902.
Рельсы	3.563,146	4.426,458	5.032,587	5.040,671
Сортовой металл.	11.865,377	12.973,735	11.820,687	9.995,736
Листовой кровельный металл.	7.890,486	9.027,574	9.379,990	10.975,437
Прочій листовой металл.	1.560,024	1.361,828	1.071,158	868,046
Всего	24.879,033	27.789,595	27.304,422	26.933,538

Если сравнить во времени производство на Уралѣ различныхъ сортовъ желѣза и стали по даннымъ совѣта сѣзда уральскихъ горнопромышленниковъ (разница въ итогахъ совѣщательной конторы и совѣта сѣзда уральскихъ горнопромышленниковъ весьма значительна: въ 1901 г. 29.436,115 п. противъ 27.789,595 п.), то окажется, что для сортового металла въ отчетномъ году надо отнѣтить весьма значительное сокращеніе производства, именно 9.995,736 п. въ 1902 г. противъ 11.820,687 п. въ 1901 г., 12.973,735 п. въ 1900 г. и 11.865,377 п. въ 1899 г. Если сопоставить фактъ значительнаго сокращенія производства на Уралѣ сор-

тового металла съ фактомъ весьма быстрого увеличенія производства листового кровельнаго желѣза, то надо заключить, что отмѣченное сокращеніе въ изготовленіи сортового металла надо приписать главнѣйше неблагоприятному состоянію рынка для этой категоріи металла. Листового кровельнаго желѣза приготовлено здѣсь 10.975,437 п. въ 1902 г. противъ 9.379,990 п. въ 1901 г., 9.027,574 п. въ 1900 г. и 7.890,486 пуд. въ 1899 г. Въ 1902 г. уральскіе заводы еще не были вполне оборудованы для предположеннаго ими производства листового кровельнаго желѣза. Это видно изъ статистики производства листового кровельнаго желѣза на Уралѣ за 4 мѣсяца т. г. по сравненію съ тѣмъ же промежуткомъ времени въ 1902 г., именно въ нынѣшнемъ году выдѣлано за 4 первые мѣсяца 3.699,781 п. листового кровельнаго желѣза противъ 3.191,635 п. за тотъ же періодъ 1902 г. Усиленіе листокатальныхъ заводовъ на Уралѣ продолжается, а потому въ этомъ году надо ожидать увеличенія выдѣлки листового кровельнаго желѣза, по сравненію съ 1902 г., на $1\frac{1}{2}$ —2 милл. пудовъ. Рельсовъ на Уралѣ три завода (нижне-салдинскій, надеждинскій и катавъ-ивановскій) произвели 5.040,671 п. въ 1902 г. противъ 5.032,587 п. въ 1901 г., 4.426,458 п. въ 1900 г. и 3.563,146 п. въ 1899 г. Отсюда видно, что въ теченіе кризиса рельсовое производство на Уралѣ значительно усилилось. Наконецъ, по выдѣлкѣ прочаго листового желѣза, кромѣ кровельнаго, наблюдается на Уралѣ послѣдовательное сокращеніе производства до 868,046 п. въ 1902 г. противъ 1.071,158 п. въ 1901 г., 1.361,828 въ 1900 г. и 1.560,024 п. въ 1899 г.

Въ Царствѣ Польскомъ сокращеніе въ выдѣлкѣ желѣза и стали составило 1.039,048 п. или почти 5%. Въ центральномъ районѣ сокращеніе выражается цифрами 2.891,942 п., или 24%. Въ сѣверномъ районѣ сокращеніе составляетъ 1.393,101 п., или 17%. Только сѣверо-западный районъ, въ лицѣ либавскаго завода (если вѣрна круглая цифра въ 2.500,000 п.), значительно увеличилъ свое производство.

Выдѣлка желѣза и стали сопровождалась въ 1902 г. сокращеніемъ во всѣхъ крупнѣйшихъ районахъ русской желѣзодѣлательной промышленности. Наибольшее сокращеніе приходится отмѣтить въ центральномъ районѣ и наименьшее—въ польскомъ. То же самое было нами отмѣчено и въ отношеніи чугуна. Очевидно, что желѣзная промышленность въ центральномъ районѣ обоснована слабѣе всего, а въ Царствѣ Польскомъ прочнѣе всего. Если польская чугуноплавильная промышленность держится сравнительно прочно искусственными мѣрами, то нельзя того же сказать про ея желѣзодѣлательную промышленность, обладающую вслѣдствіе дешевизны топлива (домбровский каменный уголь), рабочихъ рукъ, населенности края и близости рынковъ сбыта весьма прочными условіями существованія. Эти естественные устои польской желѣзодѣлательной промышленности прочны настолько, что они успѣшно выдерживаютъ неблагоприятную природную обстановку чугуноплавильной промышленности. Здѣсь мы наблюдаемъ повтореніе того, что происходитъ на западѣ: въ Германіи Верхняя Силезія и Вестфалія, оба крупнѣйшіе германскіе желѣзодѣлательные районы, чугуны работаютъ дорого на дорогихъ привозныхъ рудахъ, а изъ дорогого чугуна умудряются получать дешевое желѣзо. Крупная прорѣха въ организаціи у насъ желѣзнаго производства не позволяетъ вести передѣлъ чугуна такъ же дешево, какъ его ведутъ за границей. Нашъ польскій районъ цифрами подтверждаетъ справедливость этого положенія. Пока наши заводы не начнутъ въ своемъ производствѣ специализироваться, а для этого необходимо имъ организовать въ союзы, до тѣхъ поръ не можетъ быть рѣчи о дешевомъ у насъ производствѣ желѣза и стали.

О видимомъ потребленіи въ Россіи чугуна, желѣза, стали и издѣлій изъ нихъ, съ переводомъ всего въ чугуны, даетъ представленіе слѣдующая таблица, выраженная тысячами пудовъ:

	1897.	1898.	1899.	1900.	1901.	1902.
Выплавлено чугуна	112,820	135,288	163,701	177,518	172,778	156,500
Привезено изъ заграницы:						
а) чугуна	6,002	6,773	8,347	3,158	1,845	1,114
б) желѣза, стали и издѣлій	34,740	37,635	35,740	19,893	16,141	14,955
в) добавочныхъ 33 1/3% для перевода б) въ чугуны	11,580	12,545	11,914	6,631	5,390	4,986
Всего привезено	52,322	56,953	56,001	29,682	23,366	21,055
Привезено изъ заграницы:						
а) чугуна	7	2	1	18	918	3,341
б) желѣза, стали и издѣлій	314	281	187	250	199	315
в) добавочныхъ 33 1/3% для перевода б) въ чугуны	105	94	62	83	66	105
Всего привезено	426	377	250	351	1,183	3,761
Видимое потребленіе чугуна	164,716	191,864	219,452	206,849	194,961	173,794

Подобно двумъ предыдущимъ годамъ видимое потребленіе въ Россіи чугуна продолжало сильно падать и въ 1902 г. По сравненію съ наибольшимъ видимымъ потребленіемъ чугуна потребленіе 1902 г. обнаруживаетъ сокращеніе на 45.658,000 п., или на 20,7%, а по сравненію съ 1901 г.

на 21.167,000 п., или на 10,8%. Это сокращеніе внутренняго видимаго потребленія чугуна въ Россіи совершалось за счетъ сокращенія производства и заграничнаго привоза и за счетъ увеличенія заграничнаго вывоза. Сокращеніе заграничнаго привоза желѣзныхъ товаровъ въ 1902 г., по сравненію съ 1899 г., составляетъ 34.946,000 п., или слишкомъ 62%, а по сравненію съ 1901 г. — 2.311,000 п., или слишкомъ 10%. Въ то время, когда быстро сокращается привозъ изъ заграницы вообще желѣза и стали не въ дѣлѣ (4.507,000 п. въ 1902 г. противъ 6.228,000 п. въ 1901 г. и 7.090,000 п. въ 1900 г.), видимъ постепенный ростъ привоза къ намъ тонкаго листового желѣза (до № 25 включительно по бирмингемскому калибру), именно 1.526,000 п. въ 1902 г. противъ 1.499,000 п. въ 1901 г. и 1.364,000 п. въ 1900 г. Весьма слабо сокращается заграничный привозъ желѣзныхъ и стальныхъ издѣлій: 1.639,900 п. въ 1902 г. противъ 1.752,100 п. въ 1901 г. и 2.086,700 п. въ 1900 г. Въ то же время видимъ весьма быстрый ростъ привоза къ намъ сельскохозяйственныхъ машинъ и орудій. Простѣйшихъ сельскохозяйственныхъ машинъ и орудій привезено въ 1902 г. 1.315,000 п. противъ 1.248,000 п. въ 1901 г. и 1.153,000 п. въ 1900 г., локомотивовъ при сложныхъ молотилкахъ и паровыхъ плугахъ: 523,000 п. противъ 383,000 п. и 376,000 п., и, наконецъ, сложныхъ сельскохозяйственныхъ машинъ доставлено къ намъ въ 1902 году 1.491,800 пуд. противъ 1.064,900 п. въ 1901 г. и 867,400 п. въ 1900 г.

Чтобы судить о происхожденіи и силѣ рыночнаго соперничества разныхъ группъ привозимаго къ намъ изъ заграницы желѣза, приведемъ здѣсь за три послѣдніе года таблицы привоза къ намъ по главнѣйшимъ таможеннымъ сортамъ металла, толстаго листового (до № 25 по бирмингемскому калибру) и тонкаго листового (свыше № 25 по тому же калибру).

Привозъ полосовыхъ и сортовыхъ желѣза и стали (въ тысячахъ пудовъ):

Таможни.	1900.	1901.	1902.
С.-Петербургская портовая	383	470	395
Ревельская	166	149	08
Рижская	478	364	265
Либавская	257	133	73
Александровская	56	49	42
Сосновицкая	1,060	895	272
Варшавская	114	82	112
Одесская	314	175	106
Батумская	115	103	70
Прочія таможни	333	235	182
Итого	3,287	2,655	1,585

Привозъ листового желѣза и стали до № 25 по бирмингемскому калибру:

Таможни.	1900.	1901.	1902.
С.-Петербургская портовая	176	407	212
Ревельская	65	88	27
Рижская	229	180	84
Либавская	142	74	42
Александровская	102	46	52
Сосновицкая	453	328	224
Варшавская	99	68	83
Одесская	297	343	305
Новороссійская	14	2	1
Батумская	49	40	18
Прочія таможни	165	119	107
Итого	1,791	1,695	1,154

Привозъ листовыхъ желѣза и стали свыше № 25 по бирмингемскому калибру.

Таможни.	1900.	1901.	1902.
Московская	141	157	152
С.-Петербургская портовая	329	322	261

Таможни.	1900.	1901.	1902.
Ревельская	50	123	180
Либавская	145	126	126
Рижская	18	2	8
Нешавская	53	48	68
Сосновицкая	118	135	98
Варшавская	105	75	102
Одесская	374	439	439
Батумская	2	8	3
Прочія таможни	60	90	118
Итого	1,395	1,525	1,548

Въ этихъ таблицахъ бросается въ глаза упорное прониканіе къ намъ желѣза и стали сортовыхъ черезъ петербургскую таможню въ то время, когда другія таможни, особенно сосновицкая, для этой группы обнаруживаютъ сильное сокращеніе привоза. Съ толстымъ листовымъ желѣзомъ держатся на высокомъ уровнѣ привоза петербургская, сосновицкая и особенно одесская. Въ привозѣ тонкаго листового желѣза, которое состоитъ главнѣйше изъ черной жести, самыми крупными таможнями являются одесская, петербургская, ревельская, московская и либавская которыя удерживаютъ свой привозъ на одномъ и томъ же уровнѣ въ теченіе 3 послѣднихъ лѣтъ, а нѣкоторыя даже замѣтно усиливаютъ привозъ этого товара. Одесса является особенно для толстаго листового желѣза (до № 25 по бирминг. калибру) пунктомъ почему-то непреступнымъ для нашего металла. Ознакомленіе съ этими и другими аналогичными данными, повидимому, указываетъ, что за время кризиса желѣзной промышленности мы почти ничего не сдѣлали для вытѣсненія съ нашего рынка заграничныхъ издѣлій. Сокращеніе заграничнаго привоза произошло почти исключительно за счетъ сокращенія спроса, а не за счетъ наступательнаго движенія со стороны нашихъ промышленниковъ.

Горный инженеръ *А. Волскій.*

Финансовая хроника.

Балансы главнѣйшихъ эмиссіонныхъ банковъ.

Государственный банкъ (въ тыс. руб.).

А к т и в ъ.	1903 г. 8 июля.	1903 г. 16 июля.	1902 г. 16 июля.
Касса:			
полноцѣнное серебро . .	67,766	67,549	66,414
размѣнная монета . . .	22,010	21,974	23,834
Наличность золота Государственного банка . . .	813,440	762,930	751,507
Тратты и переводы на заграничныя мѣста	4,562	4,469	1,780
Процентныя бумаги, принадлежащія банку	46,445	45,469	52,919
Учетъ и спеціальн. текущ. сч., обезп. векселями . .	205,291	201,764	196,698
Ссуды срочныя и въ формѣ спеціальн. тек. сч. подъ процентн. бумаги	91,836	91,035	91,221
Ссуды:			
товарныя	26,697	26,075	25,266
промышленныя	51,377	52,288	52,127
П а с с и в ъ.			
Кредитные билеты въ народномъ обращеніи . . .	573,668	568,938	543,631

	1903 г. 1 июля.	1903 г. 8 июля.	1902 г. 8 июля.
Выданныя тратты и депозитныя квитанціи	3,535	4,967	1,789
Капиталы банка	55,039	55,039	55,065
Вклады:			
срочныя	17,748	17,680	20,128
безсрочныя	41,482	41,182	44,700
Текущіе счета частныхъ лицъ, разныхъ учреждений и отдѣла расчетовъ между ж. д.	503,540	510,809	418,360
Текущій счетъ департамента государственнаго казначейства	133,105	136,692	157,395
Учетный %:			
для векселей:			
до 3 мѣс.	4½	4½	4½
до 6 мѣс.	5½	5½	5½
гос. рента за недѣлю . .	98½-98½-½	98½-99-98½-½	98½-98½-½

Англійскій банкъ (въ фунт. стерл.).

Отдѣлъ банковыхъ операцій.	1903 г. 9 (22) июля.	1903 г. 16 (29) июля.	1902 г. 17 (30) июля.
П а с с и в ъ.			
Текущій счетъ казначейства и разныхъ общественныхъ учреждений	7,238,163	6,936,738	10,831,360
Частныя вклады	41,244,279	42,320,773	42,498,701
А к т и в ъ.			
Государственные фонды . .	15,342,840	15,342,840	16,986,460
Вексельный портфель и ссуды	26,016,874	27,608,085	28,880,545
Свободный банкнотный резервъ	23,126,860	22,288,210	23,320,415
Золото и серебро	2,135,741	2,117,746	2,311,401
Отношеніе обязательствъ банка къ его кассѣ . . .	51—96	49—45	47—93
Эмиссіонный отдѣлъ.			
Золото въ монетахъ и слиткахъ	34,419,950	33,940,525	35,612,865
Общій выпускъ банкнотъ . .	52,594,950	52,115,525	53,387,865
Количество билетовъ въ обращеніи	29,468,090	29,827,315	30,067,450
Учетный %:			
официальный	3	3	3
частный	27½-3½	23½-3½	2½-3½
Курсъ 2½% консолей . . .	92,43-00	92,00-91,19	95,62-10-62-48

Германскій банкъ (въ маркахъ).

А к т и в ъ.	1903 г. 10 (23) июля.	1903 г. 18 (31) июля.	1902 г. 18 (31) июля.
Металлическая наличность	960,899,000	926,461,000	1,021,075,000
Вексельный портфель . . .	817,668,000	833,011,000	732,731,000
Ссуды	50,615,000	64,309,000	61,010,000
П а с с и в ъ.			
Билетное обращеніе	1,184,334,000	1,216,144,000	1,231,890,000
Количество билетовъ . . .	—	—	—
Своб. бил. резервъ	290,793,000	217,340,000	296,259,000
Счета жиро	550,944,000	503,378,000	503,479,000
Учетъ:			
официальный	4	4	—
частный	2½-3½	3	—
3% германскій заемъ . . .	91,40-90,90	90,90-91,10	—

Французскій банкъ (во франкахъ).

Активъ.	1903 г. 10 (23) июля.	1903 г. 17 (30) июля.	1902 г. 18 (31) июля.
Металлическая наличность:	3.688.927,352	3.687.058,359	3.712.812,809
золото	2.563.704,092	2.561.693,318	2.590.797,207
серебро	1.125.223,260	1.125.365,040	1.122.015,602
Вексельный портфель. . .	748.271,468	735.440,175	634.651,021
Ссуды	724.225,406	661.816,264	621.769,895
Пассивъ.			
Билетное обращеніе . .	4.230.427,935	4.283.870,000	4.215.434,430
Текущій счетъ казначейства.	182.250,886	196.658,574	200.075,136
Частные вклады.	757.809,135	580.218,515	518.473,212
Официальный учетъ . .	3	3	3
Премія на золото	—	—	—
3% француз. рента. . .	97,57-37-47-27	97,26-52-195-62	100,40-47-27-45

ГЕРМАНИЯ.

Результаты совѣщаній американскихъ и германскихъ делегатовъ по вопросу о серебрѣ въ Берлинѣ.— Однимъ изъ первыхъ вопросовъ, подвергшихся обсужденію въ соединенномъ засѣданіи американскихъ делегатовъ и назначенныхъ со стороны германскаго правительства представителей въ Берлинѣ, былъ вопросъ объ установленіи монетной системы въ Китаѣ. На этомъ совѣщаніи присутствовали также представитель китайскаго правительства. Делегаты пришли къ слѣдующему заключенію: 1) введеніе въ Китаѣ однообразной общей монеты съ законнымъ обращеніемъ является настоятельно необходимымъ. Выгоды установленія указаннаго рода монеты какъ для Китая, такъ и для странъ съ золотой валютой, были бы еще больше, если бы удалось установить определенное отношеніе между стоимостью серебряной и золотой монеты. Для достиженія послѣдней цѣли необходимо, чтобы право чеканить новую монету принадлежало бы исключительно только правительству. Было бы также весьма важно установить рядъ мѣръ, благодаря которымъ китайское правительство могло бы оказывать воздѣйствіе на иностранные вексельные курсы; 2) въ странахъ съ серебряной валютой мѣновая стоимость серебряной монеты попрежнему будетъ находиться въ зависимости отъ экономическихъ условій страны и отъ ея торговыхъ сношеній съ другими странами. Желательно, тѣмъ не менѣе, чтобы установлено было постоянное отношеніе между золотой и серебряной монетой въ странахъ, гдѣ предполагается въ будущемъ введеніе золотой валюты, и чтобы отношеніе это определено было приблизительно въ 1:32, если только не произойдутъ вполнѣдствіи существенныя измѣненія въ цѣнахъ серебра.

Кромѣ того, мексиканскими делегатами, присутствовавшими также въ совѣщаніи, было указано на представляющуюся по ихъ мнѣнію, возможность обезпечить извѣстную устойчивость цѣны серебра путемъ нѣкоторой регулярности въ закупкахъ серебра для цѣлей чеканки различными странами. Что касается Китая, то установленіе и сохраненіе определенной стоимости серебряной монеты будетъ зависѣть тамъ, отъ состоянія внѣшняго долга Китая и его внѣшней торговли. Для того, чтобы имѣть возможность регулировать иностранный вексельный курсъ, Китаю нужно бы располагать большимъ собственнымъ запасомъ золота и извѣстными запасами золота за границей.

Во второмъ и послѣднемъ засѣданіи были приняты слѣдующія резолюціи:

1) введеніе золотой валюты въ странахъ съ серебрянымъ обращеніемъ путемъ чеканки серебряной монеты, имѣющей неограниченное законное обращеніе, но по определенному курсу обмѣна на золото, во многомъ содѣйствовало-бы развитію такихъ странъ и увеличило бы ихъ торговые сношенія съ странами съ золотой валютой, точно такъ же, какъ и обращеніе капиталовъ во всемъ мѣрѣ.

2) можно было бы до извѣстныхъ предѣловъ ограничить колебанія цѣны серебра путемъ разумнаго регулированія дѣлаемыхъ правительствами закупокъ серебра для цѣлей чеканки. Такое регулированіе было бы желательно и оно можетъ быть рекомендовано различнымъ странамъ, поскольку этому не препятствуетъ ихъ монетное законодательство или существующія потребности въ чеканкѣ серебряной монеты.

Съ другой стороны, измѣненіе законовъ о монетномъ обращеніи въ странахъ съ золотой валютой и въ частности принятіе международнаго биметаллизма едва ли подаетъ какія-либо надежды. Наконецъ, въ цѣляхъ устойчивости цѣны серебра, желательно, чтобы въ странахъ, гдѣ существуетъ обложеніе серебряной промышленности, таковое было бы отмѣнено.

Германскіе делегаты, въ свою очередь, заявили, что Германія не имѣетъ возможности производить для чеканки серебряной монеты закупокъ слитковъ серебра, такъ какъ въ силу существующихъ монетныхъ законовъ, чеканка эта производится изъ имѣющагося запаса серебряныхъ талеровъ, котораго хватитъ еще на много лѣтъ. Запасъ этотъ въ настоящее время исчисляется въ 100 милл. Въ германскихъ же колоніяхъ, за исключеніемъ колоній въ западной Африкѣ и Кіао-чау, монета исчисляется въ германскихъ маркахъ. Поэтому высказанное выше желаніе регулированія правительственныхъ закупокъ серебра для цѣлей чеканки могло бы имѣть примѣненіе лишь по отношенію къ находящимся подъ протекторатомъ Германіи областямъ.

ИСПАНІЯ.

Проектъ финансовыхъ мѣропріятій. Испанскимъ министромъ президентомъ Виллаверде выработанъ проектъ финансовыхъ мѣропріятій въ цѣляхъ оздоровленія испанской валюты, который представленъ на-дняхъ въ законодательное собраніе. Проектъ этотъ имѣетъ цѣлью замѣнить учрежденный недавно при испанскомъ банкѣ синдикатъ по закупкѣ иностранныхъ золотыхъ девизъ, и дѣятельность котораго по уменьшенію преміи на золото оказалась до сихъ поръ безплодной, новымъ размѣннымъ бюро для регулированія всѣхъ операций съ золотомъ въ Испаніи. Бюро это предполагается учредить также при испанскомъ банкѣ, но за счетъ государства. Въ кругъ его вѣдѣнія должны войти покупка, продажа и выдача въ ссуду чековъ на золото, золотыхъ девизъ и золотой монеты. Дѣятельность этого бюро должна имѣть конечной цѣлью постепенное упроченіе золотой пезеты въ качествѣ единственной законной монеты, съ ограниченіемъ при этомъ платежной силы серебряной монеты, а до того времени бюро это должно содѣйствовать устойчивости испанской валюты и постепенному сокращенію преміи на золото. Всѣ операции этого бюро будутъ производиться исключительно только за счетъ правительства и банкъ не долженъ нести по нимъ никакой ответственности.

Вмѣстѣ съ тѣмъ предполагается ввести обязательную уплату всѣхъ вывозныхъ и ввозныхъ пошлинъ золотомъ. Долгъ правительства, испанскому банку по 2½% облигаціямъ казначейства, выпущеннымъ во время послѣдней войны, предполагается при этомъ погасить путемъ четырехъ годовыхъ взносовъ, совершаемыхъ начиная съ 1904 г. первый взносъ опредѣляется, при этомъ, въ 100 милл. пез., а три послѣдующіе, въ 200 милл. пез. каждый. Для полученія необходимыхъ на это средствъ предполагается выпустить 5% погашаемую ренту, срокомъ по 1994 и 1997 г., предполагается далѣе размѣстить часть этого займа за границей. Въ случаѣ успѣха такой попытки, правительству разрѣшается выпустить еще на 200 милл. пез. ренты.

Для снабженія размѣннаго бюро достаточными оборотными средствами предполагается путемъ залога таможеннаго дохода, реализовать трехмѣсячныя облигаціи казначейства, срокомъ на 3 мѣсяца. Кромѣ того, предполагается взять ссуду подъ залогъ алмаденскихъ рудниковъ срокомъ на 20 лѣтъ, въ суммѣ 94 милл. пез. Если бы при этомъ образовался изли-

шекъ золота, то онъ поступаетъ на усиленіе золотого запаса испанскаго банка. Наблюденіе за выполненіемъ всѣхъ этихъ предначертаній возлагается на особую комисію подъ предѣтельствомъ министра финансовъ съ участіемъ членовъ кортесовъ. Если бы для осуществленія вышеприведенныхъ мѣръ пришлось увеличить текущій долгъ казначейства, то это разрѣшается сдѣлать лишь путемъ выпуска и продажи векселей казначейства.

Помимо этого, рекомендуется учрежденіе расчетныхъ палатъ во всѣхъ главнѣйшихъ торговыхъ пунктахъ Испаніи.

Торгово-промышленный отдѣлъ.

ИНОСТРАННЫЯ ИЗВѢСТІЯ.

СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО.

Железная промышленность Соединеннаго Королевства въ 1902 г.—На дняхъ британская желѣзнодорожная ассоціація (The British Iron Trade Association) выпустила свой обычный годовой отчетъ о желѣзной промышленности Соединеннаго Королевства. Изъ него заимствуемъ слѣдующія данныя. Желѣзная промышленность точно отражаетъ въ себѣ общее экономическое положеніе страны въ данное время. Исходя изъ этого взгляда, разсматриваемый нами отчетъ устанавливаетъ, что британская торговля въ 1902 г. находилась въ исключительно благопріятныхъ обстоятельствахъ, сохранивъ свою силу и въ первой половинѣ т. г. Въ подтвержденіе такого заключенія приводится слѣдующая таблица вѣшной торговли различныхъ странъ за 1902 г. въ сравненіи съ весьма благопріятнымъ 1900 г.

Страны.	Цѣнность привоза за 12 мѣсяцевъ.		Цѣнность вывоза за 12 мѣсяцевъ.	
	1900.	1902.	1900.	1902.
	Фунты стерлинговъ.			
Германія	288.281,000	276.598,000	230.569,000	243.409,000
Бельгія	85.874,000	91.043,000	74.267,000	74.293,000
Франція	187.912,000	176.629,000	164.348,000	169.477,000
С.-А. Соединенные Штаты	172.740,000	201.942,000	302.710,000	277.768,000
Японія	29.057,000	27.550,000	19.651,000	26.188,000
Соединенное Королевство	523.075,000	528.860,000	291.192,000	283.540,000

Если принять во вниманіе, что товарныя цѣны въ 1902 г. были въ общемъ значительно ниже товарныхъ цѣнъ 1900 г., то надо заключить, что товарный оборотъ по количеству товара въ 1902 г. былъ значительно больше, чѣмъ въ 1900 г.

Наиболѣе характерной чертой британскаго желѣзнаго рынка въ 1902 г. надо признать необычайный натискъ на этотъ рынокъ со стороны германскихъ желѣзныхъ торговцевъ и промышленниковъ и почти отсутствіе американскаго соперничества какъ на британскомъ, такъ и на международномъ желѣзномъ рынкѣ. Привозъ въ Соединенное Королевство германскихъ желѣзныхъ товаровъ въ отчетномъ году болѣе, чѣмъ на 160,000 т. оказался выше привоза 1901 г. въ то время, когда американскій привозъ сократился на 114,651 тыс. С.-А. Соединенные Штаты, наоборотъ, въ 1902 г. предъявили значительный спросъ на европейскій металлъ, взявъ послѣдняго изъ Соединеннаго Королевства 672,730 т. и изъ Германіи—307,433 т. Если къ этому прибавить еще бельгійскій вывозъ, то окажется, что американцы въ минувшемъ году непосредственно сняли съ европейскаго желѣзнаго рынка тяжесть въ слишкомъ 1.000,000 т. металла. А кромѣ этого, какъ сказано выше, американцы не ставили возможныхъ препятствій на нейтральныхъ желѣзныхъ рынкахъ. Отсюда усматривается огромная услуга, которую оказали американцы европейской желѣзной промышленности сильнымъ оживленіемъ своей промышленности. Затѣмъ отличительнымъ признакомъ 1902 г. надо считать значительно меньшее колебаніе въ продажныхъ

цѣнахъ чугуна въ 1901 г. Въ среднемъ эти цѣны оказались значительно выше, чѣмъ въ 1901 г., хотя далеко остались позади за цѣнами 1900 и 1899 гг. Въ то же время цѣны на сырые матеріалы британскаго чугунаго производства не облегчали удешевленія чугуноплавильнаго производства, и коксъ и желѣзная руда въ 1902 г. обходились заводамъ въ среднемъ дороже, чѣмъ въ 1901 г. Хотя подъ давленіемъ необходимости и достигнуто нѣкоторое удешевленіе въ стоимости чугуноплавильнаго передѣла, однако, этимъ далеко еще не покрыто вздорожаніе производства отъ сырыхъ матеріаловъ. Въ то время, какъ для чугуна происходить подъемъ продажныхъ цѣнъ, для готовыхъ желѣза и стали отмѣчается дальнѣйшее паденіе цѣнъ. Особенно это видно на корабельныхъ листахъ; въ концѣ 1902 г. они расцѣнивались на 12 ш. 6 п. на тоннѣ (9 к. на пудѣ) дешевле, чѣмъ въ томъ же періодѣ 1901 г., между тѣмъ гематитовый западнобережный чугунъ сталъ дороже на 2 ш. 4 п. (слишкомъ на 1½ к. на пудѣ). Благодаря этому производителямъ стали надо было считаться съ ухудшеніемъ своего рыночнаго положенія приблизительно на 15 ш. на тоннѣ металла и необходимо было принять необходимыя мѣры къ достиженію сбереженій на передѣлѣ (на рабочихъ платахъ, топливѣ, ремонтѣ устройствъ и т. д.). Изъ наиболѣе неблагопріятныхъ явленій британскаго желѣзнаго рынка въ 1902 г. надо указать на сильное сокращеніе въ кораблестроительной дѣятельности британскихъ верфей, послѣдствіемъ чего было сокращеніе спроса на корабельный металлъ (листовой и фасонный). Отъ этого замѣтно пострадали многіе желѣзодѣлательные заводы въ Шотландіи и Кливлендѣ тѣмъ болѣе, что имъ трудно было бороться на мѣстномъ рынкѣ съ германскими заготовками и полосовымъ металломъ, которые, равнымъ образомъ, производятся большинствомъ британскихъ фирмъ, готовящихъ металлъ для кораблестроенія. Какъ бы въ противовѣсъ ухудшенію рынка корабельной стали, спросъ на желѣзнодорожные матеріалы оказался въ 1902 г. значительно сильнѣе, чѣмъ въ теченіе нѣсколькихъ послѣднихъ лѣтъ. Вывозъ желѣзнодорожныхъ матеріаловъ изъ Соединеннаго Королевства въ 1902 г. достигъ 715.600 т., т. е. превысилъ вывозъ предыдущаго года на 143,536 т. Этотъ результатъ надо считать тѣмъ болѣе замѣчательнымъ, что на него не оказало вліянія въ общемъ весьма успѣшное германское соперничество, принужденное въ 1902 г. ограничиться менѣе значительнымъ вывозомъ желѣзнодорожныхъ матеріаловъ.

Въ 1902 году Соединенное Королевство произвело чугуна около 8.500,000 т., привезло чугуна изъ заграницы 227,338 т. и привезло всякихъ желѣза и стали, перечисленныхъ въ чугунахъ, 1.260,978 т., а всего 9.988,316 т. Вывозъ желѣзныхъ товаровъ изъ Соединеннаго Королевства въ 1902 году составилъ чугуномъ — 1.102,835 т., вполнѣ или отчасти обработаннымъ желѣзомъ и сталью, съ переводомъ въ чугунахъ, 2.833,000 т., машинами 524,000 т., чугуномъ и разными желѣзными и стальными издѣліями 200,000 т., а всего 4.659,835 т., такъ что на видимое внутреннее потребленіе Королевства приходится 5.328,481 т. чугуна, что составляетъ слишкомъ 62%, или почти 2/3 относительно производства въ странѣ чугуна. Между разными категоріями внутренняго потребленія это количество чугуна приблизительно распределяется слѣдующимъ образомъ:

Употреблено:	Тонны.
для кораблестроенія	1.200,000
въ качествѣ торговаго желѣза и стали	1.108,000
для чугунаго литья	1.000,000
» машинъ внутренняго спроса	700,000
» бѣлой жести внутренняго спроса	220,000
» желѣзнодорожныхъ матеріаловъ внутренняго спроса	450,000
» разныхъ издѣлій внутренняго спроса	450,000
» нуждъ военнаго и военноморскаго вѣдомства	200,000
Всего	5.328,000

Отсюда ясно усматривается, сколь важную роль въ британской желѣзной промышленности играетъ судостроеніе и машиностроеніе этой страны, берущихъ вмѣстѣ 35% изъ всего внутренняго потребленія чугуна.

Желѣзныхъ рудъ въ Соединенномъ Королевствѣ въ 1902 году добыто 13.426,217 англ. т. противъ 12.266,790 т. въ 1901 году, 14.028,206 т. въ 1900 году. Сумма добычи и заграничнаго привоза желѣзныхъ рудъ составила въ 1902 г. 19.865,974 тыс. противъ 17.815,678 тыс. въ 1901 году. Привезено желѣзныхъ рудъ въ Соединенное Королевство 6.439,757 т. въ 1902 году противъ 5.548,888 т. въ 1901 г. и 6.297,963 тыс. въ 1900 году. Въ послѣднее время сталъ появляться спросъ изъ Соединеннаго Королевства на нашу криворожскую руду, а потому не лишне будетъ привести здѣсь болѣе подробныя свѣдѣнія о происхожденіи желѣзной руды, поставляемой въ Соединенное Королевство.

Вотъ таблица привоза по странамъ происхожденія за послѣдніе три года, выраженная англійскими тоннами:

Страны происхожденія.	1900.	1901.	1902.
Швеція	98,055	87,575	167,083
Норвегія	6	—	624
Германія	3,585	4,017	7,965
Голландія	9,414	13,670	14,348
Бельгія	6,620	5,905	5,586
Франція	43,165	44,930	66,172
Португалія	11,738	20,040	17,223
Испанія	5,551,559	4,749,933	5,309,733
Италія	83,332	70,362	182,053
Греція	304,648	303,835	335,824
Турція:			
Европейская	3,950	2,872	4,025
Азіатская	4,111	4,755	3,988
Аджиръ	141,624	189,014	215,632
Персія	6,466	757	1,682
С.-А. Соединенные Штаты	31	32	42
Британскія колоніи	18,717	45,159	98,485
Прочія страны	739	6,032	9,312
Всего	6.297,963	5.548,888	6.439,757

Соединенное Королевство везетъ къ себѣ желѣзную руду отовсюду, куда только проникаютъ его товары, болѣею частью въ видѣ обратнаго груза. Этимъ только объясняется такое множество странъ происхожденія желѣзной руды, ввозимой въ Соединенное Королевство, но никакъ нельзя разнобразія въ происхожденіи привозимой руды ставить въ какую-либо связь съ крайней нуждой Соединеннаго Королевства въ желѣзной рудѣ, какъ это хотятъ видѣть шведско-норвежскіе промышленные круги послѣ открытія желѣзнодорожной линіи Люлео—Офотенъ, открывающей выходъ колоссальнымъ залежамъ Гелливары, Кируповары и Люссосовары къ Атлантическому океану на норвежскомъ побережьи. Желѣзная руда представляетъ собою великолѣпный обратный грузъ, безъ котораго британскій флотъ не могъ бы достаточно успѣшно соперничать съ морской перевозкой другихъ націй. Основа британскаго снабженія иностранной желѣзной рудой лежитъ въ Испаніи, дающей въ 1903 году 82% общаго привоза руды въ Соединенное Королевство. Знаменитыя мѣсторожденія желѣзной руды въ Бильбаго, работающія не только на англичанъ, но и на нѣмцевъ и бельгійцевъ, какъ оказывается по послѣднимъ свѣдѣніямъ еще весьма далеки отъ истощенія въ виду недавняго открытія тамъ новыхъ обширныхъ залежей, а потому испанская руда еще долго будетъ играть въ Соединенномъ Королевствѣ роль подспорья не столько желѣзной промышленности, сколько торговому флоту.

Соединенное Королевство потребляетъ значительныя количества марганцевыхъ рудъ, которыя почти цѣликомъ привозятся изъ заграницы. Въ 1902 году этихъ рудъ привезено 233,333 т. противъ 192,654 т. въ 1901 году, 265,757 т.

въ 1900 году, 257,608 т. въ 1899 г. и 153,927 т. въ 1898 году. О главнѣйшихъ странахъ происхожденія марганцевой руды и количествѣ ихъ привоза, даетъ представленіе слѣдующая таблица за три послѣдніе года, выраженная въ тоннахъ:

Страны происхожденія.	1900.	1901.	1902.
Россія	114,258	86,168	112,706
Бразилія	67,563	34,870	41,986
Чили	11,517	12,100	11,938
Турція	8,133	8,295	12,263
Остъ-Индія:			
Бомбей	8,715	23,605	31,917
Мадрасъ	27,552	18,435	11,176
Греція	10,710	6,603	8,322

Отсюда видно, что въ минувшемъ году русская марганцевая руда количественно (къ сожалѣнію, это не относится къ чрезвычайно павшимъ цѣнамъ) оправилась на британскомъ рынкѣ, чего нельзя сказать про нашего главнаго соперника—Бразилію. Остъ-Индія, гдѣ многіе британскіе производители марганцевистыхъ чугуновъ заручились собственными копиями, сколько-нибудь существенныхъ успѣховъ на британскомъ рынкѣ не дѣлаетъ. Остальныя страны играютъ въ привозѣ марганцевой руды въ Соединенное Королевство роль второстепенную и умаляющуюся съ годами.

Чугуна всякаго выплавлено въ Соединенномъ Королевствѣ въ 1902 году 8.517,693 т. противъ 7.851,830 т. въ 1901 году, 8.908,570 т. въ 1900 году и 9.305,319 т. въ 1899 году. Хотя британское производство чугуна въ 1902 году оказалось значительно больше, чѣмъ въ 1901 году, однако, оно не достигло размѣровъ производства 1900 и тѣмъ болѣе 1899 годовъ. Между отдѣльными сортами чугуна производство Соединеннаго Королевства распределяется слѣдующимъ образомъ: литейнаго и пудлинговаго чугуна въ 1902 году получено 3.860,494 т. противъ 3.597,994 т. въ 1901 году и 4.108,350 т. въ 1900 году; цифры производства гематитоваго (бессемеровскаго) чугуна послѣдовательно составляютъ 3.648,948 т., 3.177,684 т. и 3.636,839 т., томасовскаго чугуна 892,218 т., 794,787 т. и 924,987 т., специальныхъ чугуновъ 185,033 т., 191,365 т. и 238,394 т. Запасы чугуна на складахъ варрантныхъ обществъ въ теченіе 5 послѣднихъ лѣтъ обнаруживаютъ послѣдовательное паденіе, хотя 1900 и 1901 г. были годами, неблагоприятными для сбыта чугуна. Въ 1898 года въ варрантныхъ складахъ Шотландіи, Кливленда и западнаго побережья находилось къ 31 декабря 754,766 т. чугуна, въ 1899 г. 559,793 т., въ 1900 году 219,553 т., въ 1901 году 290,718 т. и въ 1902 году 234,614 т. Обороты съ чугунными варрантами въ Соединенномъ Королевствѣ пали до такой степени, что всемірно извѣстная варрантная фирма Коннэли въ Глазго принуждена постепенно, за сокращеніемъ варрантныхъ операцій, ликвидировать свои дѣла, для чего значительную часть странства, предназначеннаго подъ склады чугуна, эта фирма уже распродала. Чугунные варранты, просуществовавъ въ Шотландіи болѣе 60 лѣтъ, уже отжили свой вѣкъ. Развитіе путей сообщенія, потеря Соединеннымъ Королевствомъ значенія міроваго поставщика чугуна вслѣдствіе развитія этого производства въ другихъ странахъ (Германіи, Бельгіи, Россіи, С.-А. Соединенныхъ Штатахъ), потеря литейнымъ чугуномъ руководящаго значенія въ желѣзной промышленности, облегченіе кредитныхъ операцій—все это дѣлаетъ варрантныя операціи ненужнымъ остаткомъ старины. Въ среднемъ въ 1902 г. въ Соединенномъ Королевствѣ дѣйствовало 354 домны противъ 351 въ 1901 г. и 397 въ 1900 г. Изъ всѣхъ 557 домнъ въ концѣ 1902 г. дѣйствовало 354 домны и находилось въ бездѣйствіи 203 домны или 364% относительно общаго числа британскихъ домнъ.

Производство готоваго сварочнаго желѣза составило въ 1902 г. 998.278,000 противъ 974.385 т. въ 1901 г. и 1.162.765 т. въ 1900 г., т. е. произошло нѣкоторое уве-

личеніе по сравненію съ 1901 г., но все-таки отмѣчаетъ значительное сокращеніе по сравненію съ 1900 г. Какъ ни консервативны англичане въ своей желѣзной техники, тѣмъ не менѣе необходимость заставляетъ сокращать пудлинговое производство и замѣнять его болѣе дешевыми методами, которые, впрочемъ, какъ показываютъ многолѣтній опытъ и лабораторныя изслѣдованія, даютъ металлъ, способный съ полнымъ успѣхомъ замѣнить высшія марки сварочнаго желѣза. Это, однако, ничуть англичанамъ не мѣшаетъ платить за сварочный металлъ по 40 шилл. на тоннѣ (30 к. на пудѣ) дороже, чѣмъ за литой. Такова ужъ сила рутины. Въ 1902 г. всѣхъ пудлинговыхъ печей въ Соединенномъ Королевствѣ состояло 1,528; изъ нихъ 1,186 работали, а 342 бездѣйствовали.

Какъ и вездѣ въ мірѣ, такъ и въ Соединенномъ Королевствѣ въ производствѣ литого металла ведется ожесточенная борьба изъ за преобладанія между мартеновскимъ и бессемеровскимъ способами производства съ той, однако, разницей, что консервативные принципы британцевъ не даютъ этой борьбѣ вылиться въ столь отчетливыя формы, какъ, напр., въ С.-А. Соединенныхъ Штатахъ. Мартеновское производство, какъ извѣстно, стало сильно вытѣснять или ограничивать развитіе бессемеровскаго способа, требующаго дорогаго и не всегда доступнаго чугуна, но не представляющаго особенныхъ выгодъ въ смыслѣ стоимости передѣла и ограничивающаго шкалу качествъ получаемаго металла передъ мартеновскимъ способомъ, дающимъ примѣненіе всякому желѣзному сырью и доставляющимъ на основномъ подѣ продуктъ любого качества. За послѣдніе 4 года производство мартеновскихъ и бессемеровскихъ болванокъ въ Соединенномъ Королевствѣ въ англійскихъ тоннахъ выражается слѣдующими цифрами:

1899. 1900. 1901. 1902.

Болванки:

мартеновскія . . 3.030,251 3.156,050 3.290,791 3.083,288
бессемеровскія . . 1.825,074 1.745,004 1.606,253 1.825,779

Послѣ цѣлаго ряда лѣтъ прогрессивнаго роста мартеновскаго производства и сокращенія бессемеровскаго, въ 1902 г. вдругъ видимъ какъ будто рѣшительный поворотъ въ сторону сокращенія мартеновскаго производства и увеличенія бессемеровскаго. Однако, это явленіе случайное, происшедшее вслѣдствіе сокращенія спроса на кораблестроительные матеріалы и увеличенія спроса на рельсы, которыхъ въ 1902 г. приготовлено 903,216 т. противъ 732,260 т. въ 1901 г., 759,844 т. въ 1900 г. и 838,148 т. въ 1899 г. Характерной особенностью англійскаго желѣзнаго производства служитъ пристрастіе къ кислому процессу и боязнь основного, несмотря на то, что міръ обязанъ основнымъ процессомъ, этимъ величайшимъ изобрѣтеніемъ сидерургии, именно англичанину Томасу, которому не приходится быть пророкомъ въ своемъ отечествѣ и черезъ 25 лѣтъ послѣ первыхъ опытовъ съ этимъ изобрѣтеніемъ. На кислому подѣ въ 1902 г. приготовлено 2.676,508 т. мартеновской болванки противъ 406,780 т., полученныхъ на основномъ подѣ. Соотношеніе между кислой и основной мартеновской болванкой выражается въ 1901 году цифрами 2.939,614 т. и 351,177 т., а въ 1900 году—2.862,566 т. и 293,484 т. Повидимому основная мартеновская болванка начинаетъ въ силу той же неизбежной необходимости завоевывать въ Соединенномъ Королевствѣ полагающіяся ей права, хотя все это достается ей крайне туго. Съ такой же трудностью и послѣдовательностью идетъ въ Соединенномъ Королевствѣ и развитіе основного бессемеровскаго (такъ называемаго томасовскаго) способа. Въ 1902 г. кислой бессемеровской болванки было приготовлено 1.157,180 т. противъ 668,599 т. основной. Въ 1901 г. это соотношеніе характеризуется цифрами: 1.115,985 т. и 490,268 т. и въ 1900 г.—1.253,905 т. и 491,101 т. Разбираемый статистическій матеріалъ не отличается должной систематичностью и даетъ по нѣкоторымъ статьямъ слишкомъ краткія, а по другимъ весьма подробныя свѣдѣнія. Къ послѣднимъ относятся

свѣдѣнія о распредѣленіи готоваго бессемеровскаго металла между отдѣльными группами издѣлій. Въ виду интереса для насъ этихъ свѣдѣній извлекаю слѣдующую таблицу за три послѣдніе года о распредѣленіи готоваго бессемеровскаго металла (въ англ. тоннахъ):

Группы издѣлій:	1900.	1901.	1902.
рельсы	759,814	732,280	903,216
листы и уголки	96,108	75,479	82,000
шпалы и рельсовые накладки	27,291	не извѣстно.	23,200
обжатая болванка и заготовка	280,220	175,800	192,250
полосовой металлъ и заготовка для жести	221,795	251,075	262,600
Всего	1.385,223	1.234,634	1.463,266

Здѣсь обращаетъ на себя вниманіе значительное количество бессемеровскаго металла, употребляемаго англичанами на выдѣлку жести. Производство послѣдней является, вслѣдствіе меньшей толщины листовъ, много труднѣе, чѣмъ производство листового кровельнаго желѣза. Межъ тѣмъ, у насъ по отношенію къ послѣднему держится упорная легенда о необходимости для этого производства металла какихъ-то необычайныхъ качествъ, достигаемыхъ только на древесномъ топливѣ при пользованіи рудой специальныхъ мѣсторожденій (напр., высокогорской на Уралѣ съ маркой соболъ). Эта легенда поддерживается часто и въ печати, затемняя истинный смыслъ эволюціи нашего желѣзнаго дѣла. А съ этимъ надо намъ болѣе, чѣмъ серьезно считаться въ виду того, что высокія продажныя цѣны недавно минувшихъ дней, несомнѣнно, къ намъ не вернуться.

ГРЕЦІЯ.

Положеніе виноградопльи.—Виноградарство и винодѣліе составляютъ весьма важную статью въ экономической жизни королевства. Лучшіе сорта винограда культивируются въ Коринѣ и въ долинахъ Арголіды, похуже—въ Пелопонесѣ и на Ионическихъ островахъ. Главнѣйшимъ экспортнымъ пунктомъ для продуктовъ виноградарства является Патрасъ, съ ежегоднымъ вывозомъ, превышающимъ 103 милл. венец. фунт. (около 50 милл. килогр.). За Патрасомъ слѣдуютъ: Агіонъ, съ отпускомъ болѣе 20 милл. в. ф., Катаколонъ—болѣе 5 милл., Каламатъ, Закинтосъ и пр.

Въ послѣднее время виноградарство въ Греціи сдѣлало громадныя успѣхи, благодаря быстрому увеличенію занятой виноградниками площади. Такъ, въ 1830 году площадь, занятая виноградниками лучшаго сорта, равнялась 38,000 моргеновъ, въ 1845 г.—78,000; въ 1848—129,000; въ 1851—178,000; въ 1860—220,000; въ 1867—280,000; въ 1878—435,000, а въ настоящее время она достигаетъ 740,000 морг.

Подъ виноградниками худшаго сорта вначалѣ находилось всего 24,000 морг., съ которыхъ получалось около 5 милл. окъ (12 милл. литровъ) вина, а теперь ими занята площадь въ 1.350,000 морг. дающая ежегодно на 230 милл. окъ вина. Согласно официальнымъ даннымъ, общая сумма годового производства всѣхъ продуктовъ виноградарства равняется 49 милл. драхмъ (франковъ). Лучшіе сорта винъ получаютъ въ Леокадіи, Кефалоніи, Санторини и въ округахъ Аттики и Патраса, причѣмъ они вывозятся, главнымъ образомъ, въ Англію. Вывозъ этотъ въ 1902 году достигъ 720 гектолитровъ.

СТАТИ

Свѣдѣнія о результатахъ торговъ, утвержденныхъ Министерствомъ Финансовъ съ

[illegible]

Губерніи и области.	Когда были произведены торги.	Пункты доставки спирта.	Количество заторгованнаго спирта.		По цѣнѣ съ доставкой въ мѣста назначенія за ведро въ 40°.											
			Сырого.	Реконструированнаго.	Паточнаго.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.	
																Въ ведрахъ
Олонецкая губ.	19 апрѣля . .	Петрозаводскій каз. вин. складъ	—	23,000	—	—	—	—	114,1—115,9	—	—	—	—	—	—	—
		Вытегорскій » » »	—	23,000	—	—	—	—	115,9—116,6	—	—	—	—	—	—	—
Кіевская губ.	21 апрѣля . .	Кіевскій спиртооч. заводъ Гудимъ-Левковича	48,000	—	—	—	—	—	—	—	39—40	—	—	—	—	—
		Кіевскій № 2 казен. вин. складъ	72,000	—	—	—	—	—	33,75—35,5	34,75—35,75	37—40	38,5—43,25	—	—	—	—
Вятская губ.	22 мая	Александровскій винокур. заводъ	120,000	—	—	—	—	—	—	—	—	93,75—102	—	—	—	—
		Винокуренный заводъ „Первенецъ“	45,000	—	—	—	—	—	—	74—93	—	—	—	—	—	—
		Яранскій казен. вин. складъ	60,000	—	—	—	—	—	—	—	—	99—105	—	—	—	—
		Вятскій » » »	35,000	—	—	—	—	—	—	99,75—113	—	—	—	—	—	—
Новгородская губ.	2/3 іюня. . . .	Спиртооч. заводъ Корсакова въ Новгородѣ	140,000	20,000	—	—	—	—	—	—	51,8—57,6	56,7—57,5	57,5—58	54,5—57,8	50,7—55	—
		» » » » Боровичахъ	94,000	—	—	—	—	—	—	—	49,9—55	53—55	55,9—56,9	50—54,8	54,6—55,9	—
		» » Бровцына въ Тихвинѣ	48,000	—	—	—	—	—	—	—	88,2—88,3	88,1—90,1	88,2—88,3	—	88	—
		Горнопокровскій винокур. заводъ	23,000	—	—	—	—	—	—	—	—	99,3—99,5	—	—	99,6—99,9	—
		Рождественскій винокур. заводъ Волковой	8,000	—	—	—	—	—	—	—	95—95,4	95	94,9—95	—	—	—
		Благовѣщенскій » » Маркелова	12,000	—	—	—	—	—	—	—	96—96,9	95,9—97,6	95,9—97,6	—	95,5—95,9	—
Ставропольская губ.	7 іюня	Васильевскій вин. заводъ бр. Деминыхъ	40,000	—	—	—	—	—	—	—	—	69,2	63,5—68,6	—	—	—
		Спиртооч. заводъ бар. Штейнгеля „Хуторокъ“	225,000	—	—	—	—	—	—	—	—	64—64,1	63,8—64	54,8—63,7	—	—
		Ставропольскій казен. вин. складъ	20,000	—	—	—	—	—	—	—	—	72,8—72,9	71—75	—	—	—
		Медвѣженскій » » »	92,000	16,000	—	—	—	—	—	—	—	79	77,8	77,8	—	—
		Прасковейскій » » »	—	24,000	—	—	—	—	—	—	—	86	82,8	—	—	—
		Александровскій » » »	—	10,000	—	—	—	—	—	—	—	79,9	77	—	—	—
			112,000	60,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

О Б Ъ Я В Л Е Н І Я

Правленіе Бельгійскаго акціонернаго общества
анонимное общество
огнеупорныхъ и гончарныхъ издѣлій
„КРИНИЧНАЯ“
на Донцѣ

симъ имѣть честь покорнѣйше просить гг. акціонеровъ пожаловать въ
обыкновенное общее собраніе, имѣющее быть въ субботу 23 августа
(5 сентября) въ 10½ часовъ утра въ помѣщеніи правленія, въ гор. Сельѣ
(Бельгія).

Предметы занятій собранія:

- 1) Докладъ совѣта правленія.
- 2) Докладъ членовъ ревизіонной комисіи.
- 3) Разсмотрѣніе и утвержденіе баланса и счета прибыли и убытка за 1902—1903 г.
- 4) Избранія въ совѣтъ администраціи и въ ревизіонную комисію.
- 5) Утвердить временное назначеніе одного администратора, избраннаго совѣтомъ администраціи и членами ревизіонной комисіи взаимно умершаго.

Желающіе присутствовать въ общемъ собраніи гг. акціонеры должны соблюдать § 36 устава общества.

Акціи могутъ быть представлены въ Бельгію:

Chez M. M. G. de Lhoneux et C^{ie} à Huy, au Crédit Général Liégeois à Liège et à la Caisse Commerciale à Bruxelles.

Въ Россіи:

въ Азовско-Донскомъ коммерческомъ банкѣ въ Таганрогѣ. 2570

ПРАВЛЕНІЕ ОБЩЕСТВА

Стеблевскихъ

свеклосахарнаго и рафинаднаго заводовъ

приглашаетъ гг. акціонеровъ общества въ обыкновенное общее собраніе на 26 августа 1903 года, въ 2 часа дня, въ Кіевѣ, въ помѣщеніи правленія по Александровскому улицѣ, въ домѣ № 35.

Предметы занятій:

- 1) разсмотрѣніе и утвержденіе отчета и баланса общества за истекшій 1902—1903 годъ;
- 2) разсмотрѣніе и утвержденіе сметы расходовъ и плана дѣйствій на будущій періодъ;
- 3) избрать директоровъ правленія кандидатовъ въ директора правленія и членовъ ревизіонной комисіи на мѣсто выбывающихъ по очереди.
- 4) разрѣшить кредитоваться въ Государственномъ банкѣ, у частныхъ лицъ и учрежденій;
- 5) рѣшить вопросы, кои правленіе найдетъ нужнымъ предложить общему собранію.

ПРАВЛЕНІЕ ТОВАРИЩЕСТВА

Московской

кружевной фабрики

имѣть честь покорнѣйше просить гг. владѣльцевъ паевъ пожаловать въ очередное общее собраніе 20 августа с. г. въ 2½ часа пополудни.

- Предметы занятій общаго собранія будутъ:
- 1) разсмотрѣніе отчета и баланса и распределеніе чистой прибыли;
 - 2) утвержденіе плана дѣйствій и сметы расходовъ на 1903—1904 г.;
 - 3) избраніе взаимно выбывающаго по жребію одного директора и одного кандидата;
 - 4) избраніе членовъ ревизіонной комисіи;
 - 5) разсмотрѣніе тѣхъ предложеній и вопросовъ, которые въ силу § 51 уст. могутъ поступить въ общее собраніе.

Собраніе имѣть быть въ правленіи товарищества, Лубянско-Ильинскія торговля помѣщенія подъ № 2.

2562

Правленіе товарищества

мануфактуръ льняныхъ издѣлій

„Александръ Щербаковъ съ С-ми“

приглашаетъ гг. владѣльцевъ паевъ на обыкновенное общее собраніе, имѣющее быть въ помѣщеніи правленія въ селѣ Кохмѣ въ 10 часовъ утра 28 августа с. г., а за неприбытіемъ должнаго числа пайщиковъ 25 ноября, каковое послѣднее будетъ считаться окончательнымъ, несмотря на количество голосовъ, имѣющихъ прибывшими пайщиками.

Предметы занятій общаго собранія:

- 1) Разсмотрѣніе и утвержденіе отчета за истекшій 1902—1903 операционный годъ.
- 2) Распределеніе прибыли и убытка.
- 3) Утвержденіе сметы расходовъ и плана дѣйствій на 1903—1904 годъ.
- 4) Избраніе одного директора на мѣсто выбывающаго, согласно § 24 устава и членовъ ревизіонной комисіи на 1903—1904 годъ.
- 5) Обсужденіе вопроса по поводу продажи и приобрѣтенія недвижимаго имущества.
- 6) Текущія дѣла.

2578

ПРАВЛЕНИЕ ТОВАРИЩЕСТВА

писчебумажной и картонной фабрикъ

В. С. Щеколдина

приглашаетъ гг. пайщиковъ въ обыкновенное общее собрание, имѣющее быть 30 сентября сего года, въ 12 часовъ дня, въ Правленіи товарищества въ Москвѣ, по Рыбному переулку, въ д. купеческаго общества.

Предметы занятій собранія:

1) разсмотрѣніе и утвержденіе отчета и баланса за пятый операционный годъ съ пасхи 1902 по пасху 1903 г.

2) утвержденіе смѣты расходовъ и плана дѣйствій на 190³/₄ г.

3) Избраніе одного директора и кандидата, на мѣсто выбывающихъ, согласно § 24 устава.

4) Прочіе вопросы, могущіе быть предложенными.

2587

ЛИКВИДАЦИОННАЯ КОМИССИЯ
по дѣламъ товарищества

ВВЕДЕНСКАГО
стекляннаго и хрустальнаго завода

П. Н. Зиковьева

вслѣдствіе опредѣленія с.-петербургскаго окружнаго суда отъ 4 ноября 1902 года, симъ извѣщаетъ гг. владельцевъ паевъ, что 20 сентября с. г., въ 8 ч. вечера назначается общее собраніе пайщиковъ въ гостиницѣ „Эрмитажъ“ (Невскій 116). Обсужденію собранія подлежать:

разсмотрѣніе общаго отчета коммисіи, жалоба одного изъ пайщиковъ, прекращеніе дѣйствій коммисіи, вопросы, вытекающіе изъ предъидущихъ; —

При семъ коммисія считаетъ долгомъ предупредить, что на основаніи § 59 устава товарищества рѣшенія сего собранія будутъ считаться окончательными, не взирая на число представленныхъ въ оное паевъ.

2572

ПРАВЛЕНИЕ

Тихоокеанскаго

китобойнаго и рыбопромышленнаго акціонернаго общества

ГРАФА

Г. Г. Кейзерлинга и К^о
въ С-Петербургѣ

симъ доводитъ до всеобщаго свѣдѣнія, что въ виду истеченія 1 сего іюля льготнаго срока по оплатѣ временныхъ свидѣтельствъ общества третьимъ вносимъ въ размѣрѣ 50 р. на каждое, неоплаченные симъ взносомъ девяносто пять свидѣтельствъ за №№ 3866—3895, 3926—3950, 3986—4000, 4319—4323, 5826—5830, 5851—5855, 5857—5861, 5974—5978 считаются уничтоженными и будутъ замѣнены новыми, подъ тѣми же номерами, которые затѣмъ будутъ проданы правленіемъ общества съ соблюденіемъ постановленій § 14 устава.

2575

БЕЛЬГІЙСКОЕ АНОНИМНОЕ ОБЩЕСТВО
Русско-Бельгійское общество

Орловскихъ

доменныхъ печей и рудниковъ.

Гг. акціонеры вызываются на чрезвычайное общее собраніе, которое имѣетъ быть въ гор. Брюсселѣ 92 rue de la Montagne въ 11 час. утра во вторникъ 2 (15) сентября 1903 года.

ПРЕДМЕТЫ ЗАНЯТІЙ:

1) предложеніе о ликвидаціи;
2) назначеніе ликвидаторовъ и опредѣленіе ихъ полномочій.

Акціи будутъ принимаемы на храненіе:

1) въ правленіи 92 rue de la Montagne Брюсселѣ;

2) въ орловскомъ отдѣленіи Сѣвернаго банка, въ Орлѣ.

2565

ПРАВЛЕНИЕ АКЦИОНЕРНАГО ОБЩЕСТВА
РУССКИХЪ АККУМУЛЯТОРНЫХЪ ЗАВОДОВЪ

„ТЮДОРЪ“

имѣетъ честь просить гг. акціонеровъ, на основаніи § 46 устава об-

щества, пожаловать въ чрезвычайное общее собраніе, имѣющее быть 2 сентября, въ 4 часа дня, въ помѣщеніи правленія общества въ С.-Петербургѣ (улица Гоголя, д. № 4).

Предметы занятій:

разсмотрѣніе и утвержденіе договора съ В. В. Бари.

Избраніе директора вмѣсто отставшагося.

2576

САРАТОВСКОЕ

общество взаимнаго кредита.

На основаніи § 23 устава общества, 20 сентября 1903 г., въ субботу, въ 12 час. дня, въ помѣщеніи правленія общества, на углу Московской и Александровской ул., въ собств. домѣ, имѣетъ быть произведена продажа съ публичныхъ торговъ недвижимаго имущества дворянина Николая Семеновича Купріянова (нынѣ умершаго), состоящаго во 2-й г. Саратова части на углу Малой Сергіевской ул. и Семинарскаго взвоза подъ № 9, заключающагося въ дворовомъ съ постройками мѣстѣ, согласно крѣпостныхъ документовъ, капитальнаго долга на имуществомъ состоитъ 6,940 р. Торгующимися долженъ быть внесенъ 10% залогъ съ суммы долга.

2556 (3-2)

Сѣверное

СТЕКЛОВОПРОМЫШЛЕННОЕ ОБЩЕСТВО.

Чрезвычайное общее собраніе гг. акціонеровъ состоялось 15 іюля 1903 года.

ИЗВЛЕЧЕНІЕ ИЗЪ ПРОТОКОЛА.

Собраніе открыто предѣлатель Р. Ф. Кирхнеромъ. Единогласно постановили уполномочить правленіе:

1) произвести работы, согласно докладу всего на 117,735 р. 58 к. съ тѣмъ, чтобы правленіе представило въ свое время отчетъ по отдѣльнымъ статьямъ;

2) замѣнить деревянныя конюшни и службы каменными, ассигновать на эту постройку 29,000 руб., изъ коихъ 12,000 р. деньгами, а остальная сумма составляетъ стоимость, остающагося отъ перестройки матеріала.

2567

ОБЪЯВЛЕНІЕ.

ГЛАВНАЯ ДИРЕКЦІЯ

земскаго кредитнаго общества

доводить до свѣдѣнія владѣльцевъ 4½% вкладныхъ листовъ, безгочной серіи, что на основаніи 138 ст. Высочайше утвержденнаго 9 іюня 1888 г. устава земскаго кредитнаго общества съ 19 іюля (1 августа) сего года въ управленіи дирекціи будутъ производиться приложеніе купоновъ въ помянутымъ закладнымъ листамъ, на время со 2 полугодія 1903 г. по 1 полугодіе 1913 г. включительно.

Означенные закладные листы слѣдуетъ предъявлять въ отдѣленіе повѣрки главной дирекціи земскаго кредитнаго общества въ Варшавѣ, въ губернскія дирекціи или же высылать при соответственныхъ заявленіяхъ, по почтѣ, адресуя въ главную дирекцію.

Закладные листы должны быть представляемы при заявленіяхъ, написанныхъ четко, безъ подчистокъ и помятокъ, подписанныхъ собственноручно представителями, съ обозначеніемъ числа и въ очередномъ порядкѣ номеръ и номеръ представляемыхъ закладныхъ листовъ.

Печатные бланки для заявленій выдаются безплатно каждому являющемуся за ними въ главную дирекцію и во всѣхъ губернскихъ дирекціяхъ земскаго кредитнаго общества, которыя по желанію заинтересованныхъ лицъ будутъ принимать на себя посредничество при пересылкѣ закладныхъ листовъ въ главную дирекцію.

Пріемъ закладныхъ листовъ, съ заявленіями отъ являющихся лично представителей будетъ производиться ежедневно (за исключеніемъ понедѣльниковъ, а также праздничныхъ и табельныхъ дней) съ 9½ ч. утра до 12½ по-полудни, причемъ выдаваемы будутъ соответственные расписки въ пріемѣ этихъ бумагъ, на имя лица, подписавшаго заявленіе.

По истеченіи 5 дней, не считая понедѣльниковъ, праздничныхъ и табельныхъ дней, получившій расписку можетъ явиться съ таковою въ главную дирекцію за полученіемъ закладныхъ листовъ и приложенныхъ къ нимъ новыхъ купоновъ, которые будутъ выдаваемы съ 1 часа до 3 час. по-полудни.

Закладные листы, не потребованные въ теченіе 30 дней, со дня выдачи расписки въ ихъ пріемѣ переводятся въ сохранный депозитъ главной дирекціи на счетъ владѣльцевъ, согласно правиламъ объ этихъ депозитахъ.

Высылающій закладные листы по почтѣ долженъ прописать на описи этихъ листовъ, четко и точно, адресъ мѣстности (съ указаніемъ последней почтовой станціи), куда листы эти должны быть ему возвращены.

Присланные по почтѣ закладные листы возвращаются тѣмъ же путемъ, вмѣстѣ съ приложенными къ нимъ купонными листами, плата же за пересылку и страхованіе возмѣщена будетъ, если не будутъ для этого доставлены деньги, наложеннымъ платежомъ.

Къ хранящимся въ депозитѣ главной дирекціи закладнымъ листамъ будутъ приложены купонные листы, безъ требованія на то особыхъ заявленій отъ ихъ владѣльцевъ.

Варшава, 26 іюня (9 іюля) 1903 г.

2522 (3—2)

ТОБОЛЬСКІЙ

городской общественный банкъ

доводить до всеобщаго свѣдѣнія, что за неплатежъ банку выданной ссуды, назначено въ продажу въ присутствіи банка недвижимое имѣніе, принадлежащее бывшему купцу, а нынѣ тобольскому мѣщанину Осипу Григорьевичу Кропивину, состоящее въ вѣдѣніи 2 части гор. Тобольска по Большой Пятницкой улицѣ. О днѣ торга будетъ опубликовано особо.

2481 (3—3)

Имѣю честь увѣдомить гг. подписавшихся на предварительныя квитанціи вновь учреждаемаго общества владикавказскаго водопровода, что, согласно разрѣшенія Министерства Финансовъ отъ 31 мая 1903 года за № 2752, окончательнымъ срокомъ для оплаты расписанныхъ акцій является 18 октября сего 1903 года.

Учредитель общества владикавказскаго водопровода баронъ Владимиръ Рудольфовичъ Штейнгель.

2467 (3—3)

ПРАВЛЕНІЕ ТОВАРИЩЕСТВА

„Печатня

С. П. Яковлева“

имѣетъ честь пригласить гг. владѣльцевъ паевъ на чрезвычайное общее собраніе въ воскресенье 7 сентября въ 2 ч. дня.

Предметы собранія:

о Высочайше утвержденномъ положеніи Комитета гг. Министровъ 20 іюня 1903 года относительно измѣненія размѣра капитала по восьмому выпуску паевъ;

о продажѣ дома товарищества въ Самарѣ;

о состоявшемся выкупѣ домовъ товарищества въ Харьковѣ и Саратовѣ;

текущія дѣла.

2552

ПРАВЛЕНІЕ ТОВАРИЩЕСТВА

Велико-Бобринскаго

сахарнаго завода

имѣетъ честь пригласить гг. пайщиковъ въ обыкновенное собраніе на 27 августа 1903 г. въ г. Кіевѣ въ домѣ Шеделя, Б. Владимірская, № 51, въ 5 час. дня, для слѣдующихъ занятій:

утвержденіе отчета за 1902—1903 годъ;

утвержденіе смѣты расходовъ на 1903—1904 годъ;

избраніе директора правленія, кандидата и членовъ ревизіонной коммисіи;

разрѣшеніе правленію кредитоваться въ государственномъ и частныхъ банкахъ и частныхъ лицъ;

разрѣшеніе другихъ вопросовъ по текущимъ дѣламъ.

2542

АНГЛІЙСКАЯ АКЦІОНЕРНАЯ КОМПАНИЯ

„Александровская

машиностроительная компанія“,

съ ограниченной отвѣтственностью.

Общее собраніе акціонеровъ компаніи назначено на 12/25 августа 1903 г. въ 12 ч. дня въ Лондонѣ (Англія) 8 Old Jewry.

Обсужденію собранія будутъ подлежать:

отчетъ компаніи за 1902 г., и докладъ правленія о выборѣ директоровъ и аудиторовъ.

2538

Правленіе общества

желѣзодѣлательныхъ, сталелитейныхъ и механическихъ заводовъ

„СОРМОВО“

доводить до свѣдѣніи гг. владѣльцевъ облигацій общества I выпуска (1898 г.) что оплата срочныхъ 1 августа сего 1903 г. купоновъ № 10 отъ сихъ облигацій будетъ производиться съ 1 числа того же мѣсяца:

въ С.-Петербургѣ:

въ Русскомъ для внѣшней торговли банкѣ (Б. Морская, № 32);

въ с.-петербургскомъ учетномъ и ссудномъ банкѣ (Невскій, № 30);

въ Москвѣ:

въ отдѣленіи Русскаго для внѣшней торговли банка (Ильинка, д. Шелапутина);

въ банкирскомъ домѣ И. В. Юнкеръ и К^о (Кузнецкій мостъ, соб. д.)

Въ тѣхъ же мѣстахъ будетъ производиться оплата облигацій общества того же выпуска:

а) вышедшихъ въ тиражъ 1 апрѣля 1903 г.

въ 250 рублей:

№№ 17, 22, 76, 89, 91, 95, 126, 367, 416, 446, 496, 557, 688, 705, 752, 915, 932, 944, 1063, 1142, 1144, 1209, 1281, 1307, 1363, 1669, 1707, 1710, 1817, 1820, 1836, 1949, 1973, 2053, 2084, 2088, 2276, 2607, 2654, 2692, 2752, 2841, 2865, 2897, 2973, 3117 и 3359.

Въ 1000 рублей:

№№ 3780, 3884, 3896, 3907, 3908, 4119, 4265, 4364, 4402, 4456, 4624, 4686, 4738, 4990, 5055, 5211, 5250, 5339, 5379, 5394, 5503, 5510, 5636, 5674, 5697, 5746, 5791, 6047 и 6101.

Течение % по этимъ облигаціямъ прекращается съ 1 августа 1903 г.

и б) непредъявленныхъ еще къ оплатѣ облигацій:

ТИРАЖА 1900 г. 250 рублеваго достоинства № 1936.

Течение % по этой облигаціи прекратилось съ 1 августа 1900 г.

ТИРАЖА 1901 г. 250 рублеваго достоинства № 1621.

Течение % по этой облигаціи прекратилось съ 1 августа 1901 г.

ТИРАЖА 1902 г. 250 рублеваго достоинства №№ 746 и 828.

1000 рублеваго достоинства № 5284.

Течение % по этимъ облигаціямъ прекратилось съ 1 августа 1902 г.

Если при предъявленіи къ оплатѣ вышедшихъ въ тиражъ облигацій будутъ предъявлены не всѣ купоны, срокъ оплаты коихъ наступаетъ послѣ срока уплаты капитала по облигаціи, то сумма, слѣдующая по таковымъ недостающимъ купонамъ, удерживается изъ капитала облигацій.

2581

ПРАВЛЕНІЕ

КІЕВСКАГО

Городскаго кредитнаго общества

доводить до свѣдѣніи гг. владѣльцевъ 5%-ныхъ облигацій 5 серіи общества, что съ 16 іюля 1903 г. къ симъ облигаціямъ, въ правленіи общества, въ г. Киевѣ (Институтъ-

ская, соб. д.) будутъ выдаваться новые купонные листы на второе десятилѣтіе и что на право полученія таковыхъ должны быть представлены въ правленіе общества талоны отъ вышеупомянутыхъ облигацій, при присылкѣ же таковыхъ почтою слѣдуетъ указать точный адресъ лица, на имя котораго должны быть высланы купонные листы, стоимость

пересылки коихъ, при оцѣнѣ листовъ по достоинству купоновъ въ полной суммѣ, будетъ взыскана наложеннымъ платежемъ. 2503 (3-3)

ПРАВЛЕНІЕ ТОВАРИЩЕСТВА

Долматовской

мануфактуры бумажныхъ издѣлій

приглашаетъ гг. владѣльцевъ паевъ т-ва въ обыкновенное общее собраніе, имѣющее быть во вторникъ 2 сентября 1903 года въ 2 часа дня въ городѣ Кинешмѣ на Московской улицѣ въ домѣ Ивана Александровича Миндовскаго.

Предметы занятій:

разсмотрѣніе и утвержденіе отчета и баланса за время съ Пасхи 1902 г. по Пасху 1903 г.

Избраніе директора правленія, выбывающаго по старшинству вступленія и кандидата.

Обсужденіе и разрѣшеніе нѣкоторыхъ вопросовъ, до дѣла товарищества относящихся. 2561

ЛИКВИДАЦІОННАЯ КОММИСИЯ

по дѣламъ

Перваго общества

желѣзно-конныхъ дорогъ въ Москвѣ,

на основаніи § 64 устава общества, имѣетъ честь пригласить гг. акціонеровъ въ чрезвычайное общее собраніе, имѣющее быть въ среду 27 августа 1903 года въ 8 часовъ вечера въ помѣщеніи коммисіи (Долгоруковская ул. д. второго общества № 25).

На разсмотрѣніе и утвержденіе собранія будетъ представлять:

Докладъ ликвидационной коммисіи по вопросу о распредѣленіи суммы, имѣющей поступить въ сентябрѣ текущаго года отъ городского управленія.

Для участія въ этомъ собраніи пріемъ акцій, согласно Высочайше утв. полож. Комитета Министровъ отъ 21 декабря 1901 года, будетъ производиться въ коммисіи ежедневно кромѣ субботъ, воскресныхъ и праздничныхъ дней съ 12 ч. дня до 3 ч. до 20 августа включительно.

2574

Правленіе товарищества

Харьково-Рожановскихъ

свеклосахарныхъ заводовъ

имѣетъ честь пригласить гг. пайщиковъ въ обыкновенное общее собраніе, назначенное на **24 августа 1903 г. въ г. Кіевѣ**, по Пушкинской ул., въ д. № 1, въ **10 час. утра**. На разсмотрѣніе и утвержденіе общаго собранія представлено будетъ:

- 1) балансъ и отчетъ за 1902—1903 операционный годъ, а равно смѣта расходовъ и планъ дѣйствій на 1903—1904 г.;
- 2) докладъ правленія и членовъ ревизіонной комисіи;
- 3) предоставленіе правленію права кредитоваться въ конторѣ Государственного банка, въ частныхъ банкахъ и у частныхъ лицъ;
- 4) выборъ членовъ правленія и кандидатовъ къ нимъ взаимнѣ бывающихъ и членовъ ревизіонной комисіи;
- 5) разсмотрѣніе всѣхъ прочихъ текущихъ по дѣлу вопросовъ.

2571

Правленіе акціонернаго общества
ПИВОВАРЕННАГО ЗАВОДА

„Лодзь“,

на основаніи Высочайшаго постановленія отъ 21 декабря 1901 г. честь имѣетъ пригласить гг. акціонеровъ въ экстренное общее собраніе имѣющее быть въ **Варшавѣ**—въ помѣщеніи по Садовой улицѣ, № 7, квартира № 6, **августа 19 (сентября 1) дня сего 1903 года въ 3 часа пополудни**.

Предметомъ занятій будетъ обсужденіе предложенія объ уменьшеніи основного капитала общества на сумму **50,000 руб.**—посредствомъ уменьшенія на такую же сумму всего количества акцій.

Въ случаѣ если экстренное общее собраніе за непредставленіемъ акціонерами закономъ требуемаго количества акцій въ указанный выше срокъ **не состоится**—симъ назначается слѣдующее экстренное общее собраніе на **2 (15) сентября с. г., въ 3 часа пополудни въ томъ же помѣщеніи** и будетъ считаться законно состоявшимся не смотря на количество представленныхъ акцій.

2568

ПРАВЛЕНІЕ ТОВАРИЩЕСТВА

Богатовскаго

сахарнаго завода

на основаніи § 51 устава, приглашаетъ гг. пайщиковъ въ обыкновенное общее собраніе **28 августа с. г. въ 2 часа дня, въ С.-Петербургѣ**, Галерная ул., д. 20, кв. 10. Предметы занятій этого собранія: докладъ правленія и рѣшеніе вопросовъ, изъ него вытекающихъ;

разсмотрѣніе и утвержденіе отчета за 190²/₃ годъ и баланса на 1 апрѣля 1903 г.; разсмотрѣніе и утвержденіе смѣты расходовъ, плана дѣйствій и инструкціи правленію на слѣдующій годъ, а равно формы и размѣра разрѣшаемаго ему кредита;

избраніе членовъ правленія и ревизіонной комисіи, на мѣсто бывающихъ;

обсужденіе и рѣшеніе вопроса о способѣ увеличенія оборотныхъ средствъ товарищества.

2588

ПРАВЛЕНІЕ ТОВАРИЩЕСТВА

Маловисковскаго

свекло-сахарнаго завода

имѣетъ честь пригласить гг. владельцевъ паевъ сего т-ва въ обыкновенное общее собраніе, назначенное на **31 августа 1903 г. въ 12 часовъ дня, во временномъ помѣщеніи правленія по Б. Владимирской ул., домъ № 80**.

Предметы занятій общаго собранія будутъ:

разсмотрѣніе и утвержденіе отчета и баланса за истекшій 1902—1903 годъ, на основаніи заключенія ревизіонной комисіи;

разрѣшеніе всѣхъ прочихъ могущихъ встрѣтиться вопросовъ.

2560

ПРАВЛЕНІЕ ТОВАРИЩЕСТВА

мануфактуръ

Н. М. Полушина наслѣдники

приглашаетъ гг. пайщиковъ пожаловать на очередное общее собраніе, имѣющее быть **2 сентября сего года въ г. Иваново-Вознесенскѣ, въ помѣщеніи Правленія**.

Предметы занятій:

1) разсмотрѣніе и утвержденіе отчета и баланса за операционный 190²/₃ годъ;

2) разсмотрѣніе смѣты расходовъ на 190³/₄ годъ;

3) выборъ директора правленія и членовъ ревизіонной комисіи;

4) предложеніе правленія о необходимыхъ постройкахъ, продажѣ и сдачѣ въ аренду недвижимости и текущая дѣла.

2586

ОТДѢЛЪ ПРОМЫШЛЕННОСТИ, на основаніи ст. 9 Высочайше утвержденнаго 20 мая 1896 года положенія о привилегіяхъ на изобрѣтенія и усовершенствованія, объявляетъ, что дѣйствіе нижепоименованныхъ охранительныхъ свидѣтельствъ, выданныхъ имъ на основаніи ст. 7 того же положенія, отнынѣ прекращено, и самыя свидѣтельства признаются недействительными:

Отъ 2 октября 1900 года, за № 12215 „**МАНУФАКТУРНОЙ КОМПАНИИ ЗИНГЕРЪ**“ на способъ и приспособленіе для намѣтки петель и мѣстъ для пуговицъ.

Отъ 25 ноября 1902 года, за № 19167, иностранцу Шарлю Эмилю Эдуарду КУТ-ШУ на передачу движенія.

Отъ 10 марта 1903 года, за № 20168, иностранцу Малькольму МАКЪ-ЛОРЕНУ на усовершенствованія въ динамо-электрическихъ машинахъ.

2536

ПРАВЛЕНИЕ ТОВАРИЩЕСТВА

БУМАЖНОЙ И КАРТОННОЙ ФАБРИКИ

М. Т. Куммеля

приглашает гг. владѣльцевъ паевъ на обыкновенное общее собраніе, имѣющее быть 23 августа 1903 года, въ 6 часовъ вечера, въ помѣщеніи правленія въ Ригѣ, по Плавучей улицѣ, № 10, причемъ предваряетъ, что если таковое не состоится (п. 55 устава), то назначается второе общее собраніе на 6 сентября 1903 г., въ 6 часовъ вечера, въ помѣщеніи правленія въ г. Ригѣ, по Плавучей ул., № 10, которое будетъ считаться законно-состоявшимся, а рѣшеніе его окончательнымъ, не взирая на число паевъ, представленное въ оное пайщиками.

ПРЕДМЕТЫ ЗАНЯТИЙ:

разсмотрѣніе и утвержденіе отчета и баланса за истекшій 190²/₃ г. докладъ ревизіонной комиссіи; утвержденіе смѣты расходовъ и плана дѣйствій на 190³/₄ г.;

избраніе директора и кандидатовъ по п. 21;

избраніе трехъ членовъ ревизіонной комиссіи;

рѣшеніе другихъ вопросовъ по докладу правленія.

Для полученія права участія въ общемъ собраніи, владѣльцы паевъ на предъявителя обязаны представить таковыя, или расписки въ храненіи или залогѣ этихъ паевъ, до 8 августа 1903 г., въ правленіе въ г. Ригѣ. Въ распискахъ должны быть точно обозначены число и номера паевъ.

2585

ПРАВЛЕНИЕ

Донецкаго обществаЖЕЛѢЗОДѢЛАТЕЛЬНОГО И СТАЛЕЛИТЕЙНОГО
ПРОИЗВОДСТВЪ

доводитъ до свѣдѣнія гг. владѣльцевъ облигацій общества, что уплата процентовъ по купону № 14 этихъ облигацій въ размѣрѣ 2 р. 81¼ к. золотомъ, будетъ производиться съ 1 августа 1903 года въ правленіи общества въ Дружковѣ и въ касетъ-ліонскаго кредита, въ С.-Петербургѣ.

2583

Анонимное общество

для эксплуатаціи машиностроительнаго и котельнаго заводовъ

„АЛЬБЕРТЪ НЕВЪ, ВИЛЬДЕ И К^о“

въ Таганрогѣ.

Согласно пар. 30 устава, правленіе общества имѣетъ честь довести до свѣдѣнія гг. акціонеровъ, что 29 августа стараго стиля, 11 сентября новаго стиля, сего года, въ 2 часа дня назначено въ Лютихѣ, Бельгія, въ банкѣ Нагельмакерсъ и Сынъ чрезвычайное общее собраніе акціонеровъ на предметъ разсмотрѣнія финансоваго состоянія общества и увеличенія капитала выпускомъ привилегированныхъ акцій.

Для права присутствовать на общемъ собраніи, гг. акціонеры благоволятъ вносить свои акціи за десять дней до общаго собранія: въ Бельгію въ банкъ Нагельмакерсъ и Сынъ въ Лютихѣ, въ Парижскій и Нидерландскій банки въ Брюсселѣ и въ Россіи—въ Азовско-Донской коммерческій банкъ въ Таганрогѣ.

Довѣренный анонимнаго общества для эксплуатаціи машиностроительнаго и котельнаго заводовъ Альбертъ Невъ, Вильде и К^о, въ Таганрогѣ.

Инженеръ-механикъ Р. Малкинъ.

2584

Бельгійское анонимное акціонерное общество

ОДЕССКИХЪ

СТАЛЕЛИТЕЙНЫХЪ, КУЗНЕЧНЫХЪ И ЦѢПНЫХЪ ЗАВОДОВЪ.

(Концессіонеры Гриффина).

Господа акціонеры приглашаются въ чрезвычайное общее собраніе, назначенное на среду, 13 (26) августа, въ 4 часа пополудни, въ гостиницѣ «Mengelle» въ Брюсселѣ.

Предметы, подлежащіе разсмотрѣнію общаго собранія:

- 1) Измѣненіе уставовъ общества;
- 2) Преждевременное прекращеніе дѣйствій общества;
- 3) Выборъ одного или нѣсколькихъ членовъ для ликвидаціи дѣлъ общества;
- 4) Опредѣленіе ихъ полномочій.

Въ случаѣ, если не будетъ представлено акцій на половину капитала общества, назначается второе собраніе въ той же гостиницѣ «Mengelle» въ среду 27 августа (9 сентября) 1903 г.

Новое собраніе будетъ считаться состоявшимся и вопросы вышеуказанные рѣшенными независимо отъ числа представленныхъ или представляемыхъ акцій.

Во исполненіе § 29 устава для присутствованія въ этомъ собраніи гг. акціонеры приглашаются представить ихъ акціи и учредительскіе пай, по крайней мѣрѣ, за пять дней до засѣданія, въ Брюсселѣ: la Banque auxiliaire de la Bourse 60, rue Royal, въ Шарлеруа la Banque Centrale de la Sambre; въ Одессѣ въ Учетный банкъ.

2540 (2—2)

Симъ доводится до всеобщаго свѣдѣнія, на основаніи §§ 5 и 11 устава, что

АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО ЭЛЕКТРИЧЕСКАГО ФУНИКУЛЕРА въ Тифлисъ, учреждено 8 сего іюля 1903 г. первымъ общимъ собраніемъ гг. акціонеровъ, которое и избрало правленіе въ лицѣ гг. М. Л. Рындыонскаго, С. А. Мухаринскаго, С. И. Гейдемана и П. Гаммельратъ.

Правленіе общества помѣщается въ городѣ Тифлисъ, Михайловскій просп., № 200. 2573

БЕЛГІЙСКОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

„анонимное общество
КОКСОВЫХЪ ЗАВОДОВЪ

въ Широкой.“

(Донецъ—Россія).

Совѣтъ правленія имѣетъ честь извѣстить гг. акціонеровъ, что обыкновенное общее собраніе будетъ имѣть мѣсто въ среду 24 сентября (7 октября) 1903 г. въ 11 час. утра въ правленіи общества.

ПОРЯДОКЪ ЗАСѢДАНІЯ:

1) отчетъ совѣта правленія и комиссаровъ;

2) балансъ и счетъ прибылей и убытковъ за 1902—1903 г. Согласно статьи 32 устава, акціи должны быть представлены:

въ Брюсселѣ въ правленіе общества;

въ Юзовкѣ—Азовско-Донскомъ коммерческомъ банкѣ. 2569

УЧРЕДИТЕЛИ АКЦИОНЕРНАГО ОБЩЕСТВА

ВАРШАВСКАГО

коньячнаго завода

„Имперіаль“

симъ имѣютъ честь довести до всеобщаго свѣдѣнія, что въ силу разрѣшенія Министерства Финансовъ отъ 23 мая с. г., за № 2801-истекающей 18 августа 1903 г. срокъ для собранія первой части основнаго капитала означеннаго общества продолженъ на шесть мѣсяцевъ, т. е. по 18 февраля 1904 г. 2580

Правленіе товарищества

мануфактуръ

В. Е. и А. Ясюнинскихъ

въ с. Кохмѣ

приглашаетъ гг. владѣльцевъ паевъ въ обыкновенное общее собраніе, имѣющее быть 28 августа 1903 г., въ 12 час. дня, въ селѣ Кохмѣ, въ помѣщеніи правленія.

Предметы занятій общаго собранія:

разсмотрѣніе и утвержденіе отчета и баланса за истекшій 1902—1903 операционный годъ;

утвержденіе смѣты расходовъ и плана дѣйствій наступившаго года; избраніе директора вмѣсто Василя Арсеньевича Ясюнинскаго и кандидата директора вмѣсто Ивана Арсеньевича Ясюнинскаго, выбывающихъ по очереди на основаніи § 23 устава товарищества;

избраніе членовъ ревизіонной комисіи;

текущая дѣла. 2579

Правленіе товарищества

мануфактуръ

„Викула Морозова съ сыновьями“

въ мѣстечкѣ Никольскомъ,

согласно § 45 устава товарищества, имѣетъ честь просить гг. владѣльцевъ паевъ въ обыкновенное общее собраніе, назначенное на 1 сентября сего года, въ 3 часа дня, въ помѣщеніи правленія товарищества, въ Москвѣ, на Варваркѣ, въ собственномъ домѣ, для:

1) избранія директоровъ правленія и ревизіонной комисіи;

2) разсмотрѣнія и утвержденія смѣты расходовъ и плана дѣйствій на предстоящій операционный годъ;

3) разрѣшенія вопроса о покупкѣ и продажѣ или обмѣнѣ земельныхъ участковъ;

4) разрѣшенія вопроса о новой постройкѣ,

и 5) разрѣшенія другихъ вопросовъ, если таковые собранію предложены будутъ. 2583

ПРАВЛЕНІЕ

**Русскаго Торгово-Промышленнаго
Коммерческаго Банка**

въ С.-Петербурѣ

имѣетъ честь довести до всеобщаго свѣдѣнія, что оно открываетъ въ НИЖНЕМЪ-НОВГОРОДѢ, на время ярмарки, съ 25 іюля по 31 августа сего года включительно,

Нижегородское Ярмарочное Отдѣленіе

(Ярмарочная сторона, близъ главнаго дома, 17 и 18 линіи, №№ 11—14), которое будетъ производить всѣ разрѣшенныя Уставомъ Банка операциіи.

ПРАВЛЕНІЕ

Тифлискаго Дворянскаго земельнаго банка

симъ объявляетъ, что, на основаніи § 14 устава банка, 12 сентября сего 1903 года, въ помѣщеніи банка, въ гор. Тифлисѣ, на Фрейлинской улицѣ, въ домѣ грузинскаго дворянства, будетъ произведена публичная продажа недвижимыхъ имѣній нижепоименованныхъ лицъ за невозможностью ими по займамъ изъ сего банка платежей, установленныхъ §§ 12, 17, 27, 28 и 36 устава банка, за первую половину текущаго года.

При неуспѣшности первыхъ торговъ, назначенныхъ въ вышеуказанный день, вторая и окончательная продажа, согласно § 20 устава банка, будетъ произведена въ томъ же правленіи 27 сентября сего же года.

Торги, согласно § 17 устава банка, начнутся съ суммы нижепоименованныхъ остатковъ капитальнаго долга съ присовокупленіемъ къ нимъ показанныхъ здѣсь же недоимокъ въ платежахъ банку, а равно недоимокъ въ податяхъ и земскихъ или городскихъ повинностяхъ.

Для вступленія въ торгъ желающій торговаться обязанъ представить наличными деньгами залогъ, равный суммѣ недоимокъ платежей банку и тѣхъ недоимокъ, въ податяхъ и земскихъ или городскихъ повинностяхъ, которыя окажутся на имѣніи ко дню торга.

По заключеніи торговъ, покупщикъ обязанъ представить: крѣпостныя пошлины—въ теченіе 7 дней и всю надданную на торгахъ сумму—въ теченіе 14 дней по заключеніи торговъ.

Капитальный долгъ можетъ быть переведенъ покупщикомъ на себя, со всѣми обязательствами прежняго владѣльца.

Согласно § 15 устава банка, владѣлецъ можетъ внести недоимки до дня торга и тѣмъ освободить имѣніе отъ продажи.

Желающіе участвовать въ торгахъ могутъ разсматривать дѣла, относящіеся до продаваемыхъ имѣній, въ канцеляріи банка въ присутственные часы и дни.

При этомъ правленіе предвѣщаетъ, что банкъ за несоотвѣтствіе первоначальныхъ описей продаваемыхъ имѣній съ современнымъ ихъ положеніемъ ответственности на себя не принимаетъ.

Въ гор. Тифлисѣ.

Николовы, Нина Іосифовна и Георгій Павловичъ: постройки, съ землею подъ ними мѣрою 14 к. с.; въ 5 участкѣ, по линіи Иракліевской улицы.

Капитальный долгъ 4,157 р. 48 к., недоимокъ 275 р. 95 к.,—всего 4,433 р. 43 к.

Параскевашвили, Захарій Татоевичъ: постройки съ землею подъ ними, мѣрою 170 к. с.; въ 10 участкѣ, на Потійской улицѣ.

Капитальный долгъ 22,407 р. 09 к., недоимокъ 831 р. 81 к.,—всего 23,238 р. 90 к.

Сараджевъ, Соломонъ Петровичъ: постройки съ землею подъ ними, мѣрою 140 к. с.; въ 10 участкѣ, въ Дидубѣ, на Горійской улицѣ.

Капитальный долгъ 14,688 р. 56 к., недоимокъ 584 р. 68 к.,—всего 15,273 р. 24 к.

Эристовъ, Захарій Георгіевичъ: постройки съ землею подъ ними, мѣрою 408 к. с.; въ 4 участкѣ, на Лаботорной, Ермоловской и Ново-Бебутовской улицахъ.

Капитальный долгъ 108,886 р. 25 к., недоимокъ 4,021 р. 53 к.,—всего 112,907 р. 78 к.

Въ гор. Гори, Тифлисской губ.

Миндіевъ, Иванъ Григорьевичъ и Кваріани, Екатерина Григорьевна: постройки съ землею подъ ними, мѣрою: по документамъ 360 к. с., а по оцѣночной описи банка 299¼ к. с.; на Царской улицѣ.

Капитальный долгъ 4,357 р. 27 к., недоимокъ 175 р. 64 к.,—всего 4,532 р. 91 к.

Въ гор. Эривани.

Бароянцъ, Карапетъ Егоровичъ: постройки съ землею подъ ними, мѣрою по оцѣночной описи банка 297,31 к. с.; или сколько окажется въ натурѣ; въ Тапабашиномъ кварталѣ г. Эривани.

Капитальный долгъ 3,741 р. 40 к., недоимки 231 р. 43 к.,—всего 3,972 р. 83 к.

2572

Довожу до свѣдѣнія, что я имѣлъ возможность еще болѣе распространить свою торговлю, пригласивъ къ себѣ въ товарищи своего роднаго брата Дмитрія Федоровича Раззоренова.

По договору, заключенному 19 сего іюня у красноярскаго нотаріуса Н. Ставровскаго, всѣ долговыя обязательства, подписанныя какъ обоими товарищами, такъ и однимъ изъ насъ, будутъ имѣть одинаковую силу.

Фирма наша будетъ именоваться:

Торговый Домъ „Федоръ и Дмитрій Раззореновы“.

2547 (3—2)

Съ почтеніемъ Федоръ Федоровичъ Раззореновъ.

ПРАВЛЕНІЕ

Кіевскаго Городскаго Кредитнаго Общества,

согласно § 80 устава общества, объявляетъ, что 10 сентября 1903 года, съ двѣнадцати часовъ дня, въ городѣ Кіевѣ, въ собственномъ домѣ общества, по Институтской улицѣ, № 6, будутъ продаваться съ публичныхъ торговъ, безъ переторжки, нижепоказанныя, заложенныя обществу недвижимыя имущества, въ цѣломъ составѣ, находящіяся въ городѣ Кіевѣ и состоящія изъ усадебной земли со всѣми на оной постройками, на пополненіе просроченныхъ по ссудамъ общества платежей, съ пеней на оныя, а также расходовъ, какъ по продажѣ, такъ и вообще произведенныхъ обществомъ за счетъ неисправнаго заемщика.

На основаніи § 80 устава до дня торга дозволяется заемщику внести недоимку, съ процентами за просрочку и всѣми расходами по назначенію продажи, и тѣмъ освободить имущество отъ продажи; если первый торгъ не состоялся—то до дня второго торга.

Торгъ, на каждое имущество особо, начинается, согласно § 81 устава, съ суммы капитальнаго долга, числящихся на имуществѣ просроченныхъ недоимокъ обществу по займу и всѣхъ расходовъ, общества по продажѣ, съ причисленіемъ недоимки въ государственныхъ налогахъ и городскихъ повинностяхъ.

По желанію покупателя, на него можетъ быть переведенъ числящійся на имуществѣ долгъ обществу, за уплатою недоимокъ и всѣхъ расходовъ.

Желающіе торговаться на продаваемыя обществомъ имущества обязаны, до начатія торга, представить залогъ, равняющійся суммѣ, съ которой долженъ быть начать торгъ, за вычетомъ суммы капитальнаго долга и переводимаго на покупателя льготнаго платежа съ пенею. Залогъ представляется наличными деньгами. Лица, вступающія въ торгъ по уполномочію, допускаются къ сему только по представленіи надлежащей довѣренности.

Торгъ признается состоявшимся, если сверхъ суммы, съ коей онъ, согласно § 81, начать, предложены надбавки хотя двумя покупателями.

Сумма, предложенная на торгахъ, за вычетомъ представленнаго залога, капитальнаго долга (при переводѣ его на покупателя) и переводимаго на покупателя льготнаго платежа съ пенею, вносится покупателемъ въ общество не позже семи дней по заключеніи торга, а крѣпостныя пошлины съ прибрѣтеннаго имущества не позже четырнадцати дней по заключеніи торга.

Дѣла и документы, относящіеся до продаваемыхъ имуществъ, могутъ разсматриваться желающими въ правленіи общества во всѣ операціонные дни, съ десяти часовъ утра до двухъ часовъ пополудни.

При неуспѣшности первыхъ торговъ, назначенныхъ на вышеуказанное число, вторичные и послѣдніе торги, на основаніи § 80 устава, назначены на тѣхъ же условіяхъ на 25 сентября 1903 года, съ двѣнадцати часовъ дня, въ вышеуказанномъ домѣ общества.

№ по порядку.

Фамилія, имена и отчества владѣль- цевъ имуществъ.	Мѣстонахожденіе имуществъ.	Количество усадебной земли.	Сумма выданной на кото- рой общес- твомъ ссуды.	Срокъ, на кото- рый выдана ссуда.	Остатокъ капитальнаго долга по ссудѣ обще- ства къ 31 декабря 1903 г.	Недоимки, платежи и расходы, подлежащіе уплатѣ покупателемъ.	Платежъ на срокъ 30 іюня 1903 года, пользующійся льготою съ не- ей на оный.	Руб. К.	Руб. К.	Руб. К.	Руб. К.
		Квадр. саж.	Рубли.	Л. Мѣс.	Руб. К.	Руб. К.	Руб. К.	Руб. К.	Руб. К.	Руб. К.	Руб. К.

Старокіевскій уч.

1. Гутъ, Петръ Петровичъ.	Васильчиковская ул., № 7.	290 ^{423/4} ₄₉	59900	36	4	49669 70	2125 76	1975 95	53771 41
2. Трахтенбергъ, Давидъ Наумовичъ	Трехсвятительская и Ко- стельная ул., № 5/1.	514½	58800	38	4	54800 94	1919 30	1790 46	58510 70
3. Дунинъ-Барковская, Александра Александровна.	Ново-Елисаветинская ул., № 22	1104 ⁴⁶ ₄₉	39700	38	4	37253 51	1303 33	1208 87	39765 71
4. Кеменская, Марфа Миновна.	Уг. Крещатицкаго и Ми- хайловскаго проулка № 13/21.	466	65000 125100	38 38	4 4	179930 73	3103 95	5788 55	188823 23

Сумма, съ которой начнутся торги. Къ этой суммѣ будутъ прибавлены недоимки въ госу-
дарственныхъ налогахъ и городскихъ повин-
ностяхъ, а также могутъ образоваться ко-
дню торга расходы общества за счетъ заем-
щика.

№ по порядку.	Фамилія, имена и отчества владѣльцевъ имуществъ.	Мѣстонахождение имуществъ.	Количе- ство уса- дебной земли.	Квадр. саж.	Сумма выданной обще- ствомъ ссуды.	Срокъ, на который выдана ссуда.	Л. Мѣс.	Остатокъ капитального долга по ссудѣ обще- ству къ 31 декабря 1903 года.	Руб. К.	Недоимки, платежи и расходы, подлежащіе уплатѣ по- купателемъ.	Руб. К.	Платежъ на срокъ 30 июня 1903 года, пользующійся льготой съ пе- ней на онѣй.	Руб. К.	Сумма, съ которой начнуты торги и проч.	Руб. К.
5.	Богдановъ, Викторъ Михайловичъ	Троицкая ул. (Рыльский пр.), № 8	202½		15400	38	4	14641 24		244 45		468 93		15354 62	
6.	Клюпферъ, Генрихъ Рудольфъ Эдуардовичъ.	Святославская ул., № 9	229¼		51000	38	4	49381 31		2031 25		1552 95		52965 51	
7.	Мурашко, Александръ Ивановичъ	Мало-Житомирская ул., № 14	320		18300 12500	36 38	4	27981 34		525 03		984 30		29490 67	
8.	Павлова, Прасковья Николаевна	Софійская ул., № 12	224		39700	38	4	6999 97		1303 33		1208 87		39512 17	
9.	Княгиня Оболенская, Анна Викентьевна.	Большая-Владимірская и Васильчиковская ул., № 45/23	1640¼		464800	38	4	436156 89		15012 80		14153 16		465322 85	
10.	Ястржембскій, Антонъ Сотеро-вичъ.	Кадетскій проул. № 6	300		48000	38	4	47263 68		1593 78		1461 60		50319 06	

Лукияновскій уч.

11.	Морокина, Александра Степановна.	Вознесенскій - Ярѣ ул., № 16	160		1500	19	11	961 21		114 53		64 71		1140 45	
12.	Поскрибко, Сергій Григорьевичъ и Кривобокова, Елена Петровна.	Уг. Юрковского проул. и Половецкой ул., № 4/38	186		3500	20	7	2717 30		173 50		142 10		3032 90	
13.	Денисюкъ, Иванъ Федоровичъ.	Самсоновская ул., № 16	300		6000	20	7	4775 82		281 —		243 60		5300 42	
14.	Бать, Евгения (Геня) Шмеевна.	на Щулявкѣ уголь Кіево-Брестъ - Литовскаго шоссе и Кривого проул. № 52	347		12600	20	7	10029 19		762 08		511 56		11302 83	
15.	Тарасенко, Андрей Константиновичъ и Прасковья Антоновна.	Дорогожицкая ул., № 9	440		3600	20	7	2934 45		177 80		146 16		3258 41	
16.	Ляшенко, Владислава Генриховна	Сырецкая ул., № 45	637½		2800	38	4	2627 45		140 46		85 26		2853 17	
17.	Хруленко, Григорій Федоровичъ	Сырецкая ул., № 45	470½		1400	38	4	1313 74		91 03		42 63		1447 40	
18.	Павленко, Ипполитъ Григорьевичъ.	Обсерваторный проулокъ, № 19	101		12300	20	7	10256 52		551 90		499 38		11307 80	
19.	Князь Урусовъ, Павелъ Александровичъ.	Глубочицкое шоссе, № 68	388		5000	20	7	4260 95		238 —		203 —		4701 95	
20.	Либерманъ, Нухимъ Лейзеровичъ.	Дорогожицкая ул., № 12	560		17000	20	7	14487 21		754 —		690 20		15931 41	
21.	Антонюки, Кондратій Архиповичъ и Матрена Степановна.	Лукияновскій проул., № 51—1	165¼		10000	20	7	8151 28		453 —		406 —		9010 28	
22.	Чернявскій, Алексѣй Алексѣевичъ.	Златоустовская ул., № 7	286		4200	20	7	3800 09		100 40		170 52		4071 20	
23.	Петрова, Марія Константиновна	Лукияновскій проул., приблиз. № 17	210		9200	20	7	8324 —		418 60		373 52		9116 12	
24.	Жилинскій, Николай Дементьевичъ.	Дмитріевская ул., № 19	600		78500 22500	38 38	4	98481 75		2565 84		3075 45		104123 00	
25.	Горкова, Прасковья Петровна.	Лукияновская ул., № 33	162 ^{88/100}		3800 2600	20 20	7	5500 63		298 20		259 84		6058 67	
26.	Равицкій, Константинъ Эммануиловичъ, Островская, Марія Шейндель Эммануиловна и Шейманъ Лидія Эммануиловна.	Безыменный проул., № 7 2 дес. и 790 кв. с.	18000		18000	20	7	16883 —		889 82		730 80		18503 62	
27.	Торянская, Надежда Даниловна.	На Куреневкѣ по Сырецкой ул., № 45	1200		900	38	4	871 43		52 03		27 41		950 87	
28.	Жилинскій, Николай Дементьевичъ.	На Куреневкѣ, по Сырецкой ул., № 45	13530 ^{2/3}		9000	38	4	8714 36		313 25		274 05		9301 66	
29.	Высоцкая, Марія Сергѣевна.	Татарская ул., № 27	450		8400	20	7	8013 44		384 20		341 04		8738 68	

Лыбедской уч.

30.	Давидовскій, Зельманъ Мейлаховичъ.	Большая-Васильковская ул. № 92	572		63000 36400	20 38	7	83068 55		5373 24		3666 18		92107 97	
31.	Умершій Рѣзниченко, Александръ Мироновичъ въ лицѣ душеприказчицы по исполненію духовнаго завѣщанія Августины Августовны Рѣзниченко.	Большая-Васильковская ул., № 33	300		88500	38	4	84139 60		2877 13		2694 83		89711 56	

№ по порядку.	Фамилии, имена и отчества владѣльцевъ имуществъ.	Мѣсто нахождение имуществъ.	Количе-	Сумма	Срокъ на	Остатокъ	Недоимки	Платежъ на	Сумма, съ
			ство уса- дебной земли.	выданной обще- ствомъ ссуды.	который выдана ссуда,	капитальнаго долга по ссудѣ обще- ства къ 31 декабря 1903 года.	платежи и расходы, подлежащіе уплатѣ по- купателемъ.	срокъ 20 іюня 1903 года. пользующійся льготой съ пе- нею на оный.	которой начнутся торги и проч. Руб. К.
			Квадр. саж.	Рубли.	Л. Мѣс.	Руб. К.	Руб. К.	Руб. К.	Руб. К.
32.	Платоновъ, Александръ Григорьевичъ и Марія Александровна.	Уголь Набережно-Лыбедской и Лыбедско-Владимірской улицъ, № 18—39	317	1700	19 11	1048 62	100 67	73 33	1222 62
33.	Шатовъ, Сергѣй Васильевичъ.	По Большой Васильковской ул. и по шоссе-рованной дор. устроенной отъ конца Большой Васильковской ул. до товарной станціи курско-кѣвской жел. дор., № 151	3 дес. и 75½ кв. с.	15000	20 7	11939 50	668 —	609 —	13216 50
34.	Преклонскій, Афанасій Владиміровичъ.	Набережно-Лыбедская ул. № 29	340 ^{5/49}	22500	20 7	18340 33	990 50	913 50	20244 33
35.	Михалчукова, Пелагея Петровна	Большая Васильковская ул., № 79	327	54300	38 4	52576 58	1774 18	1653 44	56004 20
36.	Соколовъ, Афанасій Семеновичъ.	Уголь Большой-Васильковской и Жилинской ул., № 66—1	300	185300	38 4	179418 76	6917 53	5642 39	191978 68
37.	Голіонко, Григорій Петровичъ	Набережно-Лыбедская ул., № 40	300	1400	18 7	228 67	92 11	65 25	386 03
38.	Савицкій, Лаврентій Львовичъ	Заводская ул. № 3	203	600	20 7	428 90	35 90	24 36	489 16
39.	Якубинскій, Петръ Васильевичъ.	Предславинская ул., № 50.	321 ^{28/49}	3600	20 7	2934 46	177 80	146 16	3258 42
40.	Градманъ, Янкель Шмулевичъ,	Кіевская Сура Янкелова и Бей-лисъ Бруха Янкелева.	Уг. Набережной и Нѣмецкой ул., № 49—6	250	11200	20 7	10504 97	560 20	454 72
41.	Жилинскій, Николай Дементьевичъ.	Мало-Васильковская ул., № 9	150	74800	38 4	73652 57	2438 30	2277 66	78368 53

Подольскій уч.

42.	Казанскій, Николай Николаевичъ.	Александровская ул., № 57.	310½	18000	36 4	15553 47	961 18	593 78	17108 43
43.	Семчевская, Екатерина Васильевна	Уг. Константиновской и Спасской ул., № 1—2	400	59500	38 4	55064 78	1951 88	1811 78	58823 44
44.	Кржижановскій, Бальтазаръ Гавриловичъ.	Межигорская ул., № 11.	336	{ 33000 4000	{ 38 4 38 4	{ 34478 76 4000	289 60	1126 65	35895 01
45.	Листовничій, Василій Васильевичъ.	Хоревая ул., № 39.	297 ^{5/49}	26000	38 4	24231 71	914 12	791 70	25937 53
46.	Павленко, Кузьма Лукичъ.	Гончарная ул., № 13.	400	3900	20 7	3252 06	200 70	158 34	3611 10
47.	Капникъ, Шефтель Срулевичъ	Хоревая ул., № 19	315	50000	38 4	47231 06	2746 83	1522 50	51500 39
48.	Рацынь, Борисъ Самуиловичъ	Почаевская ул., № 18	219¼	35900	38 4	34345 68	1545 85	1093 16	36984 69
49.	Вольфонъ, Вульфъ Липмановичъ.	Набережно-Никольская ул., № 6	341½	47300	38 4	45528 47	1758 71	1440 29	48727 47
50.	Ищенко, Тимофей Ильичъ	Гончарная ул., № 4	235	2000	20 7	1552 77	222 80	81 20	1856 77
51.	Добровольская, Марія Лукнична.	Почаевская ул., № 11	290	11700	20 7	9536 99	526 10	475 02	10538 11

Плоскій уч.

52.	Дубъ, Хаимъ Аароновичъ	Уг. Старо-Забарской ул. и Безыменнаго пр. № 113.	230	600	18 7	25 69	96 29	28 18	150 16
53.	Черкезъ, Михайлъ Петровичъ.	Еленовская ул., № 2	130	3300	18 7	785 56	262 39	153 09	1201 04
54.	Козырскіе: Станиславъ Ивановичъ и Филомена Константиновна.	Щекавицкая ул., № 57.	280	3300	19 11	1609 21	215 53	142 35	1967 09
55.	Шишкинъ, Иванъ Алексѣевичъ	Въ Куревскомъ кварталѣ № 7	7 дес. и 285 кв. с.	6400	20 7	4438 44	298 20	259 84	4996 48
56.	Мелевская, Татьяна Афанасьевна и Адамчикъ Ирина Несторовна.	Уг. Еленовской и Константиновской ул., № 9—65.	265	11000	20 7	8755 62	700 60	446 60	9902 82

№ по порядку.	Фамилія, имена и отчества владѣльцевъ имуществъ.	Мѣстонахождение имуществъ.	Количе- ство уса- дебной земли.	Сумма выданной обще- ствомъ ссуды.	Срокъ, на который выдана ссуда.	Остатокъ капитальнаго долга по ссудѣ обще- ства къ 31 декабря 1903 года.	Недоимки, платежи и расходы, подлежащіе уплатѣ по- купателемъ.	Платежъ на срокъ 30 іюня 1903 года, пользующійся льготой съ пе- ней на онъ.	Сумма, съ которой начнутся торги и проч.
			Квадр. саж.	Рубли.	Л. Мѣс.	Руб. К.	Руб. К.	Руб. К.	Руб. К.
57.	Кондратова, Олимпиада Никитична.	Уг. Константиновской и Шекавицкой ул., № 34—13	200	20000	20 7	15919 35	703 70	812 —	17435 05
58.	Глатерманъ, Шлема Мордковичъ.	Уг. Константиновской и Юрковской ул., № 54-13	330	{ 15000 25000	{ 20 7 38 4	{ 35995 13	1474 25	1370 25	38837 63
59.	Штофферъ, Іосифъ Давидовичъ.	Дровяная (она-же Обо-лонская) ул., № 28	420	6000	20 7	5003 20	178 61	243 60	5425 41
60.	Кравченко, Меодій Ивановичъ.	На Преоркѣ Старо-За-барская ул., № 102	400	600	20 7	500 31	105 31	24 36	629 98
61.	Будкевичъ, Марія Владиміровна и Синькаржевская, Анна Вла- диміровна.	Базарный проул. и Ше-кавицкая ул., № 7	384	16200	20 7	13805 49	719 60	657 72	15182 81
62.	Рольникъ, Двойра Аароновна.	Константиновская ул., № 16	240	80000	38 4	76058 41	4165 54	2436 —	82659 95
63.	Трейчке, Эмилія Александровна.	Уг. Ярославской и Ме-жигорской ул., № 25-28	217	34100	38 4	32623 61	1122 73	1038 35	34784 69
64.	Шахновичъ, Борухъ Ореліовичъ.	Ярославская ул., № 31	718	87900	38 4	84607 87	3932 63	2676 56	91217 06
65.	Гаркавенко (онъ-же Гарковенко) Онисимъ Андреевичъ.	Юрковская ул., № 57	1139	5800	20 7	4727 72	314 74	235 48	5277 94
66.	Казарновская, Хайка Зельма- новна.	Межигорская ул., № 19	216	66500	38 4	63620 83	3428 22	2024 93	69073 98
67.	Ляшенко, Стефанъ Емельяно- вичъ.	Ново-Заборская ул., № 33	544	2000	20 7	1775 29	109 —	81 20	1965 49
68.	Струцовскій, Зусъ Израилевичъ.	Константиновская ул., № 55	363½	19900	20 7	18005 18	769 10	807 94	19582 22
69.	Легкокопцы: Евтихій Ивановичъ и Праскева Семеновна.	Олеговская ул., № 16	300	2400	20 7	1815 22	220 84	97 44	2133 50
70.	Райзенгургель, Лейба Элевичъ.	Почаевская ул., № 46	200	6400	20 7	5897 90	298 20	259 84	6455 94
71.	Мозговой, Федоръ Алексѣевичъ.	Уголь Оболенской и Ту-ровской ул., № 13—44	1072	{ 2800 3000	{ 19 11 20 7	{ 4123 25	279 93	242 59	4645 77
72.	Зайцева, Александра Андреевна.	Введенская и Константи-новская ул., № 10—34	119	4000	20 7	3260 51	146 63	162 40	3569 54

Печерскій участокъ.

73.	Крауссъ, Андрей (онъ-же Андрей Фердинандъ) Кондратіевичъ.	Уголь Месковской и Ле-вандовской ул., № 5—2	550	30000	38 4	28701 14	990 50	913 50	30605 14
74.	Бурцева, Ольга Ивановна . . .	Крестовый проул., № 6	151	16000	38 4	15754 56	144 —	487 20	16385 76

2564

Правленіе акціонернаго общества
для постройки экономическихъ путей сообщенія и меха-
ническихъ приспособленій системы

„АРТУРЪ КОППЕЛЬ“

имѣетъ честь довести настоящимъ до свѣдѣнія гг. акціонеровъ, что въ виду непредставленія достаточнаго коли-
чества акцій къ назначенному на 31 іюля сего 1903 г. очередному общему собранію гг. акціонеровъ общества,
такое переносится на 16 августа сего 1903 года, въ 2 часа дня, въ помѣщеніи правленія, С.-Петербургъ, Нев-
скій пр. 1, кв. 6, и будетъ считаться, на основаніи Высочайше утвержденнаго 21 декабря 1901 года положенія
Комитета Министровъ, законносостоявшимся независимо отъ количества представленныхъ акцій. 2590

При этомъ номеръ прилагаются всѣмъ подписчикамъ составленныя въ хлѣботорговомъ отдѣленіи отдѣла тор-
говли двѣ картограммы, показывающія цѣны пуда ржи и овса около 1 іюня 1903 г.