

134926
A

351.726.5(47)

В 84 ОТК

~~14~~
~~16~~ 57
23

95
«На правах рукописи».

№ 23

801-14
2950

ВСЕПОДДАННѢЙШІЙ

ОТЧЕТЪ



Государственный контролер
Учб 2959

за 1913 годъ. —



ПЕТРОГРАДЪ.
ГОСУДАРСТВЕННАЯ ТИПОГРАФІЯ.
1914.

**Государственные доходы и расходы за смѣтный
периодъ 1913 года.**

По проекту государственной росписи на 1913 годъ было
исчислено:

обыкновенныхъ доходовъ	3.169,1	млн. руб.
чрезвычайныхъ »	10	» »
Итого	3.179,1	млн. руб.

обыкновенныхъ расходовъ	2.987,8	млн. руб.
чрезвычайныхъ »	220,6	» »
Итого	3.208,4	млн. руб.

По рассмотрѣннн проекта росписи Государственною Думою
и Государственнымъ Совѣтомъ, государственная роспись на
1913 годъ была утверждена ВАШИМЪ ИМПЕРАТОРСКИМЪ
ВЕЛИЧЕСТВОМЪ въ слѣдующихъ предположенiяхъ:

обыкновенныхъ доходовъ	3.240,6	млн. руб.,—на 71,5	млн. руб. болѣе,
чрезвычайныхъ доходовъ	10	»	»
Итого	3.250,6	млн. руб.,—на 71,5	млн. руб. болѣе,

*

Госуд. печать
о. д. на Л. м. н.
Б. И. М. С. П. Р.
И. М. В. И. Л. Е. Н. И. Н. А.

44538-46



обыкновенныхъ

расходовъ . . 3.012,3 милл. руб.,—на 24,5 милл. руб. болѣе,

чрезвычайныхъ

расходовъ . . 238,8 » » ,—на 17,7 » » »

Итого . . 3.250,6 милл. руб.,—на 42,2 милл. руб. болѣе.

Въ дѣйствительности, по имѣющимся въ настоящее время предварительнымъ свѣдѣнiямъ, обыкновенныхъ доходовъ въ 1913 году поступило 3.417,2 милл. руб., болѣе противъ ожиданiя по росписи (3.240,6 милл. руб.) на 176,6 милл. руб. и болѣе дѣйствительнаго поступления доходовъ предыдущаго 1912 года (3.105,9 милл. руб.) на 311,3 милл. руб.

Избытокъ этотъ явился послѣдствiемъ превышенiя доходовъ по 30 статьямъ росписи, при недоборѣ по 4 статьямъ, что усматривается изъ нижеслѣдующей таблицы:

§§ государственной росписи.	Поступило въ 1913 году.	Болѣе (+) или менѣ (—) противъ:	
		сметныхъ предположенiй.	дохода 1912 года.
		Р У Б Л И.	
ОБЫКНОВЕННЫЕ ДОХОДЫ.			
Отдѣлъ I. Прямые налоги.			
1	Налоги поземельные, съ недвижимыхъ имуществъ и подати	87.303.339	+ 1.478.141 + 6.752.849
2	Государственный промысловый налогъ	150.071.318	+ 16.488.818 + 17.764.478
3	Сборъ съ доходовъ отъ денежныхъ капиталовъ	34.531.325	+ 3.069.325 + 4.117.046
Итого по отдѣлу I		271.905.982	+ 21.036.284 + 28.634.373

§§ государственной росписи.	Поступило въ 1913 году.	Болѣе (+) или менѣ (—) противъ:	
		сметныхъ предположенiй.	дохода 1912 года.
		Р У Б Л И.	
Отдѣлъ II. Косвенные налоги.			
4	Сборы съ питей	53.757.465	+ 2.980.465 + 4.858.501
5	Табачный доходъ	78.750.609	+ 3.694.609 + 6.157.116
6	Доходъ съ папиросныхъ гильзъ и разрѣзанной папиросной бумаги	4.879.614	+ 618.614 + 462.960
7	Сахарный доходъ	149.178.880	+ 10.120.880 + 21.413.803
8	Нефтяной доходъ	48.605.519	+ 570.019 — 1.432.517
9	Спичечный доходъ	20.055.900	+ 439.200 + 701.976
10	Таможенный доходъ	353.302.149	+ 18.717.149 + 25.923.707
Итого по отдѣлу II		708.530.136	+ 37.140.936 + 58.085.546
Отдѣлъ III. Пошлины.			
11	Гербовыя, судебныя, канцелярскiя и съ записи документовъ	111.757.846	+ 4.306.286 + 9.967.211
12	Съ переходящихъ имуществъ	48.396.632	+ 3.656.632 + 3.894.578
13	Съ товаровъ и судовъ въ портахъ	11.212.402	+ 1.212.402 + 7.293.199
14	Съ пассажировъ и грузовъ, перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ въ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ	30.801.990	+ 901.990 + 2.535.489

88 государствен- ной росписи.	Поступило въ 1913 году.	Болѣе (+) или менѣе (-) противъ:				
		сметныхъ пред- положеній.	дохода 1912 года.			
		Р	У	Б	Л	И.
15	Съ застрахованныхъ отъ огня имуще- ствъ	6.655.128	+	155.128	+	453.144
16	Пошлины разныхъ наименованій	22.534.783	+	2.769.183	+	7.961.620
Итого по отдѣлу III		231.358.781	+	13.001.621	+	32.105.241
Отдѣлъ IV. Правительствен- ныя регалии.						
17	Горный доходъ	734.566	+	179.566	+	304.777
18	Монетный доходъ	5.086.059	-	2.502.016	-	2.170.588
19	Почтовый доходъ	79.580.899	+	2.890.899	+	6.868.023
20	Телеграфный и телефонный доходы	40.737.107	+	447.107	+	2.771.212
21	Доходъ отъ казенной винной опе- раціи	899.300.465	+	61.640.465	+	74.608.285
Итого по отдѣлу IV		1.025.439.096	+	62.656.021	+	82.381.709
Отдѣлъ V. Казенные имуще- ства и капиталы.						
22	Оброчныя статьи и промыслы . . .	40.300.011	+	4.819.835	+	1.960.240
23	Лѣсной доходъ	92.686.935	+	1.683.535	+	8.099.175
24	Казенныя желѣзныя дороги	813.604.908	+	26.407.308	+	71.216.286

88 государствен- ной росписи.	Поступило въ 1913 году.	Болѣе (+) или менѣе (-) противъ:				
		сметныхъ пред- положеній.	дохода 1912 года.			
		Р	У	Б	Л	И.
25	Казенныя заводы, техническія заве- денія и склады	26.043.599	+	3.544.410	+	7.974.727
26	Прибыли отъ принадлежащихъ казнѣ капиталовъ и отъ банковыхъ операцій	44.296.784	+	2.451.984	+	9.894.906
27	Прибыли отъ участія казны въ до- ходахъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ	26.583.643	+	3.114.843	+	6.661.428
Итого по отдѣлу V		1.043.515.880	+	42.021.915	+	105.806.762
Отдѣлъ VI. Отчужденіе госу- дарственныхъ имуществъ.						
28	Доходъ отъ продажи недвижимыхъ имуществъ	2.826.899	+	101.219	+	706.382
Отдѣлъ VII. Выкупные пла- тежи.						
29	Выкупные платежи съ сельскихъ обывателей, не отмѣненные Высо- чайшимъ Манифестомъ 3 ноября 1905 года	1.191.528	+	281.828	+	321.395
Отдѣлъ VIII. Возмѣщеніе рас- ходовъ государственнаго каз- начейства.						
30	Обязательныя платежи обществъ же- лѣзныхъ дорогъ	20.950.589	+	3.464.032	+	2.193.600

№ государственной росписи.		Поступило въ 1913 году.	Болѣ (+) или менѣ (-) противъ:	
			сѣтнхъ предположеній.	дохода 1912 года.
Р У Б Л И.				
31	Возвратъ ссудъ и другихъ расходовъ	45.210.055	— 5.817.178	— 11.086.003
32	Пособія государственному казначейству изъ постороннихъ источниковъ	34.801.763	— 570.923	+ 2.856.009
33	Военное вознагражденіе	15.887.088	+ 2.389.770	+ 13.190.879
Итого по отдѣлу VIII		116.849.495	— 534.299	+ 7.154.485
Отдѣлъ IX. Доходы разнаго рода.				
34	Разные мелкіе и случайные доходы	15.557.275	+ 910.541	— 3.937.749
Итого обыкновенныхъ доходовъ		3.417.175.072	+176.616.066	+311.258.144

Первое мѣсто по суммѣ *превышенія* доходовъ занимаетъ *доходъ отъ казенной винной операціи*, увеличившійся противъ 1912 года на 74,6 милл. руб. вслѣдствіе увеличенія потребленія вина и спирта (въ 1913 году было продано вина и спирта— по расчету въ 40°—105 милл. вед., а въ 1912 году— 96 милл. вед.).

Второе мѣсто занимаетъ *доходъ отъ казенныхъ железныхъ дорогъ*, давшій превышеніе на 71,2 милл. руб. въ связи съ наблюдаемымъ за послѣдніе годы увеличеніемъ грузового и пассажирскаго движенія.

Затѣмъ, на 25,9 милл. руб. поступило болѣе *таможеннаго дохода* вслѣдствіе увеличенія привоза чая, машинъ, хлопка и другихъ товаровъ.

Сахарнаго дохода поступило болѣе на 21,4 милл. руб. въ зависимости отъ увеличенія количества сахара, разрѣшеннаго къ выпуску на внутренніе рынки въ періодъ 1912—1913 г.г. (85 милл. пуд. противъ 73 милл. пуд., разрѣшенныхъ къ выпуску въ періодъ 1911—1912 г.г.).

По *государственному промысловому налогу* образовалось превышеніе въ 17,8 милл. руб. въ зависимости отъ урожая и общаго развитія торговли и промышленности.

Военнаго вознагражденія поступило болѣе на 13,2 милл. руб. вслѣдствіе уплаты Китаемъ вознагражденія за прежнее время.

Пошлины гербовыхъ, судебныхъ, канцелярскихъ и съ записи документовъ поступило болѣе на 10 милл. руб. въ зависимости отъ увеличенія разнаго рода сдѣлокъ.

По *прибылямъ отъ принадлежащихъ казнѣ капиталовъ и отъ банковыхъ операцій* образовалось превышеніе на 9,9 милл. руб. главнымъ образомъ вслѣдствіе поступленія въ казну въ болѣе суммахъ коммерческой прибыли Государственного Банка и прибылей Иностраннаго Отдѣленія Особенной Канцеляріи по Кредитной Части, а также процентовъ на суммы, находящіяся у заграничныхъ банкировъ.

Лѣсной доходъ увеличился на 8,1 милл. руб. въ зависимости отъ развитія лѣсной промышленности.

По *доходу отъ казенныхъ заводовъ, техническихъ заведеній и складовъ* образовалось превышеніе въ 8 милл. руб. главнымъ образомъ въ зависимости отъ общаго увеличенія производительности Уральскихъ казенныхъ горныхъ заводовъ, а также вслѣдствіе поступленія отъ военнаго и морского вѣдомствъ платежей за исполненные въ предыдущіе годы сими заводами заказы.

Пошлины разныя наименованій поступило болѣе на 8 милл. руб. главнымъ образомъ вслѣдствіе зачисленія съ 1913 года

въ доходъ государственнаго казначейства, на основаніи закона 25 іюня 1912 года, обращающихся ранѣе въ средства Александровскаго Комитета о раненыхъ разнаго рода сборовъ, предназначенныхъ на возмѣщеніе расходовъ государственнаго казначейства на призрѣніе нижнихъ воинскихъ чиновъ и ихъ семействъ.

Сборовъ съ товаровъ и судовъ въ портахъ поступило болѣе на 7,3 милл. руб. вслѣдствіе введенія въ дѣйствіе съ 1913 года закона 17 іюня 1912 года, согласно коему часть портовыхъ сборовъ, зачислявшаяся ранѣе въ спеціальныя средства по смѣтѣ Министерства Торговли и Промышленности по части Торговаго Мореплаванія и Портовъ, обращается въ общіе ресурсы государственнаго казначейства.

Почтовый доходъ увеличился на 6,9 милл. руб. въ зависимости отъ развитія почтовыхъ и переводной операцій.

Налоговъ поземельныхъ, съ недвижимыхъ имуществъ и податей поступило болѣе на 6,7 милл. руб. вслѣдствіе успѣшнаго поступленія платежей подъ вліяніемъ урожая.

Прибылей отъ участія казны въ доходахъ частныхъ земельныхъ дорогъ поступило болѣе на 6,7 милл. руб. въ зависимости отъ увеличенія доходности частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

По табачному доходу образовалось превышеніе въ 6,1 милл. руб. въ зависимости отъ увеличенія выработки табачныхъ издѣлій.

Сборовъ съ питей поступило болѣе на 4,8 милл. руб. преимущественно вслѣдствіе роста потребленія спирта въ Амурской и Приморской областяхъ и расширенія фруктово-винограднаго и пивовареннаго производствъ.

Уменьшеніе въ поступленіи доходовъ произошло главнымъ образомъ по *возврату ссудъ и другихъ расходовъ* на 11,1 милл. руб. преимущественно вслѣдствіе уменьшенія поступленій въ возвратъ выданныхъ изъ казны за счетъ посто-

ронныхъ источниковъ пенсій и пособій: за счетъ инвалиднаго капитала—на 5,1 милл. руб. вслѣдствіе принятія съ 1913 года, на основаніи закона 25 іюня 1912 года, на счетъ государственнаго казначейства расходовъ по призрѣнію нижнихъ воинскихъ чиновъ и ихъ семействъ и за счетъ эмеритальной кассы военно-сухопутнаго вѣдомства—на 3,7 милл. руб. (въ 1912 году отъ этой кассы поступило одновременно въ уплату долга по расчетамъ за прежнее время свыше 4 милл. руб.).

Цифра обыкновенныхъ расходовъ въ настоящее время также еще не можетъ быть установлена точно, и ее надлежало бы принять въ размѣрѣ ассигнованія 1913 года, то-есть 3.012,3 милл. руб., съ прибавленіемъ слѣдующихъ дополнительныхъ ассигнованій за счетъ свободной наличности государственнаго казначейства: по смѣтамъ Военнаго Министерства—23,5 милл. руб. на расходы по содержанію въ 1913 году задержанныхъ на дѣйствительной службѣ запасныхъ нижнихъ чиновъ и казаковъ, 3,5 милл. руб. на усиленіе назначеній по смѣтамъ Главнаго Интендантскаго Управленія и Главнаго Управленія Военно-Учебныхъ Заведеній на 1913 годъ, 2,2 милл. руб. на расходы по содержанію добавленныхъ для усиленія конскаго состава арміи лошадей впредь до зачисленія ихъ въ штатъ воинскихъ частей, 1,1 милл. руб. на пополненіе недостатка въ кредитѣ по росписи 1913 года по заготовленію провіанта, 1,1 милл. руб. на усовершенствованіе обороны государства и 0,5 милл. руб. на выдачу пособія Забайкальскому казачьему войску за время съ 1 іюля 1904 года до 1 января 1914 года; по смѣтамъ Министерства Финансовъ—11,1 милл. руб. на отпускъ дополнительныхъ кредитовъ по Главному Управленію Неокладныхъ Сборовъ и Казенной Продажи Питей; по смѣтѣ Морскаго Министерства—2,8 милл. руб. на усиленіе назначеній на расходы на плаваніе судовъ (2,4 милл. руб.) и на пополненіе ремонтныхъ кредитовъ пор-

товъ Балтійскаго моря (0,2 милл. руб.), 2,5 милл. руб. на продолженіе организациі Амурской рѣчной флотиліи, 0,1 милл. руб. на покрытіе расходовъ Морского Министерства по выдачѣ пенсій потерпѣвшимъ отъ несчастныхъ случаевъ и отъ поврежденій въ здоровьѣ вольнонаемнымъ служащимъ, мастеровымъ, рабочимъ и членамъ ихъ семействъ за время до 1913 года; по смѣтѣ Министерства Иностранныхъ Дѣлъ— 2 милл. руб. на выдачу Ургинскому правительству безпроцентной ссуды, 0,5 милл. руб. на завершеніе расходовъ по оказанію нуждающемуся населенію Черногоріи продовольственной помощи и 0,1 милл. руб. на покрытіе перерасхода въ кредитѣ на почтово-телеграфные расходы Министерства Иностранныхъ Дѣлъ за 1912 годъ; по смѣтамъ Министерства Путей Сообщенія— 0,7 милл. руб. на завершеніе работъ на рѣкѣ Сѣверномъ Донцѣ; по смѣтамъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ—0,5 милл. руб. на удовлетвореніе кредиторовъ казны по служебнымъ командировкамъ и по выдачамъ по мѣстнымъ привилегіямъ службы; по смѣтѣ Министерства Народнаго Просвѣщенія—0,1 милл. руб. на покрытіе перерасхода по содержанію зданій Императорскаго Новороссійскаго Университета до 1 января 1914 года и по смѣтамъ разныхъ вѣдомствъ—0,5 милл. руб. на расходы по празднованію трехсотлѣтія царствованія Дома Романовыхъ, всего 52,6 милл. руб. Съ прибавленіемъ этой суммы общій итогъ обыкновенныхъ расходовъ составитъ 3.064,9 милл. руб.

Засимъ, результатъ исполненія обыкновеннаго бюджета представляется въ слѣдующемъ видѣ:

обыкновенныхъ доходовъ	3.417,2	милл.	руб.
» расходовъ	3.064,9	»	»
возможное превышеніе доходовъ	352,3	»	»

За послѣднія пять лѣтъ превышеніе обыкновенныхъ доходовъ надъ расходами составляло:

въ 1909 году	91	милл.	руб.
» 1910 »	325	»	»
» 1911 »	438	»	»
» 1912 »	402	»	»
» 1913 »	352	»	»

Чрезвычайныхъ доходовъ поступило 13,7 милл. руб., въ томъ числѣ 8,8 милл. руб. въ возвратъ долговъ общаго по Имперіи продовольственнаго капитала казнѣ по произведеннымъ изъ нея позаимствованіямъ на оказаніе сѣменной и продовольственной помощи населенію Имперіи, 2,3 милл. руб. освободившихся спеціальныхъ капиталовъ, обращенныхъ въ общія средства государственнаго казначейства, 1,5 милл. руб. вкладовъ въ Государственный Банкъ на вѣчное время, 1,1 милл. руб. въ возвратъ ссудъ, выданныхъ обществамъ желѣзныхъ дорогъ, 0,1 милл. руб. въ возвратъ ссудъ, выданныхъ въ 1911 и 1912 г.г. казачьему населенію Донскаго, Уральскаго и Оренбургскаго войскъ на продовольствіе и обѣмненіе полей за счетъ кредитовъ, открытых по чрезвычайной смѣтѣ Главнаго Штаба, и 0,1 милл. руб. въ возвратъ расходовъ, произведенныхъ за счетъ чрезвычайныхъ ассигнованій на приобрѣтеніе процентныхъ бумагъ въ портфель государственнаго казначейства.

Чрезвычайныхъ расходовъ было исчислено 238,3 милл. руб.; къ этой суммѣ надлежитъ добавить нижеслѣдующія дополнителныя ассигнованія: 16,3 милл. руб. на усиленіе боевой готовности арміи, 13,1 милл. руб. на усовершенствованіе обороны государства, 8,7 милл. руб. на расходы по командированію войскъ въ Персію, Китай, Манчжурію и Турцію, 6,9 милл. руб. на оборонительныя крѣпостныя работы, 1,2 милл. руб. на усиленіе конскаго состава въ нѣкото-

рыхъ воинскихъ частяхъ Варшавскаго и Кіевскаго военныхъ округовъ, 0,5 милл. руб. на покрытіе убытковъ по временной эксплуатаціи Головного участка Амурской желѣзной дороги за время съ 1 декабря 1910 года по 1 января 1913 года и 0,1 милл. руб. на оказаніе продовольственной и сѣменной помощи пострадавшему отъ неурожая и недолова рыбы въ 1912 году населенію Оренбургскаго и Уральскаго казачьихъ войскъ; всего дополнительныхъ ассигнованій по чрезвычайному отдѣлу государственной росписи разрѣшено было на сумму 46,8 милл. руб. Съ прибавленіемъ этой суммы общій итогъ чрезвычайныхъ расходовъ выразится въ цифрѣ 285,1 милл. руб., то-есть на 271,4 милл. руб. болѣе общей суммы поступления чрезвычайныхъ ресурсовъ.

Такимъ образомъ обыкновенные расходы были менѣ обыкновенныхъ доходовъ на 352,3 милл. руб., по чрезвычайнымъ же расходамъ получилось превышеніе противъ чрезвычайныхъ ресурсовъ на 271,4 милл. руб.

Въ общемъ при исполненіи росписи на 1913 годъ образовалось превышеніе въ доходахъ на 80,9 милл. руб., съ присоединеніемъ которыхъ къ свободной наличности, числившейся по отчету за 1912 годъ къ началу 1913 года въ суммѣ 433 милл. руб., свободная наличность къ 1914 году можетъ быть опредѣлена въ суммѣ 514 милл. руб.

Въ этотъ расчетъ не введены могущіе образоваться остатки отъ дѣйствующей смѣты и отъ заключенныхъ смѣтъ, какъ они исчислялись прежде по среднему выводу изъ цифръ остатковъ, получившихся за предыдущіе годы. Остатки эти не приняты во вниманіе потому, что размѣръ ихъ за послѣднее время сильно колебался отъ обращенія на этотъ источникъ разнаго рода новыхъ расходовъ. Съ другой стороны, размѣръ свободной наличности можетъ и уменьшиться въ случаѣ ассигнованія еще какихъ либо дополнительныхъ кредитовъ сверхъ отмѣченныхъ выше.

Къ изложенному считаю долгомъ присовокупить, что при выводѣ свободной наличности на 1913 годъ не были исключены изъ оной около 13 милл. руб., выписанные во время войны съ Японіею изъ кассовой наличности государственнаго казначейства на операцію размѣна серебра въ Манчжуріи.

Военное Министерство.

По государственной росписи на 1913 годъ обыкновенные расходы Военнаго Министерства исчислены въ суммѣ 550.900.431 руб., превысившей итогъ назначеній по росписи 1912 года на 57.967.005 руб. Сверхъ того, до дня заключенія финансовыхъ смѣтъ 1913 года, по даннымъ Государственнаго Контроля, въ распоряженіе военнаго вѣдомства на покрытіе недостатковъ въ кредитахъ на текуція его потребности по сроку отчетнаго года отпущено, въ порядкѣ ст. 17 бюджетныхъ правилъ 8 марта 1906 года, дополнительно въ видѣ сверхсмѣтныхъ ассигнованій 27.283.907 руб. (въ томъ числѣ: за счетъ свободной наличности государственнаго казначейства— 25.510.638 руб. и за счетъ ожидаемыхъ сбереженій по росписи—1.773.269 руб.).

Изъ ассигнуемыхъ Военному Министерству средствъ большая часть расходуется на интендантскія потребности арміи, а потому, переходя къ обзору хозяйственной дѣятельности сего Министерства, почитаю себя обязаннымъ, прежде всего, остановиться на дѣятельности интендантскаго вѣдомства. Въ отчетномъ году помимо разработки, а частью и осуществленія ряда мѣропріятій по реорганизаціи интендантскаго хозяйства, намѣченныхъ еще по общей схемѣ главнѣйшихъ реформъ по интендантскому вѣдомству, удостоившейся въ 1910 году одобренія ВАШЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИ-

Интендантское
вѣдомство.

ЧЕСТВА, Главное Интендантское Управление положило немало напряженного труда на окончательную разработку результатов произведенного в течение ряда лет опыта ведения в войсках новой системы хозяйства, обусловившей, между прочим, необходимость пересмотра всех вообще денежных и материальных отпусков, производимых от казны войсковым частям, с целью установления их в соответствии с действительной потребностью. Проект этой реформы ныне уже выработан Военным Министерством и соответствующий законопроект об отпуске средств на осуществление ее в сумме 42 милл. руб. ежегодно, с соизволения ВАШЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА, внесен на рассмотрение законодательных учреждений.

Продовольствие
войскъ.

Во исполнение Державной ВАШЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА воли, Военное Министерство в последние годы неуклонно стремится к приобретению продуктов, необходимых для довольствия армии, от непосредственных производителей их. Наиболее благоприятным для сего временем являются осенние месяцы, когда, непосредственно после сбора хлебов, как землевладельцы, так и крестьяне, по условиям своей экономической жизни, предъявляют на рынок наибольшее количество произведенных ими продуктов. Однако в деле возможно широкого развития продовольственных покупок из первых рук Военное Министерство по настоящее время испытывало серьезные затруднения вследствие недостаточности ассигнуемых (около 5.300 тыс. руб.) в его распоряжение авансовых сумм на эту надобность. Вопрос же об увеличении авансового продовольственного кредита до требующихся ведомству 19—20 милл. руб.—по условиям сведения государственной росписи—до настоящего времени не мог быть разрешен в положительном смысле.

Поставленный на очередь в отчетном году вопрос этот ныне уже близок к благоприятному разрешению. Совет Министров в заседании 13 февраля текущего года не встретил препятствий к испрошению чрез законодательные учреждения на вышеозначенную потребность 10 милл. руб. с отпуском их по государственной росписи сего года, остальную же сумму предположено испросить по смете на 1915 год.

На ряду с этим Военное Министерство озабочено устранением, на основании данных опыта, недостатков и в самой организации продовольственных покупок от непосредственных производителей. С этой целью в текущем году, с участием землевладельцев и представителей земств, пересмотрены правила о землевладельческих покупках для нужд военного ведомства. Засим, в текущем же году подвергнуты пересмотру, по указаниям опыта, и правила 22 июля 1911 года о земских продовольственных поставках военному ведомству, а также временные положения об особых местных комитетах и арбитражных комиссиях по сим поставкам. Согласно новому проекту этих последних правил, предполагается предоставить право участвовать, при известных условиях, в поставке продуктов не только губернским, но и уездным земствам, ближе чем первая стоящим к местному населению, а также сделать обязательною для земств, принимающих на себя поставки, заблаговременную выработку плана продовольственной операции и точнее определить основания для производства продовольственных покупок по тем или иным ценам, равно как и пределы, и порядок ответственности земств по принятым ими в данном отношении обязательствам.

Проекты тех и других правил, по окончательной их выработке, имеют быть представленными на Высочайшее ВАШЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА утверждение.

Въ потребность 1912 года заготовлено 29,73 милл. пуд. провіанта (ржи—муки и крупы) и 48,43 милл. пуд. фуража (овса, ячменя, сѣна и соломы),—болѣе чѣмъ предположено по плану, согласованному со смѣтою: провіанта на 1,68 милл. пуд. и фуража на 3,41 милл. пуд.

На приобрѣтеніе указаннаго количества продуктовъ по росписямъ на 1911 и 1912 г.г. ассигновано 57,308 милл. руб. (въ томъ числѣ: по росписи 1912 года—51,974 милл. руб. и авансовыхъ кредитовъ по росписи 1911 года—5,334 милл. руб.); въ дѣйствительности же израсходовано 69,936 милл. руб., при чемъ недостатокъ покрытъ главнымъ образомъ за счетъ сверхсмѣтныхъ ассигнованій, частью же за счетъ другихъ кредитовъ, ассигнованныхъ вообще на продовольствіе войскъ.

Все подлежащее приобрѣтенію распоряженіемъ интендантства въ потребность 1912 года количество продуктовъ, согласно общему продовольственному плану, предположено было заготовить отъ непосредственныхъ производителей, на основаніи утвержденныхъ Военнымъ Совѣтомъ 12 мая 1900 года правилъ, и лишь при невозможности заготовить указаннымъ способомъ допускались другіе, предусмотрѣнные закономъ, способы (за исключеніемъ коммерческаго).

Въ общемъ хозяйственно и съ выгодою для казны хлѣбъ приобрѣтался отъ землевладѣльцевъ въ округахъ Казанскомъ и Одесскомъ, за исключеніемъ лишь отдѣльныхъ случаевъ, напримѣръ, приобрѣтенія 53.000 пуд. муки для Казанскаго продовольственнаго магазина отъ землевладѣльцевъ наслѣдниковъ Стахѣева по 93 коп. за пудъ, дороже мѣстной среднесправочной цѣны на 8 коп. въ пудѣ, и 34.000 пуд. муки для Симбирскаго магазина—у землевладѣльцы Гулак-Артемовской по 95 коп. за пудъ, съ превышеніемъ указанной мѣстной цѣны на 10 коп. въ пудѣ. При этомъ, несмотря на превышеніе контрактныхъ цѣнъ надъ предѣльными, обѣ сдѣлки на раз-

рѣшеніе Военно-Окружнаго Совѣта, какъ слѣдовало бы по закону, представлены не были.

На твердую почву, по донесенію Кіевской контрольной палаты, было поставлено въ отчетномъ періодѣ заготовленіе продовольственныхъ продуктовъ отъ непосредственныхъ производителей интендантствомъ Кіевского военнаго округа. Изъ 3.640.000 пуд. заготовленнаго для округа провіанта отъ названныхъ производителей приобрѣтено около 3.000.000 пуд. и до 1.024.000 пуд. овса (изъ заготовленнаго общаго его количества 2.760.000 пуд.). Провіантъ и овесъ приобрѣтались изъ первыхъ рукъ, въ большинствѣ случаевъ, наличною покупкою и частью—заказами на сроки, по контрактамъ, при чемъ, въ противоположность установившейся практикѣ Московскаго интендантства, договоры заключались и окончательные расчеты по нимъ составлялись исключительно на имя самихъ землевладѣльцевъ.

Московское же интендантство попрежнему, невзирая на коммисіонный характеръ дѣятельности сельскохозяйственныхъ обществъ—Тамбовскаго, подъ фирмою «Зерно», и Гончаровскаго—приобрѣло отъ нихъ въ потребность 1912 года около 1.500.000 пуд. ржи (на сумму 1.505 тыс. руб.), что составляетъ около 72% всего приобрѣтеннаго этимъ интендантствомъ въ потребность 1912 года количества продукта.

Какъ и въ предшествующій отчетному періоду, наибольшее количество хлѣба поставлено, вопреки требованіямъ льготныхъ правилъ о землевладѣльческихъ покупкахъ, изъ мѣстностей, находящихся внѣ предусмотрѣнныхъ уставами сихъ обществъ раіоновъ ихъ дѣятельности (для общества «Зерно»—Тамбовская губернія и для Гончаровскаго—6 волостей Острожежскаго уѣзда, Воронежской губерніи). Такъ, обществомъ «Зерно» изъ Тамбовской губерніи поставлено всего лишь 138.000 пуд. ржи, остальное же количество (577.600 пуд.) частью изъ Новосильскаго уѣзда, Тульской губерніи, главнымъ

же образом—изъ Орловской губерніи, а Гончаровскимъ обществомъ изъ опредѣленнаго его уставомъ района дѣятельности не было поставлено ни одного пуда хлѣба. Наибольшее количество ржи было поставлено этимъ обществомъ изъ губерній Орловской, Рязанской и Тамбовской и только 175.599 пуд.—изъ мѣстностей Воронежской губерніи (но не изъ Острогожскаго ея уѣзда). Кромѣ того у Гончаровскаго же общества Московскимъ интендантствомъ было приобретено и наибольшее количество крупы—197.000 пуд. (около 50% всей, купленной у землевладѣльцевъ, крупы). Изъ разрѣшеннаго района дѣятельности обществомъ поставлено только 50.000 пуд. сего продукта, остальные же 147.000 пуд.—изъ мѣстностей внѣ этого района.

Равнымъ образомъ, какъ выяснилось изъ переписки Московской контрольной палаты съ земскими управами, въ значительномъ количествѣ скупнымъ оказался также хлѣбъ, приобретенный Московскимъ интендантствомъ и отъ отдѣльныхъ землевладѣльцевъ, при чемъ продукты поставлялись въ интендантство черезъ посредниковъ—хлѣботорговцевъ—бывшихъ поставщиковъ интендантства. Такъ, напримѣръ, владѣлецъ 109 десятинъ земли въ Кирсановскомъ уѣздѣ, Тамбовской губерніи, Никольскій, проживая въ г. Тамбовѣ и сдавая свою землю въ аренду, продалъ интендантству 94.000 пуд. ржи на сумму 94.500 руб. въ Бобровскомъ уѣздѣ, Воронежской губерніи, гдѣ у него нѣтъ ни земли, ни аренды. Землевладѣлецъ Тамбовскаго уѣзда Ртищевъ, при производительности своего имѣнія около 8.000 пуд. озимой ржи въ годъ, поставилъ интендантству при посредствѣ бывшихъ поставщиковъ послѣдняго—торговцевъ мукою—60.300 пуд. изъ того же Бобровскаго уѣзда. Рязанскими землевладѣльцами Мордвиновымъ и Рябовымъ, при годовой производительности ихъ имѣній въ 3.600 пуд. и въ 1.800 пуд. ржи, было продано интендантству—первымъ 30.000 пуд. и вторымъ (въ потребность

1912 и 1913 г.г.) 50.000 пуд. ржи. Отъ имени этихъ двухъ лицъ, по ихъ довѣрію, сдавалъ интендантству хлѣбъ и получалъ за него деньги владѣлецъ заарендованной интендантствомъ мукомольни въ г. Рязани Масленниковъ. Новохоперскимъ землевладѣльцемъ Н. С. Прѣсняковымъ поставлено въ интендантство изъ урожая 1912 года 150.000 пуд., при производительности его имѣнія не свыше 75.000 пуд., при чемъ сдача ржи въ казну производилась бывшими поставщиками интендантства.

То же самое наблюдалось и въ дѣлѣ заготовленія интендантствомъ отъ землевладѣльцевъ муки. Изъ шести землевладѣльцевъ, поставившихъ интендантству муку, только двумя продуктъ проданъ въ соотвѣтствіи съ требованіями упомянутыхъ правилъ (около 12% всей заготовленной муки). Остальные же землевладѣльцы или сами дѣйствовали черезъ торговцевъ, или послѣдніе черезъ нихъ сдавали хлѣбъ интендантству, пользуясь всеми льготами, предоставляемыми по правиламъ лишь непосредственнымъ производителямъ продуктовъ.

Всего Московскимъ интендантствомъ въ потребность 1912 года приобретено, по правиламъ 12 мая 1900 года, продуктовъ, оказавшихся скупными, до 2.265.000 пуд. провіанта, то-есть около 80% всего приобретеннаго для округа провіанта (2.802.000 пуд.).

На сдѣланное Московскою контрольною палатою съ мѣстнымъ окружнымъ интендантомъ сношеніе о неправильномъ примѣненіи льготныхъ правилъ 12 мая 1900 года названный интендантъ уведомилъ, что при наличныхъ покупкахъ не установлено требовать отъ землевладѣльцевъ доказательствъ происхожденія продаваемого ими хлѣба, и что на него, интенданта, не возложено обязанности производить какія либо разслѣдованія, дѣйствительно ли землевладѣльцами продается интендантству наличною покупкою хлѣбъ своего посѣва или скупной.

Нельзя однако не замѣтить, что приведенное объясненіе совершенно не согласуется съ требованіями льготныхъ землевладѣльческихъ правилъ, а также и съ вполне опредѣленными по данному вопросу указаніями, изложенными въ приказахъ по интендантскому вѣдомству 1908 года за №№ 143 и 288 и 1911 года за № 152. Этими приказами интендантству вмѣнено въ прямую обязанность имѣть при покупкахъ продовольственныхъ продуктовъ отъ землевладѣльцевъ необходимыя свѣдѣнія о томъ, дѣйствительно ли предлагаемый ему продуктъ является произведеннымъ въ имѣніи продавца, и ни въ какомъ случаѣ не приобрѣтаетъ отъ землевладѣльцевъ по льготнымъ правиламъ скупной продуктъ. Въ этихъ же приказахъ пояснено, черезъ какія именно лица и учрежденія интендантство можетъ собирать свѣдѣнія о производительности крупныхъ и мелкихъ экономій.

Изъ сказаннаго нельзя не притти къ заключенію, что вопросъ о приобрѣтеніи хлѣба для нуждъ арміи изъ первыхъ рукъ нуждается по Московскому округу въ упорядоченіи.

Всего въ отчетномъ періодѣ отъ непосредственныхъ производителей распоряженіемъ интендантства заготовлено въ округахъ Европейской Россіи 13,76 милл. пуд. провіанта и 4,74 милл. пуд. фуража. Но въ то время какъ во внутреннихъ округахъ продукты приобрѣтаются интендантствомъ главнымъ образомъ отъ землевладѣльцевъ, въ отдаленныхъ округахъ, гдѣ главными производителями продовольственныхъ продуктовъ являются земледѣльцы-крестьяне, хлѣбъ для нуждъ военного вѣдомства заготавливается почти исключительно отъ этихъ послѣднихъ.

По плану Иркутскаго военного округа въ потребность 1912 года надлежало заготовить: 1.636.000 пуд. провіанта (1.426.000 пуд. ржи-муки и 210.000 пуд. крупы) и 2.334.000 пуд. фуража (942.000 пуд. овса, 1.071.000 пуд. сѣна и 321.000 пуд. соломы).

Въ дѣйствительности же заготовлено: 1.892.000 пуд. провіанта (1.741.000 пуд. ржи-муки и 151.000 пуд. крупы), болѣе предполагаемаго на 256.000 пуд., и 2.371.000 пуд. фуража (897.000 пуд. овса, 11.000 пуд. ячменя, 1.130.000 пуд. сѣна и 333.000 пуд. соломы), болѣе предполагаемаго на 37.000 пуд. Въ томъ числѣ приобрѣтено отъ непосредственныхъ производителей-земледѣльцевъ округа 1.585.000 пуд. ржи, 624.000 пуд. овса и 11.000 пуд. ячменя, то-есть почти весь провіантъ (за исключеніемъ крупы, которая приобрѣтена главнымъ образомъ отъ хлѣботорговца Кагана — около 131.000 пуд.) и около 25% всего количества фуража.

Способъ приобрѣтенія продуктовъ отъ непосредственныхъ производителей здѣсь приспособленъ къ мѣстнымъ условіямъ.

Согласно особымъ правиламъ, продукты подлежали приобрѣтенію отъ крестьянъ, казаковъ и инородцевъ Иркутскаго генераль-губернаторства на сыпныхъ пунктахъ черезъ посредство артельщиковъ Московско-Варваринской биржевой артели (на основаніи заключеннаго съ нею интендантствомъ контракта) подъ ближайшимъ наблюденіемъ интендантскихъ чиновъ.

Для полученія необходимыхъ данныхъ о размѣрахъ урожая и для опредѣленія мѣсть, гдѣ должны быть открыты пункты для приѣма зерна, окружнымъ интендантствомъ были командированы въ намѣченные раіоны чины интендантства. При объѣздахъ своихъ заготовительныхъ участковъ означенные чины должны были поставить земледѣльцевъ въ извѣстность объ условіяхъ приѣма и покупки зерна и распространить, путемъ раздачи и наклейки на видныхъ мѣстахъ, утвержденныя правила о приобрѣтеніи продуктовъ, а также — объявить на сельскихъ сходахъ, въ присутствіи крестьянскихъ начальниковъ, волостныхъ старшинъ и сельскихъ старость, объ открытіи сыпныхъ пунктовъ. Свѣдѣнія о видахъ на урожай и о дѣйствительномъ урожаѣ собирались также и

окружнымъ интендантскимъ управленіемъ, путемъ сношеній съ гражданскими властями округа.

Принятое на ссыпныхъ пунктахъ и доведенное, путемъ сущки и очистки, до кондиціонныхъ требованій зерно сдавалось: рожь, предназначенная для неприкосновеннаго запаса, и овесъ—въ продовольственные магазины непосредственно, а рожь, приобрѣтенная для текущаго довольствія, на мѣстныхъ частныхъ мельницы для перемола въ муку, откуда послѣдняя направлялась въ продовольственные магазины по нарядамъ корпусныхъ интендантскихъ управленій.

Полученные при очисткѣ зерна отходы, съ разрѣшенія окружнаго интенданта, продавались съ аукціоннаго торга или же отдѣльнымъ лицамъ, мелкими партіями безъ торга, по цѣнамъ болѣе или менѣе выгоднымъ для казны, главнымъ образомъ—земледѣльцамъ же—на кормъ скоту. Такая продажа отходовъ мелкими партіями, кстати замѣтить, весьма цѣлесообразна и желательна, такъ какъ, съ одной стороны, земледѣльцы могутъ приобрѣтать по цѣнамъ болѣе дешевымъ, чѣмъ у скупщиковъ, кормовыя средства для своего скота, а съ другой—устраняется скопленіе на ссыпныхъ пунктахъ большихъ количествъ отходовъ и уменьшаются расходы по ихъ храненію.

Заготовленіе продуктовъ отъ земледѣльцевъ Иркутскаго округа на изложенныхъ основаніяхъ производилось уже третій годъ, однако и въ операцію по сроку 1912 года имѣли мѣсто нѣкоторые недочеты.

Опытъ приобрѣтенія продуктовъ въ прежніе годы показалъ, что привозъ земледѣльческихъ продуктовъ на рынокъ въ большемъ количествѣ и по цѣнамъ, сравнительно низкимъ, производится непосредственно по реализаціи урожая и до Рождественскихъ праздниковъ включительно, то-есть въ первой половинѣ заготовительной операціи. Недостатокъ денежныхъ средствъ у заготовителей въ это именно, наиболѣе благо-

пріятное для покупокъ зерна, время неизбѣжно приводило къ тому, что лучшее и дешевое зерно уходило въ руки скупщиковъ, приѣмные пункты которыхъ дѣйствовали параллельно съ интендантскими. Необходимость преимущественнаго приобрѣтенія продуктовъ въ указанный періодъ времени хорошо сознавалась и заготовителями, и артельщиками, но какъ тѣ, такъ и другіе, несмотря на свои многочисленныя просьбы, далеко не всегда получали деньги своевременно. Не желая однако упускать привезенное на пункты зерно, нѣкоторые изъ нихъ суммы, ассигнованныя на покупку фуража, расходовали на приобрѣтеніе провіанта и наоборотъ, а это вызвало неизбѣжную задержку въ отсылкѣ заготовителями авансовыхъ счетовъ въ корпусныя интендантства и полученіе новыхъ авансовъ. Засимъ, артельщики иногда приобрѣтали зерно у земледѣльцевъ въ кредитъ, что совершенно не предусмотрѣно правилами, и даже въ отдѣльныхъ случаяхъ прибѣгали къ займу денегъ у частныхъ лицъ. Такъ, напримѣръ, артельщикъ Кабанскаго пункта, по донесенію его интендантству, для уплаты за принятый имъ отъ земледѣльцевъ овесъ бралъ деньги взаймы въ мѣстной лавкѣ.

Независимо отъ сего Иркутская контрольная палата въ своемъ отчетѣ упоминаетъ о случаяхъ обвѣщиванія артельщиками продавцевъ-крестьянъ и инородцевъ при сдачѣ ими продуктовъ и приобрѣтенія послѣднихъ по цѣнамъ выше мѣстныхъ справочныхъ и даже о подчисткахъ въ справочныхъ цѣнахъ, выданныхъ артельщикамъ волостными правленіями.

Не всегда удовлетворительно, согласно даннымъ фактической ревизіи, заготовлялись въ округѣ продукты и въ качественномъ отношеніи. Такъ, напримѣръ, изъ продуктовъ, поступившихъ въ Иннокентьевскій особый продовольственный магазинъ, при фактической ревизіи были признаны некондиціонными, по присутствію зернового клеща, рожь заготовки

полковника Крыленко, въ количествѣ свыше 100.000 пуд., и до 6.000 пуд. овса, а также овесъ заготовителя Шевцова (около 14.000 пуд.); гречневая крупа, поступившая въ Березовскій продовольственный магазинъ отъ заготовителя Крыленко, оказалась затхлою и признана явно негодною къ употребленію въ пищу.

Въ Приамурскомъ округѣ, согласно частному плану на 1912 годъ, предполагено было заготовить въ предѣлахъ округа провіанта: 2.555.000 пуд. муки и 376.000 пуд. крупы и фуража: 1.746.000 пуд. овса, 1.775.000 пуд. сѣна и 507.000 пуд. соломы. Въ дѣйствительности же было заготовлено на мѣстѣ: муки менѣе на 244.000 пуд. и фуража (попеченіемъ войскъ) болѣе: овса на 221.000 пуд., сѣна на 405.000 пуд. и соломы на 55.000 пуд.

Недостающее количество муки было доставлено моремъ распоряженіемъ Одесскаго интендантства. Перезаготовка же фуража объясняется увеличеніемъ суточной дачи и числа дней довольствія упряжныхъ лошадей тяжелыхъ артиллерійскихъ дивизионовъ, увеличеніемъ въ нѣкоторыхъ войсковыхъ частяхъ штатнаго числа лошадей, главнымъ же образомъ тѣмъ, что многія войсковыя части довольствовались лошадями сухимъ фуражемъ въ періодъ травяного довольствія.

Какъ провіантъ (за исключеніемъ крупы), такъ и фуражъ приобрѣтались интендантствомъ почти исключительно отъ земледѣльцевъ, населяющихъ территорію округа, при чемъ заготовительная кампанія была организована въ общемъ на тѣхъ же основаніяхъ, что и въ потребность 1911 года.

Въ цѣляхъ обезпеченія своевременнаго приобрѣтенія продуктовъ въ необходимомъ количествѣ, населенію по прежнему выдавались интендантствомъ задатки въ размѣрѣ 30 коп. за пудъ обусловленнаго къ сдачѣ, по реализаціи урожая, продукта, но роста задолженности земледѣльцевъ казнѣ по возврату этихъ задатковъ, неоднократно отмѣчавшагося мною

во всеподданнѣйшихъ отчетахъ, въ разсматриваемую операцію не наблюдалось.

Гречневая крупа приобрѣталась интендантствомъ уже изъ вторыхъ рукъ—отъ мѣстныхъ круподеровъ, скупавшихъ у населенія гречиху мѣстнаго произрастанія, такъ какъ мелкіе сдатчики-крестьяне не имѣютъ крупорушекъ, а казенная крупорушка въ м. Черниговкѣ, за неисправностью, какъ и въ предшествовавшій отчетный періодъ, бездѣйствовала.

Что касается отмѣченной выше заготовки ржи для Приамурскаго округа распоряженіемъ Одесскаго интендантства, то, по донесенію Одесской контрольной палаты, описанная заготовка должна быть признана невыгодною для казны, такъ какъ цѣна, по которой рожь приобрѣтена отъ землевладѣльца Дауэнгауера (1 руб. 15 коп.), значительно превышаетъ полную средне-сложную цѣну на рожь, заготовленную Одесскимъ интендантствомъ въ потребность своего округа 1912 года (1 руб. 07,8 коп.). Ущербъ казны отъ этой операціи опредѣляется мѣстной контрольною палатою, несмотря на взысканіе съ поставщика 22.242 руб. 31 коп. неустойки, въ суммѣ около 17.700 руб.

Изъ другихъ отдаленныхъ округовъ наибольшее количество продуктовъ приобрѣтено отъ непосредственныхъ производителей въ Кавказскомъ (около 980.000 пуд. провіанта).

Всего отъ непосредственныхъ производителей приобрѣтено въ пяти отдаленныхъ округахъ до 5,39 милл. пуд. провіанта и около 1,94 милл. пуд. фуража, а во всѣхъ округахъ—до 19,15 милл. пуд. провіанта и около 6,68 милл. пуд. фуража, то-есть около 76% всего заготовленнаго распоряженіемъ интендантства провіанта и до 79% всего заготовленнаго интендантствомъ фуража.

Подряднымъ способомъ (съ торговъ и за подрядомъ внѣ торговъ) въ отчетномъ періодѣ заготовлено около 3,46 милл. пуд. провіанта, менѣе чѣмъ въ потребность 1911 года на

1,9 милл. пуд., и до 1 милл. пуд. фуража, менѣе чѣмъ по сроку того же года на 1,23 милл. пуд.; наличною покупкою (отъ торговцевъ): 2,47 милл. пуд. провіанта и 0,79 милл. пуд. фуража; собственнымъ попеченіемъ войскъ: 0,92 милл. пуд. провіанта и 39,41 милл. пуд. фуража. Затчено войсками экономическаго провіанта 3.702.000 пуд. (менѣе чѣмъ въ потребность 1911 года на 548.000 пуд.).

Вещевое доволь-
ствіе.

Въ противоположность заготовленію продовольственныхъ продуктовъ предметы вещевого довольствія для арміи приобрѣтаются интендантствомъ главнымъ образомъ за подрядами съ торговъ, такъ какъ въ этой области казна соприкасается съ крупною обрабатывающею промышленностью, хотя и здѣсь, когда затрагиваются интересы кустарныхъ организацій и учреждений трудового характера или тѣхъ мелкихъ предпріятій, существованіе коихъ желательна, по мнѣнію военнаго вѣдомства, для цѣлей снабженія арміи, оно склонно въ своихъ плановыхъ предположеніяхъ итти навстрѣчу этимъ интересамъ, допуская даже иногда нѣкоторыя переплаты. Въ этомъ отношеніи обязывалось упомянуть, что хотя данныя заготовленій и показали, что для казны дешевле обходится подрядъ сапогъ изъ собственного товара поставщиковъ (отъ 23 до 63 коп. на парѣ), тѣмъ не менѣе изъ общаго годового количества около 1.500.000 паръ сапогъ военнымъ вѣдомствомъ по сроку 1913 года было предположено заготовить въ готовомъ видѣ всего лишь около 633.000 паръ, для постройки же остальныхъ 867.000 паръ—приобрѣсти сапожный товаръ, частью потому, что кустарныя организаціи, трудовыя учрежденія и мастерскія тюремнаго и военнаго вѣдомствъ, за неимѣніемъ оборотныхъ средствъ или по другимъ причинамъ, не всегда имѣютъ возможность приобрести необходимый сапожный товаръ надлежащаго качества, частью въ виду того, что вызванныя къ жизни послѣ войны съ Японіей, когда для воен-

наго вѣдомства возникла необходимость въ усиленномъ пополненіи нарушенныхъ за время войны запасовъ, предпріятія по изготовленію обуви нуждаются въ поддержкѣ. При этомъ въ отношеніи послѣднихъ предпріятій признавалось несоответственнымъ усиливать даже конкуренцію, такъ какъ, вслѣдствіе недостаточности могущихъ быть предоставленными имъ заказовъ, она принимаетъ ненормальный характеръ, съ пониженіемъ цѣнъ до тѣхъ предѣловъ, при которыхъ, по мнѣнію военнаго вѣдомства, изготовлять вещи вполнѣ удовлетворительнаго качества для поставщиковъ представляется уже невозможнымъ. Такая политика однако, по моему мнѣнію, едва ли въ будущемъ желательна съ точки зрѣнія правильной постановки хозяйства. Въ пользу покровительства организаціямъ трудового и благотворительнаго характера въ извѣстномъ смыслѣ еще могутъ быть приведены доводы, заботы же о поддержкѣ предпріятій, самое возникновеніе коихъ относится къ случайному періоду производства крупныхъ заготовленій, не оправдываютъ, съ моей точки зрѣнія, излишнихъ расходовъ, такъ какъ предпріятія этого вида безъ сомнѣнія вновь возникнутъ при надобности въ нихъ, какъ это и имѣло мѣсто послѣ войны съ Японіей.

Обращаясь, въ порядкѣ представленія отчетныхъ данныхъ, къ разсмотрѣнію результатовъ заготовленія вещевого довольствія по сроку 1913 года, не могу прежде всего не отмѣтить, что до 1912 года, вслѣдствіе заключенныхъ одновременно долгосрочныхъ контрактовъ съ центральными мастерскими, послѣднія были распределены по округамъ неравномѣрно, безъ должнаго соответствія потребностей округовъ въ обмундированіи, вслѣдствіе чего постройка его не всегда производилась въ подлежащемъ округѣ, а въ другомъ, иногда—въ нѣсколькихъ другихъ округахъ. Такой порядокъ, по признанію самого военнаго вѣдомства, создавалъ крупныя неудобства: округа, въ

особенности отдаленные, вследствие браковки вещей и задержекъ въ высылкѣ, не всегда своевременно удовлетворялись положенными имъ предметами обмундирования. Окончаніе къ 1 января 1912 года долгосрочныхъ контрактовъ съ нѣкоторыми частными мастерскими дало интендантству возможность улучшить организацию постройки обмундирования путемъ болѣе правильнаго, въ соотвѣтствіи съ потребностями отдѣльныхъ округовъ, распредѣленія мастерскихъ.

Далѣе, что касается заготовленія матеріаловъ и вещей, то и въ этомъ отношеніи отчетный періодъ протекъ въ общемъ достаточно успѣшно. Матеріалы и вещи заподряжены въ большинствѣ случаевъ по цѣнамъ не выше заготовительныхъ предшествующаго отчетнаго періода, а сукна и хлопчатобумажныя ткани—даже съ пониженіемъ противъ послѣднихъ цѣнъ. Равнымъ образомъ надлежитъ отмѣтить болшую, чѣмъ по сроку 1912 года, исправность фабрикантовъ въ поставкѣ заподряженныхъ у нихъ суконъ, хлопчатобумажной ткани, холстовъ и другихъ матеріаловъ и вещей и уменьшеніе числа скидокъ за неполную кондиціонность товара. Въ частности, неисправность въ поставкѣ мундирнаго сукна защитнаго цвѣта (около 54.000 аршинъ) можетъ быть объяснена специальною причиною—трудностью ровной, чистой и однообразной окраски суконъ въ этотъ цвѣтъ. По этой же причинѣ и цѣны на сукно защитнаго цвѣта до отчетнаго года были выше, чѣмъ на мундирное же темнозеленое, при одинаковыхъ техническихъ требованіяхъ на то и другое и даже при болѣе низкомъ составѣ шерсти сукна защитнаго. Тѣмъ не менѣе, какъ показываютъ отчетныя данныя за послѣднее пятилѣтіе, по мѣрѣ приспособленія фабрикантовъ къ выработкѣ новаго матеріала, цѣны на темнозеленое и защитное мундирное сукно приходятъ въ болѣе близкое къ дѣйствительной стоимости соотношеніе. Болѣе же общеою причиною неисправности фабрикантовъ въ поставкѣ суконъ является ростъ на нихъ цѣнъ, вследствие чего

фабриканты, просрочивъ по той или иной причинѣ поставку матеріаловъ, находятъ для себя болѣе выгоднымъ совѣмъ отказаться отъ поставки ихъ по заключенному контракту, съ тѣмъ, чтобы, уплативъ обусловленную 10% неустойку, взять поставку тѣхъ же матеріаловъ по новому контракту, по цѣнѣ болѣе высокой. Средствомъ къ устраненію такого ненормальнаго положенія могло бы служить только недопущеніе означенныхъ фабрикантовъ къ подрядамъ на невыставленные матеріалы, такъ какъ идти по пути повышенія неустоекъ и обезпечивающихъ ихъ залоговъ нежелательно во избѣжаніе повышенія торговыхъ цѣнъ.

За несвоевременную сдачу фабрикантами суконныхъ матеріаловъ, сданныхъ съ торговъ въ Московскомъ округѣ, начислено неустоекъ на сумму около 53 тыс. руб. (менѣе чѣмъ по сроку 1912 года на 65 тыс. руб.), а за просрочки въ поставкѣ холстовъ, равентуха и другихъ холщевыхъ матеріаловъ—около 42 тыс. руб. Поставка же бумажной ткани (свыше 5.480.000 аршинъ) выполнена успѣшно.

Повышеніе исправности поставщиковъ, быть можетъ, объясняется льготнымъ измѣненіемъ условій подрядовъ, изъ коихъ наиболѣе существеннымъ является разрѣшеніе сдачи матеріаловъ на мѣстахъ производства—фабрикахъ—черезъ отдѣльныхъ приемщиковъ. Для такого предположенія даетъ нѣкоторое основаніе тотъ фактъ, что изъ всего количества сданныхъ въ заподрядъ въ Московскомъ округѣ по сроку 1913 года капитальныхъ суконъ на фабрикахъ сдано около 3.414.000 аршинъ, то-есть до 56,5 % всего количества. Однако, основываясь на отчетныхъ и ревизионныхъ данныхъ, Московская контрольная палата высказываетъ опасеніе, что такой способъ сдачи матеріаловъ не даетъ достаточной гарантіи приѣма въ казну матеріаловъ лишь дѣйствительно кондиціоннаго качества, и палата усматриваетъ въ переходѣ нѣкоторыхъ фабрикантовъ къ сдачѣ матеріаловъ на фабрикахъ черезъ

отдѣльныххъ пріемщиковъ желаніе уклониться отъ болѣе строгихъ условій сдачи и требованій, предъявляемыхъ пріемными комиссіями. Это опасеніе Московской контрольной палаты имѣетъ тѣмъ большее значеніе, что съ реорганизаціею въ 1911 году названныхъ комиссій и включеніемъ въ ихъ составъ представителей Министерства Торговли и Промышленности, биржевыхъ комитетовъ, фабрикантовъ и Государственнаго Контроля, казалось бы, достигнуто полное безпристрастіе и большая опредѣленность и устойчивость требованій, предъявляемыхъ къ поставщикамъ при сдачѣ ими матеріаловъ и вещей въ казну.

Въ поставкахъ сапогъ изъ собственнаго казеннаго товара принимали, между прочимъ, участіе уѣздныя земскія управы: Новооскольская, Старооскольская, Суджанская и Остерская. Управы эти, въ лицѣ своихъ уполномоченныхъ, обязались выполнить принятые ими подряды черезъ кустарей своихъ уѣздовъ. Все законтрактованное у поименованныхъ управъ количество сапогъ поставлено ими въ Кіевскій вещевой складъ сполна. При этомъ за допущенныя управами просрочки Кіевскимъ интендантствомъ были начислены на нихъ неустойки, въ общей суммѣ около 40 тыс. руб. Неустойка, начисленная на Новооскольское земство въ суммѣ 19.148 руб. 25 коп., по ходатайству земства, Военнымъ Совѣтомъ сложена, о сложеніи же неустойки въ 20.340 руб. съ Суджанскаго земства возбуждено ходатайство предъ Военнымъ Совѣтомъ.

Фактическая повѣрка. Въ отчетномъ году чинами Государственнаго Контроля, на основаніи Высочайше утвержденныхъ 27 августа 1911 года правилъ, произведена, главнымъ образомъ по почину самихъ контрольныххъ учреждений, фактическая повѣрка свыше 150 различныхъ учреждений и заведеній интендантскаго вѣдомства и нѣкоторыхъ заарендованныхъ интендантствомъ частныхъ мукомоленъ и магазиновъ.

Не смѣя утруждать вниманія ВАШЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА подробнымъ описаніемъ результатовъ повѣрки, позволяю себѣ ограничиться упоминаніемъ, что результаты эти свелись, съ одной стороны, къ установленію недочетовъ въ существующихъ условіяхъ храненія продуктовъ и вещей, а съ другой—къ обнаруженію некондиціонности и недоброкачественности ихъ. При этомъ не могу не отмѣтить, что состояніе нѣсколькихъ интендантскихъ заведеній не вызвало никакихъ замѣчаній со стороны ревизоровъ, а состояніе, напримѣръ, суконнаго магазина Тамбовскаго вещевого склада охарактеризовано даже образцовымъ.

Что касается условій храненія, то недочеты въ этомъ отношеніи замѣчены тѣ же, что отмѣчались мною и въ отчетѣ за 1912 годъ: плохое состояніе многихъ зданій, занимаемыхъ складами и магазинами, тѣснота помѣщеній, нарушеніе инструкцій храненія продуктовъ и вещей со стороны лицъ, къ тому приставленныхъ, и, наконецъ, неудовлетворительное веденіе матеріальной отчетности. Неудовлетворительность условій храненія наблюдалась и въ специально заарендованныхъ интендантствомъ помѣщеніяхъ. Такъ, на мукомольнѣ Масленникова въ г. Рязани условія храненія оказались столь несоотвѣтствующими установленнымъ требованіямъ, что результатомъ ихъ явилась, по донесенію Московской контрольной палаты, порча 82.374 пуд. казенной муки (въ Московскомъ № 1 продовольственномъ магазинѣ).

Несоотвѣтствіе продовольственныхъ продуктовъ требованіямъ утвержденныхъ кондицій наблюдалось вообще во всѣхъ округахъ, при чемъ въ отдѣльныххъ случаяхъ количество такихъ продуктовъ было весьма значительно. Такъ, въ Иркутскомъ округѣ въ Иннокентьевскомъ особомъ продовольственномъ магазинѣ обнаружено около 198.000 пуд. продуктовъ некондиціонныхъ по затхлости, по присутствію вредныхъ примѣсей и вредителей и по слежалости продукта, на законтрактованной же

интендантствомъ мельницѣ Кулаева и К^о въ г. Читѣ признано некондиціоннымъ все предназначенное къ помолу зерно, въ количествѣ 184.132 пуд. При качественномъ испытаніи продуктовъ, хранящихся въ продовольственныхъ магазинахъ Киевскаго военнаго округа, былъ обнаруженъ превышающій норму процентъ влажности продуктовъ. Объяснено это было тѣмъ, что Военно-Окружнымъ Совѣтомъ въ январѣ 1913 года было разрѣшено пріобрѣтать продукты съ влажностью до 18%, а затѣмъ доводить ихъ до кондиціонныхъ требованій на казенныхъ зерносушилкахъ. Однако, влѣдствіе недостаточности зерносушилокъ для своевременной просушки всѣхъ пріобрѣтавшихся партій зерна, часть его осталась съ процентомъ влаги свыше нормы, подвергалась горѣнію и порчѣ. Сѣно, хранящееся въ Сарыкамьшскомъ продовольственномъ магазинѣ Кавказскаго военнаго округа, оказалось содержащимъ частью значительное количество осоковыхъ травъ, безъ цвѣтовъ, съ колючими листьями, мѣстами со мхомъ, частью же большое количество трухи съ запахомъ гнили и плѣсени. При кормленіи сѣномъ указанныхъ сортовъ, лошади, по заявленію врачей, заболѣваютъ желудочно-кишечными болѣзнями, иногда со смертельнымъ исходомъ. Но въ особенно большомъ количествѣ некондиціонные продукты наблюдались въ Виленскомъ военномъ округѣ, гдѣ таковыя оказались почти во всѣхъ повѣренныхъ магазинахъ.

Въ вещевыхъ складахъ въ отдѣльныхъ случаяхъ также усматривались недоброкачественныя вещи. Такъ, изъ 120.677 паръ сапогъ, хранящихся въ магазинѣ № 3 Варшавскаго вещевого склада, по заключеніямъ особыхъ комиссій признаны недоброкачественными 22.434 пары, изъ коихъ 6.999 паръ совершенно негодными, а 15.435 паръ—годными для выдачи войскамъ лишь на сокращенные сроки.

При выясненіи наличія вещей и продуктовъ при фактической повѣркѣ, какъ и въ предшествующіе годы, наблюдались

неявки и излишки ихъ противъ документовъ, наиболѣе значительные въ Приамурскомъ военномъ округѣ. Напримѣръ, при повѣркѣ Никольскъ-Уссурійскаго вещевого магазина обнаружено несоотвѣтствіе книжнаго наличія съ дѣйствительнымъ по 834 наименованіямъ предметовъ: по 430 наименованіямъ оказались излишки (главнымъ образомъ вещей металлическихъ, госпитальныхъ и обозныхъ) и по 404—неявки. За отсутствіемъ свѣдѣній о заготовительной стоимости нѣкоторыхъ предметовъ сумма неявокъ не могла быть установлена точно. Стоимость же тѣхъ неявокъ, по коимъ имѣются заготовительныя цѣны, опредѣлилась въ 148.215 руб. 18 коп.

По поводу обнаруженныхъ при повѣркѣ убытковъ казны обязываюсь доложить, что контрольнымъ вѣдомствомъ приняты и принимаются установленныя закономъ мѣры къ ихъ пополненію.

Въ предыдущемъ отчетѣ мною была отмѣчена наблюдавшаяся неправильность въ распоряженіи кредитами по артиллерійскому вѣдомству. Ревизионнымъ обзорѣніемъ его расходовъ и за отчетный періодъ обнаружены тѣ же неправильности въ отношеніи главнымъ образомъ кредитовъ чрезвычайныхъ, отпущенныхъ на заготовленіе матеріальной части артиллеріи и усиленіе артиллерійскихъ запасовъ. Такъ, изъ отчетности усматривается, что часть расходовъ по заготовленію за границею 268 легкихъ 3 лин. пулеметовъ и 27 такихъ же и 46 учебныхъ на Тульскомъ оружейномъ заводѣ, въ суммѣ 200 тыс. руб., разрѣшено отнести на кредитъ по § 3 чрезвычайной интендантской смѣты того же года, въ которой расходъ на эту потребность не предусматривался. Засимъ, часть расхода на передѣлку тѣмъ же заводомъ 288 пѣхотныхъ 3 лин. винтовокъ по способу генерала Холодовскаго, относящаяся по существу къ текущимъ потребностямъ военнаго

Артиллерійское вѣдомство.

вѣдомства, была покрыта изъ кредита по § 1 чрезвычайной артиллерійской смѣты 1914 года. Обращаетъ на себя вниманіе также приобрѣтеніе Сергіевскимъ заводомъ взрывчатыхъ веществъ на чрезвычайный кредитъ, который спеціально предназначенъ на заготовленіе предметовъ обороны (снаряженіе снарядовъ), рояли, билліарда и мебели для офицерскаго собранія названнаго завода. Не могу не отмѣтить при этомъ, что чрезвычайные кредиты распределяются по смѣтамъ лишь на нѣсколько главныхъ отдѣловъ—параграфовъ, безъ обычнаго подраздѣленія ихъ на статьи, соответственно отдѣльнымъ потребностямъ. Поэтому и такъ какъ параграфы имѣютъ самую общую номенклатуру (напримѣръ, «особые операціонные расходы», «крѣпостная артиллерія» и т. п.) и заключаютъ въ себѣ назначенія на различныя по существу потребности (напримѣръ, изготовленіе предметовъ вооруженія и строительныя операціи), контрольныя учрежденія, повѣряющія отчетность по чрезвычайнымъ смѣтамъ, лишены возможности выполнять одну изъ основныхъ задачъ ревизіонной повѣрки—удостоверяться въ правильности расходовъ въ смыслѣ соответствія ихъ тому смѣтному подраздѣленію, за счетъ коего они производятся. Признавая, при такомъ положеніи дѣла, распределеніе чрезвычайныхъ кредитовъ по статьямъ, соответственно отдѣльнымъ, хотя бы наиболѣе крупнымъ потребностямъ, мѣрою весьма необходимою, я вошелъ по сему предмету въ сношеніе съ Военнымъ Министромъ.

Дѣятельность техническихъ артиллерійскихъ заведеній. Текущее заготовленіе запасовъ и матеріальной части артиллеріи за счетъ особыхъ ассигнованій потребовало отъ техническихъ артиллерійскихъ заведеній самой усиленной дѣятельности.

Касаясь этой дѣятельности съ точки зрѣнія успѣшности ея для обезпеченія боеспособности арміи въ особо предста-

вляемой при семь запискѣ, почитаю себя обязаннымъ нѣсколько остановиться здѣсь на хозяйственной сторонѣ выполненныхъ заведеніями нарядовъ по отчетнымъ даннымъ за 1912 годъ.

Стоимость артиллерійскихъ издѣлій въ 1912 году, подвліяніемъ общаго для всей промышленности условія—вздорожанія цѣнъ на матеріалы, топливо и рабочую силу, почти на всѣхъ казенныхъ артиллерійскихъ заводахъ повысилась противъ расцѣнокъ 1911 года. Лишь на Шостенскомъ пороховомъ заводѣ изготовленіе пороха въ 1912 году обошлось (46 руб. 35 коп.) на 86 коп. дешевле противъ предшествовавшаго года (47 руб. 21 коп.), да Ижевскій сталелитейный заводъ удешевилъ выдѣлку разныхъ сортовъ стали. Въ первомъ случаѣ удешевленіе объясняется значительнымъ увеличеніемъ заводу въ разсматриваемомъ году наряда на порохъ, во второмъ же удешевленіе зависѣло главнымъ образомъ отъ измѣненій и усовершенствованій въ техническомъ оборудованіи завода. Но на стоимость производства издѣлій на разныхъ заводахъ оказали также вліяніе и нѣкоторыя условія мѣтнаго значенія. Такъ, напримѣръ, для выдѣлки 1 пуда пороха на Охтенскомъ пороховомъ заводѣ въ 1912 году требовалось свыше 30 пуд. каменнаго угля, тогда какъ на другихъ казенныхъ пороховыхъ заводахъ расходъ этого топлива составлялъ около 28,8 пуд. Въ данномъ случаѣ увеличенная норма потребленія угля на Охтенскомъ пороховомъ заводѣ объясняется устарѣлостью механизмовъ этого завода, при чемъ ремонтъ этихъ механизмовъ замедлился въ виду предполагавшагося упраздненія названнаго завода.

Изъ болѣе крупныхъ мѣропріятій по расширенію въ 1912 году производительности техническихъ артиллерійскихъ заведеній слѣдуетъ отмѣтить переоборудованіе Шостенскаго порохового завода, стоившее свыше 550 тыс. руб. и увеличившее на 50% норму его годового производства (съ 240 пуд. до 360 пуд. пороха въ сутки). На Тульскомъ оружейномъ заводѣ

были установлены новые станки и механизмы на сумму около 450 тыс. руб., въ томъ числѣ для производства взрывателей на 250 тыс. руб. Кроме того въ 1912 году приняты мѣры къ увеличенію производительности Луганскаго патроннаго и С.-Петербургскаго трубочнаго заводовъ. Переоборудованіе заводовъ было произведено главнымъ образомъ при содѣйствіи отечественной промышленности.

Какъ извѣстно, съ окончаніемъ перевооруженія арміи 3 лин. винтовками на казенныхъ оружейныхъ заводахъ было допущено изготовленіе частныхъ издѣлій. Мѣра эта была направлена для поддержанія рабочаго населенія, лишившагося съ окончаніемъ перевооруженія заработка, а также для обезпеченія этихъ заводовъ запаснымъ кадромъ опытныхъ рабочихъ на случай усиленныхъ работъ. По даннымъ за послѣдніе годы, обороты оружейныхъ заводовъ по выполненію частныхъ заказовъ получили весьма значительное развитіе, достигая 16—17% стоимости изготовляемыхъ на тѣхъ же заводахъ казенныхъ издѣлій, въ то время какъ на ряду съ такимъ развитіемъ частнаго производства весьма нерѣдки задержки въ изготовленіи заводами вооруженія по заказамъ самаго военнаго вѣдомства.

Такъ какъ задержки въ исполненіи казенныхъ заказовъ обнаружались не только въ отношеніи новыхъ видовъ издѣлій (взрыватели и легкіе пулеметы), но и по такимъ, производство которыхъ на оружейныхъ заводахъ представляется вполне установившимся, то не можетъ не возникать предположенія, что техническія средства и рабочія силы заводовъ отвлекаются для выполненія частныхъ заказовъ въ ущербъ срочнаго исполненія нарядовъ на предметы государственной обороны. Такое предположеніе приобретаетъ особое значеніе въ виду того, что съ развитіемъ и расширеніемъ заводовъ для выполненія нарядовъ за счетъ чрезвычайныхъ ассигнованій на пополненіе запасовъ для арміи должны почитаться отпавшими или, во

всякомъ случаѣ, въ значительной мѣрѣ утратившими значеніе вышеупомянутыя основныя цѣли установленія на оружейныхъ заводахъ частнаго производства.

Съ другой стороны, самое примѣненіе правилъ по исполненію частныхъ заказовъ въ послѣдніе годы является, по моему мнѣнію, неправильнымъ, поскольку заводы привлекаются къ исполненію по этимъ правиламъ предметовъ специально военнаго назначенія, на примѣръ, пулеметовъ (Тульскій), щитовъ къ лафетамъ (Ижевскій) для морскаго вѣдомства, 3 лин. винтовокъ для Министерствъ Юстиціи и Внутреннихъ Дѣлъ и, наконецъ, заказовъ даже самаго военнаго вѣдомства, поступающихъ данному заводу отъ другихъ его заводовъ. Въ концѣ концовъ результатъ исполненія такихъ заказовъ, по существу не отличающихся отъ однородныхъ нарядовъ Главнаго Артиллерійскаго Управленія, невыгодно для казны, хотя бы потому, что изъ начисляемой заводами прибыли по этимъ заказамъ 20% выдѣляется въ награду чинамъ заводовъ.

По этому предмету я вошелъ въ сношеніе съ Военнымъ Министромъ, но отвѣта отъ него пока еще не послѣдовало.

Во всеподданнѣйшемъ отчетѣ за 1912 годъ мною было доложено ВАШЕМУ ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ о передачѣ англійской фирмѣ Виккерса заказа на 268 легкихъ пулеметовъ, въ виду особой срочности этого заказа, которой, по заявленію военнаго вѣдомства, не могъ удовлетворить изготовляющій въ Россіи пулеметы Тульскій Императора Петра Великаго оружейный заводъ. Несмотря однако на то, что срокъ исполненія этого заказа истекъ еще въ іюлѣ минувшаго года, фирмой Виккерса, по имѣющимся въ Государственномъ Контролѣ свѣдѣніямъ, сдано по 1 марта сего года всего лишь 144 легкихъ пулемета, поставка же остальнаго количества этихъ пулеметовъ, по предположенію военнаго вѣдомства, будетъ закончена не ранѣе іюля текущаго года, то-есть съ опозданіемъ

Поставка фир-
мою Виккерса пу-
леметовъ.

на цѣлый годъ противъ договорнаго срока. Каковы бы ни были причины неисправности фирмы, приходится констатировать, что расчеты военнаго вѣдомства въ настоящемъ случаѣ, какъ и въ другихъ подобныхъ же случаяхъ заграничныхъ заказовъ на предметы обороны, далеко не оправдались. Между тѣмъ при выполненіи этой операціи отечественнымъ оружейнымъ заводомъ, имѣвшимъ возможность, по заявленію самаго же военнаго вѣдомства, закончить ее почти въ тотъ же двух-годовой срокъ, усовершенствованный русскимъ гениемъ типъ легкаго пулемета, оставаясь секретомъ военнаго вѣдомства, не сдѣлался бы достояніемъ иностранной фирмы, и самая стоимость изготовленія пулеметовъ оказалась бы значительно ниже договорной платы Вилкерсу.

На подлинномъ отчетѣ девять строкъ («Между тѣмъ..... договорной платы Вилкерсу») Собственно ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА рукою отчеркнуты и поставленъ знакъ вопроса.

Обезпеченіе войскъ земельными участками для учебныхъ цѣлей.

Усилившаяся въ послѣднее время потребность арміи въ обширныхъ земельныхъ участкахъ для оборудованія современныхъ артиллерійскихъ полигоновъ и для устройства лагерей, тировъ, стрѣльбищъ и учебныхъ полей обратила на себя Высочайшее ВАШЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА вниманіе и удовлетвореніе ея признано серьезнѣйшею государственною задачею. Вызываемый этою потребностью расходъ первоначально былъ назначенъ Военнымъ Министерствомъ въ суммѣ 75 милл. руб., въ счетъ коихъ по смѣтамъ 1912 и 1913 г.г. уже отпущено 3 милл. руб., при чемъ изъ нихъ свыше 1,5 милл. руб. предназначены на расширеніе Владимірскаго полигона для частей войскъ 18 армейскаго корпуса. Между тѣмъ, на основаніи произведенныхъ на мѣстахъ особыми междувѣдомственными комиссіями подготовительныхъ работъ по присканію земельныхъ участковъ и ихъ оцѣнкѣ и вслѣдствіе возникшихъ у военнаго вѣдомства новыхъ требованій, предъявляемыхъ нынѣ къ такимъ участкамъ, общая стоимость разсматриваемой мѣры значительно повысилась, и по одобренному уже Совѣтомъ Министровъ

для внесенія въ законодательныя учрежденія плану расходъ собственно на приобрѣтеніе намѣченныхъ по плану земель исчисленъ въ 112,1 милл. руб., на ихъ оборудованіе— 18,9 милл. руб. и на постройку тировъ—12,5 милл. руб., а всего въ 143,5 милл. руб., не считая предстоящихъ издержекъ на возведеніе въ новыхъ лагеряхъ необходимыхъ построекъ и на приобрѣтеніе около 50 десятинъ на полкъ особо дорогой земли въ мѣстахъ зимняго расквартированія войскъ. На такое повышеніе первоначально исчисленной стоимости операціи повліяло также и увеличеніе общаго числа полигоновъ съ 37 до 40, вслѣдствіе предположеннаго устройства не только корпусныхъ, но частью и дивизіонныхъ, и бригадныхъ лагерей.

При выборѣ земельныхъ участковъ военное вѣдомство намѣтило къ приобрѣтенію въ нѣкоторыхъ раіонахъ культурные участки значительной цѣнности, несмотря на то, что обращеніе такихъ участковъ подъ полигоны, помимо удорожанія операціи, представлялось бы нежелательнымъ и съ общеокономической точки зрѣнія, такъ какъ повело бы къ сокращенію площади удобныхъ земель. На это обстоятельство мною было обращено вниманіе Военнаго Министра въ перепискѣ по сему дѣлу. Кромѣ того, въ связи съ настоящимъ мѣропріятіемъ мною было вновь затронутъ вопросъ о реализаціи принадлежащихъ военному вѣдомству ненужныхъ ему земель и другихъ недвижимыхъ имуществъ (въ частности, земельныхъ участковъ отъ упраздненныхъ крѣпостей), съ цѣлью облегченія отпуска денежныхъ средствъ на обезпеченіе войскъ земельными участками. Къ сожалѣнію однако въ финансовомъ планѣ обезпеченія арміи земельными участками военное вѣдомство совершенно не коснулось этой стороны дѣла.

На подлинномъ отчетѣ Собственно ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА рукою написано: «ПОЧЕМУ?»

Главное Управленіе по квартирному довольствію войскъ Постройка казармъ. вступаетъ нынѣ въ періодъ особо усиленнаго строительства,

Историческая
Музей
В. И. Ленин

согласно выработанному имъ плану работъ на пятилѣтіе 1914—1918 г.г., обнимающему собою наиболѣе насущныя и неотложныя строительныя потребности на общую сумму почти въ 316 милл. руб. Но уже и въ отчетномъ году въ распоряженіе Управленія была отпущена на строительные расходы довольно значительная сумма—свыше 39 милл. руб., часть коихъ пошла, правда, лишь на погашеніе войсковыми строительными комиссіями долговыхъ обязательствъ по казарменному строительству.

Вышеуказанною суммою въ 316 милл. руб. не исчерпывается однако общая потребность по обеспеченію войсковыхъ частей удобными помѣщеніями и хранилищами для имущества, и, по подсчетамъ Главнаго Управленія, для устраненія всѣхъ недостатковъ въ размѣщеніи войскъ потребуется всего до 650 милл. руб., въ дѣйствительности же предстоящія издержки, безъ сомнѣнія, далеко превысятъ всѣ эти подсчеты и не только вслѣдствіе расходовъ, сопряженныхъ съ усиленіемъ арміи и новыми потребностями, но и по причинѣ прогрессирующаго съ каждымъ годомъ роста цѣнъ на матеріалы и рабочія руки. Нельзя при этомъ не имѣть въ виду, что одновременно съ ростомъ цѣнъ среди предпринимателей развивается сознание солидарности своихъ коммерческихъ интересовъ, побуждающее ихъ объединяться въ группы, вслѣдствіе чего все труднѣе и труднѣе становится изыскивать успѣшнѣйшіе и выгоднѣйшіе способы заготовокъ и устройства подрядовъ. Обращаетъ на себя вниманіе, что въ послѣдніе годы торги—этотъ по смыслу закона нормальный способъ сдачи казенныхъ подрядовъ—обычно оказываются въ практикѣ строительныхъ комиссій безрезультатными: нерѣдко призывы къ соревнованію либо оставляются совершенно безъ отвѣта, или же торгующіеся иной разъ предъявляютъ къ комиссіямъ особыя требованія, считая выработанныя ими условія подрядовъ для себя неприемлемыми. Въ частности, крупными

фирмами условіе объ обеспеченіи подрядовъ и поставокъ установленными закономъ залогами не только отвергается, но нерѣдки случаи, что предприниматели требуютъ выдачи въ счетъ стоимости заподряженныхъ предметовъ значительныхъ авансовъ безъ всякаго обеспеченія ихъ тѣми или иными процентными бумагами, какъ это по закону требуется, напримѣръ, при выдачѣ задатковъ.

Хотя борьба съ условіями рынка и затруднительна, а иногда и невозможна, но во всякомъ случаѣ необходимо въ доступной для сего мѣрѣ избѣгать созданія для предпринимателей благоприятной обстановки, при которой они могутъ быть настойчивыми въ своихъ требованіяхъ, что однако наблюдается при усиленномъ казенномъ строительствѣ въ одномъ какомъ либо пунктѣ, гдѣ одновременно дѣйствующія строительныя организаціи конкурируютъ между собою въ пріисканіи поставщиковъ и подрядчиковъ. На эту сторону дѣла слѣдовало бы обратить вниманіе Главному Управленію по квартирному довольствію войскъ, допускающему образованіе одновременно нѣсколькихъ строительныхъ комиссій съ крупными строительными заданиями въ отдѣльныхъ пунктахъ, между тѣмъ какъ этого, казалось бы, возможно избѣжать при одновременной одинаково настоятельной нуждѣ въ казармахъ въ разныхъ пунктахъ.

Затѣмъ необходимо было бы согласовывать самое число строительныхъ комиссій съ размѣрами назначаемыхъ на данный годъ кредитовъ и вмѣстѣ съ тѣмъ усилить требованія къ комиссіямъ, въ отношеніи болѣе интенсивнаго веденія строительныхъ работъ, малоуспѣшность коихъ, помимо исключительныхъ мѣстныхъ условій, объясняется иногда и недостаточною энергіею самихъ комиссій и особенно ихъ технического персонала.

Такъ, малоуспѣшность дѣятельности Николаевской комисіи, израсходовавшей въ отчетномъ году изъ состоящихъ въ

ея распоряженіи 242 тыс. руб. лишь 190 тыс. руб., должна быть объяснена не только отрѣзанностью Николаевска въ теченіе 3½—4 мѣсяцевъ въ году отъ всего Приамурья и слабымъ развитіемъ въ краѣ промышленности, но и недостаточною, повидимому, опытностью технического персонала, задержавшаго составленіе генеральнаго плана, смѣтъ и чертежей построекъ. Равнымъ образомъ и неуспѣшность Краснорѣченской комисіи, открывшей свои дѣйствія еще въ началѣ 1911 года, но до настоящаго времени, то-есть въ теченіе трехъ полныхъ строительныхъ періодовъ, не закончившей вполнѣ и не сдавшей войскамъ ни одного зданія, безъ сомнѣнія, объясняется тѣми же причинами. Обязанности техника этой комисіи за дополнительное вознагражденіе въ 4.800 руб. исполняетъ начальникъ амурской инженерной дистанціи, состоящій въ то же время предсѣдателемъ строительной комисіи при означенной дистанціи. Само собою разумѣется, привлеченіе въ качествѣ техника лица, совмѣщающаго въ себѣ двѣ и при томъ весьма отвѣтственныя должности, не въ интересахъ дѣла, такъ какъ такое лицо, несмотря на значительность вознагражденія, присвоеннаго по званію техника, въ состояніи, очевидно, удѣлять время лишь свободное отъ своихъ прямыхъ обязанностей.

Какъ иногда затягиваются строительныя работы, можно видѣть на примѣрѣ Рязанской строительной комисіи по постройкѣ казармъ для Болховскаго полка, приступившей къ работамъ въ началѣ 1909 года и предполагавшей ихъ закончить въ 1913 году; однако къ 1 января 1914 года нѣкоторыя изъ казарменныхъ зданій даже не начаты, и на полное окончаніе строительной операціи можно рассчитывать не ранѣе 1915 года. Такимъ образомъ потребуется цѣлыхъ семь строительныхъ сезоновъ, чтобы полкъ располагалъ всеми казарменными помѣщеніями въ оконченномъ ихъ видѣ. Особенная же медлительность наблюдается въ работахъ Сарыкамышской комисіи, которая ограничила въ отчетномъ

году свою дѣятельность достройкою и оборудованіемъ 13 офицерскихъ флигелей для 156-го пѣхотнаго Елизаветпольскаго полка, начатыхъ еще въ 1910 году. Но и эта сама по себѣ незначительная работа до конца не доведена. Въ селеніи же Каракуртѣ дѣятельность комисіи выразилась въ постройкѣ одного сарая для дровъ, въ отрывкѣ фундамента для одного зданія и устройствѣ торговъ на главнѣйшіе строительные матеріалы. При этомъ комисіа не проявила должной инициативы и хозяйственности въ отношеніи своевременнаго устройства заповрядовъ и своевременнаго же использованія выгодныхъ для казны дѣйствующихъ контрактовъ.

Батумская комисіа, сформированная въ маѣ 1907 года, выстроенныя ею зданія (для 203-го пѣхотнаго Сухумскаго полка) сдала только въ іюнѣ 1912 года, а расчеты съ подрядчиками и поставщиками продолжались еще и въ началѣ отчетнаго года. Между тѣмъ за этотъ 5-лѣтній періодъ построено всего лишь домъ командира полка, 12 квартиръ для старшихъ и 24 — для младшихъ офицеровъ со службами и офицерская баня съ расходомъ на эту постройку до 441 тыс. руб.

Наконецъ, въ предстоящей строительной дѣятельности квартирному вѣдомству необходимо обратить вниманіе на своевременность составленія комисіями смѣтъ, безъ чего крайне затруднительно опредѣлить болѣе или менѣе точно даже потребность въ матеріалахъ, подлежащихъ заготовленію, такъ что, несмотря на включеніе въ договоры съ подрядчиками условій объ увеличеніи или уменьшеніи (на 20%) количества заповряджаемыхъ предметовъ, бываютъ случаи перезаготовки матеріаловъ, какъ, на примѣръ, въ Нахичеванской комисіи, гдѣ въ отчетномъ году обнаружился излишекъ заготовленной извести и алебастра, исчисляемый десятками тысячъ пудовъ.

Значительность предстоящих на казарменное строительство издержек со стороны казны должна, казалось бы, обязывать Военное Министерство, в соответствии с всегдашними его указаниями на крайнюю остроту казарменной нужды, обращать остающиеся по тем или иным причинам в состав общаго кредита на необоронительное строительство неиспользованными суммы прежде всего на постройку казарм для войск и помѣщений для военных запасовъ. Между темъ в началѣ текущаго года Военнымъ Совѣтомъ разрѣшено часть указанныхъ кредитовъ по смѣтамъ 1913—1914 г.г. использовать на постройку дома в С.-Петербургѣ подъ казенныя квартиры младшимъ чинамъ Канцеляріи Военнаго Министерства и Главнаго Квартирнаго Управления, общою стоимостью в 1.200 тыс. руб. Признавая, съ своей стороны, не соответственнымъ такое распоряженіе кредитами при современныхъ условіяхъ, я счелъ своимъ долгомъ возбудить о семъ особую переписку, которая еще не завершена.

На продолженіе и дальнѣйшее развитіе строительныхъ работъ в крѣпостяхъ по государственной росписи отчетнаго года предусмотрѣнъ былъ кредитъ в 24.432.770 руб. и, сверхъ того, в теченіе года, в порядкѣ ст. 17 бюджетныхъ правилъ, Совѣтомъ Министровъ былъ разрѣшенъ дополнительный кредитъ в 6.923.000 руб., такъ что общее ассигнованіе 1913 года (31.355.770 руб.) почти в 2½ раза превысило назначеніе на ту же потребность по смѣтѣ 1912 года (13.898.528 руб.).

За счетъ этихъ кредитовъ и имѣвшихся остатковъ отъ ассигнованій прежнихъ лѣтъ крѣпостныя строительства израсходовали, по отчетнымъ даннымъ мѣстныхъ крѣпостныхъ контролей, около 36,5 милл. руб. Менѣ всего израсходовано на работы по крѣпостямъ Усть-Двинску и Кареу (0,41 и 0,56 милл. руб.), а затѣмъ, в порядкѣ постепенности, слѣдуютъ: Осовецъ и Севастополь (1,29 и 1,6 милл. руб.),

Ковно и Кронштадтъ (2,39 и 2,93 милл. руб.), Брестъ-Литовскъ, Новогеоргіевскъ и Гродна (5,06, 5,22 и 5,32 милл. руб.) и, наконецъ, Владивостокъ (11,68 милл. руб.).

Въ крѣпости Владивостокъ, на которую упадетъ почти 1/3 всѣхъ расходовъ, произведенныхъ в истекшемъ году на оборонительныя сооруженія, в противоположность нѣкоторымъ крѣпостямъ Европейской Россіи, работы велись съ такою энергіею, что, по предварительнымъ даннымъ, не только выполнена программа 1913 года, но и часть работъ сверхъ плана, в счетъ кредитовъ 1914 года. Обстоятельство это послужило одною изъ причинъ того, что в 1913 году, за израсходованіемъ наличныхъ кредитовъ, строительству Владивостокской крѣпости пришлось испытать финансовыя затрудненія вслѣдствіе образовавшагося перерасхода, для покрытія котораго Военное Министерство прибѣгло къ позаймствованію 1.925 тыс. руб. изъ кредитовъ на постройку другихъ крѣпостей. Однако позаймствованной суммы все же оказалось недостаточно для погашенія всего дефицита, размѣръ котораго, по свѣдѣніямъ Государственнаго Контроля, къ концу года опредѣлился почти в 5 милліоновъ рублей. Съ перерасходомъ же по этому строительству, безъ сомнѣнія, придется встрѣтиться и в 1914 году, ибо, несмотря на категоричное указаніе Главнаго Управления, данное в ноябрѣ 1913 года, о возможности отпуска на 1914 годъ на Владивостокское строительство не свыше 7.100 тыс. руб. и о необходимости сообразоваться съ этою суммою при выработкѣ строительной программы, оборонительныя работы намѣчены строителемъ в объемѣ, превышающемъ назначенное ассигнованіе, часть коего уже обращена, по донесенію мѣстнаго контроля, на покрытіе перерасходовъ за 1913 годъ.

Увоенная строительствомъ практика производства работъ безъ соображенія съ наличіемъ ассигнованныхъ креди-

товъ, являясь нарушеніемъ требованій существующаго смѣтнаго порядка, нежелательна и по существу дѣла, ибо сопряжена съ задолженностью казны частнымъ лицамъ и учрежденіямъ, а поскольку она обуславливается причинами, ничего общаго съ стремленіемъ ускорить готовность крѣпости не имѣющими, и прямо недопустима. Между тѣмъ, въ числѣ причинъ, вызывающихъ перерасходы, здѣсь приходится отмѣтить выполненіе работъ безъ разработанныхъ смѣтъ, а отсюда неосвѣдомленность администраціи, во что приблизительно обойдутся тѣ или другія сооруженія, дѣйствительная стоимость коихъ иногда (при постройкѣ канатной дороги на 500 тыс. руб.) слишкомъ рѣзко расходится съ предварительными расчетами, и, наконецъ, неудовлетворительное состояніе счетоводства и отчетности въ управленіи строителя, исключаяющее возможность правильнаго учета вышолненныхъ работъ. Особенно безпорядочно ведется отчетность по авансовымъ суммамъ, выдаваемымъ на хозяйственно-операционные расходы начальнику хозяйственнаго отдѣленія и производителямъ работъ. О недочетахъ въ счетоводствѣ еще въ іюлѣ мѣсяцѣ отчетнаго года Государственнымъ Контролемъ было доведено до свѣдѣнія Главнаго Инженернаго Управленія, но имъ, повидимому, не принято рѣшительныхъ мѣръ для упорядоченія дѣла, такъ какъ черезъ полгода послѣ того произведенная, по инициативѣ контроля, повѣрка авансовъ управленія строителя крѣпости обнаружила растрату таковыхъ на сумму свыше 80 тыс. руб.

О необходимости упорядоченія финансовой части въ строительствѣ Владивостокской крѣпости я счелъ своимъ долгомъ войти въ сношеніе съ Военнымъ Министромъ. Имѣя при этомъ въ виду, что строительствомъ еще до сего времени не составлено ни общаго отчета, ни даже сводки исполненныхъ работъ за 1910—1913 г.г., и что въ настоящее время нѣтъ возможности выяснитъ подробно всѣ причины образовавшагося перерасхода, я, въ частности, просилъ генераль-адъютанта Сухомлинова,

въ цѣляхъ выясненія обстоятельствъ, вызвавшихъ перерасходъ, и правильности отнесенія его на кредиты по плану 1914 года, побудить строителя Владивостокской крѣпости опредѣлить нынѣ же, не дожидаясь составленія подробнаго отчета, совместно съ крѣпостнымъ контролемъ, стоимость и количество исполненныхъ въ прежніе годы работъ и стоимость заготовленныхъ на 1914 годъ матеріаловъ.

Что касается другихъ крѣпостей, то хотя на основаніи отчетныхъ данныхъ о расходахъ нельзя не признать, что крѣпостное строительство въ минувшемъ году вообще значительно подвинулось впередъ, но въ нѣкоторыхъ, по крайней мѣрѣ, крѣпостяхъ работы все же не получили того развитія, какое могли бы имѣть, такъ какъ строительныя предположенія остались въ части невыполненными. Въ объясненіе этого позволительно отмѣтить, что въ минувшемъ строительномъ сезонѣ центральнымъ инженернымъ вѣдомствомъ на нѣкоторыя сооруженія, предусмотрѣнныя строительною программой, не было утверждено соотвѣтствующихъ проектовъ, при чемъ по этой, между прочимъ, причинѣ въ Осовцѣ не могли быть начаты постройкою четыре убѣжища для пулеметовъ, а въ Брестъ-Литовскѣ на нѣкоторыхъ фортахъ не выполнено значительное количество земляныхъ работъ (31.300 куб.) и фундаментной и бетонной кладки (425 куб. и 640 куб.). На ряду съ этимъ обращаетъ также на себя вниманіе нѣкоторая неустойчивость во взглядахъ центрального органа Военнаго Министерства, вѣдающаго оборонительными сооруженіями, въ отношеніи техническихъ требованій къ работамъ, выражающаяся въ измѣненіяхъ, иногда неоднократныхъ, первоначально уже одобренныхъ проектовъ и при томъ въ стадіи самаго производства работъ.

Здѣсь умѣстно упомянуть, что, напримѣръ, проекты большинства сооружений по созданію новаго кольца обороны

въ крѣпости Ковно, утвержденные весною, въ іюнѣ мѣсяцѣ подверглись измѣненіямъ по указаніямъ командированныхъ Главнымъ Инженернымъ Управленіемъ техниковъ, потребовавшимъ не только пересоставленія проектовъ, но и измѣненія въ начатыхъ работахъ, а затѣмъ, послѣ посѣщенія въ іюлѣ мѣсяцѣ Ковенской крѣпости начальникомъ названнаго Управленія, по его указаніямъ, въ дѣло возведенія фортовъ внесены были новыя поправки. Конечно, измѣненія подобнаго рода могли бы и не оказывать неблагоприятнаго вліянія на ходъ работъ, если бы касались какихъ либо незначительныхъ поправокъ собственно въ подробностяхъ проектовъ; между тѣмъ, послѣдніе иногда подвергаются, повидимому, такой коренной переработкѣ, что на выполнение ихъ требуются суммы вдвое большія по сравненію съ первоначальными исчисленіями. Напримѣръ, для той же крѣпости проектъ одного изъ фортовъ (Марва), первоначально утвержденный Инженернымъ Комитетомъ въ мартѣ мѣсяцѣ 1913 года съ расходомъ до 1 милл. руб., впоследствии (въ октябрѣ), по переработкѣ его, былъ одобренъ въ суммѣ 1.900 тыс. руб.

Но помимо задержки въ работахъ отмѣченныя обстоятельства имѣютъ еще и ту отрицательную сторону, что крѣпостныя строительства лишаются столь необходимой во всякомъ дѣлѣ увѣренности въ своихъ дѣйствіяхъ, такъ какъ вслѣдствіе новыхъ заданій, касающихся констрекціи начатыхъ постройкою сооружений, очевидно, нарушается первоначальный распорядокъ работъ и устройства заповрядовъ на разные матеріалы. Озабочиваясь возможно скорѣйшимъ выполненіемъ преднамѣченной программы, строительства обычно вынуждались прибѣгать къ спѣшнымъ заготовкамъ, въ виду необходимости заповрядовъ нѣкоторыхъ матеріаловъ въ большемъ количествѣ, чѣмъ сначала предполагалось, а равно къ отмѣнѣ уже распоряденныхъ работъ и поставокъ, въ отдѣльныхъ же случаяхъ и къ передѣлкѣ начатыхъ работъ, не отвѣ-

чающихъ вновь поставленнымъ требованіямъ. И если при спѣшности заготовокъ неизбѣжно приходилось считаться съ повышеніемъ цѣнъ, то перемѣны въ работахъ послѣ приступа къ ихъ выполненію нерѣдко вызвали излишніе расходы, а иногда и прямые убытки казны. Въ поясненіе сего нельзя, въ видѣ примѣра, не указать, что въ Новогеоргіевской крѣпости были сданы работы на постройку аэродрома, стоимостью на 67 тыс. руб., но, когда подрядчикъ уже произвелъ часть работъ (приблизительно на 15 тыс. руб.), Главное Инженерное Управленіе распорядилось, въ виду измѣненія проекта, приостановить работы и, затѣмъ, продолжать ихъ по измѣненному проекту, вслѣдствіе чего пришлось уплатить подрядчику 10% со стоимости отмѣненныхъ работъ съ возмѣщеніемъ, кромѣ того, стоимости возведенныхъ имъ барачковъ для рабочихъ и храненія матеріаловъ. Значительный же убытокъ понесла казна по ликвидаціи поставки для Гродненской крѣпости по контракту, заключенному въ сентябрѣ 1912 года, крупнаго булыжнаго камня, предназначавшагося на постройку фундаментовъ оборонительныхъ сооружений. За неимѣніемъ проектовъ сооружений, камень этотъ въ большей своей части не могъ быть употребленъ въ дѣло по прямому своему назначенію, и использовать его для работъ удалось лишь по предварительной разбивкѣ въ куски среднихъ размѣровъ, обошедшейся въ 3 руб. съ куба. Въ крѣпости Ковно въ 1912 году приступлено къ постройкѣ бетонной искровой станціи, при чемъ фундаментъ и тюфякъ вокругъ зданія были заложены изъ крупнаго булыжнаго камня. Но въ началѣ 1913 года Инженерный Комитетъ нашелъ, что такого типа зданіе станціи не можетъ съ должнымъ успѣхомъ противостоять непріятельскому огню, по пересоставленному же, вслѣдствіе этого, проекту потребовалась ломка заложенныхъ въ 1912 году фундамента и тюфяка и постройка, взаменъ ихъ, новыхъ и болѣе мощныхъ изъ бетона.

Разслѣдованіе дѣятельности Кронштадтскаго строительства за 1911 годъ. Въ дополненіе къ представляемому краткому обзору крѣпостного строительства, не могу не упомянуть о производившемся въ отчетномъ году разслѣдованіи дѣятельности управленія строителя Кронштадтской крѣпости за 1911 годъ.

Поводомъ къ назначенію сего разслѣдованія послужило сдѣланное мною во всеподданнѣйшемъ отчетѣ за 1911 годъ указаніе о нѣкоторыхъ допущенныхъ названнымъ управленіемъ отступленіяхъ отъ существующихъ правилъ для возведенія крѣпостныхъ сооружений и общихъ законоположеній по военному вѣдомству, а также о томъ, что въ Кронштадтскомъ строительствѣ хозяйственный способъ производства работъ не имѣетъ значительнаго примѣненія, а работы преимущественно выполняются менѣе выгоднымъ, по мнѣнію Государственнаго Контроля, подряднымъ способомъ.

Когда по поводу приведенныхъ указаній центральными органами Военнаго Министерства потребованы были отъ Кронштадтскаго строительства необходимыя объясненія, крѣпостной распорядительный комитетъ въ засѣданіи 20 февраля 1913 года, признавъ «заявленія Государственнаго Контроля, изложенныя во всеподданнѣйшемъ отчетѣ, не только совершенно необоснованными, но и глубоко оскорбительными для достоинства чиновъ распорядительнаго комитета», постановили ходатайствовать о назначеніи по сему дѣлу законнаго разслѣдованія.

Во вниманіе къ этому ходатайству, Военнымъ Министромъ испрошено было Высочайшее ВАШЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА соизволеніе на учрежденіе «для разслѣдованія, по указаніямъ Государственнаго Контролера во всеподданнѣйшемъ отчетѣ за 1911 годъ, вопроса о недостаточной хозяйственности веденія дѣла Кронштадтскимъ строительствомъ» особой комиссіи, подъ предсѣдательствомъ члена Военнаго Совѣта генерала отъ инфантеріи Щербова-Нефедовича, съ участіемъ представителей отъ Государственнаго

Контроля. Упомянутая комиссія нынѣ закончила свои труды, и на обращенный мною запросъ о дальнѣйшемъ направленіи дѣла генераль отъ кавалеріи Сухомлиновъ ограничился пока извѣщеніемъ, что онъ «не нашелъ оснований для дальнѣйшихъ возраженій на замѣчанія Государственнаго Контроля, сдѣланныя по поводу (Кронштадтскаго) строительства во всеподданнѣйшемъ отчетѣ за 1911 годъ, а потому сдѣлалъ распоряженіе дать по содержанію названныхъ замѣчаній соотвѣтствующія указанія Кронштадтскому распорядительному комитету».

Но я полагаю, что о результатахъ разслѣдованія Военное Министерство сочтетъ долгомъ представить на Высочайшее ВАШЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА благовозвръніе.

Въ отчетномъ году на учрежденія Государственнаго Контроля возложена была въѣочередная предварительная повѣрка претензій кредиторовъ казны за прежнее до 1913 года время, остающихся неудовлетворенными по недостатку ассигнованнаго въ 1913 году кредита на невыполненные расходы по заключеннымъ смѣтамъ военнаго вѣдомства. Въѣочередная повѣрка расходовъ по задолженности военнаго вѣдомства.

Для погашенія своей задолженности Военное Министерство во второй половинѣ отчетнаго года вошло съ представленіемъ въ Государственную Думу о сверхсмѣтномъ ассигнованіи 6.922.770 руб., но предварительно одобренія соотвѣтствующаго законопроекта Государственная Дума пожелала имѣть заключеніе Государственнаго Контроля относительно дѣйствительнаго размѣра потребной къ сверхсмѣтному ассигнованію суммы.

Вслѣдствіе этого въ декабрѣ мѣсяцѣ 1913 года мною, по соглашенію съ Военнымъ Министромъ, предписано было контрольнымъ учрежденіямъ немедленно приступить къ въѣочередной повѣркѣ составленныхъ Главными Управленіями Военнаго Министерства перечней кредиторовъ на указанную

сумму, при чемъ въ виду срочности дѣла крайнимъ срокомъ для завершения повѣрки назначено было 1 марта, съ такимъ расчетомъ, чтобы весною же ревизіонные выводы Государственного Контроля могли быть сообщены Государственной Думѣ. За непредъявленіемъ однако военнымъ вѣдомствомъ на ревизію части документовъ, относящихся къ претензіямъ, контрольные учрежденія оказались не въ состояніи выполнить поставленную имъ задачу къ означенному сроку, который, поѣтому, пришлось, по соглашенію съ Военнымъ Министерствомъ, продлить. По даннымъ же къ маю мѣсяцу изъ числа 6.922.770 руб. повѣрено перечней на 6.621.058 руб., изъ коихъ 4.088.115 руб. признаны исчисленными правильно, а отпускъ остальныхъ 2.532.943 руб. отклоненъ, въ виду главнымъ образомъ того, что расчеты съ многими изъ кредиторовъ оказались уже законченными.

Ревизія военныхъ расходовъ, вызванныхъ русско-японскою войною.

Въ минувшемъ 1913 году Временною Ревизіонною Комисіею въ С.-Петербургѣ для повѣрки отчетности въ расходахъ, вызванныхъ русско-японскою войною, составленъ отчетъ о результатахъ ревизіи этихъ расходовъ за время съ 1904 по 1913 годъ.

Отчетъ этотъ обнимаетъ собою какъ дѣятельность С.-Петербургской Комисіи (съ 1907 года), такъ равно и дѣятельность тѣхъ временныхъ контрольных учреждений (Хабаровской Ревизіонной Комисіи и временныхъ отдѣленій Департамента Военной и Морской Отчетности), которыя образованы были для указанной выше цѣли во время войны и которыя существовали до учрежденія С.-Петербургской Комисіи.

По даннымъ отчета, на ревизію упомянутыхъ выше учреждений поступило ассигновокъ по денежнымъ расходамъ на сумму 1.835.882.242 руб. 52 коп., при чемъ изъ этой суммы 1.792.321.149 руб. 94 коп. подлежали ревизіи Государствен-

наго Контроля на общемъ основаніи, а остальные 43.561.092 руб. 58 коп. изъяты были изъ ревизіи въ виду совершенно секретнаго ихъ характера (часть этой послѣдней суммы, въ размѣрѣ 16.898.445 руб. 37 коп., рассмотрѣна особою междувѣдомственною комисіею, съ участіемъ представителей Государственного Контроля).

Кромѣ того на повѣрку тѣхъ же учреждений поступило свыше 6.000 приходо-расходныхъ книгъ по оборотамъ матеріальнаго имущества, заготовленнаго для нуждъ войны.

Результаты ревизіи денежныхъ расходовъ (на сумму 1.792.321.149 руб. 94 коп.) выразились въ слѣдующемъ: а) 1.622.911.723 руб. 84 коп. признаны израсходованными правильно и утверждены, б) 61.111.781 руб. 28 коп. не оправданы документами, в) 16.988.637 руб. 82 коп. израсходованы неправильно и г) 91.309.007 руб. остаются пока безъ ревизіоннаго заключенія за недоставленіемъ отчетности и за неокончаніемъ переписки.

При ревизіи матеріальной отчетности обнаружено неправильныхъ и не оправданныхъ документами оборотовъ казеннаго имущества, по которымъ переписка уже закончена, на сумму 5.478.219 руб. 43 коп.

Затѣмъ, въ виду неудержанія гербоваго и другихъ сборовъ, штрафовъ и неустоекъ, а также по другимъ болѣе мелкимъ замѣчаніямъ, по которымъ переписка также уже закончена, начислено было Ревизіонною Комисіею взысканій на сумму 1.412.365 руб. 72 коп.

Всего такимъ образомъ Комисіею обнаружено не оправданныхъ документами и неправильныхъ расходовъ, недопущеній разныхъ доходовъ и взысканій на сумму 84.991.004 руб. 25 коп.

Изъ этой суммы пополнено въ казну 4.793.765 руб. 80 коп., сложено по Высочайшему ВАШЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА повелѣнію и по постановленіямъ Воен-

наго и Адмиралтействъ-Совѣтовъ и Присутствія Временной при Военномъ Совѣтѣ Коммисіи для окончанія дѣлъ и счетовъ за время русско-японской войны 789.895 руб. 53 коп., на сумму 76.467.785 руб. 81 коп. переписка прекращена въ виду примѣненія въ подлежащихъ случаяхъ льготъ, Всемилоствѣйше дарованныхъ ВАШИМЪ ИМПЕРАТОРСКИМЪ ВЕЛИЧЕСТВОМЪ Указомъ 21 февраля 1913 года, а объ остальныхъ 2.939.557 руб. 11 коп. переписка еще не закончена.

Кромѣ того, вслѣдствіе возбужденной Коммисіею переписки, перечислено въ казну остатковъ экономическихъ капиталовъ войсковыхъ частей бывшихъ Манчжурскихъ армій на сумму 1.593.192 руб. 23 коп.

Затѣмъ, при разсмотрѣніи претензій къ казнѣ, поступившихъ на предварительную ревизію Коммисіи, отклонено такихъ претензій на сумму свыше 3 милл. руб.

Морское Министерство.

Судостроеніе.

По государственной росписи 1913 года на выполнение программы судостроенія назначено было 121 милл. руб., болѣе назначенія 1912 года на 59 милл. руб. Наибольшій успѣхъ достигнуть въ сооруженіи кораблей типа «Севастополь», готовность которыхъ по корпусамъ безъ крупновеской брони опредѣляется въ 87—90% и по механизмамъ—въ 91—94%. Такое положеніе работъ даетъ надежду на то, что означенныя суда, дѣйствительная постройка которыхъ начата въ 1910 году, будутъ готовы къ приемнымъ испытаніямъ въ текущемъ же году, конечно, если тому не воспрепятствуютъ какія либо чрезвычайныя и непредвидимыя обстоятельства. Сооруженіе заложенныхъ въ 1911 году на верфяхъ въ г. Николаевѣ трехъ кораблей для Чернаго моря выполняется съ нѣкоторымъ замедленіемъ противъ договорныхъ сроковъ. Въ

1913 году вмѣсто трехъ кораблей, какъ бы слѣдовало, спущены на воду только корабль «Императрица Марія». При этомъ для того, чтобы спускъ этого корабля состоялся въ 1913 году, Морскимъ Министерствомъ отсрочено было до ввода корабля въ докъ предусмотрѣнное договоромъ испытаніе отсѣковъ корабля и замѣна мортиръ гребныхъ валовъ, въ коихъ обнаружены раковины.

Въ зависимости отъ результатовъ опытной стрѣльбы по одному изъ исключенныхъ изъ флота судовъ Черноморскаго флота, въ бронированіи вышеупомянутыхъ кораблей признаны необходимыми нѣкоторыя усовершенствованія, не предусмотрѣнныя первоначальными спецификаціями, что нѣсколько замедлило работы по сооруженію этихъ судовъ. Однако въ виду особыхъ соображеній предполагается принять мѣры къ ускоренію постройки Черноморскихъ линейныхъ кораблей. Для усиленія Черноморскаго флота, въ особенности на время до готовности линейныхъ кораблей, намѣчено было сооруженіе шести подводныхъ лодокъ, которыя по условіямъ должны бы быть представлены къ приемнымъ испытаніямъ въ іюль 1913 года, и девяти миноносцевъ, приемныя испытанія которыхъ были назначены съ февраля 1914 года. Однако ни тѣ, ни другія суда не были построены заводами къ означеннымъ срокамъ. Наибольшее опозданіе предвидится въ сооруженіи подводныхъ лодокъ главнымъ образомъ вслѣдствіе задержки въ изготовленіи германскими заводами двигателей Дизеля, доставка которыхъ изъ-за границы ожидается лишь лѣтомъ текущаго года для трехъ лодокъ, сооружаемыхъ Невскимъ заводомъ, и къ концу настоящаго года для трехъ лодокъ, заказанныхъ Балтійскому заводу.

Засимъ, въ отношеніи лодокъ, сооружаемыхъ Невскимъ заводомъ по типу подводныхъ судовъ системы Голланда, Государственнымъ Контролемъ было обращено вниманіе на то, что заводомъ не исполняются требованія утвержденной

Главнымъ Управленіемъ Кораблестроенія спецификаціи относительно испытанія прочности корпуса этихъ судовъ, и что до послѣдняго времени Морскому Министерству заводомъ не представлены даже расчеты прочности лодокъ для обусловленнаго спецификаціею погруженія. На запросъ Государственнаго Контроля по этому дѣлу Морское Министерство сообщило, что требованія спецификаціи были утверждены для судовъ съ корпусами круглаго сѣченія, тогда какъ по чертежамъ Невскаго завода поперечныя сѣченія крѣпкаго корпуса лодокъ значительно отступаютъ отъ круглой формы. Это отступление затруднило выполненіе всѣхъ предусмотрѣнныхъ спецификаціею испытаній корпусовъ лодокъ. Что же касается расчетовъ прочности конструкціи лодокъ, то въ настоящее время такіе расчеты заводомъ заканчиваются и будутъ предъявлены Морскому Министерству въ ближайшемъ времени. Лодки типа Голланда, по удостовѣренію Морского Министерства, предназначаются для плаванія на глубинѣ не болѣе 150 фут., что соотвѣтствуетъ наружному давленію въ 66 фунт. на квадратный дюймъ, и всѣ расчеты Невскаго завода основываются именно на этомъ давленіи. Между тѣмъ, по техническимъ условіямъ на постройку подводныхъ лодокъ для Чернаго моря и по спецификаціямъ ихъ корпусовъ, лодки должны быть конструированы на давленіе воды на глубинѣ 300 фут. О такомъ несогласіи расчетовъ Невскаго завода съ техническими требованіями мною сообщено Морскому Министру, при чемъ отмѣчено, что, по мнѣнію наблюдательной коммисіи за постройкою судовъ, испытаніе лодокъ на погруженіе до 150 фут. безъ достаточнаго испытанія ихъ на стапеляхъ представляется рискованнымъ. Не сомнѣваясь въ томъ, что Морскимъ Министерствомъ будутъ приняты необходимыя мѣры для достиженія надлежащей прочности подводныхъ лодокъ Невскаго завода, прежде погруженія ихъ въ воду, не могу однако не высказать, что точныя условія спецификаціи, а

равно и всѣ основные расчеты надлежало бы составлять и утверждать до заключенія договора, а не въ концѣ исполненія заказа. Справедливость этого положенія подтверждается примѣромъ сооруженія для Чернаго моря подводнаго миннаго заградителя системы Налетова, заказаннаго Николаевскому заводу еще въ 1908 году. Постройка этого опытнаго судна была предоставлена заводу съ тѣмъ, чтобы онъ выработалъ особыя мины загражденія и аппараты для ихъ выбрасыванія. Однако всѣ усилія завода оказались неудачными, вслѣдствіе чего съ заводомъ въ 1912 году заключено было новое соглашеніе, при чемъ поставку минъ приняло на себя уже само Морское Министерство, но и послѣ этого заградитель не могъ быть сданъ въ казну, такъ какъ при приѣмныхъ испытаніяхъ въ сентябрѣ 1913 года выяснилась недостаточная остойчивость и скорость судна. Заводу предложено предварительными заводскими испытаніями доказать способность заградителя управляться подъ водой и ставить мины, и лишь послѣ того предполагается рѣшить вопросъ о необходимыхъ передѣлкахъ въ построенномъ суднѣ. Такимъ образомъ довѣріе къ расчетамъ завода не оправдало ожиданій, при чемъ небольшое подводное судно не можетъ быть сдано Морскому Министерству уже шестой годъ.

Что касается девяти миноносцевъ для Чернаго моря, то въ отчетномъ году три изъ нихъ спущены на воду, а три миноносца только въ октябрѣ 1913 года заложены на стапеляхъ въ г. Херсонѣ. Эти суда тоже не могли быть окончены постройкою къ означенному сроку (февраль 1914 года), и лишь одинъ миноносецъ, построенный Николаевскимъ заводомъ, въ мартѣ настоящаго года подвергнутъ былъ предварительнымъ заводскимъ испытаніямъ. Такое замедленіе Морское Министерство объясняетъ главнымъ образомъ затрудненіями, происходящими вслѣдствіе того, что корпуса пяти миноносцевъ строятся въ г. С.-Петербургѣ, а собираются на югѣ. Однако такая особен-

ность постройки была известна заводам до заключенія договоровъ, а потому, соглашаясь съ назначенными Морскимъ Министерствомъ сроками постройки, заводы или поступили неосмотрительно, или не принимали достаточныхъ мѣръ къ устраненію означенныхъ затрудненій.

Обращаясь къ судостроительной дѣятельности Морского Министерства по пятилѣтней программѣ судостроенія, согласно закону 23 іюня 1912 года, приѣмлю долгъ всеподданнѣйше доложить ВАШЕМУ ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ, что въ 1913 году постройка двухъ назначенныхъ для Чернаго моря легкихъ крейсеровъ передана Русскому судостроительному обществу и обществу Николаевскихъ заводовъ, съ условіемъ исполненія заказа къ 20 октября 1916 года, а сооруженіе послѣднихъ шести подводныхъ лодокъ на срокъ къ іюню 1917 года поручено: заводу общества Ноблесснеръ (четыре лодки) и Балтійскому заводу (двѣ лодки). Сдачей вѣ постройку этихъ судовъ собственно распределеніе заказовъ на боевые суда по пятилѣтней программѣ закончено. Что же касается предусмотрѣнныхъ этою программою вспомогательныхъ судовъ и портовыхъ плавучихъ средствъ, на постройку коихъ закономъ опредѣленъ кредитъ въ суммѣ около 28 милл. руб., то занятое въ 1912 году и въ началѣ 1913 года заказами боевыхъ судовъ Морское Министерство приступило къ обсужденію предположеній о постройкѣ вспомогательныхъ судовъ съ значительнымъ опозданіемъ. При этомъ выяснилось, что ко времени окончанія постройки боевыхъ судовъ вспомогательныя къ нимъ суда уже не могутъ быть построены отечественными заводами, почему бѣольшая часть этихъ судовъ заказывается частью заграничнымъ, частью же финляндскимъ заводамъ, гарантирующимъ постройку ихъ въ болѣе короткіе сроки. Такъ, заказъ на три нефтеналивныхъ парохода переданъ двумъ англійскимъ заводамъ за общую стоимость около

2,2 милл. руб., кромѣ того наличною покупкою приобрѣтаются: 4 буксирныхъ парохода и пароходъ, долженствующій замѣнить устарѣвшій транспортъ «Европа», Финляндскимъ же заводамъ заказаны: 4 ледорѣзно-буксирныхъ парохода на сумму 442 тыс. руб. и 9 пароходовъ — отмытчиковъ — стоимостью около 885 тыс. руб.

Работы по исполненію пятилѣтней программы судостроенія постепенно развиваются. Данныя фактической ревизіи позволяютъ засвидѣтельствовать, что многіе изъ заводовъ, получившихъ заказы на постройку боевыхъ судовъ, затратили много энергіи и средствъ на приспособленія и новыя устройства для успѣшнаго исполненія принятыхъ обязательствъ. При этомъ оборудованіе нѣкоторыхъ заводовъ, какъ, напримѣръ, завода общества Бекеръ въ Ревелѣ и Путиловскаго завода, производится значительно шире, чѣмъ того требовали бы полученные ими заказы, очевидно, въ расчетѣ на послѣдующіе заказы по дальнѣйшей программѣ судостроенія.

Однако эти отдѣльныя попытки еще не даютъ увѣренности въ томъ, чтобы послѣдующее судостроеніе могло быть выполнено по преимуществу средствами отечественной промышленности. Между тѣмъ необходимость въ этомъ становится все болѣе и болѣе очевидною и настоятельною. Почти въ каждомъ засѣданіи совѣщанія по судостроенію обсуждаются многочисленныя ходатайства заводоуправленій о разрѣшеніи заграничныхъ заказовъ на различныя судовыя устройства, а въ послѣднее время даже и о заказахъ судостроительной стали. Въ виду этого представлялось бы, по моему мнѣнію, необходимымъ теперь же обследовать всѣ разрѣшенные уже заграничные заказы и выяснить, какіе изъ предметовъ, необходимыхъ для судостроенія, вовсе не изготовляются въ Россіи, и какіе хотя изготовляются, но въ недостаточномъ количествѣ или не того качества, какое требуется техниче-

скими условіями морского вѣдомства. По выясненіи сего оказалось бы возможнымъ, при содѣйствіи органовъ Министерства Торговли и представителей промышленности, временно обсудить мѣры къ установленію новыхъ и расширенію существующихъ производствъ. По существу дѣла подобныя мѣропріятія требуютъ выясненія и всесторонняго ихъ обсужденія, а потому, когда они разсматриваются спѣшно, подъ давленіемъ неотложной потребности, то этимъ путемъ рѣдко достигаются желательные результаты.

При этомъ я не могу не отмѣтить, что въ дѣлѣ установленія новыхъ и расширенія существующихъ производствъ Морскимъ Министерствомъ проявляются не одинаковыя отношенія къ различнымъ предпріятіямъ. Въ то время какъ нѣкоторые заводы, напримѣръ: Русскаго судостроительнаго общества, Русско-Балтійскій, Ноблеснера и Бекера, создаются вновь безъ гарантіи дальнѣйшихъ заказовъ сверхъ полученныхъ ими при распредѣленіи работъ по пятилѣтней программѣ, другія промышленныя группы приступаютъ къ устройству новыхъ заводовъ лишь по полученіи отъ Морского Министерства не только крупныхъ заказовъ, но и гарантіи послѣдующихъ заказовъ на десятилѣтній періодъ времени. Очевидно, въ наиболѣе благоприятныхъ условіяхъ создаются заводы, которые сверхъ полученныхъ крупныхъ заказовъ заручились гарантіей послѣдующихъ заказовъ. Такія концессіи, въ видѣ особаго изъятія, выданы двумъ предпріятіямъ, а именно: обществу артиллерійскихъ заводовъ въ г. Царицынѣ и обществу пороховыхъ заводовъ во Владимірской губерніи.

По заключенному Морскимъ Министерствомъ 7 сентября 1913 года контракту учредители Русскаго общества артиллерійскихъ заводовъ, во главѣ которыхъ стали представители С.-Петербургскаго Международнаго и Учетно-Ссуднаго банковъ, обязались не позже 1 сентября 1915 года построить при полномъ техническомъ содѣйствіи англійской фирмы

Виккерсъ заводъ близъ г. Царицына, съ годовою нормальною производительностью не менѣе 12 орудій 16 дм. и 50 орудій калибромъ отъ 5 до 8 дм. включительно. На основаніи этого же соглашенія указанному обществу переданъ заказъ на 36 орудій 14 дм., 30—8 дм. и на 101 орудіе въ 130 м.м. на сумму около 10 милл. руб. и гарантировано предоставленіе заказовъ въ теченіе 1916—1925 г.г. на тѣ орудія, которыя не могутъ быть изготовлены казенными заводами въ расширенномъ видѣ (Обуховскимъ и Пермскимъ) и частными заводами при существующей ихъ производительности.

Обществу пороховыхъ заводовъ, которое обязалось въ теченіе 15 мѣсяцевъ устроить заводъ съ производительностью до 200 тыс. пуд. пороха въ годъ, Морское Министерство предоставило заказъ на различные сорта пороха на сумму свыше 7 милл. руб. и гарантировало до 1926 года заказы на порохъ въ количествѣ не менѣе 33% всей потребности въ порохѣ для морского вѣдомства на каждый годъ.

На выдачу вышеизложенныхъ обязательствъ названнымъ заводамъ Морское Министерство вынуждено было согласиться подъ давленіемъ острой потребности въ крупныхъ орудіяхъ и въ порохахъ и во избѣжаніе передачи этихъ заказовъ за границу.

Впрочемъ, несмотря на устройство новаго артиллерійскаго завода и на разрѣшенное уже расширеніе Пермскаго завода для выдѣлки крупныхъ орудій, снабженіе флота и береговыхъ крѣпостей новыми орудіями крупнѣйшихъ калибровъ еще не можетъ почитаться окончательно обеспеченнымъ, въ виду того, что всѣ эти мѣропріятія еще не закончены. Между тѣмъ единственный до сего времени поставщикъ такихъ орудій—Обуховскій заводъ, вслѣдствіе забастовокъ рабочихъ, испытываетъ затрудненія, и потому Морское Министерство вынуждено было передать заказы на нѣкоторыя орудія, напримѣръ, въ 130 м.м. за границу.

Въ числѣ неблагоприятныхъ обстоятельствъ, сопутствующихъ исполненію судостроительной программы, необходимо отмѣтить, затѣмъ, затрудненія въ изготовленіи для новыхъ судовъ снарядовъ, происходящія влѣдствіе частыхъ измѣненій чертежей различныхъ составныхъ частей снарядовъ. При этомъ, что особенно важно, измѣненія эти предписываются заводамъ къ исполненію уже не только послѣ того, какъ заказы даны, а иногда и въ такое время, когда наступали сроки для сдачи готовыхъ снарядовъ.

Опасаясь, что такія измѣненія могутъ задержать изготовленіе нужныхъ флоту снарядовъ, и полагая, что заводы въ ущербъ казнѣ вынуждаются назначать весьма высокія цѣны на снаряды, учитывая неизбѣжные расходы въ зависимости отъ измѣненій условій заказовъ, я счелъ своимъ долгомъ обратить вниманіе Морского Министра на такое ненормальное положеніе дѣла.

Въ отвѣтномъ по этому предмету письмѣ генералъ-адъютантъ Григоровичъ, принципиально соглашаясь, что правильнѣе было бы достигнуть возможности заказывать снаряды по вполнѣ установленнымъ чертежамъ и что прежде заказовъ нужно было бы производить болѣе многочисленные опыты, въ то же время подтвердилъ, что чертежи всѣхъ заказанныхъ для новыхъ судовъ снарядовъ въ періодъ ихъ изготовленія нѣсколько разъ измѣнялись въ зависимости или отъ производимыхъ Морскимъ Министерствомъ опытовъ, или отъ принятія на вооруженіе иныхъ взрывателей.

Произведенными до сего времени перемѣнами въ чертежахъ снарядовъ дѣло однако не ограничится: по удостовѣренію Морского Министра, послѣ предстоящей опытной стрѣльбы 14 дм. снарядами, въ нихъ ожидаются перемѣны чертежей пояса снарядовъ, а, можетъ быть, и наконечника. Такимъ образомъ дѣло снабженія сооружаемыхъ судовъ снарядами требуетъ принятія надлежащихъ мѣръ къ его упорядоченію.

Въ заключеніе вышеприведеннаго краткаго обзора судостроительныхъ операцій морского вѣдомства приѣмлю долгъ всеподданнѣйше доложить ВАШЕМУ ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ, что основанный на казенной территоріи заводъ финляндскаго общества «Крейтонъ и К^о», о неисполненіи коимъ обязательствъ передъ казною мною доложено было во всеподданнѣйшемъ отчетѣ за 1910 годъ, нынѣ уже не принимаетъ участія въ судостроеніи, такъ какъ названное общество объявлено несостоятельнымъ. При этомъ нелишне отмѣтить, что указанія Государственнаго Контроля на неисполненіе обществомъ «Крейтонъ и К^о» обязательствъ предъ казною и на недоброкачественность его работъ признаны вполнѣ правильными и особою комиссіею при Морскомъ Министерствѣ, изслѣдовавшею это дѣло. Для полной ликвидаціи дѣла съ названнымъ обществомъ предстоитъ произвести расчетъ по договору объ арендѣ обществомъ казенной Охтенской верфи, возвращаемой нынѣ Морскому Министерству.

Согласно закону 23 іюня 1912 года, всѣ расходы на судостроеніе, вооруженіе судовъ флота, а также на связанныя съ судостроеніемъ строительныя работы подчинены предварительной повѣркѣ Государственнаго Контроля, которому предоставлено также право фактической ревизіи судостроительныхъ операцій, производимыхъ какъ на казенныхъ, такъ и на частныхъ заводахъ.

Съ сентября 1912 года по 1 мая 1914 года Морскимъ Министерствомъ предъявлено на повѣрку расходовъ по судостроенію и связаннымъ съ судостроеніемъ работамъ всего на сумму 197.908.638 руб., изъ этой суммы утверждено расходовъ на 165.901.986 руб., отложено до послѣдующей ревизіи на 28.986.366 руб. и отклонено платежей на 3.020.286 руб.

Отказъ въ утвержденіи платежей объясняется неправомерностью расчетовъ (966.322 руб.), отнесеніемъ платежей

на несоотвѣтствующій кредитъ (751.341 руб.), отсутствіемъ необходимаго кредита (146.223 руб.) и преждевременностью платежей (1.156.400 руб.).

Фактическая повѣрка судостроительныхъ работъ выражалась въ освидѣтельствованіи судостроительныхъ работъ и въ участіи въ дѣйствіяхъ наблюдательныхъ комиссій и отдѣльных должностныхъ лицъ морского вѣдомства, командированныхъ для наблюденія за судостроеніемъ. Путемъ такой повѣрки Государственный Контроль удостоверяется въ тождественности документальныхъ показаній съ дѣйствительностью.

Дѣятельность совѣщанія по судостроенію.

Дѣятельность совѣщанія по судостроенію въ 1913 году во всемъ соотвѣтствовала Высочайше утвержденному 10 декабря 1908 года положенію о немъ, частично измѣненному въ 1912 году въ цѣляхъ ускоренія движенія дѣлъ. При обсужденіи совѣщаніемъ нѣкоторыхъ судостроительныхъ операций съ финансово-хозяйственной стороны достигнута значительная экономія безъ какого либо ущерба дѣлу судостроенія.

При обсужденіи вопроса о заказѣ башенныхъ установокъ для строящихся четырехъ броненосныхъ крейсеровъ выяснилось, что С.-Петербургскій металлическій заводъ, пользуясь преимущественнымъ правомъ, какъ авторъ лучшаго проекта, на полученіе заказа 4 башенъ для перваго крейсера, заявилъ преувеличенную стоимость каждой башни въ 2.160 тыс. руб. Затѣмъ, въ виду отказа Морского Министерства отъ нѣкоторыхъ несущественныхъ техническихъ требованій, названный выше заводъ понизилъ цѣну за каждую башню до 1.970 тыс. руб. и по этой стоимости принялъ заказъ на 4 башни для одного крейсера. Башни для остальныхъ трехъ крейсеровъ заказаны: 4 башни Обуховскому заводу по 1.600 тыс. руб., 4 башни обществу Николаевскихъ заводовъ по 1.750 тыс. руб. и 4 башни

Адмиралтейскому заводу по 1.750 тыс. руб., при чемъ на этихъ заказахъ достигнуто нѣкоторое пониженіе заявленныхъ заводами цѣнъ.

Получившему впервые заказъ на башни Адмиралтейскому заводу предстоитъ въ краткій срокъ, вмѣстѣ съ исполненіемъ заказа, заново оборудовать башенный отдѣлъ за счетъ особо ассигнованнаго на это кредита въ 7.292 тыс. руб. Въ виду этого бѣлая часть заказа передана для исполненія другимъ заводамъ; къ такому рѣшенію Морское Министерство вынуждено было монополизациею башеннаго производства тремя частными заводами (С.-Петербургскимъ металлическимъ, Путиловскимъ и Николаевскимъ), заявившими на конкурсѣ въ апрѣлѣ 1913 года чрезмѣрно высокія цѣны за башни для новыхъ крейсеровъ.

При обсужденіи условій исполненія Адмиралтейскимъ заводомъ переданнаго ему заказа совѣщанію по судостроенію было представлено предварительное соглашеніе, заключенное во Франціи начальникомъ Адмиралтейскаго завода съ обществомъ заводовъ «Санъ-Шамонъ» о техническомъ содѣйствіи Адмиралтейскому заводу въ установленіи башеннаго производства и объ изготовленіи механическаго оборудованія заказанныхъ ему четырехъ башенъ, при чемъ за такое содѣйствіе обуславливалось весьма высокое вознагражденіе французскому заводу, по 109 руб. съ тонны башенъ. Въ дальнѣйшемъ однако выяснилось, что заводъ «Санъ-Шамонъ» отказался отъ самаго исполненія заказа, въ виду чего совѣщаніемъ по судостроенію, путемъ переговоровъ съ прибывшими въ г. С.-Петербургъ представителями названной фирмы, вознагражденіе собственно за техническое содѣйствіе было понижено до 20 руб. съ тонны башенъ, съ уменьшеніемъ количества оплачиваемыхъ преміею тоннъ башенъ, вслѣдствіе чего вмѣсто 1.360 тыс. руб. фирмѣ будетъ уплачено лишь 160 тыс. руб.

Въ отчетномъ году совѣщаніемъ разсмотрѣны также вопросы о заказахъ на изготовленіе орудій, пороха, снарядовъ и другихъ предметовъ артиллерійскаго и миннаго вооруженія для строящихся судовъ, при чемъ, путемъ переговоровъ съ заводами, достигнуты значительныя сокращенія заявленныхъ цѣнъ.

Строительныя
работы.

По Высочайшему ВАШЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА повелѣнію на Морское Министерство возложено сооруженіе морской крѣпости въ Ревель-Поркалаудскомъ районѣ, при чемъ закономъ 23 іюня 1913 года Министерству предоставлено развить, начиная съ 1913 года, операціи по устройству и оборудованію укрѣпленій на сумму до 92.400 тыс. руб. Общее направленіе дѣла по сооруженію крѣпости возложено на Морской Крѣпостной Совѣтъ изъ чиновъ морского и военнаго вѣдомствъ, съ участіемъ, при обсужденіи финансовыхъ и хозяйственныхъ вопросовъ по сооруженію крѣпости, представителей отъ Министерства Финансовъ и Государственнаго Контроля, а также Министерства Торговли и Промышленности. Для завѣдыванія же на мѣстѣ хозяйственными операціями по возведенію фортовъ, батарей и прочихъ сооружений и строеній крѣпости учрежденъ Крѣпостной Распорядительный Комитетъ, въ составъ котораго входитъ и представитель мѣстнаго контроля.

Дѣятельность названныхъ органовъ въ отчетномъ году состояла главнымъ образомъ въ распредѣленіи заказовъ на устройство и оборудованіе крѣпости, при чемъ по произведеннымъ заказамъ предметовъ артиллерійскаго вооруженія и боевыхъ запасовъ всего на сумму около 42,4 милл. руб. достигнуто сбереженіе противъ смѣтныхъ ассигнованій свыше 1.600 тыс. руб. За счетъ этой суммы заказаны тѣ предметы вооруженія, которые не были предусмотрѣны планомъ, но, по удостовѣренію Морского Министерства, совершенно не-

обходимы для защиты крѣпости. При заказахъ матеріаловъ для строительныхъ работъ сбереженіе около 900 тыс. руб. получено на заготовкѣ цемента для крѣпостныхъ сооружений.

По оборудованію и расширенію морского и артиллерійскаго полигоновъ въ отчетномъ году исполнена наиболѣе срочная часть работъ, а именно устройство двухъ большихъ директриссъ доведено до такой степени готовности, при которой можно производить необходимое испытаніе орудій стрѣльбою. Очистка поля отъ лѣса и кустарника производилась выписанными изъ дальнихъ губерній артелями дровосѣковъ, при чемъ заготавливаемый строевой лѣсъ, по обработкѣ его на специально оборудованномъ на мѣстѣ лѣсопильномъ заводѣ, предполагается использовать на строительныя нужды. Мѣрою этою, въ виду современныхъ высокихъ цѣнъ на лѣсные матеріалы, несомнѣнно будетъ достигнута экономія для казны по заготовкѣ матеріаловъ для строительныхъ работъ на полигонахъ.

Съ значительно меньшимъ успѣхомъ были развиты въ строительномъ сезонѣ 1913 года работы по устройству домовъ для служащихъ на полигонахъ и казармъ для нижнихъ чиновъ. Замедленіе въ исполненіи этихъ работъ объясняется отчасти нѣсколькими позднейшею организаціею работъ, отразившеюся на своевременной заготовкѣ матеріаловъ и сдачѣ работъ, отчасти же недостаточною провозоспособностью существующихъ желѣзнодорожныхъ путей къ полигону. Въ устраненіе этого препятствія полигонная желѣзнодорожная вѣтвь Обуховскаго завода весною 1913 года оборудована дополнительными подъездными путями, а нынѣ приступлено къ сооруженію временныхъ тупиковъ отъ Ириновской желѣзной дороги на поселки полигоновъ.

Дѣятельность строительства порта Императора Петра Великаго въ отчетномъ году была малоуспѣшна, при чемъ

въ отношеніи устройства главнаго оградительнаго мола въ названномъ портѣ предприняты лишь нѣкоторыя подготовительныя работы, а именно поставлены два танкъ-паровоза, рельсы, шпалы въ незначительномъ количествѣ и построены три барака для рабочихъ. Работы по возведенію ряжевого мола были временно пріостановлены въ виду измѣненія расположенія мола минной гавани. Наконецъ, къ работамъ по постройкѣ двухъ аварийныхъ и двухъ крейсерскихъ доковъ приступлено лишь въ ноябрѣ 1913 года, такъ что строительный періодъ прошлаго года не былъ вполнѣ использованъ, что обусловливалось значительнымъ измѣненіемъ первоначальнаго проекта доковъ. Въ частности, при сдачѣ работъ по устройству главнаго оградительнаго мола вновь учрежденному Россійскому строительному обществу управленіемъ строителя заключенъ контрактъ на большую сумму, чѣмъ оно было уполномочено, и обусловлено исполненіе работъ второй очереди, еще не разрѣшенныхъ въ установленномъ порядкѣ.

Въ виду такого замедленія въ сооруженіи главной базы для строящагося флота Морскому Министерству необходимо принять особыя мѣры къ ускоренію работъ и въ частности устранить причины замедляющихъ работы измѣненій проектовъ хотя бы главныхъ портовыхъ сооруженій.

Сооруженіе дока Цесаревича Алексѣя Николаевича въ г. Кронштадтѣ, согласно договору съ подрядчикомъ, надлежало закончить къ 1 мая 1913 года. Въ дѣйствительности же докъ будетъ оконченъ не ранѣе текущаго лѣта, что объясняется главнымъ образомъ несвоевременнымъ выполненіемъ обществомъ «Г. А. Лесснеръ» связанныхъ съ постройкою дока заводскихъ работъ по оборудованію водоотливнаго насоснаго колодца.

Происшедшій въ іюнѣ 1912 года прорывъ перемычки, отдѣлявшей котлованъ сооружаемаго аварийнаго дока отъ Севастопольскаго рейда, служилъ достаточнымъ основаніемъ

къ отсрочкѣ окончанія работъ болѣе чѣмъ на полгода. Однако Морское Министерство, признавая настоятельно необходимымъ изготовить докъ для ввода въ него новыхъ броненосцевъ къ сроку не позднѣе 1 сентября 1915 года, заключило съ контрагентомъ, строителемъ дока, особое соглашеніе, на основаніи коего послѣдній обязался выполнить принятый имъ подрядъ къ нужному сроку, при условіи выдачи ему за ускоренное производство работъ особой платы въ суммѣ 160 тыс. руб.

Изъ другихъ строительныхъ работъ въ Севастопольскомъ портѣ обращаетъ на себя особое вниманіе законченное въ отчетномъ году расширеніе казеннаго рельсоваго пути и соединеніе его съ сѣтью Южныхъ желѣзныхъ дорогъ, произведенное по утвержденному плану и технической смѣтѣ. При освидѣтельствованіи этихъ работъ было установлено, что новый рельсовый путь совершенно не пригоденъ для движенія. Приобрѣтенный паровозъ по своей конструкціи для портовой желѣзной дороги не пригоденъ, а грузовыя платформы могутъ быть использованы только для ручной тяги, такъ какъ буфера ихъ не соотвѣтствуютъ буферамъ паровоза, при чемъ паровозъ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ проходитъ съ трудомъ, а на вѣтку между доками и къ артиллерійскимъ мастерскимъ не проходитъ вовсе, вслѣдствіе малаго радіуса закругленій. О такомъ неудовлетворительномъ выполненіи работъ мною сообщено Морскому Министру, который поставилъ на видъ капитану надъ Севастопольскимъ портомъ отсутствіе съ его стороны должной энергіи и настойчивости при исполненіи работъ, признаваемыхъ весьма важными въ хозяйственномъ и мобилизаціонномъ отношеніяхъ, а главному инженеръ-строителю порта объявленъ выговоръ.

На плаваніе судовъ флота по государственной росписи Плаваніе судовъ 1913 года было назначено 19,9 милл. руб. Однако, вслѣдствіе флота. вздорожанія топлива и назначенія въ теченіе 1913 года въ за-

граничное плаваніе значительно бѣльшаго числа судовъ, чѣмъ то предусматривалось программой плаванія, въ кредитахъ на плаваніе оказался недостатокъ въ суммѣ 2.970 тыс. руб., на покрытіе котораго Совѣтомъ Министровъ, въ порядкѣ ст. 17 бюджетныхъ правилъ, отпущено 2.370 тыс. руб., а осталная недостающая сумма испрашивается въ общемъ законодательномъ порядкѣ.

Во всеподданнѣйшемъ отчетѣ за 1911 годъ мною было доложено, что въ виду постоянного возрастанія расходовъ казны на плаваніе судовъ флота Государственнымъ Контролемъ еще въ 1906 году былъ возбужденъ вопросъ объ измѣненіи существующихъ нормъ вознагражденія офицерскихъ чиновъ флота во время плаванія. Вопросъ этотъ былъ разсмотрѣнъ особою междувѣдомственной комиссіею при Морскомъ Министерствѣ, въ связи съ общимъ вопросомъ о денежномъ довольствіи строевого офицерскаго состава флота, при чемъ составленный этою комиссіею проектъ новаго положенія о денежномъ довольствіи офицеровъ флота въ отчетномъ году внесенъ Морскимъ Министерствомъ на законодательное разсмотрѣніе.

По этому законопроекту всѣ основные виды денежнаго содержанія офицеровъ флота сравнены съ соответствующими видами довольствія офицеровъ арміи, за исключеніемъ морского довольствія во время плаванія, нормы котораго понижаются сравнительно съ дѣйствующими окладами на 15%, при чемъ надбавка въ 50% на морское довольствіе за границу отмѣняется и предполагается ввести раздѣленіе плаванія на ближнее и дальнее (вмѣсто внутренняго и заграничнаго), сообразно тому, какъ это принято въ иностранныхъ флотахъ.

Осуществленіе законопроекта о денежномъ довольствіи офицеровъ флота, несмотря на сокращеніе окладовъ морского довольствія, потребуетъ новаго расхода изъ казны въ общей суммѣ свыше 1 милл. руб. въ годъ, при чемъ увеличеніе обусловливается повышеніемъ основного содержанія для офице-

ровъ флота примѣнительно къ дѣйствующимъ окладамъ офицеровъ арміи.

Необходимый для плаванія судовъ Балтійскаго флота въ 1913 году уголь заготовленъ почти исключительно въ Англіи состоящимъ въ распоряженіи военно-морского агента капитаномъ 1-го ранга Саговскимъ непосредственно отъ англійскихъ копей и доставленъ на зафрахтованныхъ Морскимъ Министерствомъ частныхъ пароходахъ. Какъ усматривается изъ ревізійныхъ данныхъ, опытъ освобожденія въ дѣлѣ заготовленія угля отъ посредниковъ и комиссіонеровъ, осторожно начатый въ 1911 году, былъ примѣненъ уже въ широкомъ размѣрѣ съ 1912 года послѣ того, какъ на торгахъ поставщиками заявлены были цѣны, значительно превышавшія собранныя на мѣстѣ. Считааясь съ такими результатами торговъ, Морское Министерство поручило выполненіе всей заготовки угля для Балтійскаго флота капитану Саговскому. Начавшіяся въ Англіи съ середины мая 1912 года забастовки доковыхъ рабочихъ и отвлечение многихъ пароходовъ сначала вслѣдствіе войны Италіи съ Турціею, а затѣмъ войны на Балканахъ, значительно затрудняли планомѣрное выполненіе упомянутой заготовительной операціи, тѣмъ не менѣе необходимый флоту уголь заготовленъ дешевле какъ противъ цѣнъ, заявленныхъ на торгахъ, такъ и противъ цѣнъ биржевыхъ.

Хотя данныя одного года сами по себѣ не вполнѣ достаточны, чтобы рѣшительно судить о преимуществѣ предпринятаго Морскимъ Министерствомъ опыта непосредственнаго приобрѣтенія угля отъ копей, по сравненію съ обычно практиковавшимся доселѣ подряднымъ способомъ, тѣмъ не менѣе нельзя не признать, что этотъ способъ ставить Морское Министерство въ непосредственное отношеніе къ копиямъ, даетъ возможность ближайшаго ознакомленія съ качествомъ новыхъ марокъ иностраннаго угля, не бывшаго еще въ употребленіи во

флотъ, и, во всякомъ случаѣ, можетъ имѣть важное значеніе мѣры, регулирующей цѣны, особенно въ виду наблюдаемой монополіи подрядныхъ поставокъ.

Потребность въ топливѣ для Черноморскаго флота въ прежніе годы удовлетворялась угольной промышленностью Донецкаго бассейна. Въ концѣ 1912 года, въ виду создавшихся затрудненій при заготовкѣ угля Донецкихъ копей и необходимости скорѣйшаго пополненія угольныхъ запасовъ для названнаго флота, Морское Министерство вынуждено было дать заказъ за границу на доставку для Севастопольскаго порта 23 тыс. тоннъ (около 1,5 милл. пуд.) кардифскаго угля.

Обнаружившаяся ненадежность снабженія Черноморскаго флота топливомъ отечественнаго производства выяснила, что флоту въ Черномъ морѣ можетъ угрожать опасность оказаться безъ достаточнаго количества топлива, при чемъ причину такого положенія слѣдуетъ искать, независимо отъ общаго положенія угольной промышленности юга Россіи, въ исключительной зависимости Севастопольскаго портоваго управленія отъ угольнаго синдиката подъ фирмою «Продуголь».

Для ослабленія зависимости отъ общества «Продуголь» Товарищъ Морскаго Министра указалъ Главному Командиру Севастопольскаго порта на новаго контрагента, выразившаго готовность поставить уголь морскому вѣдомству—шахтовладѣльца Васильева. Съ послѣднимъ Севастопольскимъ портовымъ управленіемъ былъ заключенъ контрактъ на поставку 3,3 милл. пуд. по $8\frac{3}{4}$ коп. за пудъ франко-станція отправленія.

Изъ обусловленнаго контрактомъ угля въ количествѣ 3.300 тыс. пуд. отъ шахтовладѣльца Васильева было принято Севастопольскимъ портовымъ управленіемъ лишь около 300 тыс. пуд. Дальнѣйшая же поставка угля названнымъ контрагентомъ была прекращена въ виду признанной портовымъ управленіемъ неудовлетворительности его угля въ отношеніи испарительности. Именно, въ контрактѣ съ Васильевымъ была обу-

словлена испарительность угля въ 8,5 фунт., тогда какъ предъявленный названнымъ контрагентомъ уголь показалъ испарительность въ 7,88—8,1 фунт. Признавъ контрактъ съ Васильевымъ нарушеннымъ и приступивъ къ заготовленію угля за счетъ неисправнаго контрагента, портовая контора, безъ торговъ или конкуренціи, заключила 12 марта 1912 года контрактъ съ обществомъ «Продуголь» на поставку 3 милл. пуд. по цѣнѣ 12,75 коп. за пудъ съ переплатой противъ договорной цѣны Васильева почти на 50%. Такъ какъ по закону устраненіе неисправнаго подрядчика отъ подряда не прекращаетъ его отвѣтственности, и окончаніе его подряда путемъ привлеченія другихъ подрядчиковъ составляетъ не новую, самостоятельную операцію, а продолженіе исполненія по договору съ первоначальнымъ подрядчикомъ, то обществу «Продуголь» по упомянутому контракту слѣдовало заказать уголь тѣхъ же качествъ, какія были обусловлены контрактомъ съ Васильевымъ. Между тѣмъ, въ дѣйствительности, названному обществу былъ заказанъ уголь съ испарительностью не въ 8,5 фунт., а лишь въ 7,7 фунт., то-есть съ тою испарительностью, которая обычно устанавливается и считается нормальной для углей Донецкаго бассейна, и по сравненію съ которой уголь Васильева, какъ отмѣчено выше, имѣлъ значительное преимущество.

Въ виду указанныхъ дѣйствій Севастопольскаго портоваго управленія, по моей просьбѣ, Морскимъ Министромъ была образована на мѣстѣ комиссія для изслѣдованія дѣла Васильева по поставкѣ угля Севастопольскому порту, а равно и дѣла снабженія Черноморскаго флота отечественнымъ углемъ.

По поводу заключенія означенной комиссіи, не усмотрѣвшей незаконности въ распорядительныхъ дѣйствіяхъ портовой конторы, мною уже въ началѣ текущаго года было сообщено Морскому Министру; что внимательное разсмотрѣніе всѣхъ подробностей заготовленія угля отъ шахтовладѣльца Васильева приводитъ къ выводу, что кромѣ формальныхъ

неправильностей портовымъ управленіемъ были допущены такія дѣйствія, которыя не были направлены, какъ бы слѣдовало, къ должному соблюденію интересовъ казны и къ точному выполненію предудказаній высшей власти.

Исслѣдованіе дѣла о поставкѣ угля Васильевымъ, по Высочайшему ВАШЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА повелѣнію, возложено на члена Главнаго Военно-Морского Суда генералъ-лейтенанта Дюшена.

Съ переходомъ на нефтяное отопленіе нѣкоторыхъ паровыхъ двигателей на судахъ потребность въ нефтяномъ топливѣ увеличивается. Въ будущемъ же, въ виду широкаго примѣненія нефти на вновь строящихся судахъ, расходъ нефтяного топлива весьма крупно возрастетъ. Морскимъ вѣдомствомъ потребность въ нефтяномъ топливѣ для вновь строящихся судовъ опредѣляется: на 1914 годъ въ 3,4 милл. пуд., на 1915 годъ—14 милл. пуд., на 1916 годъ—16,8 милл. пуд., при чемъ въ дальнѣйшемъ потребность на нефть еще больше увеличится. Требованіе столь значительнаго количества жидкаго топлива для одного только морского вѣдомства можетъ вызвать при его заготовленіи большія затрудненія тѣмъ болѣе, что для судовъ флота требуется топливо высшихъ качествъ. Поэтому для безпрепятственнаго въ ближайшее время снабженія флота жидкимъ топливомъ морскому вѣдомству предоставлено получать изъ причитающейся казнѣ съ арендаторовъ казенныхъ нефтеносныхъ участковъ долевою нефти по 12,5 милл. пуд. нефти натурою ежегодно въ теченіе трехъ лѣтъ, начиная съ 1914 года, и сверхъ того возбужденъ вопросъ объ организациі казенной добычи нефти.

Военные порты.

Съ устройствомъ порта Императора Петра Великаго Кронштадтскій портъ предназначается служить для флота главной ремонтной базой, поэтому весьма важно было бы за-

благовременно наладить производство ремонтныхъ работъ мастерскими этого порта и казеннымъ паровымъ заводомъ, на оборудованіе коего затрачены значительныя средства (до 900 тыс. руб.). При этомъ предпочтительное производство ремонтныхъ работъ портовыми мастерскими и заводами соответствовало бы интересамъ казны, въ виду меньшей стоимости этихъ работъ по сравненію съ тѣмъ, во что обходятся подобныя работы при исполненіи ихъ частными заводами. Такъ, напримеръ, обыкновенный ремонтъ минъ Уайтхеда при производствѣ его средствами казенныхъ мастерскихъ обходится казнѣ около 200 руб., тогда какъ подобныя же работы оцѣнивались заводомъ Лесснера въ 450 руб.; центральные контрольные коммутаторы сигнальныхъ и отличительныхъ огней составлялись Кронштадтскому порту фирмою Гейслеръ по 700 руб., тогда какъ при изготовленіи ихъ казеннымъ электротехническимъ заводомъ стоимость ихъ опредѣлилась въ 477 руб. Горизонтальныя лампы для 90-смтр. фонарей системы Шуккертъ поставлялись прежде по 695 руб. за лампу, тогда какъ въ отчетномъ году электротехнической заводъ Кронштадтскаго порта принялъ нарядъ на изготовленіе такихъ лампъ по 403 руб. за каждую. Значительную экономію приноситъ казнѣ недавно устроенное въ С.-Петербургскомъ портѣ радіотелеграфное депо, которое изготовляетъ новые и ремонтируетъ состоящіе на службѣ радіотелеграфные приборы судовъ флота.

Въ виду дороговизны ремонта судовъ частными заводами, С.-Петербургскій портъ, по свидѣтельству мѣстнаго контроля, принимаетъ всѣ зависящія мѣры къ производству ремонта приписанныхъ къ нему судовъ преимущественно средствами своихъ мастерскихъ. Однако въ отчетномъ году ремонтъ приписаннаго къ этому порту миноносца «Поражающій», по докладу Главнаго Управленія Кораблестроенія, былъ переданъ частному С.-Петербургскому судостроительному и механическому заводу съ обязательствомъ уплатить ему около

100 тыс. руб. Кронштадтскій же пароходный заводъ опредѣлилъ стоимость этой работы около 74 тыс. руб., но особая коммисія все же признала эту расцѣнку болѣе дорогой по сравненію съ цѣною названнаго частнаго завода, такъ какъ, по мнѣнію коммисіи, къ стоимости работъ казеннаго завода нужно добавить накладные расходы, которые коммисія, по ея предположенію, опредѣлила въ 100% отъ расхода на рабочую силу. Между тѣмъ накладные расходы, выражающіеся главнымъ образомъ въ содержаніи и дѣйствіи завода, уже обезпечены казенному заводу особымъ ассигнованіемъ, а, слѣдовательно, начислять эти расходы вторично не слѣдовало. Такимъ неправильнымъ методомъ исчисленій была обоснована передача работъ частному заводу, который, какъ убѣдился представитель контроля при посѣщеніи въ маѣ 1913 года, представлялъ изъ себя развалины, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ липенныя крыши, при чемъ единственнымъ признакомъ заводской дѣятельности служилъ замѣченный въ углу пустого каменнаго сарая горнъ. Очевидно, такой заводъ не могъ принимать непосредственнаго участія въ ремонтѣ миноносца, и вся дѣятельность общества С.-Петербургскаго судостроительнаго и механическаго завода сводилась къ отдачѣ на сторону отдѣльныхъ работъ. При этомъ отремонтированное судно предъявлено къ приему, вмѣсто обусловленнаго контрактомъ срока—15 іюня, лишь 15 октября минувшаго года.

Обращаясь къ заготовленію портами различныхъ матеріаловъ, необходимыхъ для ремонта и снабженія судовъ флота, считаю долгомъ отмѣтить, что Морскимъ Министерствомъ еще вырабатываются инструкціи для опредѣленія предѣловъ полномочій второстепенныхъ распорядителей въ отношеніи разрѣшенія ими заготовленій по ограниченной конкуренціи. За отсутствіемъ же такой инструкціи портовые управления продолжали и въ отчетномъ году въ широкихъ предѣлахъ загото-

влять предметы обычнаго торговаго оборота, какъ, напримѣръ, войлокъ, ветошь, паклю, кожи, посредствомъ ограниченаго соревнованія, съ приглашеніемъ вмѣсто производителей этихъ товаровъ извѣстныхъ лишь портовымъ управленіямъ незначительныхъ фирмъ и мелкихъ посредниковъ. Въ отчетномъ году Морское Министерство приступило къ пересмотру дѣйствующихъ въ морскомъ вѣдомствѣ излишне строгихъ, а въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ совершенно невыполнимыхъ техническихъ требованій, коимъ должны удовлетворять поставляемые въ порты предметы. До выработки новыхъ условій портового управления, какъ и въ прежнее время, заказывали вещи чрезвычайно высокихъ качествъ, на дѣлѣ же принимали то, что можетъ дать рынокъ, съ незначительными скидками съ обусловленной стоимости.

При ревизіи производимыхъ портовыми управленіями расходовъ Государственнымъ Контролемъ было обращено вниманіе на несоблюденіе дѣйствующаго положенія объ окраскѣ судовъ флота. Именно, денежные отпуска на окраску судовъ производятся портами въ большинствѣ случаевъ по табелямъ, которыя не утверждены, какъ бы слѣдовало по положенію, Адмиралтействъ-Совѣтомъ, при чемъ въ исчисленіяхъ этихъ расходовъ допускаются преувеличенія. Во многихъ случаяхъ выдачи на окраску производились по отмѣненному съ 1909 года временному положенію. При ревизіи замѣчено, затѣмъ, что однотипныя суда, съ одинаковыми по судовому списку измѣреніями, имѣютъ однако различныя табели окрасочныхъ матеріаловъ. О всѣхъ отступленіяхъ отъ дѣйствующаго положенія объ окраскѣ судовъ независимо отъ ревизіоннаго по нимъ производства сообщено Морскому Министерству, при чемъ Государственнымъ Контролемъ возбужденъ вопросъ о необходимости упорядочить расходованіе средствъ, отпускаемыхъ на окраску судовъ флота.

Наконецъ, при обзорѣннн хозяйственныхъ распоряженій портовыхъ управленій Государственнымъ Контролемъ было обращено вниманіе на то, что въ отчетномъ году управленіемъ С.-Петербургскаго порта, съ разрѣшенія Товарища Морского Министра, были сданы безъ торговъ перевозки въ 1914 году принадлежащихъ этому порту грузовъ мичману запаса флота Добролюбову. На сдѣланное мною сношеніе съ Морскимъ Министромъ объ основаніяхъ заключенія контракта съ Добролюбовымъ въ изытіе изъ общаго порядка, безъ торговъ, генераль-адъютантъ Григоровичъ препроводилъ мнѣ копію доклада Товарища Морского Министра, по объясненію котораго названный контрагентъ обязался производить перевозки на автомобиляхъ, а такія перевозки, по новизнѣ дѣла, слѣдуетъ приравнять къ работамъ, требующимъ спеціальныхъ знаній и искусства. Передача такихъ работъ контрагентамъ безъ торговъ предоставлена Товарищу Морского Министра временнымъ положеніемъ объ управленіи морскимъ вѣдомствомъ (ст. 26).

По поводу этого объясненія представляется необходимымъ отмѣтить, что ст. 26-ю временнаго положенія объ управленіи морскимъ вѣдомствомъ Товарищу Морского Министра предоставлено разрѣшать передачу подрядовъ безъ торговъ лишь при заготовленіяхъ предметовъ, требующихъ спеціальныхъ знаній, искусства или прочности, тогда какъ подрядъ на перевозки, хотя бы совершаемыя на автомобиляхъ, едва-ли правильно относить къ заготовленіямъ спеціальныхъ предметовъ. Поэтому означенный подрядъ слѣдовало бы сдать съ торговъ, тѣмъ болѣе, что Добролюбовъ не является монополистомъ въ дѣлѣ перевозки грузовъ на автомобиляхъ.

Ликвидация за-
долженности мор-
ского вѣдомства.

Въ отчетномъ году вполне закончена предварительная повѣрка платежей Морского Министерства и предъявленныхъ къ нему претензій, возложенная на Департаментъ Военной и Морской Отчетности по закону 3 іюня 1911 года объ отпускѣ

16.850 тыс. руб. на расходы по устраненію задолженности морского вѣдомства за прежнее время. Изъ поступившихъ на предварительную повѣрку претензій и платежей признано при ревизіи подлежащими оплатѣ на сумму 14.153.624 руб. и отклонено платежей на 2.946.380 руб. Отказъ въ оплатѣ объясняется удержаніемъ гербоваго сбора и штрафовъ за просрочку (222.236 руб.), несоотвѣтствіемъ предъявленныхъ платежей требованіямъ закона 3 іюня 1911 года (261.228 руб.), неоправданіемъ претензій надлежащими документами (228.660 руб.) и неправильностью расчетовъ (2.234.256 руб.).

Министерство Финансовъ.

Въ составъ прямыхъ налоговъ у насъ входятъ: налоги Прямые налоги.
поземельные, съ городскихъ недвижимыхъ имуществъ и подати, по росписи 1913 года—85,8 милл. руб., государственный промысловый налогъ—133,6 милл. руб. и сборъ съ доходовъ отъ денежныхъ капиталовъ—31,5 милл. руб.

Государственный поземельный налогъ, оклады коего сообразованы съ цѣнностью земель, по росписи на 1913 годъ исчисленъ въ 20 милл. руб., то-есть въ 0,6 % общаго итога обыкновенныхъ государственныхъ доходовъ. Обложеніе этимъ налогомъ въ настоящее время представляется невысокимъ, но оно должно повыситься съ осуществленіемъ законопроекта Министерства Финансовъ о новыхъ подесятинныхъ окладахъ, размѣръ коихъ, сравнительно съ дѣйствующими окладами, находится въ большемъ соотвѣтствіи съ современною стоимостью земель.

Необходимо отмѣтить, что въ дѣлѣ прямого обложенія у насъ еще не достигнуто единства, и на окраинахъ до сего времени сохранились еще разнаго рода душевые сборы, на примѣръ, подушная подать, взимаемая въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ

Сибири съ государственныхъ крестьянъ, инородцевъ и крестьянъ изъ казаковъ и ссыльныхъ. Въ виду крайней неравномѣрности и обременительности подушныхъ налоговъ, желательна скорѣйшая замѣна этихъ устарѣвшихъ сборовъ болѣе уравнивающимъ способомъ обложенія принадлежащихъ плательщикамъ недвижимыхъ имуществъ.

Налогъ съ городскихъ недвижимыхъ имуществъ, послѣ преобразованія его, согласно закону 6 іюня 1910 года, взимался въ теченіе 1912 и 1913 г.г. въ размѣрѣ 6% со средней чистой доходности имуществъ. Поступленіе этого налога по росписи 1913 года исчислено въ суммѣ 33,5 милл. руб. Закономъ 21 декабря 1913 года шестипроцентная норма обложенія городскихъ недвижимостей сохранена и на будущее время, но съ тѣмъ измѣненіемъ, что изъ поступленій отъ этого налога въ доходъ казны обращаются лишь $\frac{5}{6}$ (по городамъ Привислинскихъ губерній $\frac{9}{10}$), остальные же суммы, полученные отъ обложенія городскихъ имуществъ, поступаютъ въ пользу городскихъ учреждений, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ въ доходъ уѣздныхъ земствъ и въ суммы губернскаго земскаго сбора.

Въ послѣднее время недоимки по государственному поземельному налогу и по налогу съ городскихъ недвижимыхъ имуществъ стали замѣтно возрастать: такъ, онѣ составили по первому налогу въ 1910 году 37,7% оклада, а въ 1912 году—42,4%, а по второму—за 1911 годъ 21% оклада, а за 1912 годъ свыше 30%. Возрастающая недоимочность по означеннымъ налогамъ требовала бы всесторонняго выясненія причинъ этого неблагоприятнаго явленія и принятія соответственныхъ мѣръ къ его предупрежденію.

Промысловый налогъ, сравнительно съ другими видами прямого обложенія, даетъ казнѣ наиболѣе значительный доходъ; поступленіе этого налога въ отчетномъ году, по предварительнымъ свѣдѣніямъ, составило около 150 милл. руб., то-есть на 17,7 милл. руб. болѣе, чѣмъ въ 1912 году. Ростъ этого

дохода стоитъ въ тѣсной связи съ состояніемъ торгово-промышленной жизни, во всѣхъ областяхъ коей, за немногими исключеніями, обнаружился довольно значительный подъемъ.

По дѣйствующему нынѣ положенію 8 іюня 1898 года торгово-промышленныя предпріятія, находящіяся въ окраинныхъ мѣстностяхъ (въ Приамурьѣ, Степномъ краѣ, Туркестанскомъ генераль-губернаторствѣ и нѣкоторыхъ раіонахъ Закавказья), изъяты отъ обложенія раскладочнымъ сборомъ; для этихъ мѣстностей, въ виду ихъ экономической отсталости, означенный сборъ былъ временно замѣненъ добавочнымъ въ пользу казны налогомъ въ размѣрѣ 25% съ цѣны соответственныхъ промысловыхъ свидѣтельствъ. Между тѣмъ условія торгово-промышленной жизни въ указанныхъ окраинахъ въ настоящее время замѣтно улучшились. Въ виду этого Министерствомъ Финансовъ выработаны и внесены въ Государственную Думу законопроектъ о распространеніи взиманія раскладочнаго и процентнаго сборовъ на упомянутые раіоны, при чемъ финансовыя результаты отъ такого распространенія опредѣляются въ суммѣ до 2.410 тыс. руб., то-есть на 2.030 тыс. руб. болѣе сравнительно съ взимаемымъ нынѣ 25% сборомъ съ промысловыхъ свидѣтельствъ (380 тыс. руб.).

Къ концу 1912 года образовались значительныя недоимки по дополнительному налогу съ предпріятій (23,6 милл. руб.). Между тѣмъ экономическія условія того года были вполне благоприятны, а потому представляется необходимымъ принятіе энергичныхъ мѣръ къ устраненію этого нежелательнаго явленія.

Сборъ съ доходовъ отъ денежныхъ капиталовъ за пятилѣтіе съ 1908 по 1912 годъ обнаружилъ наибольшій приростъ сравнительно съ другими видами прямыхъ налоговъ: съ 21,8 милл. руб. поступленіе сбора за указанный періодъ увеличилось до 30,4 милл. руб. Такое увеличеніе сбора обусловливается усиленнымъ выпускомъ за послѣднее время процент-

ныхъ бумагъ, доходы коихъ облагаются названнымъ сборомъ, а также развитіемъ вкладныхъ операцій.

Государственными налогами не исчерпывается прямое обложение населенія. Для удовлетворенія многочисленныхъ и разнообразныхъ потребностей мѣстной жизни установлены либо спеціальныя сборы, либо добавочныя къ государственнымъ налогамъ подати. Мѣстные сборы взимаются у насъ съ недвижимыхъ имуществъ въ уѣздахъ и городахъ и съ документовъ на право торговли и промысловъ. По исчисленіямъ Министерства Финансовъ, земли въ уѣздахъ обложены земскими сборами въ размѣрѣ 5,8% ихъ доходности, тогда какъ государственное обложение земель не превышаетъ 1%; надѣльныя крестьянскія земли сверхъ того несутъ обложение мѣрскими сборами въ 7,1% ихъ доходности. Съ городскихъ имуществъ, кромѣ казеннаго налога въ 6% средняго ихъ чистаго дохода, взимается мѣстныхъ сборовъ 9,9%, изъ коихъ 3,9% идутъ въ пользу земствъ, а 6% въ пользу городовъ. Наконецъ, торгово-промышленныя предпріятія, обложенныя государственнымъ промысловымъ налогомъ въ размѣрѣ 7,2% ихъ прибылей, уплачиваютъ: въ пользу земствъ около 2,5% и въ пользу городовъ 1,7%. За послѣднее время наблюдается стремленіе понижать казенныя налоги съ тѣхъ или иныхъ объектовъ, въ цѣляхъ предоставленія мѣстнымъ учрежденіямъ большей возможности использовать обложение тѣхъ же объектовъ.

Необходимо особо упомянуть о военномъ налогѣ, взимаемомъ съ лицъ, освобожденныхъ отъ отбыванія воинской повинности. У насъ такой налогъ установленъ лишь въ отношеніи мусульманскаго населенія Закавказья, Терской и Кубанской областей и инородцевъ Ставропольской губерніи, населеніе же другихъ окраинъ, хотя и не несетъ натуральной воинской повинности, но отъ уплаты военного налога освобождено. Въ видахъ податной справедливости представлялось бы желательнымъ распространить помянутый налогъ и на эти группы насе-

ленія. Налогъ этотъ могъ бы исчисляться въ дополненіе къ другимъ налогамъ и сборамъ, и такимъ образомъ размѣръ его соотвѣтствовалъ бы количеству населенія и его благосостоянію.

Независимо отъ сего Министерство Финансовъ выработало въ 1912 году законопроектъ, представленный на разсмотрѣніе Государственной Думы, о введеніи военного налога и съ коренного населенія Имперіи. Къ платежу этого налога предполагено привлечь всѣхъ освобождаемыхъ отъ воинской повинности, за исключеніемъ признанныхъ неспособными къ труду. Ежегодный окладъ налога проектированъ въ 6 руб. и взимается съ каждаго плательщика въ теченіе 4 лѣтъ. Финансовыя результаты отъ введенія этого налога опредѣляются приблизительно въ 13 милл. руб.

Доходъ отъ пошлинъ, исчисленный по росписи 1913 года въ 218 милл. руб., то-есть около 6,7% всѣхъ обыкновенныхъ доходовъ, не имѣетъ у насъ такого значенія, какъ въ бюджетахъ нѣкоторыхъ западно-европейскихъ государствъ. Такъ, въ Италіи пошлины составляютъ 13,6% всѣхъ доходовъ, въ Англіи около 20%, во Франціи 25,7%.

Пошлины.

Въ числѣ пошлинъ первое мѣсто по размѣру поступленія занимаетъ гербовый сборъ, который даетъ казнѣ ежегодно возрастающій доходъ.

Значительное увеличеніе въ ежегодномъ поступленіи гербоваго сбора обуславливается отчасти повышеніемъ окладовъ его по закону 30 мая 1905 года, а главнымъ образомъ оживленіемъ торгово-промышленныхъ оборотовъ.

При сопоставленіи общей суммы гербоваго сбора съ размѣромъ дохода отъ этого сбора въ нѣкоторыхъ государствахъ Западной Европы обнаруживается сравнительно невысокое поступленіе у насъ названнаго сбора. Такъ, по росписи 1911 года у насъ предполагено было собственно гербовыхъ пошлинъ

76,5 милл. руб., что даетъ на 1 жителя 47 коп., тогда какъ въ Германіи по росписи на 1911—1912 г.г. ожидалось 101,7 милл. руб., или по расчету на 1 жителя 1 руб. 57 коп., а во Франціи даже 185,2 милл. руб., или по расчету на 1 жителя 4 руб. 69 коп.

Сравнительно болѣе высокое поступленіе въ названныхъ государствахъ пошлинъ, соответствующихъ нашему сбору гербовому и съ записи документовъ, обусловливается, конечно, болѣе экономическимъ развитіемъ этихъ государствъ, но отчасти и тѣмъ обстоятельствомъ, что оклады гербоваго сбора у насъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ ниже ставокъ, существующихъ въ иностранныхъ государствахъ, и при томъ по обложенію такихъ бумагъ, которыя обращаются исключительно среди состоятельныхъ классовъ населенія, напримѣръ: акціи, пай и т. п. цѣнные бумаги. Размѣръ гербоваго обложенія процентныхъ бумагъ установленъ у насъ въ 0,5% съ суммы этихъ бумагъ, между тѣмъ въ Германіи онъ колеблется отъ 0,6% до 2,5%, во Франціи отъ 0,6% до 2%, въ Англіи отъ 0,25% до 1,5%.

Въ цѣляхъ усиленія средствъ государственнаго казначейства Министерствомъ Финансовъ въ 1909 году внесено на законодательное разсмотрѣніе представленіе о повышеніи нѣкоторыхъ ставокъ гербоваго обложенія и объ измѣненіи нѣкоторыхъ постановленій Устава о гербовомъ сборѣ, касающихся порядка уплаты сего сбора и надзора за соблюденіемъ установленныхъ названнымъ Уставомъ правилъ.

Слѣдуетъ однако замѣтить, что въ настоящее время едва-ли можно ограничиться частичными измѣненіями постановленій дѣйствующаго нынѣ Устава о гербовомъ сборѣ. Тринадцатилѣтняя практика его примѣненія успѣла выяснитъ многія его несовершенства.

Такъ, за отсутствіемъ должной опредѣлительности и ясности въ постановленіяхъ закона, регулирующихъ обложеніе

счетовъ, сдѣлокъ торговаго характера и прочихъ сдѣлокъ имущественнаго свойства, на практикѣ получилось существенное различіе въ обложеніи одинаковыхъ по существу договорныхъ отношеній, что противорѣчитъ основному правилу финансовой политики—равномѣрности обложенія всѣхъ плательщиковъ.

Такою же неопредѣленностью и неясностью страдают и нѣкоторыя другія постановленія Устава о гербовомъ сборѣ, что вызываетъ частыя разъясненія, иной разъ противорѣчащія одно другому.

Означенныя несовершенства Устава о гербовомъ сборѣ, на ряду съ крайнею сложностью самой системы гербоваго обложенія, ставятъ на очередь вопросъ о коренной переработкѣ названнаго Устава, необходимость коей признана финансовымъ вѣдомствомъ.

Изъ числа косвенныхъ налоговъ болѣе значительнымъ является таможенный доходъ, составляющій почти половину ^{ходъ.} таможенного до-
поступлений по этому отдѣлу государственной росписи.

Въ отчетномъ году послѣдовало значительное увеличеніе означеннаго дохода, давашаго 353 милл. руб., болѣе противъ 1912 года на 26 милл. руб. Увеличеніе это произошло отъ усилившагося въ истекшемъ году ввоза иностранныхъ товаровъ.

За послѣдніе три года наблюдается постепенное сокращеніе вывоза и повышеніе привоза, при чемъ особенно неблагоприятнымъ оказался 1913 годъ. По имѣющимся даннымъ о торговлѣ по Европейской границѣ, ввезено товаровъ болѣе предшествующаго года на 183 милл. рублей, или на 17,7%. Общій же оборотъ выразился по вывозу въ 1.420 милл. руб., а по ввозу въ 1.220 милл. руб.; въ результатъ превышеніе вывоза составило всего лишь 200 милл. руб., то-есть наименьшую цифру за послѣднее десятилѣтіе, исключая неурожайный 1908 годъ.

Увеличеніе привоза послѣдовало по цѣлому ряду статей; особенно же усилился привозъ машинъ, каменнаго угля и хлопка.

Обстоятельство это указываетъ на оживленіе промышленной жизни, въ значительной степени обусловленное увеличеніемъ благосостоянія, а вмѣстѣ съ тѣмъ покупной способности населенія, равно какъ предпринятыми въ послѣднее время крупными мѣропріятіями, каковы: развитіе желѣзнодорожнаго и портоваго строительства, сооруженіе военныхъ судовъ и др.

Принимая однако во вниманіе, что большинство привозимыхъ къ намъ издѣлій и продуктовъ можетъ быть изготовлено и добыто внутри страны, представляется настоятельно необходимымъ скорѣйшее развитіе у насъ обрабатывающей и добывающей промышленности, дабы наше производство устранило потребность въ столь значительномъ, какъ нынѣ, привозѣ иностранныхъ товаровъ.

Необходимо при этомъ отмѣтить, что неблагоприятное положеніе нашей внѣшней торговли отчасти обуславливалось и несовершенствомъ таможеннаго тарифа.

Во всеподданнѣйшемъ отчетѣ за 1912 годъ было отмѣчено постоянное возрастаніе ввоза изъ Германіи хлѣба къ намъ и въ Финляндію. Явленіе это объясняется отсутствіемъ обложенія упомянутаго хлѣба, а также введеніемъ Германіей вывозныхъ премій на хлѣбъ въ видѣ возврата пошлинъ. Ввозъ къ намъ германскаго хлѣба представляется тѣмъ болѣе нежелательнымъ, что огромное большинство его перемалывается на мельницахъ, расположенныхъ въ пограничныхъ мѣстахъ, при чемъ отруби вывозятся обратно въ Германію, мука же отпускается на потребительскіе рынки внутри страны. Такимъ образомъ привозъ зерна изъ Германіи является въ сущности привозомъ муки въ такой формѣ, которая позволяетъ германскому импортеру избѣгать уплаты высокой пошлины съ муки. Въ устраненіе указанныхъ нежелательныхъ явленій Мини-

стерствомъ Торговли и Промышленности разработаны законопроекты объ обложеніи хлѣба, ввозимаго изъ-за границы въ Россію и Финляндію, изъ коихъ первый удостоился Высочайшаго ВАШЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА утвержденія 1 мая текущаго года.

Весьма важною мѣрою, могущею благоприятно отразиться на развитіи производительныхъ силъ страны, является возвратъ таможенныхъ пошлинъ при вывозѣ издѣлій и разрѣшеніе безпошлиннаго привоза иностранныхъ матеріаловъ для изготовленія отпускныхъ товаровъ. Ближайшимъ послѣдствіемъ примѣненія этой мѣры должно явиться усиленіе нашего экспорта готовыхъ издѣлій и повышеніе активности торговаго баланса. Соотвѣтственный законъ воспослѣдовалъ 23 марта сего года.

На ряду съ этими мѣрами представляется цѣлесообразнымъ пересмотрѣть тарифныя ставки на нѣкоторые ввозимые изъ-за границы товары. Въ семъ отношеніи обращаетъ на себя вниманіе пошлина съ зеленого чая, въ значительномъ количествѣ (до 400 тыс. пуд.) потребляемаго туземнымъ населеніемъ Туркестанскаго края. По средне-азиатскому тарифу пошлина эта установлена въ размѣрѣ 12 руб. за пудъ, тогда какъ пошлина за черный чай, потребляемый русскимъ населеніемъ, равно какъ и за чай всѣхъ сортовъ (кромѣ кирпичнаго), ввозимый по Европейской границѣ, опредѣлена въ 31 руб. 50 коп. Пересмотръ обложенія зеленого чая является тѣмъ болѣе своевременнымъ, что благосостояніе туземнаго населенія названнаго края, благодаря развитію хлопководства, стоитъ на высокомъ уровнѣ.

Въ минувшемъ году при повѣркѣ Одесскою контрольною палатою расчетныхъ книгъ мѣстной таможни за 1910 годъ, доставленныхъ въ палату въ январѣ мѣсяцѣ 1913 года, была обнаружена неправильная запись по счету куща Ферстера

на приходъ залога въ 10 тыс. руб., показаннаго поступленіемъ по Одесскому казначейству, по отчетности котораго такой суммы въ приходѣ не оказалось. Произведенное, вслѣдствіе ревизіоннаго запроса палаты по этому предмету, разслѣдованіе выяснило неправильное показаніе по расчетной книгѣ упомянутой суммы и исчезновеніе 11 объявленій за 1911 и 1912 г.г., по которымъ были выпущены товары безъ оплаты таможенною пошлиною на сумму свыше 150 тыс. руб. Злоупотребленія эти совершены купеческими повѣренными и тремя чиновниками Одесской таможни, противъ коихъ возбуждено судебное преслѣдованіе.

Сахарная про-
мышленность.

Сахаръ имѣетъ огромное значеніе въ качествѣ пищевого продукта, и посему возможно большее потребленіе его населеніемъ представляется чрезвычайно важнымъ.

Несмотря однако на это, потребленіе у насъ сахара является крайне недостаточнымъ, составляя въ среднемъ на одного человѣка лишь около 19 фунт. въ годъ. Между тѣмъ въ Англіи, напримѣръ, оно достигаетъ 100 фунт., въ Германіи—52 фунт., во Франціи—43 фунт. и въ Австріи—31 фунт.

Столь слабое потребленіе у насъ сахара обуславливается главнѣйшимъ образомъ высокою продажною его стоимостью, значительно превышающею естественный уровень цѣны на него.

Согласно дѣйствующей у насъ правительственной нормировкѣ, на каждый годъ заранѣе устанавливаются: количество сахара, подлежащее выпуску для внутренняго потребленія, размѣръ неприкосновеннаго запаса сахара на заводахъ и предѣльные цѣны его на внутреннемъ рынкѣ.

При такихъ условіяхъ продажа сахара внутри страны опредѣляется не свободнымъ соотношеніемъ спроса и предложенія, а въ зависимости отъ заранѣе назначеннаго размѣра потребленія. Восемнадцатилѣтній опытъ примѣненія закона о нормировкѣ выяснилъ однако, что безошибочное опредѣленіе

количества сахара, необходимаго для внутренняго рынка, представляется крайне затруднительнымъ, при чемъ далеко не всегда въ полной мѣрѣ учитывается предстоящая потребность въ сахарѣ. Объ этомъ свидѣлствуютъ дополнительные выпуски сахара изъ запасовъ, къ которымъ обыкновенно приходится прибѣгать въ виду недостаточности назначаемыхъ къ выпуску основныхъ количествъ.

Означенными обстоятельствами объясняется удержаніе цѣны на высокому уровнѣ, замедляющее ростъ потребленія. Предѣльные же цѣны, хотя и понижаются постепенно, но пониженіе это настолько незначительно, что не можетъ отражаться на стоимости сахара въ розничной продажѣ. За время примѣненія закона о нормировкѣ онѣ были понижены всего на 75—90 коп. на пудъ, то-есть среднее годовое пониженіе составило не болѣе 5 коп. на пудъ.

Въ то же время ограниченность предѣловъ внутренняго потребленія способствуетъ накопленію излишковъ производства, которые неизбѣжно вывозятся за границу, нерѣдко даже по невыгоднымъ цѣнамъ, при чемъ убытки отъ вывоза покрываются высокими продажными цѣнами внутри страны.

Подобный порядокъ вносить значительную искусственность въ положеніе нашей сахарной промышленности и неблагоприятно отражается на нашемъ вывозѣ.

Въ семъ отношеніи надлежитъ имѣть въ виду, что постановленіемъ Брюссельской конвенціи, опредѣляющей международную торговлю сахаромъ, признана была паличность у насъ покровительственной системы, въ силу чего ввозъ нашего сахара въ Англію, являющуюся главнымъ рынкомъ сбыта континентальнаго сахара, былъ временно воспрещенъ. Нынѣ, хотя мы и участвуемъ въ этомъ международномъ соглашеніи, но съ обязательствомъ не увеличивать выгодъ, которыя могли бы вытекать для производителей изъ назначаемыхъ для вну-

треняго рынка продажныхъ предѣльныхъ цѣнъ, при чемъ вывозъ нашего сахара на рынки договорившихся странъ ограниченъ извѣстными предѣлами.

При настоящей нормировочной системѣ основною мѣрою для удешевленія сахара являлось бы послѣдовательное ослабленіе дѣйствія этой системы путемъ опредѣленія размѣровъ ежегодно назначаемого контингента внутренняго потребленія въ возможно болѣе широкихъ размѣрахъ до полнаго насыщенія рынка сахаромъ, а также посредствомъ болѣе энергичнаго пониженія предѣльныхъ цѣнъ.

4 Вмѣстѣ съ тѣмъ нельзя упускать изъ виду, что наиболѣе высокаго уровня продажныя цѣны сахара достигаютъ въ сельскихъ мѣстностяхъ, особенно вдали отъ желѣзныхъ дорогъ, гдѣ населеніе, при обычныхъ крайне мелкихъ покупкахъ, значительно переплачиваетъ за него торговцамъ, нерѣдко вдвойнѣ противъ его стоимости.

Вслѣдствіе этого, въ видахъ расширенія потребленія, надлежало бы также войти въ разсмотрѣніе вопроса объ организаціи такой продажи сахара, чтобы предоставить возможность наиболѣе многочисленной и мало обезпеченной части населенія приобрѣтать его незначительными количествами по невысокой цѣнѣ.

Вообще принятіе мѣръ къ возможно болѣе широкому распространенію сахара среди населенія является настоятельно необходимымъ. Удешевленіе сахара могло бы способствовать и развитію потребленія въ народѣ чая, что съ точки зрѣнія противодѣйствія злоупотребленію крѣпкими напитками имѣетъ крупное государственное значеніе.

При извѣстныхъ условіяхъ вопросъ о распространеніи сахара въ населеніи и особенно среди недостаточныхъ массъ, употребляющихъ его лишь какъ предметъ роскоши, нынѣ, въ виду предуказанной ВАШИМЪ ИМПЕРАТОРСКИМЪ ВЕЛИЧЕСТВОМЪ необходимости принятія рѣшительныхъ

мѣръ къ утвержденію трезвости въ народѣ, приобрѣтаетъ особливо важное значеніе.

Въ 1913 году оказался еще большій подъемъ потребленія вина, чѣмъ въ предшествовавшіе годы. Общее количество проданнаго вина увеличилось до 104 милл. вед., на 8 милл. вед. противъ 1912 года. Съ 1905 же года, когда винная монополія уже дѣйствовала на томъ же пространствѣ, что и нынѣ, то-есть въ теченіе восьми лѣтъ, потребленіе возрасло почти на 30 милл. вед. Казенная про-
дажа питей.

Примѣрно половина этого увеличенія могла бы быть отнесена на счетъ прироста населенія. Какими затѣмъ причинами вызванъ дальнѣйшій подъемъ, опредѣлить съ точностью затруднительно, такъ какъ потребленіе зависитъ отъ многихъ разнообразныхъ условій. Слѣдуетъ однако признать, что въ значительной степени такое явленіе коренится въ недостаточности тѣхъ мѣръ, которыя до сихъ поръ были принимаемы въ цѣляхъ противодѣйствія чрезмѣрному употребленію крѣпкихъ напитковъ.

Такъ, число винныхъ лавокъ хотя и было постепенно сокращаемо, но это не дало ощутительныхъ результатовъ, въ виду недостаточно энергичнаго преслѣдованія получившей широкое развитіе тайной продажи вина.

Безсильными въ борьбѣ съ пьянствомъ оказались и попечительства о народной трезвости, несмотря на широко поставленныя задачи ихъ дѣятельности, заключавшіяся не только въ надзорѣ за производствомъ питейной торговли, но и въ мѣрахъ просвѣтительнаго характера, какъ-то: распространеніе среди населенія здравыхъ понятій о вредѣ неумѣреннаго употребленія крѣпкихъ напитковъ, устройство народныхъ чтеній, библиотекъ, читаленъ и проч., а также вообще попеченіе о разумномъ использованіи народомъ своего досуга.

Такия задачи требовали и большихъ средствъ на ихъ выполненіе. Между тѣмъ отпускавшееся ежегодно изъ казны пособіе на нужды попечительствъ было сравнительно весьма незначительнымъ; даже наивысшій его размѣръ (въ 1903 году) составилъ лишь около 4.800 тыс. руб., обыкновенно же отпускалось гораздо меньше этой суммы. Въ то же время частныя пожертвованія попечительствамъ по своимъ крайне небольшимъ размѣрамъ не могли оказывать существеннаго вліянія на развитіе дѣятельности этихъ учреждений.

Но главною причиною малой успѣшности дѣятельности попечительствъ была ихъ оторванность отъ мѣстной жизни, ея нужды и интересовъ, обусловленная недостатками самой организаціи попечительствъ. Таковы: преобладаніе въ нихъ officialнаго элемента въ лицѣ представителей разныхъ вѣдомствъ, удѣляющихъ попечительствамъ лишь свободное отъ служебныхъ занятій время, и ограниченное тѣсными предѣлами участіе въ попечительствахъ идейно преданныхъ дѣлу частныхъ обществъ и лицъ, которыя только и могли бы представить живую силу въ борьбѣ съ пьянствомъ.

Не подлежитъ однако сомнѣнію, что предуказанная нынѣ **ВАШИМЪ ИМПЕРАТОРСКИМЪ ВЕЛИЧЕСТВОМЪ** борьба съ этимъ бѣдствіемъ, подрывающимъ въ корнѣ экономическое благосостояніе народа, разрушающимъ его здоровье и духовныя силы,—при планомѣрномъ и настойчивомъ ея веденіи на новыхъ началахъ—съ широкимъ участіемъ общественныхъ силъ и духовенства и при помощи школы, дастъ хорошія послѣдствія.

Въ этомъ убѣждаетъ опытъ нѣкоторыхъ европейскихъ странъ, на примѣръ: Швеціи, Норвегіи, Даніи и др., вступившихъ въ свое время на путь рѣшительной борьбы съ злоупотребленіемъ крѣпкими напитками.

Въ связи съ потребленіемъ возрасталъ и доходъ отъ казенной продажи питей, и нынѣ онъ достигаетъ 900 милл.

руб. Въ этой цифрѣ выражается сумма валовыхъ поступленій за 1913 годъ, чистый же доходъ не можетъ быть пока опредѣленъ за несведеніемъ еще всѣхъ операціонныхъ издержекъ.

Полныя данныя имѣются въ настоящее время лишь за 1912 годъ. Согласно этимъ даннымъ, финансовыя итоги казенной продажи питей въ 1912 году представляются въ слѣдующемъ видѣ.

Валовой доходъ составилъ 824 милл. руб., расходъ— около 198 милл. руб., и такимъ образомъ чистый доходъ опредѣлился въ 626 милл. руб., или, по расчету на одно ведро проданнаго вина, 6 руб. 49 коп. По сравненію съ соотвѣтствующею цифрою за 1911 годъ (6 руб. 52 коп.), въ чистомъ доходѣ 1912 года оказалось нѣкоторое пониженіе, зависѣвшее исключительно отъ повышенія операціонныхъ издержекъ, такъ какъ продажныя цѣны на вино остались безъ измѣненія. Повышеніе это относится главнымъ образомъ къ расходу на заготовку спирта, въ другихъ же расходахъ замѣтнаго увеличенія не послѣдовало. Нѣкоторые изъ сихъ расходовъ дали даже пониженіе, при чемъ наиболѣе значительно сократились, въ связи съ уменьшеніемъ числа винныхъ лавокъ, издержки по продажѣ вина, то-есть на содержаніе продавцовъ и сборщиковъ, наемъ помѣщеній для лавокъ и проч.

Въ общемъ финансовую сторону веденія казенной продажи питей слѣдуетъ признать успѣшною, судя по постепенному пониженію главнѣйшихъ операціонныхъ издержекъ, за исключеніемъ такихъ, которыя мало зависятъ отъ хозяйственности распоряженій акцизнаго вѣдомства, какъ, на примѣръ, заготовка спирта, стоимость котораго колеблется въ соотвѣстствіи съ урожаемъ винокуренныхъ припасовъ и общими экономическими условіями.

При оцѣнкѣ указаннаго чистаго дохода отъ казенной продажи питей за 1912 годъ (626 милл. руб.) слѣдуетъ однако

имѣть въ виду, что въ немъ заключается и тотъ доходъ, который въ видѣ акциза получался до введенія названной операциі. За исключеніемъ этого дохода результаты, достигнутые въ 1912 году собственно казенною винною монополіею, выражаются увеличеніемъ поступленій государственнаго казначейства примѣрно на 220 милл. руб.

Казенная винная монополія, устранивъ свободную рыночную торговлю спиртомъ, ограничила развитіе винокурения предѣлами роста потребности въ спиртѣ для выдѣлки напитковъ, что не могло не отразиться неблагоприятно на интересахъ сельскаго хозяйства, во многомъ тѣсно связаннаго съ винокуренною промышленностью. Въ виду этого, съ цѣлью открытія для спирта другихъ областей примѣненія, былъ разрѣшенъ въ 1903 году безакцизный отпускъ его въ денатурированномъ видѣ для освѣщенія, отопленія и разнаго рода техническихъ надобностей. Операциа эта развивается успѣшно. Съ 350 тыс. вед. въ 1904 году продажа казеннаго денатурированнаго спирта возрасла въ 1912 году до 5 милл. вед. Независимо отъ этого производится продажа спирта въ денатурированномъ видѣ изъ частныхъ винокуренныхъ и спиртоочистительныхъ заводовъ, а также разнаго рода торговыхъ заведеній. Размѣры такой продажи опредѣляются, примѣрно, въ половину того, что расходуется изъ казенныхъ винныхъ лавокъ и складовъ.

Въ общемъ однако количество спирта, обращаемаго на означенныя надобности, представляется крайне незначительнымъ по сравненію какъ съ общею выкуркою спирта, такъ и съ потребленіемъ его въ видѣ напитка, и очень далеко отъ того, что расходуется съ этою цѣлью въ нѣкоторыхъ другихъ государствахъ. Въ Германіи, напримѣръ, изъ общаго количества выкуриваемаго нынѣ спирта почти половина идетъ на освѣщеніе, отопленіе и техническія надобности.

Между тѣмъ нельзя упускать изъ виду, что, подъ вліяніемъ мѣръ борьбы съ пьянствомъ, сбытъ спирта, какъ напитокка, долженъ значительно сократиться. При такихъ условіяхъ вопросъ о возможно болѣе широкомъ распространеніи спирта для другихъ потребностей пріобрѣтаетъ нынѣ особенно существенное значеніе какъ въ интересахъ винокуренной промышленности, такъ и связаннаго съ нею сельскаго хозяйства.

Министерство Торговли и Промышленности.

Одной изъ крупныхъ операций казны является казенное горнозаводское хозяйство, сосредоточенное на 12 уральскихъ заводахъ и 1 заводѣ, находящемся въ Олонецкой губерніи. Казенные горные заводы.

До послѣдняго времени казенные горные заводы принесли крупные убытки, составившіе за 1905—1909 г.г. 11.101.500 руб.

Убытки эти обусловливались главнымъ образомъ отсутствіемъ необходимой планомѣрности какъ въ обеспеченіи заводовъ казенными нарядами, такъ и въ заводской дѣятельности, неполнымъ исполненіемъ производительности заводовъ, неполнѣ правильнымъ распределеніемъ между ними разныхъ производствъ, несогласованностью ихъ дѣйствій, нехозяйственностью и техническими несовершенствами въ нѣкоторыхъ отрасляхъ дѣла.

На ряду съ убытками указанныя причины вызывали постоянное запаздываніе въ исполненіи заводами казенныхъ нарядовъ, въ особенности нарядовъ военнаго и морскаго вѣдомствъ на издѣлія для нуждъ арміи и флота; между тѣмъ изготовленіе этихъ издѣлій составляетъ основную задачу дѣятельности заводовъ и невыполненіе въ срокъ упомянутыхъ нарядовъ можетъ неблагоприятно отражаться на государственной оборонѣ.

Означенныя обстоятельства побудили горное вѣдомство предпринять рядъ мѣръ къ упорядоченію казеннаго горно-заводскаго хозяйства. Благодаря этимъ мѣрамъ, въ теченіе трехъ послѣднихъ отчетныхъ лѣтъ были достигнуты улучшенія въ технической и хозяйственной сторонахъ дѣла, увеличилось производство на заводахъ, достигшее въ 1912 году 20,4 милл. руб. противъ 13,6 милл. руб. въ 1909 году, и значительно улучшились финансовые результаты ихъ дѣятельности: 1910 годъ хотя закончился и съ убыткомъ, но весьма незначительнымъ, 1911 же и 1912 г.г. дали прибыль—первый 513,6 тыс. руб., а второй—уже въ 2.787,4 тыс. руб.

При оцѣнкѣ приведенныхъ финансовыхъ результатовъ заводской дѣятельности надлежитъ имѣть въ виду еще и то обстоятельство, что въ теченіе послѣднихъ лѣтъ казенные горные заводы оказались въ состояніи брать по нѣкоторымъ нарядамъ, предоставленнымъ имъ по соревнованіямъ военнымъ и морскимъ вѣдомствами, плату болѣе низкую, чѣмъ заявляемая заводами частными. Такъ, цѣны снарядовъ, назначенныя казенными заводами на соревнованіи, устроенномъ въ 1910 году военнымъ вѣдомствомъ, дали послѣднему экономію въ размѣрѣ свыше 1.500 тыс. руб.

Приходится однако отмѣтить, что вызовы къ устраиваемымъ военнымъ и морскимъ вѣдомствами соревнованіямъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ присылаются заводамъ несвоевременно, иногда только за нѣсколько дней до соревнованій. Въ виду этого заводы не всегда имѣютъ возможность войти въ надлежащую оцѣнку стоимости изготовленія требующихся для названныхъ вѣдомствъ издѣлій и даже принять участіе въ самыхъ соревнованіяхъ. При такихъ условіяхъ нѣкоторые крупные наряды, которые могли бы быть приняты казенными горными заводами, сдаются по соревнованіямъ частнымъ заводамъ по менѣе выгоднымъ для казны цѣнамъ.

Что касается недоимочности заводовъ въ исполненіи нарядовъ военнаго и морскаго вѣдомствъ, то къ 1 января 1913 года за заводами числилось невыполненныхъ нарядовъ для потребностей арміи и флота на сумму до 7 милл. руб.

Для правильной однако постановки казеннаго горнозаводскаго хозяйства необходимо коренное его преобразование.

Программа мѣропріятій, направленныхъ къ такому преобразованію, была выработана Министерствомъ Торговли и Промышленности и одобрена Совѣтомъ Министровъ въ 1910 году. По этой программѣ признано необходимымъ сохранить въ рукахъ казны лишь тѣ заводы, которые являются поставщиками арміи и флота, и переоборудовать ихъ согласно указанному назначенію, дѣйствіе же за счетъ казны остальныхъ заводовъ, готовящихъ издѣлія на рынокъ или по частнымъ заказамъ, прекратить путемъ передачи въ частную эксплуатацію, или, при невозможности сего, закрытія ихъ. Такъ какъ осуществленіе указанной программы связано съ урегулированіемъ порядка предоставленія заводамъ нарядовъ военнымъ и морскимъ вѣдомствами, то вѣдомствамъ этимъ было поручено составить планъ нарядовъ для заводовъ на ближайшее десятилѣтіе.

Во исполненіе приведенныхъ постановленій Министерствомъ Торговли и Промышленности былъ представленъ въ 1912 году на законодательное разсмотрѣніе выработанный въ связи съ упомянутымъ планомъ нарядовъ, составленнымъ военнымъ и морскимъ вѣдомствами, законопроектъ о переоборудованіи горныхъ заводовъ, оставляемыхъ въ казенномъ завѣдываніи, и объ ассигнованіи изъ государственнаго казначейства потребныхъ на то средствъ въ суммѣ 10.628.090 руб. Въ 1913 году законопроектъ этотъ получилъ силу закона.

Въ началѣ текущаго года выяснилось, что означенный кредитъ недостаточенъ для надлежащаго переоборудованія заводовъ. Причиной сего является то обстоятельство, что почти

половина кредита, предназначенная на организацию отдела дальноточных орудий, была исчислена в расчете на изготовление пушек главным образом 12 дм. и не свыше 14 дм. калибров. Между тем за истекшее после составления законопроекта время в технике производства крупных орудий были достигнуты существенные успехи, и ныне на зарубежных заводах не только готовятся 14 дм. пушки, но и приступлено к изготовлению орудий еще больших размеров; равным образом Обуховский завод морского ведомства и строящийся частный артиллерийский завод в Царицыне оборудуются для изготовления пушек до 16 дм. калибра включительно. Помимо того обнаружилось, что для нужд сухопутной артиллерии в снарядах мелких и средних калибров необходимо увеличить производство сих снарядов на казенных горных заводах.

В виду сего Совет Министров предоставил в текущем году Министерству Торговли и Промышленности испросить дополнительные кредиты, необходимые для такого переоборудования казенных горных заводов, которое было бы рассчитано на изготовление пушек калибром до 16 дм. и на удовлетворение упомянутых нужд сухопутной артиллерии.

Указанная недостаточность кредита не остановит приступа к переоборудованию заводов, так как работы по такому предположению разделять на две очереди, с обращением на работы первой очереди ассигнованных уже средств.

При этом, озабочиваясь скорейшим осуществлением переоборудования заводов и имея в виду, что для отдела дальноточных орудий потребуются специальные станки весьма крупных размеров и иные предметы, на русских заводах не изготавливаемые, Совет Министров разрешил Министерству Торговли и Промышленности заключить договор на оборудование упомянутого отдела с иностранною фирмою.

Что касается сдачи в частные руки горных заводов, готовящих изделия на рынок или по частным заказам, то в отношении некоторых из них Министерством Торговли и Промышленности были сделаны соответствующие попытки. Попытки эти оказались однако безрезультатными, так как явившиеся предприниматели либо были нежелательными для казны контрагентами по имущественной их неблагонадежности, либо предлагали неприемлемые условия.

В виду сильного роста в последние годы отечественной промышленности значительно повысился спрос на нефть и каменный уголь. Между тем существующая добыча их не в состоянии удовлетворить в полной мере этого спроса.

Особенно резко проявляется несоответствие между спросом и предложением нефти, обусловливаемое сильным сокращением нефтедобывания в главном районе, снабжающем страну жидким топливом, — Бакинском — и значительным развитием добычи в других нефтеносных местностях.

Так, в отчетном году Бакинский район дал лишь 468 милл. пуд. нефти, при чем по сравнению с предыдущим годом добыча не только не увеличилась, но даже несколько уменьшилась.

Что касается других эксплуатируемых районов: Грозненского, Майкопского, Эмбенского, острова Челекена, Ферганской области, то они дают, в виду слабой разработки участков, сравнительно небольшое количество нефти. За отчетный год, при незначительном повышении против предшествующего года, оно составило только около 89 милл. пуд. Остальные же месторождения нефти либо находятся еще в период разведки, как, например, на Ухте, на острове Сахалине, либо даже еще не разведываются.

Нефтяная и каменноугольная промышленность.

Недостаточное развитие нефтедобывания является тѣмъ болѣе тяжелымъ для страны, что за послѣдніе годы цѣны на нефть необычайно повысились. Въ декабрѣ 1912 года онѣ составляли 38 коп., а въ сентябрѣ отчетнаго года достигли небывалаго уровня—52½ коп. въ среднемъ за пудъ. Указанное непомерное увеличеніе цѣнъ не можетъ быть объяснено лишь такими причинами, какъ соотношеніе спроса и предложенія, ростъ затратъ на добычу нефти, забастовки рабочихъ, бывшія во второй половинѣ 1913 года; главная причина этого явленія заключается въ существующемъ между нефтепромышленниками соглашеніи и въ спекуляціи.

Эти ненормальные явленія въ дѣлѣ разработки нефтеносныхъ земель и торговли нефтью настоятельно требуютъ мѣръ къ развитію нефтедобыванія.

Въ ряду сихъ мѣръ большое значеніе имѣютъ планомерное геологическое изслѣдованіе нефтяныхъ мѣсторожденій и производство промышленныхъ развѣдокъ на нефть. Задача эта выполняется Геологическимъ Комитетомъ, согласно плану систематическаго изученія нефтяныхъ земель, но осуществленіе сего плана начато только въ 1912 году. До того же времени планомерныхъ обслѣдованій мѣсторожденій нефти не производилось, почему достигнутые въ этомъ отношеніи результаты были очень незначительны.

Что же касается промышленныхъ развѣдокъ на нефть, то, согласно изданному въ 1912 году закону объ отдачѣ казенныхъ земель подѣ такія развѣдки, въ отчетномъ году сдано 64 участка. Нынѣ назначены къ сдачѣ еще 29 участковъ.

Предпринятая для расширенія площади нефтедобыванія засыпка части Биби-Эйбатской бухты (до 225 дес.) предоставлена еще въ 1901 году частнымъ предпринимателямъ подѣ разработку нефти. Работы по этой засыпкѣ, начатыя въ 1910 году, были предположены къ окончанію въ половинѣ 1914 года. Въ дѣйствительности однако онѣ очень замедли-

лись. Причиной сего было недостаточное изслѣдованіе обществомъ «Сормово», производящимъ засыпку, мѣстныхъ условій работъ, вслѣдствіе чего окончить послѣднія къ сроку имѣвшимся землечерпательнымъ караваномъ оказалось невозможнымъ. При такихъ условіяхъ въ цѣляхъ скорѣйшей засыпки бухты и во избѣжаніе крупныхъ убытковъ для казны въ случаѣ расторженія договора съ обществомъ и промедленія въ засыпкѣ, пришлось, согласно ходатайству общества, отсрочить окончаніе работъ до 1 сентября 1916 года и даже назначить ему дополнительное вознагражденіе въ 1.500 тыс. руб. въ размѣщеніе расходовъ по приобрѣтенію и содержанію усиленнаго каравана.

Въ цѣляхъ обращенія подѣ добычу нефти свободныхъ казенныхъ нефтеносныхъ земель, количество коихъ весьма значительно, 17 мая отчетнаго года были устроены торги на сдачу въ Бакинскомъ районѣ частнымъ предпринимателямъ 29 нефтяныхъ участковъ, общей площадью 127,5 десятины. Но таковыя не были утверждены Правительствующимъ Сенатомъ. Въ настоящее время на 24 мая текущаго года назначены торги на другіе 36 участковъ въ Бакинскомъ же районѣ, пространствомъ 172 десятины.

На ряду съ указанными выше мѣрами весьма существенное значеніе принадлежитъ предположенному нынѣ установленію казенной добычи нефти. Важность этого мѣропріятія обуславливается тѣмъ обстоятельствомъ, что казнѣ необходимо весьма значительное количество жидкаго топлива для принадлежащихъ ей желѣзныхъ дорогъ и для флота. Годовая потребность въ нефти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ выражается въ настоящее время въ количествѣ свыше 80 милл. пуд. Кроме того уже съ текущаго года необходимо до 12,5 милл. пуд. ежегодно морскому вѣдомству.

Въ виду этого и дабы не отягчать положенія рынка, весьма нуждающагося въ жидкомъ топливѣ, спросомъ огромнаго

количества недостающей для казенныхъ надобностей нефти, и предположено удовлетворять эту потребность средствами казны. Въ этихъ цѣляхъ Министерство Путей Сообщенія вошло уже въ законодательныя учрежденія съ представленіемъ объ организаціи добычи нефти для нуждъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ распоряженіемъ сего вѣдомства. Засимъ, въ настоящее время выработаны и одобрены Совѣтомъ Министровъ подобный же законопроектъ объ установленіи казеннаго нефтесбыта распоряженіемъ Министерства Торговли и Промышленности. Какъ тотъ, такъ и другой законопроектъ предусматриваютъ добычу нефти на первыхъ порахъ въ размѣрѣ отъ 25 до 30 милл. пуд. ежегодно каждымъ вѣдомствомъ, съ затратой на организацію сего дѣла по 13—14 милл. руб.

Въ неудовлетворительномъ положеніи находится и наша каменноугольная промышленность.

Хотя добыча угля въ послѣднее время и возрастаетъ, однако далеко не въ такой степени, какъ спросъ на это топливо, повысившійся очень сильно вслѣдствіе отмѣченнаго выше оживленія промышленной жизни страны, а также подъ вліяніемъ перехода на уголь нѣкоторыхъ потребителей нефти въ виду необычайнаго поднятія цѣнъ на нее.

Несмотря на послѣдовавшее усиленіе добычи по сравненію съ двумя предшествовавшими годами (на 296 милл. пуд. противъ 1912 года и 152 милл. пуд. противъ 1911 года), въ 1913 году въ Россіи добыто лишь 2.183 милл. пуд. угля.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, цѣны на уголь въ послѣдніе годы значительно поднялись. Въ 1912 году онѣ достигли 9,2 коп. въ среднемъ за пудъ противъ 8,9 коп. въ 1911 году и 8,1 коп. въ 1910 году. Въ отчетномъ году ростъ цѣнъ продолжался, и въ іюль сего года онѣ опредѣлились уже въ 11,5—13 коп.

Между тѣмъ, при огромномъ запасѣ каменноугольныхъ мѣсторожденій и богатствѣ многихъ изъ нихъ, количество



добываемаго у насъ угля могло бы быть увеличено въ весьма значительной мѣрѣ и при томъ не только путемъ разработки многочисленныхъ, не эксплуатируемыхъ еще, мѣсторожденій, но и посредствомъ развитія углесбыта въ существующихъ нынѣ кояхъ, добывная способность коихъ превышаетъ дѣйствительную ихъ производительность.

Въ цѣляхъ усиленія добычи минеральнаго топлива и пониженія цѣнъ на него въ отчетномъ году были намѣчены рядъ мѣропріятій. Таковы: проведеніе желѣзнодорожныхъ линій въ мѣстности съ богатыми, но мало разрабатываемыми каменноугольными залежами, пониженіе нѣкоторыхъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ для удешевленія доставки сибирскаго угля на внутренніе потребительскіе рынки, расширеніе примѣненія антрацита, привлеченіе ббльшаго числа рабочихъ на донецкія каменноугольныя копи, при помощи организаціи особыхъ агентуръ, облегченія перевозки по желѣзнымъ дорогамъ и улучшенія на кояхъ жилищныхъ условій. Кроме того предположено организовать въ Донецкомъ бассейнѣ казенную добычу угля распоряженіемъ Министерства Путей Сообщенія для снабженія симъ углемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Нельзя не замѣтить, что указанное повышеніе цѣнъ, а также недостаточное развитіе добычи угля обуславливаются въ извѣстной степени существующимъ соглашеніемъ углесбытчиковъ. Въ отчетномъ году судебною властью возбужденъ даже вопросъ о привлеченіи къ уголовной отвѣтственности промышленной организаціи, объединяющей каменноугольныя предпріятія Донецкаго бассейна, такъ называемаго «Продугля». Основаніемъ къ тому послужило обнаруженіе въ дѣятельности названной организаціи признаковъ караемаго закономъ соглашенія въ цѣляхъ ограниченія производства продукта первой необходимости и установленія однообразной, устраняющей конкуренцію, цѣны на него. Въ

виду сего въ началѣ текущаго года Совѣтъ Министровъ призналъ необходимымъ произвести въ особой междуведомственной комисіи при Министерствѣ Торговли и Промышленности обследованіе операцій «Продугля» для выясненія вліянія сихъ операцій на положеніе отечественнаго рынка, такъ какъ, хотя организація эта сосредоточиваетъ въ своихъ рукахъ примѣрно лишь одну треть всей добычи каменнаго угля въ странѣ, тѣмъ не менѣе роль ея въ отношеніи установленія цѣнъ на уголь и условій сбыта его, по удостовѣренію Министерства Торговли и Промышленности, весьма значительна.

Указанныя выше мѣропріятія, направленные къ увеличенію предложенія отечественнаго жидкаго и минеральнаго топлива, могутъ оказать желаемое дѣйствіе лишь по истеченіи болѣе или менѣе продолжительнаго періода времени. Посему, для восполненія остро ощущавшагося недостатка нефти и угля на нашемъ внутреннемъ рынкѣ, въ отчетномъ году была принята чрезвычайная мѣра—разрѣшеніе безпошлиннаго ввоза въ Имперію иностраннаго угля для потребностей казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ и заграничной нефти для всѣхъ категорій потребителей.

При рѣзкомъ несоотвѣтствіи между размѣрами добычи нефти и каменнаго угля и существующею потребностью въ нихъ, приобретаетъ особо важное значеніе развитіе у насъ торфяного дѣла.

Запасы торфа въ нашемъ отечествѣ колоссальны, при чемъ торфяныя залежи принадлежатъ главнымъ образомъ казнѣ. Въ изслѣдованныхъ въ 20 губерніяхъ Европейской Россіи казенныхъ болотахъ, площадью около 100 тыс. дес., имѣется по примѣрному расчету до 20 миллиардовъ пудовъ торфа. Но площадь эта ничтожна по сравненію съ количествомъ

болотъ во всей Имперіи. Въ одной, напримѣръ, Новгородской губерніи казнѣ принадлежитъ до 400 тыс. дес. торфяниковъ.

При означенныхъ условіяхъ возникаетъ серьезная необходимость въ принятіи казною для развитія торфяного дѣла мѣръ, соответствующихъ его крупному государственному значенію. Мѣры эти тѣмъ болѣе необходимы, что въ послѣднее время наблюдается значительное расширеніе потребления торфа, ранѣе весьма незначительнаго, и что въ дѣлѣ добыванія и обработки торфа нынѣ намѣчаются уже пути, дающіе возможность широкаго использованія торфяныхъ залежей и снабженія страны дешевымъ топливомъ.

Между тѣмъ до настоящаго времени въ области нашего торфяного дѣла казною сдѣлано не много, тогда какъ въ иностранныхъ государствахъ правительственная власть оказываетъ широкое содѣйствіе развитію этого дѣла, хотя оно уже и теперь поставлено тамъ вполне удовлетворительно.

Въ отчетномъ году на содержаніе портовъ и на новыя въ нихъ работы было отпущено 31 милл. руб., въ томъ числѣ по отдѣлу чрезвычайныхъ расходовъ 18 милл. руб., въ счетъ 90 милл. руб., разрѣшенныхъ по закону 17 апрѣля 1912 года на порто-строительныя работы первой очереди. Торговые порты.

Какъ и въ прежніе годы, болѣе крупныя работы въ 1913 году были предъявлены къ торгамъ, при чемъ Министерство Торговли и Промышленности приняло мѣры къ возможно широкому привлеченію къ соревнованію подрядчиковъ; однако продолжавшееся повышеніе цѣнъ на строительные матеріалы и рабочую силу, а также развитіе строительныхъ операцій по другимъ ведомствамъ препятствовали успѣху торговъ. По большинству работъ первые торги были безуспѣшны, и только послѣ измѣненія кондичій и увеличенія цѣнъ были сданы съ вторыхъ торговъ работы по устройству хлѣбной

гавани въ Одессѣ и набережныхъ въ Либавѣ и С.-Петербур-
бургѣ, всего на 9,4 милл. руб.

Удачнѣ прошли торги на постройку плавучихъ и земле-
чрепательныхъ снарядовъ. Вслѣдствіе привлеченія къ со-
ревнованію заграничныхъ заводовъ, русскіе заводы значи-
тельно понизили цѣны, почему и оказалось возможнымъ предо-
ставить имъ 90% всего количества заказовъ.

Въ минувшемъ году закончены работы по устройству
каботажнаго порта въ Стрѣлецкой бухтѣ; однако этотъ портъ въ
настоящемъ своемъ видѣ едва-ли можетъ считаться достаточно
приспособленнымъ для производства въ немъ погрузочныхъ
операций, такъ какъ неустройство защитныхъ моловъ дѣлаетъ
стоянку судовъ въ бухтѣ небезопасной, а отсутствіе соедине-
нія порта съ желѣзнодорожной сѣтью значительно затрудняетъ
доставку въ портъ грузовъ.

Что касается работъ по углубленію подхода къ Николаев-
скому порту, то работы эти значительно подвинулись впередъ
и къ началу текущаго года изъ 60 верстъ канала углублено
около 40 верстъ. Такое положеніе работъ даетъ увѣренность,
что углубленіе канала будетъ закончено къ намѣченному сроку,
то-есть къ 1 марта 1915 года.

Изъ болѣе крупныхъ работъ въ отчетномъ году было при-
ступлено къ устройству хлѣбной гавани въ Одесскомъ портѣ,
стоимостью около 9 милл. руб., и къ расширенію С.-Петербур-
гскаго порта, стоимостью 12 милл. руб.

Останавливаютъ на себѣ вниманіе работы по оборудованію
Виндавскаго порта. По закону 20 октября 1907 года г. Вин-
давѣ былъ разрѣшенъ заемъ въ 700 тыс. руб. на постройку
моста чрезъ рѣку Виндаву и подъѣздного желѣзнодорожнаго
пути. При реализаціи займа было выручено всего лишь
511 тыс. руб. Израсходовавъ означенную сумму, Виндавское
городское управленіе вынуждено было пріостановить ра-
боты и возбудило ходатайство объ отпускѣ дополнительнаго

кредита. Вслѣдствіе сего для разсмотрѣнія обстоятельствъ дѣла
была образована междувѣдомственная коммисія, которая об-
наружила рядъ неправильныхъ дѣйствій городского управле-
нія и установила, что работы производились по чрезвычайно
высокимъ цѣнамъ. Въ настоящее время надъ дѣйствіями лицъ
городского управленія назначено слѣдствіе, а на окончаніе
работъ по оборудованію Виндавскаго порта ассигновано изъ
суммъ портовыхъ сборовъ 700 тыс. руб.

За послѣднее пятилѣтіе въ состояніи нашего торговаго Торговое море-
плаваніе.
флота замѣчается нѣкоторое улучшеніе.

Въ цѣляхъ развитія отечественнаго судостроенія Мини-
стерство Торговли и Промышленности испросило въ мину-
вшемъ году кредитъ въ 700 тыс. руб. на выдачу русскимъ заво-
дамъ премій за постройку судовъ. Кредитъ этотъ не былъ
однако использованъ, частью по повизнѣ дѣла, частью же
въ виду срочныхъ заказовъ морскаго вѣдомства, лишавшихъ
наши заводы возможности принимать пока частные заказы.

Въ 1912 году общій морскою вывозъ нашъ сравнительно
съ предыдущимъ годомъ упалъ почти на 249 милл. пудовъ.
Въ частности, сократился вывозъ хлѣба. Обстоятельство это
объясняется послѣдствіями неурожая въ 1911 году, а также
балканскою войною, удорожившею фрахты. Въ общемъ, на
морскихъ судахъ вывезено было изъ Россіи 955 милл. пудовъ,
изъ которыхъ на долю русскаго флага пришлось всего лишь
79,6 милл. пуд., или 8,33%.

Равнымъ образомъ и перевозки пассажировъ произво-
дятся по большей части на иностранныхъ судахъ. Въ семь отно-
шеніи особенно существенное значеніе имѣетъ перевозка эми-
грантовъ. Начиная съ послѣдней четверти прошлаго столѣ-
тія, сотни тысячъ нашихъ подданныхъ выбываютъ за границу,
преимущественно въ Сѣверную и Южную Америку. Движе-
ніе эмигрантовъ по своему племенному составу носить преиму-

щественно характеръ инородческой, однако въ послѣдніе годы усиливается движеніе и коренного русскаго населенія. Такъ, до 1903 года выбывало русскихъ не болѣе 2.000, а въ 1912 году ихъ выѣхало уже 22.000.

Отсутствіе въ нашемъ законодательствѣ положеній, регулирующихъ отходъ за границу, способствовало направленію нашихъ эмигрантовъ черезъ западно-сухопутную границу къ иностраннымъ портамъ, что позволило иностраннымъ трестамъ захватить въ свои руки почти все эмигрантское движеніе. Наши пароходства, зарабатывая на перевозкѣ эмигрантовъ около 1 милл. руб., уступаютъ иностраннымъ отъ 8 до 10 милл. руб. въ годъ. Обстоятельство это, несомнѣнно, крайне невыгодно не только съ точки зрѣнія интересовъ торговаго флота, но и общегосударственныхъ.

Съ другой стороны, отсутствіе какой либо организаціи въ означенномъ дѣлѣ ставитъ зачастую русско-подданныхъ въ очень тяжелыя условія, въ которыя они попадаютъ въ случаѣ неудачи по присканію заработка или встрѣчи съ недобросовѣстнымъ агентомъ.

Все это вызываетъ необходимость упорядочить движеніе эмигрантовъ, и нынѣ разрабатываются предположенія, согласно коимъ имѣется въ виду направить отходъ черезъ русскіе порты. Вмѣстѣ съ тѣмъ для поддержанія связи выходцевъ съ родной признано необходимымъ оказать имъ покровительство на мѣстахъ ихъ новаго жительства.

Важное значеніе для развитія торговаго мореплаванія имѣетъ правильная постановка мореходнаго образованія. Въ настоящее время у насъ имѣется 42 мореходныхъ учебныхъ заведенія, съ 2.200 учащихся, при чемъ для практическаго плаванія учениковъ въ распоряженіи вѣдомства состоитъ 4 учебныхъ судна. При повѣркѣ расходовъ по содержанію этихъ судовъ выяснилось, что въ 1912 году одно изъ нихъ, «В. К. Ма-

рія Николаевна», въ ожиданіи разрѣшенія вопроса о его ремонтѣ, простояло въ Либавѣ съ января по іюль мѣсяць, не совершивъ при этомъ ни одного учебнаго плаванія. Хотя расходы на содержаніе судна по этой причинѣ и сократились, однако для практическихъ занятій судно это не было использовано, что при ограниченности учебныхъ судовъ вѣдомства являлось нежелательнымъ.

Дѣятельность Добровольнаго Флота и Русскаго Дунайскаго пароходства закончилась въ 1912 году успѣшно. Чистый доходъ перваго изъ нихъ составилъ 594 тыс. руб., а втораго около 80 тыс. руб. При этомъ судовой составъ Флота обогатился тремя пароходами, стоимостью въ 945 тыс. руб., а Дунайское пароходство приобрѣло 7 морскихъ баржъ и одинъ товаропассажирскій пароходъ, на что израсходовано было 494 тыс. руб. Количество груза, перевезеннаго Добровольнымъ Флотомъ, превысило 17 милл. пуд., на 4 милл. пуд. болѣе 1911 года, при чемъ Добровольный Флотъ безъ повышенія суммы пособія значительно расширилъ сѣть сообщеній на Дальнемъ Востокѣ, доведя количество миль плаванія до 92 тыс. вмѣсто обязательныхъ для него 55 тыс.

На судахъ Русскаго Дунайскаго пароходства прослѣдовало 14 милл. пуд. груза, менѣе предыдущаго года на 2 милл. пуд. Уменьшеніе это вызвано было сокращеніемъ зерновыхъ перевозокъ по случаю закрытія Дарданелль во время турецко-итальянской войны.

Въ виду истеченія 1 января 1914 года срока выдачи пособія названному пароходству, вѣдомствомъ внесенъ на законодательное разсмотрѣніе проектъ положенія о пароходствѣ, предусматривающій расширеніе его дѣятельности. На ряду съ симъ испрашиваются ассигнованія на обновленіе судового состава и, въ частности, на оборудованіе Рени-Кладовской линіи, имѣющей для насъ не только экономическое, но и

Добровольный Флотъ и Русское Дунайское пароходство.

политическое значеніе. Вмѣстѣ съ тѣмъ предполагается увеличить число судовъ по рѣкѣ Пруту. Развитіе операций въ районѣ этой рѣки заслуживаетъ особаго вниманія, такъ какъ рейсы пароходства способствуютъ ослабленію зависимости сельскаго населенія края отъ румынскихъ экспортеровъ, направляющихъ зерно на румынскій портъ Галацъ.

При разсмотрѣннн отчетовъ названныхъ предпріятій было, между прочимъ, обращено вниманіе на необходимость упорядоченія судового хозяйства въ Добровольномъ Флотѣ. Въ этомъ отношеніи было замѣчено, что подготовительныя работы по выясненію разнаго рода вопросовъ, связанныхъ съ производствомъ на судахъ капитальнаго ремонта, вызывали задержки въ исправленіи судовъ, что невыгодно отражалось на интересахъ предпріятія; равнымъ образомъ выяснилось, что порядокъ пріобрѣтенія судовъ за границей также нуждается въ улучшеніи. Для устраненія недостатковъ въ этомъ дѣлѣ Добровольнымъ Флотомъ приняты мѣры.

Что касается Русскаго Дунайскаго пароходства, то изъ обзора дѣятельности его усматривается, что морскія баржи большую часть года простаиваютъ въ портахъ, будучи задерживаемы грузоотправителями для погрузки и выгрузки зерна.

Такъ какъ изъ-за недостатка свободныхъ баржъ для удовлетворенія заявленныхъ перевозокъ пароходству приходится фрагтовать суда у частныхъ предпріятій, то указанная задержка баржъ невыгодна для пароходства. Обстоятельство это требуетъ принятія мѣръ къ его упорядоченію, что и составляетъ нынѣ предметъ заботъ пароходства.

Главное Управленіе Землеустройства и Земледѣлія.

По обширности площади, обращенной подъ сельскохозяйственную культуру, по количеству населенія, занятаго сельскимъ хозяйствомъ, наконецъ, по размѣрамъ оборотовъ тор-

Общія мѣры содѣйствія сельскому хозяйству.

говли продуктами его, сельское хозяйство въ нашемъ отечествѣ является основнымъ промысломъ. Имъ занято свыше $\frac{3}{4}$ всего населенія Имперіи, и оно даетъ ежегодно болѣе $\frac{1}{3}$ части европейскаго сбора хлѣбновъ, при чемъ общая стоимость добываемыхъ продуктовъ превышаетъ 9 миллиардовъ рублей, а вывозъ за границу выражается въ суммѣ около 1 миллиарда рублей.

Однако, какъ отечественный вывозъ означенныхъ продуктовъ, такъ и общая производительность сельскаго хозяйства далеко не достигаютъ того уровня, на которомъ они могли бы стоять. Причины этого заключаются въ низкомъ развитіи этого промысла, страдающаго отъ несовершенныхъ пріемовъ веденія его.

Въ виду сего для надлежащаго подъема нашего сельскаго хозяйства нужно прежде всего создать условія, которыя благоприятствовали бы поднятію его техники. Въ соотвѣтствіи съ этимъ мѣры воздѣйствія на улучшение сельскохозяйственной культуры со стороны правительства сводятся къ сообщенію населенію необходимыхъ по сему предмету знаній, къ оказанію помощи и руководства при примѣненіи усовершенствованныхъ способовъ веденія хозяйства, а также къ обезпеченію прилива къ дѣлу денежныхъ средствъ и техническихъ силъ. Главною задачею при этомъ является развитіе и поддержаніе мѣстной инициативы и возбужденіе самодѣятельности населенія.

Большое значеніе въ этомъ отношеніи имѣетъ широкое развитіе дѣятельности земствъ въ области поднятія сельскохозяйственнаго промысла. Черезъ посредство ихъ правительство получаетъ возможность ближе подойти со своею помощію къ населенію и направить ее на путь удовлетворенія дѣйствительной нужды. Поэтому земства и другія общественныя организациі пользуются значительной денежною поддержкой казны въ своихъ сельскохозяйственныхъ начинаніяхъ.

Совмѣстными усиліями правительства и земствъ достигнута уже значительные результаты, которые могутъ служить залогомъ успѣшнаго развитія дѣла въ дальнѣйшемъ. По даннымъ Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія, повсюду въ средѣ населенія наблюдается живой интересъ къ сельскохозяйственнымъ чтеніямъ и курсамъ, увеличивается стремленіе организовываться въ общества, союзы, товарищества, имѣющіе цѣлью взаимное содѣйствіе въ разработкѣ продуктовъ и сбытѣ ихъ; растетъ спросъ на земледѣльческія орудія, на искусственныя удобрения.

На ряду съ мѣрами къ улучшенію пріемовъ веденія сельскаго хозяйства важное значеніе принадлежит осушительнымъ, оросительнымъ и обводнительнымъ работамъ, а также мѣропріятіямъ по борьбѣ съ песками и оврагами. Пространства, не доступныя нынѣ для культуры вслѣдствіе заболоченности и безводности или песчаности и овражности, весьма обширны и разбросаны на всемъ пространствѣ Имперіи, препятствуя развитію экономической жизни.

Въ Европейской Россіи производятся главнымъ образомъ предварительныя изысканія и изслѣдованія, необходимыя для устройства оросительныхъ или осушительныхъ сооружений. Необходимо отмѣтить образованіе въ отчетномъ году для такихъ изысканій двухъ крупныхъ партій—въ Полѣсьѣ и на Таврическомъ полуостровѣ. Что касается самаго устройства гидротехническихъ сооружений, то такое осуществляется въ Европейской Россіи въ незначительныхъ сравнительно размѣрахъ,—на земляхъ казенныхъ, въ лѣсахъ и на оброчныхъ статьяхъ, въ видахъ поднятія доходности ихъ, а также на надѣльныхъ крестьянскихъ земляхъ при землеустройствѣ.

Возможно большее развитіе въ Европейской Россіи осушенія и орошенія представляется настоятельно необходимымъ

въ виду того, что потребность въ расширеніи площади культурныхъ земель быстро увеличивается подъ вліяніемъ подъема сельскаго хозяйства и роста населенія. Предстоящія къ выполненію въ этомъ отношеніи задачи огромны, такъ какъ обширныя пространства въ Европейской Россіи страдаютъ или отъ недостатка влаги—на востокѣ и юго-востокѣ,—или отъ избытка ея, образующаго заболоченность,—на западѣ.

На окраинахъ Имперіи, а также въ Сибири гидротехническія работы производятся для подготовки земель подъ переселеніе, а на Кавказѣ и въ Туркестанѣ кромѣ того и для насажденія цѣнныхъ культуръ, главнымъ образомъ хлопка.

Крупнѣйшими работами въ этихъ мѣстностяхъ въ отчетномъ году, какъ и ранѣе, были осушительныя работы въ Барабинской степи, въ Томской губерніи, и оросительныя работы въ Муганской степи, на Кавказѣ, и въ Голодной степи, въ Туркестанѣ. Всѣ указанныя работы начаты уже нѣсколько лѣтъ тому назадъ. Въ 1913 году онѣ успѣшно продолжались, при чемъ, въ частности, въ Голодной степи законченъ строительною магистральнымъ каналъ, который, съ Высочайшаго ВАШЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА соизволенія, названъ Романовскимъ и открытъ 5 октября 1913 года.

При обширности казенныхъ земель на окраинахъ Имперіи, нуждающихся въ оросительныхъ сооруженияхъ, устройство таковыхъ въ ближайшее время исключительно средствами казны представлялось бы затруднительнымъ, такъ какъ потребовало бы слишкомъ крупныхъ затратъ изъ государственнаго казначейства. Въ виду этого Главнымъ Управленіемъ Землеустройства и Земледѣлія приняты мѣры для привлеченія къ сему дѣлу частной предпріимчивости. Въ настоящее время нѣкоторыя земли сданы уже подъ орошеніе частнымъ предпринимателямъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ

въ законодательныя учрежденія внесенъ особый законопроектъ, направленный къ облегченію сдачи земель для этой цѣли.

Кромѣ земель, пустующихъ вслѣдствіе безводности или заболоченности, многія земли въ нашемъ отечествѣ страдаютъ отъ песчаности и овражности. Пески и овраги разбросаны по всей территоріи Имперіи, при чемъ, постепенно распространяясь, угрожаютъ дальнѣйшимъ развитіемъ и захватомъ все новыхъ пространствъ. Вредъ, причиняемый сельскому хозяйству песками и оврагами, сознается населеніемъ, но послѣднее не въ силахъ вести борьбу съ ними своими средствами. Въ виду этого ему оказывается содѣйствіе со стороны правительства. Содѣйствіе это выражается въ предоставленіи технического персонала и въ безплатномъ отпускѣ потребныхъ матеріаловъ. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ, а именно въ мѣстностяхъ, особенно угрожаемыхъ распространеніемъ песковъ, какъ, на примѣръ, въ Астраханской губерніи, на счетъ казны принимаются всѣ необходимые расходы.

Въ отчетномъ году среди членовъ Государственной Думы возникла мысль, въ ознаменованіе 300-лѣтняго юбилея царствованія Дома Романовыхъ, притти на помощь населенію широкимъ участіемъ казны въ дѣлѣ завоеванія заболоченныхъ, засушенныхъ, песчаныхъ и овражныхъ земель и укрѣпить въ благодарной памяти народной это знаменательное событіе путемъ устройства осушительныхъ, обводнительныхъ и другихъ соотвѣтствующихъ сооружений. Всецѣло присоединившись къ высказанному Государственною Думою пожеланію о семъ, правительство взяло на себя разработку соотвѣтствующаго законопроекта, который нынѣ уже внесенъ на законодательное утвержденіе.

Осуществленіемъ предположеній, положенныхъ въ основу законопроекта и требующихъ затраты изъ казны 150 милл. руб. въ теченіе ближайшихъ 5 лѣтъ, дѣло борьбы съ заболочен-

ностью и засушенностью почвы, а также съ песками и оврагами сильно подвинется впередъ.

Существенное значеніе для развитія сельскаго хозяйства имѣетъ правильная организація доступнаго населенію кредита. Но въ этомъ отношеніи у насъ сдѣлано пока очень мало. Главными источниками кредита для сельскихъ хозяевъ служатъ средства Государственнаго Банка, на который соотвѣтственная задача была возложена въ 1894 году, затѣмъ — суммы учрежденій мелкаго кредита и, наконецъ, состоящей въ вѣдѣніи Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія особый капиталъ на сельскохозяйственныя улучшенія. Однако операціи поименованныхъ учрежденій по оказанію кредитной помощи сельскому хозяйству не объединены между собою и далеко не соотвѣтствуютъ по размѣрамъ своимъ потребности въ означенной помощи.

Операціи Государственнаго Банка по соло-вексельному кредиту сельскимъ хозяевамъ и по выдачѣ ссудъ на покупку земледѣльческихъ машинъ и орудій развивались медленно, и лишь за послѣдніе годы въ нихъ наблюдается оживленіе. Болѣе успѣшнымъ представляется ростъ соотвѣтственныхъ операцій учрежденій мелкаго кредита, получившихъ особое значеніе съ 1904 года, когда былъ принятъ рядъ мѣръ къ расширенію дѣятельности этихъ учрежденій. Нынѣ таковыя операціи распространяются приблизительно на $\frac{2}{3}$ сельскихъ хозяевъ Имперіи. Что касается капитала на сельскохозяйственныя улучшенія, то за ограниченностью размѣровъ сего капитала операціи за счетъ его не могутъ имѣть большого значенія для развитія сельскаго хозяйства. На 1 января 1914 года капиталъ этотъ составлялъ лишь немного болѣе 7 милл. руб., и операціи его, достигшія въ 1913 году высшаго по сравненію съ предыдущими годами предѣла, выразились въ выдачѣ ссудъ на сумму только въ 2 милл. руб. Кромѣ огра-

ниченности размѣровъ капитала, на развитіи операцій его неблагопріятно отражаются и недостатки въ организаціи дѣла, а именно, узкая предметная сфера кредита, малая доступность его для крестьянскаго населенія, сложность порядка исходатайствованія и использованія ссудъ.

Въ отчетномъ году Главное Управление Землеустройства и Земледѣлія подвергло пересмотру дѣйствующія правила о названномъ капиталѣ въ видахъ приближенія ссудной помощи къ населенію, установленія для широкихъ круговъ его ббльшей доступности кредита, содѣйствія развитію посреднической дѣятельности земствъ и другихъ общественныхъ организацій; но этимъ пересмотромъ будутъ достигнуты лишь частичныя улучшенія въ дѣлѣ ссудной помощи населенію, вопросъ же о постановкѣ сельскохозяйственнаго кредита на исполнѣ рачіональныхъ основаніяхъ все еще остается открытымъ.

Въ виду сего представляется настоятельно необходимымъ скорѣйшее осуществленіе кореннаго преобразованія сельскохозяйственнаго кредита, дабы обезпечить оказаніе отечественному сельскому хозяйству ссудной помощи въ размѣрахъ и на основаніяхъ, необходимыхъ для успѣшнаго его развитія и усовершенствованія.

Мѣропріятія по содѣйствію животноводству.

Въ сельскомъ хозяйствѣ видное мѣсто занимаетъ разведеніе домашнихъ животныхъ и улучшеніе ихъ породъ.

Природныя и бытовыя условія—обиліе въ нѣкоторыхъ губерніяхъ и областяхъ, по преимуществу на окраинахъ, пастбищъ и нераспахиваемыхъ земель, возможность распиренія сбыта въ иностранныя государства, усиливающейся за послѣдніе годы спросъ внутри страны на жизненные припасы—благопріятствуютъ развитію животноводства.

При такихъ условіяхъ мѣропріятія по улучшенію животноводства и коневодства, какъ особой отрасли его, приобрѣтають важное государственное значеніе, а на ряду съ симъ усили-

вается значеніе и ветеринарныхъ мѣръ, какъ обезпечивающихъ санитарное благополучіе домашнихъ животныхъ и укрѣпляющихъ результаты дѣятельности по разведенію улучшенныхъ породъ животныхъ.

Положеніе отечественнаго животноводства представляется несполнѣ удовлетворительнымъ. Прирость домашняго скота въ Имперіи пріостановилась и общее количество его за 1910—1912 г.г. даже сократилось, при чемъ нѣкоторыя отрасли животноводства, какъ, напримѣръ, мериносово-шерстное овцеводство, замѣтно приходятъ въ упадокъ.

Указанное неблагопріятное положеніе животноводства отразилось и на внѣшней торговлѣ. Экспортъ животныхъ неустойчивъ и постепенно теряетъ преобладающее значеніе надъ заграничнымъ ввозомъ. Привозъ шерсти и сала изъ иностранныхъ государствъ ежегодно увеличивается, подавляя вывозъ. Болѣе или менѣе успѣшно развиваются лишь отдѣльныя отрасли животноводства въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ. Такъ, замѣтно оживляется молочное хозяйство въ сѣверномъ раіонѣ и въ особенности въ Сибири. Равнымъ образомъ важное значеніе приобрѣтаетъ птицеводный промыселъ, главнымъ образомъ въ юго-восточныхъ губерніяхъ Россіи.

На развитіе и улучшеніе животноводства обращено вниманіе въ послѣдніе годы со стороны мѣстныхъ общественныхъ управленій и правительства.

Расходы земствъ на это дѣло быстро возрастають и достигли въ отчетномъ году 1.570 тыс. руб., увеличившись по сравненію съ 1911 годомъ на 1.012 тыс. руб., или на 180%. Вмѣстѣ съ тѣмъ повысились и затраты вѣдомства Землеустройства и Земледѣлія, которыя въ отчетномъ году составили 1.813 тыс. руб., или на 76% болѣе отпущенныхъ въ 1911 году 1.028 тыс. руб.

Дѣятельность вѣдомства направлена главнымъ образомъ къ поддержанію путемъ воспособленій начинаній мѣстныхъ

общественныхъ организацій. Особое содѣйствіе оказывается въ случаяхъ, когда мѣропріятія по улучшенію животноводства осуществляются упомянутыми организаціями по подробно разработаннымъ планамъ, охватывающимъ рядъ мѣръ, необходимыхъ для широкаго развитія этой отрасли сельскаго хозяйства. На ряду съ симъ принимаются мѣры и самимъ вѣдомствомъ—по обезпеченію потребности въ инструкторскомъ персоналѣ, устройству и содержанію племенныхъ разсадниковъ при казенныхъ учрежденіяхъ и производству обследованій мѣстнаго животноводства по отдѣльнымъ раіонамъ, а также опытовъ по улучшенію мѣстныхъ породъ скота. Значительное вниманіе удѣляется развитію молочнаго хозяйства и въ особенности маслодѣлія, въ которомъ достигаются уже крупныя успѣхи, какъ о томъ свидѣтельствуетъ вывозъ за границу масла, поднявшійся за 1901—1911 г.г. съ 26,4 милл. руб. до 71,1 милл. руб. Въ видахъ дальнѣйшаго содѣйствія этому дѣлу и подготовки опытныхъ руководителей учрежденъ особый молочно-хозяйственный институтъ въ г. Вологдѣ.

Въ отчетномъ году къ осуществленію мѣропріятія по животноводству по опредѣленнымъ планамъ было приступлено уже въ 35 губерніяхъ. Тѣмъ не менѣе въ значительномъ числѣ губерній упомянутыя планы еще не введены, при чемъ по нѣкоторымъ изъ нихъ не произведено и обследованія положенія мѣстнаго животноводства, необходимаго для правильной организаціи означеннаго дѣла. вмѣстѣ съ тѣмъ нельзя не отмѣтить, что главнѣйшее вниманіе обращается на разведеніе и улучшеніе породъ крупнаго рогатаго скота. Мѣропріятія же по мелкимъ отраслямъ животноводства—овцеводству, свиноводству и птицеводству, имѣющимъ важное значеніе частью въ нашей вывозной торговлѣ, частью же въ промышленномъ производствѣ, пока имѣютъ характеръ только опытовъ.

Къ расширенію въ ближайшіе годы дѣятельности въ этомъ направленіи намѣчаются уже мѣры вѣдомствомъ, на потреб-

ности котораго въ семь дѣлѣ испрашивается отпускъ средствъ изъ казны въ 1914 году въ повышенныхъ размѣрахъ.

Возможно полному и раціональному использованию Мѣропріятія сельскимъ населеніемъ имѣющихся въ его распоряженіи по земельному устройству населенія земель, а также обезпеченію землею безземельныхъ и мало-земельныхъ крестьянъ служатъ землеустроительныя работы въ Европейской Россіи и переселеніе на окраины Имперіи и въ Сибирь.

Землеустроительныя работы съ самаго начала ихъ возникновенія встрѣтили живѣйшій откликъ въ средѣ населенія. Въ настоящее время онѣ производятся по всей территоріи Европейской Россіи и сосредоточиваются главнымъ образомъ на надѣльныхъ земляхъ.

Стремленіе населенія къ землеустройству на надѣльныхъ земляхъ вызвано сознаніемъ недостатковъ прежнихъ условій землепользованія и желаніемъ прочнаго обоснованія на землѣ. Если и наблюдаются случаи продажи надѣльной земли, по укрѣпленіи правъ собственности на нее, то эти случаи объясняются исключительными причинами. Надѣльной земли продано 2.153 тыс. дес., что составляетъ около 15% общей площади, на которой закончены подготовительныя работы для внутринадѣльнаго землеустройства и приняты населеніемъ исполненные въ натурѣ проекты (13.536 тыс. дес.); но главный контингентъ продавцовъ составили крестьяне, не занимающіеся хлѣбопашествомъ, переселенцы и малоземельные домохозяева. Въ то же время покупателями надѣльныхъ земель являются также крестьяне или лица, по быту своему не отличающіяся отъ крестьянъ, особенно по изданіи закона 14 іюня 1910 года, ограничившаго скупку надѣльныхъ земель въ однѣ руки, и такимъ образомъ ликвидація надѣльныхъ земель въ конечномъ итогѣ служить обезпеченію крестьянской же массы.

Болѣе успѣшныя изъ года въ годъ проведеніе землеустроительныхъ проектовъ и принятіе ихъ населеніемъ также представляютъ явленія, свидѣтельствующія о глубокомъ проникновеніи въ массу населенія сознанія пользы землеустройства и необходимости его, и вмѣстѣ съ тѣмъ обезпечиваютъ плодотворность земельной реформы и широкое развитіе ея въ будущемъ. Такъ, въ 1912 году окончены подготовкой для внутринадѣльнаго землеустройства работы для 741 тыс. дворовъ, тогда какъ въ 1911 году такія работы были выполнены для 407 тыс. дворовъ; въ 1912 году исполненныя работы приняты 431 тыс. домохозяевъ, а въ 1911 году 330 тыс.

Кромѣ разверстанія надѣльныхъ земель для устройства крестьянъ въ земельномъ отношеніи служитъ увеличеніе площади состоящей въ ихъ владѣннн земли за счетъ земель казенныхъ и Крестьянскаго Поземельнаго Банка.

При учрежденіи землеустроительныхъ комиссій ликвидація казенныхъ земель въ видахъ расширенія площади крестьянскаго землевладѣннн была поставлена одною изъ главныхъ задачъ комиссій, но нынѣ продажа означенныхъ земель производится въ очень небольшихъ размѣрахъ и допускается лишь въ случаяхъ, когда это требуется по условіямъ внутринадѣльнаго землеустройства или же вообще представляется мѣрой исполнѣ неотложной. Приостановка распродажи казенныхъ земель въ значительномъ количествѣ обусловлена обнаружившимся стремленіемъ населенія къ упорядоченію прежде всего своего надѣльнаго землевладѣннн и сосредоточеніемъ вслѣдствіе сего вниманія и силъ землеустроительныхъ комиссій всецѣло на этомъ дѣлѣ. Кромѣ того опытъ указалъ на необходимость соблюденія особой осторожности въ отношеніи ликвидаціи казеннаго земельного фонда, какъ въ виду сравнительной ограниченности его, особенно въ мѣстностяхъ съ острымъ малоземельемъ, такъ и по соображеніямъ о нежелательности продажи казенныхъ земель лицамъ, не столько

заинтересованнымъ въ обезпеченіи себя землею для веденія хозяйства обычнаго крестьянскаго типа, сколько въ сосредоточеніи въ своихъ рукахъ болѣе или менѣе значительныхъ земельныхъ запасовъ.

Въ соотвѣтствіи съ указанными условіями и въ видахъ упрощенія среди крестьянскаго населенія сознанія преимуществъ единоличнаго землевладѣннн казенныя земли, поступившія въ землеустроительный фондъ, разбиваются на мелкіе участки, приспособленные къ веденію единоличнаго хозяйства, и сдаются предварительно ихъ продажи въ аренду, съ возложеніемъ на арендаторовъ обязательства соблюдать правильные сѣвообороты. Окончательная продажа казенныхъ земель допускается исключительно для устройства хуторовъ и отрубовъ и лишь въ случаяхъ, когда земля имѣетъ характеръ вспомогательныхъ угодій или же отчужденіе ея необходимо для устраненія чрезполосицы, она продается также обществамъ и товариществамъ крестьянъ.

Та же задача образованія единоличныхъ хозяйствъ преслѣдуется и Крестьянскимъ Поземельнымъ Банкомъ, какъ при ликвидаціи его земельныхъ запасовъ, такъ и при оказаніи посреднической помощи, въ случаяхъ покупки крестьянами частновладѣльческихъ земель, выдачею ссудъ подъ эти земли.

Изъ общей площади земли, ликвидированной Банкомъ въ 1912 году—398 тыс. дес., въ единоличное владѣннн продано 347 тыс. дес., то-есть 87,3%; въ томъ же году изъ общаго числа сдѣлокъ, совершенныхъ при помощи выданныхъ Банкомъ ссудъ, единоличныя сдѣлки составили 82,9%. Вмѣстѣ съ тѣмъ Банкъ оказываетъ содѣйствіе частнымъ владѣльцамъ въ подготовкѣ принадлежащихъ имъ земель для продажи хуторами и отрубамн.

Кромѣ технической помощи при переходѣ къ новымъ формамъ землепользованія землеустроительными учрежденіями

выдаются населенію ссуды и пособія на расходы, связанные съ переносомъ усадебныхъ построекъ при развертаніи земель, и вообще на хозяйственное устройство. При этомъ въ видахъ развитія среди населенія стремленія къ возведенію новыхъ построекъ изъ огнеупорныхъ матеріаловъ денежная помощь на огнестойкое строительство оказывается въ усиленныхъ размѣрахъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ населенію предоставляется при землеустройствѣ агрономическая помощь путемъ техническаго руководства, снабженія посѣвными и удобрительными матеріалами, устройства показательныхъ полей и участковъ. Своевременное оказаніе агрономической помощи при переходѣ къ новымъ формамъ землепользованія имѣетъ весьма важное значеніе, такъ какъ опозданіе съ этой помощью могло бы повести къ разстройству хозяйства и въ то же время вызвать нежелательное впечатлѣніе въ окружающемъ населеніи.

Одновременно съ приступомъ къ землеустройству въ Европейской Россіи правительство вступило на путь широкаго содѣйствія переселенію на свободныя земли въ Сибири и на окраинахъ Имперіи. Подъ влияніемъ этого переселенческое движеніе получило большое развитіе, достигая въ нѣкоторые годы $\frac{3}{4}$ милл. человѣкъ. Въ послѣднее время однако движеніе это замѣтно уменьшилось, что объясняется главнымъ образомъ развитіемъ землеустроительныхъ мѣропріятій во внутреннихъ губерніяхъ и истощеніемъ запаса тѣхъ казенныхъ земель въ западной части Сибири и степной полосѣ ея, которыя привлекали къ себѣ особое вниманіе переселенцевъ.

Сообразно съ потребностями переселенія оказалось необходимымъ, помимо нарѣзки земель, организовать въ широкихъ размѣрахъ предоставленіе разныхъ видовъ помощи переселенцамъ на путяхъ слѣдованія и на мѣстахъ водворенія ихъ. Кредиты на дорожныя и гидротехническія работы, на

врачебно-продовольственное дѣло, на оказаніе денежныхъ воспособленій въ видѣ ссудъ и пособій возрастали съ большой быстротой. Однако, при стремительности и огромномъ ростѣ переселенческаго движенія въ первые годы отмѣченнаго развитія его, всѣ правительственныя мѣры сводились по необходимости къ удовлетворенію лишь насущнѣйшихъ, первѣйшихъ нуждъ переселенцевъ, и только съ сокращеніемъ переселенія представилась возможность приступить къ болѣе полному удовлетворенію потребностей его, къ качественному улучшенію дѣла.

Первою мѣрою въ образованіи земельного фонда для переселенія является изслѣдованіе незаселенныхъ еще мѣстностей въ видахъ выясненія пригодности ихъ для культуры и колонизаціи. Изслѣдованія эти направляются нынѣ въ сѣверныя предѣлы Сибири, въ пустующія области Туркестана, въ малоизвѣстныя раіоны Дальняго Востока. Вмѣстѣ съ тѣмъ интенсивно производятся обслѣдованія землепользованія и условій быта инородческаго населенія, имѣющія цѣлью выясненіе тѣхъ излишковъ находящейся въ пользованіи его земли, которые могли бы быть обращены подъ переселеніе.

Заготовка земельного фонда хотя и сократилась въ размѣрахъ своихъ, но производится путемъ нарѣзки меньшихъ, болѣе удобныхъ для колонизаціи площадей; кромѣ того участки отводятся не только для общиннаго пользованія, но и для единоличнаго, съ распределеніемъ земли на хутора и отруба. Такъ, изъ общей площади, замежеванной въ 1913 году въ переселенческой фондъ—1,1 милл. дес., около $\frac{1}{3}$ запроектировано для единоличнаго пользованія.

Расширены и улучшены и другія стороны переселенческаго дѣла. Дорожныя работы не ограничиваются, какъ ранѣе, проведеніемъ лишь магистральныхъ путей, открывающихъ доступъ въ заселяемые раіоны, но заключаются и въ устройствѣ подъѣздныхъ путей къ отдѣльнымъ поселеніямъ

и участкамъ единоличнаго владѣнія. Вмѣстѣ съ тѣмъ обращено вниманіе на улучшение самой постройки дорогъ, а также на то, чтобы подготовленные для заселенія участки были оборудованы дорогами до водворенія здѣсь переселенцевъ. Число врачебныхъ и продовольственныхъ пунктовъ замѣтно возросло; вполне оборудованныя и обеспеченныя, какъ личнымъ составомъ, такъ и денежными средствами, врачебныя учрежденія переселенческаго вѣдомства часто значительно превосходятъ имѣющіяся въ старожилыхъ поселкахъ больницы и амбулаторіи, содержимыя на мѣстныхъ средства, и оказываютъ помощь не только переселенцамъ, но и старожилкамъ. Значительное развитіе получила выдача ссудъ, какъ домообзаводственныхъ, такъ и на общепольныя надобности, въ частности—на постройку церквей и школъ.

Дѣятельность сельскохозяйственныхъ и лѣсныхъ складовъ, постепенно расширяя свои операціи, вмѣстѣ съ тѣмъ распространяется и на новыя мѣста водворенія, по соображенію съ развитіемъ колонизаціи. Обороты сельскохозяйственныхъ складовъ поднялись до 8 слишкомъ милл. руб. въ годъ, при чемъ существенную поддержку они получаютъ отъ Государственнаго Банка, открывшаго имъ кредитъ въ суммѣ до 2½ милл. руб. Благодаря дѣятельности сельскохозяйственныхъ складовъ, среди сибирскаго населенія развивается употребленіе такихъ сельскохозяйственныхъ орудій, о которыхъ сибирскіе старожилы до послѣдняго времени не имѣли даже понятія (культиваторы, рядовыя сѣялки и пр.). Необходимо однако замѣтить, что, предоставляя широкій кредитъ населенію, склады допускаютъ значительную задолженность частнымъ фирмамъ—поставщикамъ орудій и машинъ. Задолженность эта превышаетъ 6 милл. руб.

Кромѣ указанныхъ видовъ помощи, направленіе переселенческаго движенія въ удаленные отъ заселенныхъ мѣстъ районы вызвало необходимость организаціи особыхъ товаро-

продовольственныхъ лавокъ. Въ глухихъ мѣстностяхъ Енисейскаго, Забайкальскаго, Амурскаго и Приморскаго районовъ переселенецъ въ первое время по водвореніи совершенно лишень возможности пріобрѣсти предметы первой необходимости продовольствія и домашняго обихода. Поэтому устройство товаро-продовольственныхъ лавокъ является дѣломъ несомнѣнно цѣлесообразнымъ, но, несмотря на сравнительную значительность вложенныхъ въ это дѣло средствъ, торговля въ лавкахъ развивается не особенно успѣшно и является убыточной. Объясняется это главнымъ образомъ неудобствами и затрудненіями, соединенными для казенныхъ учреждений съ мелочною торговлею.

Наши государственныя имущества огромны; казиѣ принадлежатъ обширныя площади лѣсовъ, большое количество земельныхъ угодій и значительныя водныя пространства. Государственныя имущества.

Однако доходы, извлекаемые отъ эксплуатаціи этихъ имуществъ, далеко не соотвѣтствуютъ размѣрамъ и цѣнности ихъ. По отношенію къ общему итогу поступленій по государственной росписи они составляютъ лишь 3—4%.

Большую часть доходовъ съ государственныхъ имуществъ даютъ лѣса. За послѣднее время доходъ отъ ихъ эксплуатаціи ежегодно увеличивается и нынѣ превышаетъ 90 милл. руб. Объясняется это прежде всего усиленіемъ спроса на лѣсныя матеріалы на нашемъ внутреннемъ рынкѣ, обусловливаемымъ общимъ экономическимъ оживленіемъ страны. Показателемъ развитія этого спроса могутъ служить результаты торговъ на лѣсѣ, дающихъ ежегодно значительную надбавку противъ таксовыхъ цѣнъ. Въ отчетномъ году эта надбавка достигла 39,4%.

Вмѣстѣ съ тѣмъ увеличенію лѣснаго дохода способствуетъ возрастаніе вывоза нашего лѣса за границу, достигшаго въ отчетномъ году 460,6 милл. пуд., стоимостью 163,6 милл. руб.

Нельзя, впрочем, не замѣтить, что нѣкоторыя условія нашей торговли лѣсомъ съ иностранными государствами представляются для насъ неблагопріятными. Такъ, Германія облагаетъ ввозимый отъ насъ лѣсъ—въ необдѣланномъ видѣ—невысокою пошлиною, въ видѣ же разработанныхъ матеріаловъ—весьма значительно. Между тѣмъ Германія является однимъ изъ главныхъ рынковъ сбыта нашего лѣса, потребляющимъ до 30% общаго лѣсного вывоза изъ Россіи за границу. Поэтому указанныя условія не могутъ не вліять на слабое развитіе у насъ операцій по обработкѣ лѣса.

Несмотря на отмѣченное усиленіе спроса на лѣсные матеріалы, казенные лѣса эксплуатируются далеко не въ полной мѣрѣ.

Недостаточное использованіе ихъ зависитъ отчасти отъ того обстоятельства, что главная ихъ масса расположена въ Азіатской Россіи и въ сѣверныхъ районахъ Европейской Россіи—въ мѣстностяхъ малонаселенныхъ, безъ путей сообщенія, удаленныхъ отъ рынковъ сбыта. На Кавказѣ эксплуатация лѣса затруднена также топографическими особенностями этой окраины, вслѣдствіе которыхъ условія вывоза лѣса изъ мѣстъ произрастанія его очень тяжелы. Но въ то же время причинами, вліяющими на слабое развитіе эксплуатации лѣсовъ, являются неизслѣдованность и неустройство ихъ, недостатокъ надзора и техническихъ силъ, а также незначительность лѣсокультурныхъ мѣропріятій.

Для устраненія этихъ недостатковъ въ постановкѣ казеннаго лѣсного хозяйства намѣченъ рядъ мѣръ, которыя начали уже осуществляться. Такъ, для изслѣдованія и устройства лѣсовъ лѣснымъ вѣдомствомъ составленъ и приводится постепенно въ исполненіе планъ соответствующихъ работъ, по которому ежегодно производятся изслѣдованія лѣсовъ на площади 11—12 милл. дес., а устройство лѣсовъ на пространствахъ 3—4 милл. дес.

На усовершенствованіе условій надзора за лѣсами должно оказать вліяніе изданіе закона 25 іюня 1912 года о новыхъ штатахъ чиновъ корпуса лѣсничихъ, введеніе котораго въ дѣйствіе начато въ отчетномъ году. Этотъ законъ, помимо улучшенія матеріальнаго положенія лѣсныхъ чиновъ, открываетъ также возможность болѣе тщательнаго наблюденія за лѣснымъ хозяйствомъ путемъ увеличенія количества служащихъ по лѣсному вѣдомству и болѣе правильнаго между ними распределенія ихъ обязанностей. Вмѣстѣ съ тѣмъ принимаются мѣры къ уменьшенію размѣровъ отдѣльныхъ лѣсничествъ посредствомъ увеличенія ихъ числа. Однако недостатокъ лицъ, обладающихъ достаточной подготовкой къ лѣсной службѣ, служитъ препятствіемъ къ постановкѣ надзора за лѣсами на должную высоту. Существующія учебныя заведенія въ общемъ недостаточны для надлежащаго пополненія состава лѣсныхъ чиновъ, и кромѣ того въ нихъ подготавливаются либо ученые лѣсоводы (въ высшихъ учебныхъ заведеніяхъ), либо лица, могущія выполнять обязанности низшаго лѣсного персонала (въ низшихъ лѣсныхъ школахъ). Для подготовки же техникумовъ лѣсного дѣла съ среднимъ образованіемъ соответствующихъ учебныхъ заведеній пока не имѣется. Лишь въ отчетномъ году разработанъ проектъ положенія о такихъ училищахъ средняго типа, который предполагается внести въ ближайшемъ времени на законодательное разсмотрѣніе.

Лѣсныя дороги, сплавыя рѣки являются главными жизненными нервами эксплуатации лѣсныхъ насажденій; устройство такихъ дорогъ и расчистка сплавныхъ путей составляютъ поэтому необходимымъ задачу лѣсного хозяйства; соответствующія работы нынѣ ведутся систематически по определенному плану, рассчитанному пока на пятилѣтіе 1912—1916 г.г.

Необходимо, наконецъ, удѣлять вниманіе лѣсовозобновленію на вырубаемыхъ площадяхъ. Сплошная вырубка

лѣса въ отдѣльных мѣстностяхъ можетъ повести къ полному обезлѣсенію этихъ мѣстностей, если не принимать мѣръ для лѣсовозобновленія. По установленному порядку средства на это дѣло ассигнуются изъ казны въ размѣрахъ, соответствующихъ суммамъ, возмѣщаемымъ въ казну изъ взимаемыхъ съ лѣсопокупателей на лѣсовозобновленіе залоговъ; но размѣры этихъ возмѣщений не превышаютъ 2¼ милл. руб. въ годъ, между тѣмъ какъ въ распоряженіи лѣсного вѣдомства состоитъ нынѣ упомянутыхъ залоговъ до 6,5 милл. руб. Болѣе интенсивное использованіе сихъ залоговъ, казалось бы, должно составить задачу ближайшей очереди.

Казенныя земли такъ же, какъ и лѣса, эксплуатируются у насъ недостаточно полно. Площадь земель, которыя должны быть занесены въ окладъ оброчныхъ статей, даже не приведена еще въ извѣстность. Всего эксплуатируется нынѣ въ качествѣ оброчныхъ статей лишь около 9 милл. дес., составляющихъ только небольшую часть общаго запаса казенныхъ земель и приносящихъ казнѣ дохода всего около 13½ милл. руб. въ годъ.

Въ Европейской Россіи оброчныя земли съ 1906 года получили особое назначеніе. Изъ нихъ образуется землеустроительный фондъ, подлежащій продажѣ по мѣрѣ надобности нуждающемуся въ землѣ крестьянскому населенію. До продажи же этотъ фондъ служитъ источникомъ для увеличенія площади крестьянскаго землепользованія путемъ сдачи въ аренду на льготныхъ основаніяхъ—безъ торговъ и съ предоставленіемъ въ необходимыхъ случаяхъ разнаго рода облегченій въ платежахъ и прочихъ арендныхъ условіяхъ. На указанныхъ основаніяхъ сдается до 75% общаго числа земельныхъ статей. Въ виду сего извлеченіе отъ эксплуатаціи казенныхъ земель въ Европейской Россіи дохода, вполне соответству-

ющаго хозяйственной ихъ цѣнности, не можетъ, конечно, имѣть мѣста. Однако при большемъ, чѣмъ нынѣ, упорядоченіи земельно-оброчнаго дѣла возможна была бы и большая доходность его. Для этого необходимо правильное устройство оброчныхъ статей, обезпеченіе ихъ водою, надлежащая организація завѣдыванія ими. Осуществленію направленныхъ къ сему мѣръ пока положено лишь начало.

На окраинахъ Имперіи и въ Сибири главное назначеніе казенныхъ земель состоитъ въ томъ, что онѣ служатъ фондомъ для водворенія переселенцевъ, а также—на Кавказѣ и въ Туркестанѣ—для насажденія цѣнныхъ культуръ; свободныя же земли подлежатъ эксплуатаціи путемъ сдачи въ аренду. Въ этихъ мѣстностяхъ особенно много земель, не приведенныхъ еще въ извѣстность, ждущихъ описанія и занесенія въ окладъ оброчныхъ статей. Вслѣдствіе этого эксплуатація казенныхъ земель представляется здѣсь весьма затруднительной; на ряду съ симъ происходятъ нерѣдко захваты означенныхъ земель частными лицами.

Мѣры къ улучшенію казеннаго оброчнаго хозяйства на окраинахъ и въ Сибири отчасти уже принимаются, но онѣ еще незначительны, чѣмъ въ Европейской Россіи, и требуютъ большого развитія.

Въ частности, въ послѣднее время возникло предположеніе объ образованіи на казенныхъ земляхъ въ Сибири, Степныхъ областяхъ и Туркестанѣ особыхъ участковъ для сдачи въ безторговую аренду для коневодства и скотоводческаго хозяйства. Но пока не имѣется еще данныхъ, по которымъ можно было бы составить представленіе о томъ, насколько указанная мѣра привѣтся въ жизни.

Доходы казны отъ принадлежащихъ ей рыбныхъ богатствъ весьма незначительны: они выражаются въ суммѣ 3—4 милл. руб. въ годъ.

Столь низкая доходность казенных рыбных промыслов зависит главным образом от общих причин, влияющих на плохое состояние у нас рыбного дѣла.

Внутреннія воды Европейской Россіи, въ такъ называемыхъ районахъ малаго рыболовства—бассейнѣ рѣки Днѣпра и сѣверныхъ озерахъ,—въ которыхъ еще недавно рыбный промыселъ производился въ значительныхъ размѣрахъ, нынѣ обѣднѣли рыбой настолько, что рыболовство въ нихъ почти утратило промысловое значеніе, въ районахъ же исконнаго большого рыболовства, казавшихся неисчерпаемыми, какъ Прикаспійскій край, Азовско-Донской край, наблюдается сильное истощеніе рыбныхъ богатствъ.

Явленія эти оказались слѣдствіемъ слабо поставленнаго надзора, хищническаго лова рыбы и несоотвѣтствія добычи естественнымъ рыбнымъ запасамъ и приросту ихъ.

Въ то же время на окраинахъ Имперіи (Дальнемъ Востокѣ, Архангельской губ., сѣверѣ Сибири) рыбный промыселъ развивается очень медленно вслѣдствіе ихъ малой населенности, слабаго экономическаго роста и несовершенной постановки дѣла.

Нельзя не замѣтить, что казенные рыбные промыслы не даютъ того дохода, на который можно было бы рассчитывать, особенно при наблюдаемомъ въ послѣдніе годы значительномъ повышеніи цѣны на рыбу, еще и потому, что при крайней ограниченности рыболовнаго надзора и недостаточности находящихся въ его распоряженіи средствъ передвиженія нерѣдко не представляется возможнымъ бороться съ наблюдаемымъ во многихъ мѣстахъ незаконнымъ ловомъ.

Министерство Внутреннихъ Дѣлъ.

Ветеринарная часть. Успѣшное развитіе животноводства стоитъ въ зависимости отъ надлежащей постановки ветеринарнаго дѣла. Суще-

ствование въ нѣкоторыхъ районахъ постоянныхъ очаговъ повальныхъ болѣзней сельскохозяйственныхъ животныхъ не только наноситъ ущербъ мѣстному хозяйству, но и грозитъ уничтоженіемъ результатовъ мѣропріятій по разведенію и улучшенію домашнихъ животныхъ въ прочихъ мѣстностяхъ Имперіи въ виду возможности разнесенія заразы при передвиженіи торговопромышленнаго скота.

Чума и повальное воспаленіе легкихъ крупнаго рогатаго скота, сибирская язва, саль, ящуръ, заразные болѣзни свиней и домашнихъ птицъ наносятъ сельскому хозяйству и торговлѣ въ Россіи крупные убытки и препятствуютъ развитію торговыхъ оборотовъ съ иностранными государствами по вывозу животныхъ и продуктовъ животноводства.

Правильная постановка борьбы съ болѣзнями скота затрудняется вслѣдствіе недостаточности ветеринарнаго персонала, составъ котораго у насъ по сравненію съ обширностью страны и количествомъ скота во много разъ ниже, нежели въ государствахъ Западной Европы.

На ряду съ симъ неудовлетворительность существующаго ветеринарно-санитарнаго закона о мѣрахъ противъ повальныхъ болѣзней домашнихъ животныхъ крайне затрудняетъ неуклонное проведеніе повсемѣстно согласованныхъ мѣропріятій по борьбѣ съ заразою на мѣстномъ сельскохозяйственномъ скотѣ.

При такихъ условіяхъ дѣятельность ветеринарныхъ органовъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ направляется главнымъ образомъ на осуществленіе надзора за передвигающимся по путямъ сообщенія и перевозимымъ черезъ границы Имперіи торговопромышленнымъ скотомъ, а равно на принятіе мѣръ противъ распространенія повальныхъ болѣзней на мѣстномъ сельскохозяйственномъ скотѣ въ районахъ, прилегающихъ къ границамъ Имперіи, и въ мѣстностяхъ, пораженныхъ особо пагубными для сельскаго хозяйства болѣзнями.

За послѣдніе годы вѣдомствомъ пересмотрѣны и улучшены существующія правила, а также изданъ рядъ новыхъ правилъ о ветеринарно-санитарномъ надзорѣ за провозомъ животныхъ и продуктовъ животноводства черезъ границы Имперіи. Приняты мѣры къ усилению пограничнаго ветеринарнаго персонала и улучшенію мѣстной участковой ветеринарной организаціи въ Привислинскомъ краѣ, Виленской, Ковенской, Гродненской, Архангельской и Тобольской губерніяхъ, въ Забайкальской области и Степномъ краѣ.

Помимо этого въ отчетномъ году осуществлялись мѣропріятія противъ заразныхъ болѣзней мѣстнаго сельскохозяйственнаго скота въ губерніяхъ Привислинскаго края, противъ чумы въ Закавказьѣ, повальнаго воспаленія легкихъ въ Сибири и сибирской язвы на оленяхъ въ сѣверномъ раіонѣ.

Чума рогатаго скота въ Закавказьѣ представляетъ постоянную опасность въ смыслѣ занесенія заразы въ другія мѣстности Имперіи. По имѣющимся предварительнымъ даннымъ въ отчетномъ году чума поддерживалась въ краѣ съ не меньшею силою, чѣмъ въ 1912 году. Безрезультатность борьбы съ этою болѣзью требуетъ серьезнаго изслѣдованія причинъ неуспѣха принимаемыхъ мѣръ и способовъ искорененія заразы, что призналъ и происходившій въ семь году III съѣздъ ветеринарныхъ врачей.

Мѣропріятія противъ повальнаго воспаленія легкихъ крупнаго рогатаго скота въ Западной Сибири имѣютъ важное значеніе, ибо болѣзнь захватываетъ раіонъ, являющійся крупнымъ поставщикомъ мясного скота и молочныхъ продуктовъ на нашемъ рынкѣ, и въ виду постоянного передвиженія съ торговою цѣлью скота отсюда въ другія мѣстности Имперіи переносится временами и въ Европейскую Россію. Въ отчетномъ году здѣсь было поражено заразою значительное количество животныхъ. Командированною, по ходатайству Вете-

ринарнаго Комитета, комиссіею для ознакомленія съ мѣрами противъ повальнаго воспаленія легкихъ въ Сибири была отмѣчена неудовлетворительность постановки этихъ мѣръ вслѣдствіе ограниченности ветеринарнаго персонала, недостаточной организованности дѣятельности существующаго ветеринарнаго надзора, а также въ виду не всегда удачнаго примѣненія прививокъ, сопровождавшихся въ нѣкоторыхъ случаяхъ значительнымъ падежомъ среди привитыхъ животныхъ.

Значительный падежъ былъ наблюдаемъ и при примѣненіи прививокъ противъ сибирской язвы на оленяхъ въ сѣверномъ раіонѣ Россіи, гдѣ въ виду губительнаго дѣйствія этой заразы, уносящей въ нѣкоторые годы свыше сотни тысячъ оленей, были предприняты съ 1907 года эти прививки.

Отрицательное дѣйствіе такой мѣры побудило вѣдомство озаботиться выясненіемъ причинъ этого явленія и организаціей тщательнаго наблюденія и опытныхъ изслѣдованій результатовъ примѣненія упомянутыхъ прививокъ.

Въ цѣляхъ болѣе дѣйствительной борьбы съ заразными болѣзнями скота вѣдомство въ послѣднее время намѣтило нѣкоторыя существенныя мѣры: такъ, внесенъ на разсмотрѣніе въ законодательномъ порядкѣ законопроектъ о расширеніи 4 существующихъ ветеринарныхъ институтовъ и улучшеніи преподаванія въ нихъ, намѣчается открытіе новыхъ институтовъ, а также общее улучшеніе условій службы ветеринарныхъ врачей. Равнымъ образомъ испрошено соизволеніе ВАШЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА на пересмотръ закона о ветеринарно-полицейскихъ мѣрахъ по предупрежденію и прекращенію заразныхъ и повальныхъ болѣзней на животныхъ. Однако осуществленіе этого послѣдняго предположенія пока еще не вышло за предѣлы вѣдомственной разработки. Между тѣмъ скорѣйшая постановка на прочныя основанія мѣропріятій противъ заразныхъ болѣзней сельскохозяйственныхъ живот-

ныхъ приобретастъ нынѣ особое значеніе въ виду предстоящаго въ ближайшемъ времени пересмотра торговаго договора съ Германіей, при которомъ состояніе ветеринарно-санитарной части въ Россіи можетъ быть невыгодно учтено для насъ.

Гужевиыя дороги. Грунтовыя дороги составляютъ у насъ наиболѣе значительную часть путей сообщенія. На одну тысячу кв. верстъ территоріи приходится въ среднемъ рельсовыхъ и внутреннихъ водныхъ путей около 8 верстъ, а грунтовыхъ дорогъ свыше 85 верстъ. Эти дороги, хотя и являются по преимуществу мѣстными путями, обслуживающими нужды опредѣленнаго района, тѣмъ не менѣе имѣютъ чрезвычайно важное значеніе въ экономическомъ и культурномъ развитіи страны, ибо по нимъ въ огромномъ большинствѣ случаевъ начинается движеніе на рынки сбыта продуктовъ добывающей промышленности и сельскаго хозяйства.

Наши грунтовыя дороги находятся въ крайне неудовлетворительномъ состояніи, что удорожаетъ перевозку по нимъ грузовъ. По приблизительнымъ подсчетамъ промышленникъ и земледѣлецъ при подвозѣ своихъ продуктовъ на желѣзную дорогу долженъ сдѣлать въ среднемъ до 45 верстъ, при чемъ стоимость доставки каждаго пуда груза обходится для него въ среднемъ до 22½ коп. Въ осеннее и весеннее время многія грунтовыя дороги становятся совершенно непроѣзжими. Насколько бездорожье неблагоприятно отражается на интересахъ сельскаго хозяйства и промышленности, видно изъ того, что, напримѣръ, удачный урожай зерновыхъ хлѣбовъ и свекловича въ 1912 году не могъ быть своевременно и успѣшно использованъ вслѣдствіе дурной осенней погоды и плохого состоянія дорогъ, и сельскіе хозяева и сахарозаводчики, вмѣсто барышей, понесли значительные убытки.

Устройство, содержаніе и улучшеніе гужевыхъ дорогъ, имѣющихъ общее значеніе для губерніи или области, совер-

шается попеченіемъ земскихъ учрежденій или замѣняющихъ ихъ въ неземскихъ губерніяхъ установленій. Дороги же проселочныя, пролегающія черезъ дачи частныхъ владѣльцевъ и сельскихъ обществъ, устраиваются и содержатся этими владѣльцами и обществами.

Въ губерніяхъ Европейской Россіи на покрытіе расходовъ по дорожной части образованы съ 1895 года особые дорожные капиталы, состоящіе въ распоряженіи земскихъ или замѣняющихъ ихъ установленій. Изъ этого источника и изъ общихъ земскихъ средствъ обращается на поддержаніе и развитіе дорожнаго дѣла въ среднемъ около 12 милл. руб. ежегодно.

Однако эти средства расходуются главнымъ образомъ на устройство и содержаніе шоссеинныхъ путей и лишь въ небольшой сравнительно части на грунтовыя дороги, отнесенныя въ разрядъ земскихъ. Главная же масса грунтовыхъ путей, къ которымъ принадлежатъ проселочныя дороги, составляющія въ Европейской Россіи около 85% всѣхъ мѣстныхъ гужевыхъ путей, остается въ сущности безъ призора.

Еще печальнѣе обстоитъ дѣло въ остальныхъ частяхъ Имперіи. Для нихъ особыхъ дорожныхъ капиталовъ не образовано, существующія же затраты на дорожную часть изъ общихъ земскихъ средствъ крайне ограничены. На всѣ губерніи и области Закавказья, Сибири и Средней Азіи на устройство и на содержаніе дорогъ отпускается въ послѣдніе годы до 2 милл. руб., изъ нихъ около 1.300 тыс. руб. на Закавказье и 700 тыс. руб. на другія мѣстности. Въ особенности неудовлетворительна постановка дорожной части въ Сибири и Средней Азіи, почти лишенныхъ благоустроенныхъ дорогъ. Предпринимаемая на счетъ казны мѣры въ этихъ мѣстностяхъ по развитію дорожной сѣти исчерпываются единичными случаями—устройствомъ Амурской колесной дороги между Благовѣщенскомъ и Хабаровскомъ, Усинскаго пути въ Енисейской губер-

ни и дорогъ, проводимыхъ Переселенческимъ Управленіемъ въ районахъ, открываемыхъ для заселенія.

Между тѣмъ улучшение гужевыхъ путей сообщенія здѣсь крайне важно въ виду замѣтнаго экономического оживленія въ связи съ развитіемъ переселенія.

Недостаточность средствъ, коими располагаютъ земскія или замѣняющія ихъ учрежденія на развитіе дорожнаго дѣла, и неудовлетворительность устарѣвшихъ нынѣ узаконеній о порядкѣ завѣдыванія и способахъ лучшаго устроенія гужевыхъ путей являются главнѣйшими причинами, тормозящими развитіе этого важнаго дѣла.

Въ отчетномъ году внесенъ въ Государственную Думу законопроектъ о гужевыхъ дорогахъ въ земскихъ губерніяхъ, коимъ предусматривается какъ усовершенствованіе порядка завѣдыванія дорожнымъ дѣломъ, такъ и усиленіе средствъ земскихъ учреждений на дорожное дѣло. Затѣмъ намѣчается также обращеніе на дорожную часть въ губерніяхъ Привислинскаго края суммъ, взимаемыхъ нынѣ въ пособіе казнѣ на содержаніе гминныхъ судовъ.

Почтово - телеграфное и телефонное дѣло.

Эксплоатація почты, телеграфа и телефоновъ въ отчетномъ году дала столь же благоприятный въ финансовомъ отношеніи результатъ, какъ и въ предшествующемъ году. Согласно предварительнымъ свѣдѣніямъ, по указанной отрасли государственнаго хозяйства поступило въ 1913 году дохода 120.318 тыс. руб., болѣе противъ 1912 года на 9.639 тыс. руб., или на 8,7%. Увеличеніе почтово-телеграфныхъ доходовъ происходило повсемѣстно и объясняется отчасти приростомъ населенія, главнѣйшимъ же образомъ распространеніемъ въ народѣ грамотности, развитіемъ общественной и торгово-промышленной жизни и большею доступностью для населенія почтово-телеграфныхъ сношеній, благодаря открытію новыхъ учреждений для производства почтово-телеграфныхъ операций.

Расходы вѣдомства въ отчетномъ году продолжали возрастать, при чемъ, какъ и въ предшествующіе годы, усилены были главнѣйшимъ образомъ кредиты на содержаніе мѣстныхъ учреждений, на дальнѣйшее развитіе телеграфныхъ линій и телефонныхъ сѣтей и на нѣкоторыя операціонныя издержки. Усиленные ассигнованія послѣдняго времени дали вѣдомству возможность нѣсколько улучшить почтово-телеграфныя и телефонныя сообщенія.

Въ теченіе 1912 года число почтово-телеграфныхъ учреждений увеличилось на 772, протяженіе телеграфныхъ линій возросло на 15.009 вер. и проводовъ на 31.700 вер.; было устроено 84 новыхъ телефонныхъ сѣтей и линій (въ томъ числѣ 43 казенныхъ и 41 концессионныхъ и земскихъ).

Несмотря на открытіе новыхъ учреждений, къ началу отчетнаго года одно почтовое учрежденіе приходилось у насъ на 1.200 кв. вер. и 11 тыс. жителей, а телеграфное—на 2.000 кв. вер. и 18 тыс. жителей. Между тѣмъ, согласно даннымъ международной статистики за 1911 годъ, въ главнѣйшихъ иностранныхъ государствахъ одно почтовое учрежденіе обслуживало районъ въ 11—33 кв. вер. и 1,5—2,8 тыс. жителей, а телеграфное—районъ въ 10—22 кв. вер. и 1,4—3,3 тыс. жителей.

Сравненіе означенныхъ цифровыхъ данныхъ приводитъ къ заключенію, что потребуется еще не мало средствъ и труда для того, чтобы Россія въ почтово-телеграфномъ отношеніи могла болѣе или менѣе сравняться съ другими великими государствами.

Изъ отдѣльныхъ мѣропріятій почтово-телеграфнаго вѣдомства необходимо отмѣтить начавшуюся въ 1909 году и усилившуюся въ послѣдующіе годы постройку телеграфныхъ линій, назначенныхъ спеціально для связи окраинъ и отдаленныхъ мѣстностей Имперіи съ центромъ.

Въ настоящее время болѣе или менѣе обеспечено сообщеніе при помощи телеграфа и радиостанцій съ Камчаткой, съ по-

бережьем Охотскаго моря, отдаленными мѣстностями Якутской области и сѣверными частями Тобольской, Вологодской и Архангельской губерній. Что касается, въ частности, радиотелеграфныхъ станцій, то таковыхъ къ концу отчетнаго года имѣлось 19, изъ коихъ 9 были закончены устройствомъ въ отчетномъ году. Изъ числа послѣднихъ слѣдуетъ отмѣтить сооруженіе 4 сѣверныхъ радиостанцій—одной въ Архангельскѣ и трехъ на побережьѣ Карскаго моря: на Югорскомъ Шарѣ, на островѣ Вайгачѣ и мысѣ Маре-Саале.

Изъ числа операціонныхъ расходовъ вѣдомства значительную часть составляютъ расходы на постройку новыхъ и переустройство существующихъ зданій для почтово-телеграфныхъ учреждений. Многія изъ послѣднихъ помѣщались въ старыхъ зданіяхъ, которыя отъ давности времени пришли въ ветхость и кромѣ того по самымъ размѣрамъ своимъ не соответствовали новымъ условіямъ работы, влѣдствіе сильнаго роста операцій. Въ цѣляхъ обезпеченія наиболѣе нуждающихся учреждений соответственными помѣщеніями почтово-телеграфное вѣдомство разработало программу строительныхъ работъ, срокомъ на 8 лѣтъ и стоимостью до 8 милл. руб. За счетъ этихъ ассигнованій предполагается осуществить сооруженіе зданій для почтово-телеграфныхъ учреждений въ С.-Петербургѣ, Варшавѣ, Кіевѣ и другихъ крупныхъ центрахъ. Независимо отъ упомянутыхъ работъ вѣдомство приступило въ минувшемъ году къ сооруженію въ С.-Петербургѣ обширной больницы для почтово-телеграфныхъ служащихъ стоимостью около 1.600 тыс. руб.

Во всеподданнѣйшемъ отчетѣ за 1912 годъ ВАШЕМУ ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ было доложено о значительности расходовъ по содержанію почтовыхъ станцій и при этомъ было отмѣчено, что расходы эти, несмотря на сокращеніе

числа станцій, ежегодно возрастаютъ влѣдствіе повышенія платы при сдачѣ ихъ на новый срокъ. Несмотря однако на полученіе болѣе выгодной платы по новымъ договорамъ, почтосодержатели не всегда оказываются исправными. Въ виду сего Государственнымъ Контролемъ признано было цѣлесообразнымъ выяснить путемъ фактической ревизіи почтовыхъ станцій, во всемъ ли согласно договорамъ содержатся упомянутыя станціи. Какъ усматривается изъ донесеній нѣкоторыхъ палатъ, на многихъ станціяхъ при ревизіи были обнаружены болѣе или менѣ существенныя неправильности, какъ-то: неполный комплектъ лошадей и плохое содержаніе ихъ, а также повозокъ, сбруи и одежды ямщиковъ, недостаточность запасовъ фуража, неправильное веденіе книгъ, несвоевременная сдача въ казну сбора съ проѣзжающихъ и пр. Къ устраненію замѣченныхъ неправильностей почтово-телеграфнымъ вѣдомствомъ приняты соответственныя мѣры.

Министерство Народнаго Просвѣщенія.

Въ 1913 году продолжалось отмѣченное уже въ предыдущихъ отчетахъ крупное увеличеніе ассигнованій изъ казны на развитіе дѣла народнаго образованія. Мѣры по народному образованію.

Достойно вниманія, что за время 1908—1913 г.г. смѣта Министерства Народнаго Просвѣщенія возрасла болѣе чѣмъ въ два съ половиною раза (съ 53 милл. до 143 милл. руб.), при чемъ сумма, отпущенная по смѣтѣ 1913 года, превышаетъ кредиты предшествующаго года (117 милл. руб.) на 26 милл. руб., или на 22%.

Около половины этой суммы (до 70 милл. руб.) было предназначено на удовлетвореніе какъ временныхъ, такъ и постоянныхъ нуждъ начальнаго народнаго образованія, что вмѣстѣ съ ассигнованіями на тѣ же нужды по смѣтѣ Святѣйшаго

Синода на 1913 годъ (20 слишкомъ милл. руб.) составило общую сумму до 90 милл. руб. Столь значительные отпуска изъ средствъ казны, безъ сомнѣнія, весьма подвинули развитие начальнаго образованія, но для завершения этого важнаго дѣла потребуются еще большіе труды и затраты. Достаточно сказать, что лишь въ земскихъ губерніяхъ предстоитъ, согласно составленнымъ планамъ, открыть еще 48 тыс. школьных комплектовъ въ дополненіе къ существующимъ 70 тысячамъ. Медленнѣе идетъ развитіе начальнаго образованія въ губерніяхъ неземскихъ, гдѣ только за послѣднее время приняты мѣры къ выработкѣ школьныхъ сѣтей и плановъ. Таковы пока составлены лишь въ губерніяхъ сѣверо-западнаго края, въ нѣкоторыхъ уѣздахъ Холмской, Томской, Тобольской губерній, а также Акмолинской и Семирѣченской областей.

Что касается городовъ, то изъ общаго ихъ числа (984) лишь около 33% приступили къ 1913 году къ устройству школьныхъ сѣтей.

Однимъ изъ существенныхъ недостатковъ нашей низшей школы является отсутствіе во многихъ мѣстахъ подходящихъ школьныхъ помѣщеній. Въ виду этого важное значеніе имѣютъ операціи фонда Имени Императора Петра Великаго, предназначеннаго для выдачи мѣстнымъ общественнымъ организаціямъ сеудъ и безвозвратныхъ пособій на постройку училищныхъ зданій. Къ концу отчетнаго года средства фонда достигли 21 милл. руб., изъ коихъ числилось въ долгу по 1.005 сеудамъ, выданнымъ въ 1910—1913 г.г., около 21 милл. руб.

За короткое время съ 1911 года кредиты на среднюю общеобразовательную школу возрасли по смѣтѣ Министерства Народнаго Просвѣщенія вдвое и достигли въ 1913 году 26 милл. руб. Это увеличеніе обусловлено главнымъ образомъ введеніемъ въ 1912 году новаго штата гимназій и реальныхъ учи-

лицъ. Что же касается открытія новыхъ учебныхъ заведеній такихъ типовъ, то хотя оно и идетъ въ теченіе послѣдняго времени въ усиленномъ по сравненію съ прежними годами размѣрѣ, тѣмъ не менѣе ростъ его не вполне соответствуетъ на-рѣвшеи потребности въ среднемъ образованіи. Это особенно ярко обнаруживается при сравненіи состоянія русской средней школы съ заграничными. Въ Россіи приходится 1 школа на 85 тыс. человѣкъ населенія, между тѣмъ какъ въ Австріи одно учебное заведеніе обслуживаетъ 56 тыс. человѣкъ, въ Германіи же даже 29 тыс. человѣкъ.

Планомѣрное развитіе средняго образованія имѣетъ не меньшее значеніе, чѣмъ пасаженіе начальнаго обученія, и должно итти наравнѣ съ послѣднимъ.

Въ виду этого представляется весьма желательнымъ скорѣйшее осуществленіе предположенія Министерства Народнаго Просвѣщенія составить, при участіи мѣстныхъ организацій, примѣрно на 10 лѣтъ, проектъ сѣти новыхъ среднихъ учебныхъ заведеній, съ подробнымъ расчетомъ средствъ, необходимыхъ на выполненіе этого проекта. Лишь при такомъ условіи и при намѣчаемомъ участіи въ этомъ дѣлѣ мѣстныхъ общественныхъ силъ и средствъ можно надѣяться, что средняя школа получитъ надлежащее развитіе.

Сравнительно быстро развивается профессиональное образованіе. Къ 1913 году въ вѣдѣніи Министерства Народнаго Просвѣщенія, Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія, Министерства Торговли и Промышленности и Министерства Путей Сообщенія состояло всего 1.362 профессиональныхъ учебныхъ заведеній, въ томъ числѣ 27 высшихъ, 253 среднихъ и 1.082 низшихъ. На содержаніе ихъ ассигнуется изъ казны свыше 14 милл. руб. Въ теченіе послѣдняго пятилѣтія число профессиональныхъ училищъ возрасло на 52%.

Дѣятельность указанных выше вѣдомствъ за послѣдніе годы была направлена, съ одной стороны, къ насажденію новыхъ разсадниковъ профессиональныхъ знаній и организаціи новыхъ типовъ учебныхъ заведеній, а съ другой стороны, къ улучшенію постановки дѣла въ существующихъ училищахъ. Въ этомъ отношеніи необходимо отмѣтить внесенный Министерствомъ Народнаго Просвѣщенія въ законодательныя учрежденія проектъ положенія и штатовъ среднихъ и низшихъ техническихъ училищъ. Въ области развитія низшихъ профессиональныхъ училищъ серьезное значеніе приобрѣла организація народныхъ школъ съ программами обученія, тѣсно приспособленными къ мѣстнымъ условіямъ и потребностямъ. Такъ, Главное Управление Землеустройства и Земледѣлія озабочено въ настоящее время открытіемъ народныхъ сельскохозяйственныхъ школъ для взрослого населенія по типу германскихъ дополнительныхъ школъ, основнымъ отличіемъ коихъ отъ обычнаго типа школъ является возможно тѣсная связь обученія съ работами учащихся въ своихъ хозяйствахъ и съ мѣрами улучшенія таковыхъ. Въ этихъ же видахъ Министерство Народнаго Просвѣщенія выработало законопроектъ о женскомъ профессиональномъ образованіи, предусматривающій учрежденіе, сообразно мѣстнымъ потребностямъ, руководѣльныхъ классовъ, ремесленныхъ и профессиональныхъ училищъ и школъ.

При всемъ томъ, несмотря на сравнительно быстрый ростъ профессиональныхъ школъ, существующее нынѣ количество какъ среднихъ, такъ и низшихъ специальныхъ учебныхъ заведеній не можетъ удовлетворить дѣйствительной въ нихъ потребности.

Съ развитіемъ у насъ сельскохозяйственной, фабрично-заводской и ремесленной промышленности постоянно усиливается спросъ на научно подготовленныхъ мастеровъ, низшихъ и среднихъ техниковъ по отдѣльнымъ производствамъ. Особенно

опущается потребность въ лицахъ, знакомыхъ съ ремонтомъ и уходомъ за земледѣльческими орудіями и машинами, получившими въ послѣднее время значительное распространеніе въ сельскомъ хозяйствѣ.

Удовлетвореніе всѣхъ этихъ нуждъ несомнѣнно потребуетъ отъ вѣдающихъ этимъ дѣломъ органовъ напряженной дѣятельности по развитію профессиональныхъ среднихъ и низшихъ школъ, а также и значительныхъ ассигнованій изъ государственнаго казначейства.

Что касается, наконецъ, высшаго образованія въ Россіи, то по отношенію къ высшимъ общеобразовательнымъ учебнымъ заведеніямъ на очереди стоитъ вопросъ объ изданіи новаго штата университетовъ, такъ какъ дѣйствующій штатъ 1884 года совершенно не удовлетворяетъ ихъ научнымъ и жизненнымъ потребностямъ.

При разсмотрѣннн мѣстныхъ ходатайствъ объ учрежденіи новыхъ высшихъ учебныхъ заведеній были неуклонно принимаемы въ руководство указанія, данныя по этому предмету ВАШИМЪ ИМПЕРАТОРСКИМЪ ВЕЛИЧЕСТВОМЪ 2 апрѣля 1912 года, и преимущественное вниманіе было обращено на развитіе специальныхъ высшихъ учебныхъ заведеній, особенно же сельскохозяйственныхъ. Къ числу таковыхъ принадлежатъ недавно открытые молочнохозяйственный институтъ въ Вологдѣ, Воронежскій сельскохозяйственный институтъ и высшіе сельскохозяйственные курсы Саратовскаго Общества сельскихъ хозяевъ. Въ ближайшемъ будущемъ предстоитъ учрежденіе высшихъ сельскохозяйственныхъ учебныхъ заведеній въ Сибири и Самарѣ. Далѣе, въ цѣляхъ развитія сельскохозяйственно-гидротехническаго образованія намѣчены къ открытію въ городахъ С.-Петербургѣ и Ташкентѣ высшія учебныя заведенія для подготовки технического персонала для меліоративныхъ работъ.

Главное Управление Государственного Конно-заводства.

На ряду съ общими мѣропріятіями по развитію животноводства особаго вниманія заслуживаютъ мѣры по улучшенію отечественнаго коневодства.

Существующій конскій составъ въ Россіи, превосходя по численности конское населеніе большинства иностранныхъ государствъ, представляется слабымъ по своимъ качествамъ.

По даннымъ военно-конской переписи мелкая слабо-сильная лошадь составляетъ около 88% наличнаго количества лошадей Имперіи. Обстоятельство это свидѣтельствуеетъ, что крестьянское населеніе не обеспечено хорошею рабочею лошадыю. Между тѣмъ крѣпкая и выносливая лошадь является насущною потребностью крестьянскаго земледѣльческаго хозяйства, на которомъ зиждется у насъ народное благосостояніе, такъ какъ лошадь въ сельскомъ бытѣ служитъ главною рабочею силою при воздѣлываніи земель и при сбытѣ произведеній сельскаго хозяйства, при извозномъ промыслѣ, а равно при удовлетвореніи потребностей домашняго хозяйства.

Надлежитъ также отмѣтить, что при недостаточно высокихъ качествахъ сельскохозяйственной лошади и обеспеченіе арміи надлежащимъ конскимъ составомъ, въ особенности при мобилизаціи, когда должно потребоваться въ короткій срокъ огромное количество лошадей, можетъ быть затруднено, ибо для удовлетворенія этой потребности главнымъ образомъ служить обычная сельскохозяйственная лошадь.

Посему мѣропріятія по улучшенію крестьянской лошади представляются весьма важными какъ въ цѣляхъ сельскохозяйственныхъ, такъ и для военнаго дѣла.

Предпріятое Главнымъ Управленіемъ Государственнаго Коннозаводства въ 1912—1913 г.г. привлеченіе земскихъ

учрежденій и сельскохозяйственныхъ обществъ къ развитію и улучшенію сельскохозяйственнаго коневодства не вышло пока изъ предѣловъ первоначальнаго опыта. Что касается непосредственной дѣятельности коннозаводскихъ учрежденій, то число и составъ ихъ не обеспечиваютъ въ должной степени широкаго развитія мѣропріятій по улучшенію крестьянской лошади.

Число конюшенъ, поставляющихъ производителей на случайные пункты, обслуживающіе потребности мѣстнаго населенія, не превышаетъ 44 во всей Имперіи, такъ что многія губерніи и области вовсе лишены ихъ. Недостаточно и количество находящихся на нихъ лошадей. Въ то время какъ въ нѣкоторыхъ иностранныхъ государствахъ, какъ, напримѣръ, во Франціи и Австріи, казенные производители составляютъ 0,108 и 0,145% всего конскаго состава страны, у насъ означенное отношеніе достигаетъ лишь 0,011%. Къ тому же составъ лошадей заводскихъ конюшенъ неполнѣ отвѣчаетъ своему назначенію и не бываетъ использованъ въ полной мѣрѣ.

Слѣдуетъ также отмѣтить, что и государственные конские заводы находятся въ неполнѣ благопріятномъ положеніи; число лошадей, состоящихъ въ нихъ, на 30% ниже опредѣленнаго по штату, при чемъ отъ всѣхъ шести заводовъ поступаетъ въ конюшни въ среднемъ въ годъ около 150 жеребцовъ—производителей; между тѣмъ по обширности принадлежащихъ заводамъ угодій вполне возможно было бы содержать заводы въ полномъ комплектѣ и значительно повысить число выпускаемыхъ ими жеребцовъ.

Что касается ремонта строевыхъ частей арміи въ мирное время, то удовлетворенію этой потребности служитъ Задонское частное коннозаводство и западныя, юго-западныя и южныя губерніи Россіи. Созданное въ особо льготныхъ условіяхъ на запасныхъ земляхъ казачьяго войска задонское коневодство понизило продажную стоимость ремонтной

лошади. Въ то же время оно неблагоприятно отразилось на культурномъ коневодствѣ во внутреннихъ губерніяхъ. Нынѣ вѣдомству государственнаго коннозаводства предстоитъ обратить особое вниманіе на развитіе культурнаго коневодства и ремонтной лошади.

Повышеніе смѣтныхъ кредитовъ за послѣдніе годы дало возможность вѣдомству нѣсколько развить дѣятельность.

Такъ, въ отчетномъ году были расширены три заводскія конюшни—Екатеринославская, Пензенская, Тульская—и учреждена новая конюшня въ Кубанской области. Въ связи съ расширеніемъ существующихъ конюшенъ и образованіемъ новыхъ въ предшествующее время, эта мѣра позволила нѣсколько увеличить наличный составъ лошадей въ конюшняхъ и развить дѣятельность случныхъ пунктовъ. Засимъ, оказалось возможнымъ принять болѣе широкія мѣры къ обновленію и улучшенію состава лошадей въ коннозаводскихъ учрежденіяхъ, на что было ассигновано въ отчетномъ году до 945 тыс. руб.

Министерство Путей Сообщенія.

Постройка желѣзныхъ дорогъ распоряженіемъ казны. По смѣтѣ чрезвычайныхъ расходовъ Министерства Путей Сообщенія 1913 года было назначено на изысканія и на постройку распоряженіемъ казны новыхъ желѣзныхъ дорогъ 109.859.317 руб. противъ 109.520.168 руб., назначенныхъ на ту же надобность въ 1912 году, и 94,6 милл. руб. въ 1911 году. Изъ указанной суммы (109,8 милл. руб.)—76,7 милл. руб., или 70%, ассигновано было на постройку Амурской желѣзной дороги и на расходы, связанные съ этой постройкой.

Положеніе работъ въ отчетномъ году на этой постройкѣ представлялось въ слѣдующемъ видѣ.

На *Головномъ участкѣ* (отъ развѣзда Куэнга до ст. Урюмъ) поддерживалось правильное и непрерывное движеніе поѣздовъ

съ перевозкою частныхъ грузовъ и пассажировъ. Результаты временной эксплуатаціи за время съ 1 января по 15 октября 1913 года выразились дефицитомъ въ суммѣ около 203 тыс. руб. (доходы 193 тыс. руб., расходы 396 тыс. руб.), на покрытіе котораго потребуются спеціальныя ассигнованія. Въмѣстѣ съ временнымъ движеніемъ на означенномъ участкѣ продолжались также и работы по исполненію недоделокъ по достройкѣ и оборудованію дороги, каковыя работы были исчислены по заключительному балансу въ суммѣ 1.360 тыс. руб.

На остальномъ протяженіи *Западной части Амурской желѣзной дороги* (отъ Урюма до Керака) закончены были укладка и балластировка пути, при чемъ временная эксплуатация была открыта 15 октября 1913 года, то-есть въ срокъ, указанный Министеромъ Путей Сообщенія въ его представленіи въ Государственную Думу отъ 12 мая 1909 года по вопросу объ утвержденіи строительной стоимости названной линіи. Нельзя не признать, что при тѣхъ исключительно неблагоприятныхъ условіяхъ, при которыхъ производилась постройка Западно-Амурской желѣзной дороги, своевременное окончаніе ея могло быть достигнуто лишь благодаря особой энергіи и распорядительности строительной администраціи. Коммисія, производившая освидѣтельствованіе постройки, признала, что построенная дорога въ общемъ удовлетворяетъ всемъ требованіямъ техническихъ условій проектированія и сооруженія Западной и Средней частей Амурской желѣзной дороги, что главный путь уложенъ и забалластированъ на полный слой балласта на всемъ протяженіи, а станціонные пути—въ предѣлахъ, потребныхъ для движенія поѣздовъ и для маневровъ, и что по состоянію пути и сооруженій возможно безпрепятственное открытіе постоянного движенія поѣздовъ со скоростью 40 вер. въ часъ. Необходимо однако оговорить, что администраціи по временной эксплуатаціи предстоитъ еще значительныя работы по окончанію недоделокъ,

важнѣйшей изъ которыхъ является отсутствіе на линіи постоянного водоснабженія.

Что касается финансовыхъ результатовъ постройки Западной части Амурской желѣзной дороги, то во всеподданнѣйшихъ отчетахъ за предшествующіе годы мною докладывалось о неизбежности крупнаго перерасхода по этой постройкѣ, вслѣдствіе исключительно трудныхъ условій производства работъ. Работы пришлось исполнять въ каменныхъ, мерзлыхъ и въ разжиженныхъ грунтахъ, при чемъ условія разработки такихъ грунтовъ значительно превышали тѣ трудности, съ которыми подрядчики должны были сообразоваться, вступая въ обязательства съ казною. Стоимость, засимъ, найма рабочей силы, ея продовольствія и снабженія потребнымъ инвентаремъ и инструментами оказалась столь высокой, что обычныя нормы расхода по указаннымъ статьямъ представились совершенно недостаточными и потребовали отъ подрядчиковъ весьма значительныхъ дополнительныхъ расходовъ. Съ другой стороны, необходимо отмѣтить, что, начиная съ 1910 года, контроль настойчиво указывалъ на опасность, угрожающую интересамъ казны отъ незаконнаго авансированія начальникомъ работъ подрядчиковъ ссудами, не предусмотрѣнными договорами, а также отъ предоставленія имъ слишкомъ широкаго кредита въ банкахъ. Перерасходъ по постройкѣ Западно-Амурской желѣзной дороги былъ предметомъ подробнаго изученія въ междувѣдомственной комисіи, подъ предсѣдательствомъ инженера Риппаса, командированной на постройку. На обязанности этой комисіи лежало, прежде всего, установить справедливую оцѣнку работъ для отдѣльныхъ подрядчиковъ по землянымъ работамъ и искусственнымъ сооруженіямъ, въ виду признанной убыточности договорныхъ цѣнъ и въ цѣляхъ достиженія миролюбиваго соглашенія съ подрядчиками. Въ междувѣдомственной комисіи при опредѣленіи размѣра возможныхъ приплатъ подрядчикамъ, сверхъ причитающихся

имъ по договорамъ суммъ, единогласія достигнуто не было, и, благодаря возраженіямъ, предъявленнымъ представителями Государственнаго Контроля и Министерства Финансовъ, дѣло было пересмотрѣно въ Особомъ Совѣщаніи, подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра Путей Сообщенія тайнаго совѣтника Думитрашко, при чемъ Совѣщаніе нашло необходимымъ понизить приплаты подрядчикамъ, нечисленныя означенной комисіей въ общей суммѣ около 14,5 милл. руб., до 9.607 тыс. руб. Однако исчисленныя Совѣщаніемъ тайнаго совѣтника Думитрашко приплаты подрядчикамъ въ суммѣ 9.607 тыс. руб. оказались недостаточными для покрытія всѣхъ долговъ подрядчиковъ казнѣ и банкамъ, и Министерство Путей Сообщенія оказалось вынужденнымъ внести въ исполнительную расцѣнку Западно-Амурской желѣзной дороги 3.136.125 руб. какъ «ассигнованіе, испрашиваемое для покрытія произведенныхъ расходовъ по подряднымъ работамъ сверхъ суммъ, предположенныхъ къ выдачѣ подрядчикамъ за исполненныя ими работы». Такимъ образомъ даже повышенная расцѣнка работъ все же оставила неоправданными выдачи, произведенныя начальникомъ работъ, на сумму свыше 3 милл. руб. Государственный Контроль лишенъ былъ возможности возражать противъ отпуска означенныхъ средствъ, безусловно необходимыхъ для окончанія расчетовъ по постройкѣ Западно-Амурской желѣзной дороги, но вопросъ о законности и правильности распорядительныхъ дѣйствій администраціи, обусловившихъ необходимость этого ассигнованія, будетъ выясненъ вѣдомствомъ въ общемъ ревизіонномъ порядкѣ.

Значительныя затрудненія вызывалъ также вопросъ о размѣрѣ задолженности подрядчиковъ Западно-Амурской желѣзной дороги банкамъ: Русско-Азіатскому, Волжско-Камскому и Сибирскому Торговому, подлежащей погашенію распоряженіемъ казны, въ виду того, что кредитъ подрядчикамъ банками былъ открытъ по ходатайствамъ начальника

работъ и на основаніи указаній, данныхъ банкамъ бывшимъ Министромъ Финансовъ.

По исчисленіямъ строительнаго управленія, принятымъ и междувѣдомственной комисіею инженера Риппаса, подлежащая погашенію распоряженіемъ казны задолженность подрядчиковъ банкамъ опредѣлялась: по капитальному долгу въ 3.472.804 руб. и по процентамъ и комисіоннымъ въ 710.911 руб., всего въ суммѣ 4.183.715 руб. Въ виду возраженій со стороны представителей Государственнаго Контроля и Министерства Финансовъ, вопросъ этотъ былъ пересмотрѣнъ Особымъ Совѣщаніемъ, которымъ задолженность была опредѣлена: по капитальному долгу въ 2.633.594 руб. и по процентамъ и комисіоннымъ въ 495.422 руб., а всего въ суммѣ 3.129.016 руб. Значительное пониженіе суммы задолженности объясняется исключеніемъ подрядчиковъ, не рекомендованныхъ банкамъ, и непринятіемъ кредитовъ, открытыхъ банками независимо отъ подрядовъ на Западной части Амурской желѣзной дороги, а также пониженіемъ процентовъ, начисленныхъ банками за пользованіе капиталами. Необходимо при этомъ пояснить, что означенная сумма задолженности подрядчиковъ банкамъ (3.129.016 руб.) для своего погашенія особаго ассигнованія не требуетъ, такъ какъ, при исчисленіи стоимости работъ и опредѣленіи могущаго быть назначеннымъ подрядчикамъ дополнительнаго вознагражденія, задолженность эта была уже принята къ учету.

Въ своемъ представленіи въ Государственную Думу Министерство Путей Сообщенія, на основаніи данныхъ междувѣдомственной комисіи и Особаго Совѣщанія, исчисляетъ дѣйствительную строительную стоимость Западно-Амурской желѣзной дороги въ 95.829 тыс. руб. (противъ ассигнованныхъ по расцѣночнымъ вѣдомостямъ 76.348.732 руб.), при чемъ размѣръ перерасхода опредѣляется: 1) по главной линіи Западно-Амурской желѣзной дороги въ суммѣ 16.683 тыс. руб. и 2) по

вѣтвямъ (Часовинской и Рейновской) въ суммѣ 1.726 тыс. руб. Сверхъ того въ исполнительную расцѣнку включена стоимость работъ, не предусмотрѣнныхъ предварительными расцѣночными вѣдомостями, на сумму 1.070 тыс. руб. Необходимо однако оговорить, что въ связи съ предстоящими еще работами по дополнительному водоснабженію и по постройкѣ большихъ мастерскихъ, а также въ виду принятаго рѣшенія превратить временныя вѣтви—Часовинскую и Рейновскую—въ постоянныя, указанный выше перерасходъ въ дѣйствительности долженъ будетъ выразиться въ суммѣ значительно большей, чѣмъ испрашиваемая нынѣ Министерствомъ Путей Сообщенія.

Работы по сооружеиію *Средне-Амурской* желѣзной дороги въ отчетномъ году производились настолько успѣшно, что къ концу года (6 декабря) явилась уже возможность открыть временное пассажирское и грузовое движеніе между конечными пунктами Благовѣщенскъ—Керакъ. Вслѣдствіе неготовности постоянныхъ мостовъ, рельсовый путь для безпересадочнаго зимняго движенія поѣздовъ черезъ рѣки Зею и Томь, пересѣкающія магистраль и Благовѣщенскую вѣтвь, былъ уложенъ по льду. При этомъ предполагалось, что составы поѣздовъ будутъ перевозиться по этому пути паровозной тягой. Однако при слѣдованіи пробнаго поѣзда 3 декабря черезъ рѣку Зею у Бѣлогорскаго моста ледъ не выдержалъ, и паровозъ затонулъ почти на самомъ фарватерѣ. Кромѣ этого случая былъ также провалъ воинскаго состава на переправѣ у Алексѣевского моста и двухъ платформъ, груженныхъ желѣзомъ, на рѣкѣ Томи. Всѣ эти несчастные случаи съ подвижнымъ составомъ, объясняемые сравнительно теплой зимой 1913 года, привели къ необходимости расцѣплять составы поѣздовъ при переходахъ черезъ рѣки и перекачивать ихъ конной тягой. Сооруженіе Алексѣевского моста ко времени

открытія навигаціи будетъ окончено, при чемъ для обезпеченія безпересадочнаго движенія между Бѣлогорьемъ и Кераскомъ черезъ рѣку Томъ у Бочкарева сооружается временный деревянный мостъ.

Для обслуживанія станцій и питанія паровозовъ водой на линіи устроено временное водоснабженіе, достаточное пока для своего назначенія. Что же касается постояннаго водоснабженія, то, въ виду большой сложности этого вопроса, оно едва-ли будетъ готово ко времени передачи дороги въ эксплуатацию.

На Благовѣщенской вѣтви работы, за исключеніемъ Бѣлогорскаго моста черезъ рѣку Зею, представляются въ болѣе законченномъ видѣ, чѣмъ на магистрали: земляныя работы по устройству главнаго полотна, дополнительныя земляныя работы, устройство площадокъ подъ станціи и разъѣзды и балластировку пути за незначительными недодѣлками можно считать оконченными; укрѣпленіе откосовъ полотна насыпей и выемокъ въ большей части также исполнено.

Качество исполненныхъ работъ можно признать въ общемъ удовлетворительнымъ. Приходится однако отмѣтить, что въ гражданскихъ и искусственныхъ сооруженіяхъ неоднократно было обнаружено допущеніе сырого лѣса, не удовлетворяющаго техническимъ условіямъ. Последнее обстоятельство объясняется отчасти ускореннымъ темпомъ работъ, сравнительно низкимъ качествомъ мѣстнаго лѣса и недостаточно тщательной сортировкой лѣса при приѣмкѣ. Сомнительными представлялись также нѣкоторыя партіи цемента, употребленныя для кладки искусственныхъ сооружений, несмотря на недостаточно удовлетворительные результаты, полученные при повторныхъ испытаніяхъ этого цемента. Мѣстный контроль сообщалъ, между прочимъ, объ обнаружившейся въ Хабаровскомъ устоѣ Буреинскаго моста трещинѣ, образованіе коей объяснялось медленнымъ схватываніемъ и тверднѣемъ

цемента, залежалаго и не выдерживающаго установленнаго сопротивленія. Коммисія, изслѣдовавшая эту трещину, признала необходимымъ разобрать до основанія уголь устоя и произвести кладку заново.

Что касается финансовыхъ результатовъ постройки Средне-Амурской желѣзной дороги, то высказанное мною въ прошлогоднемъ всеподданнѣйшемъ отчетѣ опасеніе, что ичисленный строительнымъ управленіемъ перерасходъ въ 5,5 милл. руб. можетъ оказаться ниже дѣйствительной потребности, къ сожалѣнію, вполне оправдалось. Вопросъ о предстоящемъ перерасходѣ по постройкѣ Средне-Амурской желѣзной дороги былъ подвергнутъ подробному разсмотрѣнію въ комитетѣ управленія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ, при чемъ размѣръ этого перерасхода опредѣленъ былъ въ 17 милл. руб. Сверхъ того, предстоитъ еще дополнительныхъ работъ на сумму свыше 5 милл. руб., и такимъ образомъ общая стоимость Средне-Амурской постройки выразится въ суммѣ около 100 милл. руб.

Главными причинами перерасхода несомнѣнно являются недостаточность цѣнъ, принятыхъ въ основаніе расчетовъ при составленіи расцѣночныхъ вѣдомостей, и ускоренный темпъ производства работъ. Но извѣстное вліяніе на увеличеніе стоимости постройки имѣли также и нѣкоторая нераспорядительность и нехозяйственность строительной администраціи. Такъ, контролемъ отмѣчалось, что большинство рядчиковъ, благодаря широкому авансированію и расчету ихъ рабочихъ средствами казны, оказались въ переборѣ, вслѣдствіе чего почти всѣ они возбуждали ходатайства объ увеличеніи обусловленныхъ подписками и нарядами цѣнъ. Совѣтомъ же мѣстнаго управленія дѣйствительная стоимость работъ рядчикамъ выяснялась лишь въ рѣдкихъ случаяхъ; обычно, при существованіи переборовъ, принималась въ расчетъ задолженность рядчиковъ казнѣ, и цѣны увеличивались до тѣхъ предѣловъ,

при которых возможно было погасить эту задолженность. Засимъ, изъ донесеній контроля усматривается также, что нѣкоторыя хозяйственныя операціи, какъ заготовка лѣса, заготовка продовольствія для рабочихъ, организація желѣзнодорожной флотиліи и автомобильнаго сообщенія, выполнены были не вполне успѣшно. По всѣмъ неправильнымъ и нехозяйственнымъ дѣйствіямъ администраціи контролемъ возбуждается преслѣдованіе въ общемъ ревизіонномъ порядкѣ.

На постройкѣ *Восточной части Амурской* желѣзной дороги (отъ рѣки Буреи до Хабаровска) отдѣльныя категоріи работъ въ отчетномъ году производились съ неодинаковымъ успѣхомъ: въ то время, какъ количество исполненныхъ земляныхъ работъ главнаго полотно оказалось близкимъ къ намѣченному плану, въ работахъ каменныхъ мостовъ замѣчается значительная отсталость; не выполнена также программа тоннельныхъ работъ.

Серьезныхъ опасеній за своевременность окончанія постройки указанная отсталость пока не вызываетъ, но необходимость въ послѣдующемъ усиленіи работъ должна будетъ отозваться на ихъ удорожаніи; въ частности же задержки въ производствѣ тоннельныхъ работъ угрожаютъ излишними расходами на постройку обходовъ у неоконченныхъ тоннелей.

По качеству исполненныхъ въ отчетномъ году работъ, согласно донесеніямъ мѣстнаго контроля, должны быть признаны соответствующими техническимъ заданіямъ.

Данныя о финансовыхъ результатахъ постройки *Восточной части Амурской желѣзной дороги* пока представлены быть не могутъ. Однако уже и въ настоящее время можетъ считаться выяснившимся, что ассигнованныхъ по утвержденнымъ вѣдомостямъ на сооруженіе линіи суммъ окажется недоста-

точнымъ даже для покрытія расходовъ до 1 января 1915 года; между тѣмъ окончаніе постройки ожидается не ранѣе, чѣмъ въ 1916 году. Главной причиной перерасхода на *Восточной части Амурской желѣзной дороги*, какъ и на *Западной и Средней частяхъ* ея, несомнѣнно является недостаточность единичныхъ цѣнъ, опредѣленныхъ предварительными расцѣнками. Однако рядъ фактовъ, отмѣченныхъ въ донесеніяхъ мѣстнаго контроля, не можетъ не вызывать сомнѣній въ достаточномъ соблюденіи строительною администраціею интересовъ казны при выполненіи нѣкоторыхъ хозяйственныхъ операцій.

Примѣромъ нехозяйственности строительнаго управленія можетъ служить организація желѣзнодорожной флотиліи. Стоимость этой флотиліи, организованной въ 1912 году, опредѣлилась въ 880 тыс. руб., содержаніе ея въ 1913 году обошлось въ 96 тыс. руб.; вся же работа флотиліи въ отчетномъ году—даже при расчетѣ по высшимъ цѣнамъ перевозокъ, совершаемыхъ для *Восточной Амурской* постройки частными судовладѣльцами,—не можетъ быть оцѣнена больше 47 тыс. руб.

Также не вполне удачной оказалась и продовольственная операція. При ревизіи продовольственныхъ складовъ въ концѣ 1913 года была отмѣчена перегруженность ихъ запасами, при чемъ нѣкоторые предметы заготовлены были въ размѣрахъ, превышающихъ отъ 10 до 20 разъ годовой ихъ расходъ. На ряду съ этимъ тѣ же предметы продовольствія приобрѣтаются потребителями у частныхъ торговцевъ на линіи по цѣнамъ болѣе дешевымъ, чѣмъ назначенныя строительнымъ управленіемъ.

Въ отчетномъ году продолжались начатыя въ 1911 году работы по устройству второго пути на труднѣйшемъ участкѣ бывшей *Кругобайкальской линіи Байкаль—Култукъ*, про-

тяженіемъ 80 верстъ, и приступлено къ производству строительныхъ работъ на дальнѣйшемъ участкѣ той же линіи *Култукъ—Танхой*, протяженіемъ 111 верстъ.

Положеніе строительныхъ работъ на обоихъ участкахъ, хотя и представляется въ настоящее время удовлетворительнымъ, не даетъ однако полной увѣренности въ томъ, что постройка будетъ окончена къ намѣченному сроку, то-есть къ 1 января 1915 года. На успѣшность хода работъ, помимо тяжелыхъ мѣстныхъ условій, влияетъ то обстоятельство, что работы по устройству полотна второго пути производятся безъ закрытія движенія по сосѣднему первому пути, поэтому какъ для сохраненія безопасности движенія поѣздовъ, такъ и для предохраненія существующаго полотна отъ поврежденія грунтомъ и камнями, падающими при срѣзкѣ откосовъ, рельсовую колею перваго пути приходится прикрывать сплошнымъ бревенчатымъ настиломъ. Снятіе этого настила для пропуска поѣздовъ и обратная укладка его для дальнѣйшаго производства работъ отнимаетъ значительное время и понижаетъ производительность рабочаго дня, при существующемъ движеніи, на 25—30%.

Кромѣ того нѣкоторое замедленіе наблюдается также и въ работахъ по возведенію желѣзобетонныхъ сооружений, въ виду новизны этого дѣла.

Въ отношеніи финансоваго положенія постройки слѣдуетъ отмѣтить, что, несмотря на значительныя отклоненія отъ предполагаемыхъ расцѣпочныхъ вѣдомостей и на выяснившееся уже нынѣ превышеніе расходовъ по отдѣльнымъ статьямъ, можно ожидать, что въ общемъ работы по постройкѣ второго пути на участкахъ *Байкаль—Култукъ—Танхой* будутъ окончены безъ перерасхода, такъ какъ, благодаря новымъ вариантамъ, достигнуто значительное сокращеніе въ количествѣ работъ главнымъ образомъ земляныхъ и по возведенію искусственныхъ сооружений.

Въ отчетномъ году окончена была постройка *Тюмень-Омской* желѣзной дороги, протяженіемъ 531 вер. Дорога была сдана въ эксплуатацію 1 октября 1913 года, съ опозданіемъ противъ первоначально предполагаемаго срока на 11 мѣсяцевъ.

Стоимость этой дороги была опредѣлена по расцѣпочной вѣдомости въ суммѣ 31.880 тыс. руб. (около 62 тыс. руб. на версту), дѣйствительные же расходы превысили назначенія расцѣпочной вѣдомости, по приблизительнымъ подсчетамъ, на 1.259 тыс. руб. Этотъ перерасходъ былъ вызванъ, во-первыхъ, необходимостью продлить срокъ дѣйствія штата строительной администраціи въ связи съ отдаленіемъ срока сдачи постройки въ эксплуатацію, во-вторыхъ, исключительной продолжительностью временнаго движенія (два года 9 мѣсяцевъ, вмѣсто обычныхъ 12 мѣсяцевъ), открытаго по неоконченному полотну для развозки по линіи строительныхъ матеріаловъ, и, въ-третьихъ, недостаточностью нѣкоторыхъ ассигнованій по расцѣпочной вѣдомости, въ особенности на гражданскія сооружения.

Въ отношеніи качества исполненныхъ работъ назначенная для освидѣтельствованія этой дороги коммисія дала заключеніе, что, несмотря на тяжелыя условія производства работъ, земляное полотно вполне отвѣчаетъ всѣмъ требованіямъ правильной эксплуатаціи дороги, а гражданскія и искусственныя сооружения исполнены даже съ особою тщательностью.

Окончаніе *Синарско-Шадринскаго* подъѣзднаго пути, протяженіемъ 110 вер., было предполагено къ 1 іюля 1913 года; въ дѣйствительности эта постройка была сдана въ эксплуатацію лишь 1 октября минувшаго года, то-есть съ просрочкою въ 3 мѣсяца. Задержка была вызвана главнымъ образомъ отсталостью въ ходѣ земляныхъ работъ, производство коихъ было предоставлено мѣстному населенію, пострадавшему въ 1911 году отъ неурожая.

Относительно качества произведенныхъ работъ комиссія по освидѣтельствуванію дороги отмѣтила, что работы исполнены вполнѣ удовлетворительно.

Что же касается финансовыхъ результатовъ постройки, то въ настоящее время, на основаніи приблизительныхъ подсчетовъ, произведенныхъ на мѣстѣ особою комиссіею, слѣдуетъ ожидать сбереженія противъ назначеній расцѣпочной вѣдомости въ размѣрѣ около 135 тыс. руб.

Въ Европейской Россіи въ отчетномъ году оканчивались работы по постройкѣ Соединительной вѣтви между Имперскою и Финляндскою желѣзнодорожными сѣтями и по постройкѣ Соединительной линіи между существующими въ г. Ярославль желѣзными дорогами съ мостомъ черезъ рѣку Волгу, и было приступлено къ работамъ по постройкѣ желѣзнодорожныхъ линій Мерефа—Херсонъ и С.-Петербургъ—Токсово—рѣка Лемболовка. Кромѣ того продолжались работы по сооруженію Карсъ-Сарыкамышской желѣзной дороги, и приступлено къ постройкѣ линіи Сарыкамышъ—Караурганъ, представляющей продолженіе названной желѣзной дороги (Карсъ—Сарыкамышъ) до турецкой границы.

На *Соединительной вѣтви между Имперскою и Финляндскою желѣзнодорожными сѣтями* съ 1 октября прошлаго года открыто временное движеніе и производится перевозка частныхъ грузовъ, воинскихъ чиновъ и воинскихъ грузовъ; 1 ноября Соединительная вѣтвь передана въ вѣдѣніе Николаевской желѣзной дороги, то-есть съ опозданіемъ противъ предположеннаго первоначально срока сдачи вѣтви въ эксплуатацію (1 июля 1912 года) на 16 мѣсяцевъ. Возможность запозданія въ окончаніи постройки Соединительной вѣтви, въ виду медлительности въ производствѣ работъ на этой вѣтви, предвидѣлась Государственнымъ Контролемъ еще въ 1911 году, и Государственный Контроль неоднократно просилъ Мини-

стерство Путей Сообщенія принять мѣры къ обезпеченію окончанія строительныхъ работъ на вѣтви въ установленный срокъ. Министерство Путей Сообщенія, не раздѣляя тогда опасеній Государственнаго Контроля относительно исполненія работъ къ назначенному сроку, признало излишнимъ принятіе мѣръ воздѣйствія на строительное управленіе. Впослѣдствіи, когда и для Министерства Путей Сообщенія стало очевиднымъ, что постройка вѣтви не можетъ быть окончена къ установленному сроку, названное Министерство признало необходимость экстренныхъ мѣръ для ускоренія хода работъ по постройкѣ вѣтви, но несвоевременно принятые мѣры не устранили задержки въ окончаніи постройки.

Въ отношеніи качества произведенныхъ работъ и сооруженій надлежитъ отмѣтить, что комиссія по передачѣ вѣтви Николаевской дорогѣ не нашла какихъ либо серьезныхъ недочетовъ, кромѣ указаннаго въ отчетѣ Государственнаго Контроля за прошлый годъ поврежденія въ трехъ желѣзобетонныхъ путепроводахъ, вопросъ о годности которыхъ еще и до настоящаго времени не разрѣшенъ Министерствомъ Путей Сообщенія.

Что касается финансовыхъ результатовъ постройки, то по даннымъ контроля возможно ожидать сбереженія въ суммѣ около 400 тыс. руб.; но, принимая во вниманіе неясненность еще вопроса о стоимости отчужденныхъ для вѣтви имуществъ, этотъ итогъ сбереженія нельзя считать окончательно установленнымъ.

Открытіе правильнаго движенія по *Соединительной линіи съ мостомъ черезъ рѣку Волгу въ г. Ярославль* послѣдовало 21 февраля 1913 года, въ высокаторжественный день 300-лѣтія царствованія Дома Романовыхъ.

Постройка моста, несмотря на крушеніе одного изъ пролетовъ его, о чемъ подробно было доложено въ отчетѣ за

1912 годъ, окончена была почти безъ опозданія противъ назначеннаго срока (1 февраля 1913 года). Хотя это крушеніе вызвало дополнительные расходы, тѣмъ не менѣе сооруженіе Ярославскаго моста вмѣстѣ съ соединительною вѣтвью въ Ярославскомъ желѣзнодорожномъ узлѣ выполнено съ весьма крупнымъ сбереженіемъ, а именно: вмѣсто предполагаемыхъ расцѣпочною вѣдомостью 5.400 тыс. руб. сооруженіе обошлось въ 3.900 тыс. руб., давъ экономію въ полтора милліона рублей, или около 28% смѣтной суммы. Слѣдуетъ однако отмѣтить, что указанное сбереженіе объясняется отчасти и широкими назначеніями по отдѣльнымъ статьямъ расцѣпочной вѣдомости. Такъ, конкуренція, вызванная на работы по устройству каменныхъ опоръ моста, дала весьма низкія цѣны противъ расцѣпочной вѣдомости; въ частности опусканіе кессоновъ, расцѣпленное по смѣтѣ въ 215 руб., оплачивалось лишь по 86 руб. съ куба вынутой земли.

Закономъ 23 іюня 1913 года разрѣшена къ постройкѣ распоряженіемъ казны желѣзнодорожная линія *Мерефа—Херсонъ*. Строительная стоимость ея опредѣлена въ суммѣ 55.919.897 руб., въ томъ числѣ на сооруженіе главной линіи 51.853.355 руб. и на сооруженіе вѣтви къ г. Николаеву отъ Спигиревки къ ст. Водопой 4.066.542 руб. Въ счетъ этого кредита въ 1913 году отпущено 600 тыс. руб.

По предварительнымъ изысканіямъ, протяженіе главной линіи Мерефа—Херсонъ было опредѣлено въ 502,8 вер., а вѣтви къ г. Николаеву (Спигиревка-Водопой) въ 56,9 вер. Въ августѣ отчетнаго года строительнымъ управленіемъ было приступлено къ производству окончательныхъ изысканій для сооруженія названныхъ линій, и въ результатъ протяженіе главной линіи сократилось на 16,3 вер. Такое сокращеніе будетъ имѣть несомнѣнно существенное значеніе при эксплуатаціи дороги, но едва-ли дастъ какія либо сбереженія въ

расходахъ на постройку, такъ какъ при новыхъ вариантахъ возникаетъ необходимость въ устройствѣ бѣльшаго числа искусственныхъ сооружений. Окончательныя изысканія выяснили также и необходимость увеличенія отверстія моста черезъ рѣку Днѣпръ до 640 саж., вмѣсто предусмотрѣннаго расцѣпочною вѣдомостью въ 590 саж.

Закономъ 10 іюля 1913 года постановлено: отпустить изъ средствъ государственнаго казначейства въ 1913 году 1.500 тыс. руб. на приступъ къ работамъ по сооруженію линіи *С.-Петербургъ—Токсово—рѣка Лемболовка*, съ особою станціею С.-Петербургъ-Охта и съ вѣтвями къ развѣздамъ Пискаревка и Дача-Долгорукова Соединительной линіи между Имперскою и Финляндскою желѣзнодорожными сѣтями, а также съ вѣтвью отъ ст. Глухоозерской той же Соединительной линіи къ вокзалу Николаевской желѣзной дороги.

Въ отчетный періодъ строительное управленіе производило лишь изысканія новаго варианта примыканія желѣзнодорожной линіи, пролегающей въ предѣлахъ Петербургской губерніи, къ Финляндскому участку; къ строительнымъ же работамъ и заготовкамъ управленіе не приступало, такъ какъ расцѣпочная вѣдомость постройки линіи С.-Петербургъ—Токсово—рѣка Лемболовка не получила утвержденія за невыясненіемъ пункта смычки головного участка линіи С.-Петербургъ—Хитола съ участкомъ той же линіи, проходящимъ по Финляндской территоріи.

Работы по постройкѣ линіи *Карсъ—Сарыкамъли*, согласно первоначальному плану, слѣдовало окончить къ 1 ноября 1913 года. Въ виду же запозданія въ постройкѣ къ этому сроку нѣкоторыхъ сооружений, оказалось необходимымъ отдалить передачу дороги въ эксплуатацію до 6 декабря того же года. Назначенная для освидѣтельствованія постройки

комиссія отмѣтила «прекрасное исполненіе устройства пути и всѣхъ сооружений Карсъ-Сарыкамышской желѣзной дороги».

Финансовые результаты этой постройки еще не выяснены, но имѣющіяся данныя не даютъ основаній опасаться значительнаго перерасхода противъ ассигнованныхъ на постройку средствъ.

Закономъ 13 іюня 1913 года разрѣшено было продолжить желѣзную дорогу Карсъ-Сарыкамышъ до турецкой границы. Строительная стоимость новой желѣзнодорожной линіи *Сарыкамышъ—Караурганъ*, при протяженіи въ 37,53 вер., опредѣлена въ 7.587.867 руб., или 202.154 руб. на версту. Столь высокая поверстная стоимость Сарыкамышъ-Караурганской желѣзной дороги объясняется условіями гористой и пересѣченной мѣстности, черезъ которую должна будетъ пройти эта дорога. Въ отчетномъ году производились окончательныя изысканія линіи и было приступлено къ работамъ по сооруженію перевальнаго тоннеля (протяженіемъ 781,38 пог. саж.).

Постройка желѣзныхъ дорогъ распоряженіемъ акціонерныхъ обществъ.

Въ исторіи нашего желѣзнодорожнаго хозяйства отчетный годъ слѣдуетъ отмѣтить выдающимся по размѣру частной инициативы въ дѣлѣ постройки новыхъ рельсовыхъ путей. Къ концу 1913 года общее протяженіе строящихся и разрѣшенныхъ къ сооруженію частныхъ желѣзнодорожныхъ линій и вѣтвей въ Европейской и Азіатской Россіи составило 12.424 вер. стоимостью около миллиарда рублей. Изъ этого числа 3.683 вер. были начаты постройкой до 1913 года, а именно: линіи Армавиръ-Туапсинская съ портомъ въ Туапсе и Лабинскою вѣтвью, Бугульма-Чишминская съ мостомъ черезъ рѣку Волгу у г. Симбирска, линіи и вѣтви общества Владикавказской желѣзной дороги, Западно-Уральская, Кахетинская, Одесса-Бахмачская, Подольская (Шепетовка—Каменецъ—Подольскъ), Токмакская, Троицкъ-Кустанайская

и Черноморско-Кубанская, а также Никитовская вѣтвь и Императорскій Романовскій мостъ черезъ рѣку Волгу. Затѣмъ въ отчетномъ году были организованы строительныя работы на линіяхъ Алтайской, Житомирской, Оренбургъ-Орской, Родаково—Лихая, Сѣверо-Восточной Уральской и на вѣтвяхъ Богуславской, Гадячской, Германовской, Жалковской, Крыловской, Ломовской, Ржищевской, Слободской, Старобѣльской, Таращанской, Чембарской и Чигиринской, общимъ протяженіемъ 2.399 вер. На остальныхъ линіяхъ и вѣтвяхъ, протяженіемъ 6.342 вер., въ 1913 году къ работамъ не было приступлено; въ отношеніи этихъ сооружений, дѣятельность подлежащихъ желѣзнодорожныхъ обществъ ограничилась въ теченіе отчетнаго года организаціей органовъ управленія и заготовкой строительныхъ матеріаловъ.

Независимо отъ вышеуказанныхъ 12.424 вер., въ концѣ 1913 года были одобрены Совѣтомъ Министровъ предположенія Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ относительно предоставленія обществу Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги сооруженія сѣти желѣзнодорожныхъ линій и вѣтвей въ 1.334 вер. главнымъ образомъ по лѣвому берегу рѣки Днѣпра. Эти предположенія удостоились утвержденія ВАШЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА по положенію Второго Департамента Государственнаго Совѣта въ январѣ текущаго года.

Работы по достройкѣ конечнаго горнаго участка Армавиръ-Туапсинской желѣзной дороги и по возведенію портовыхъ сооружений въ Туапсе производились въ отчетномъ году болѣе успѣшно, чѣмъ это имѣло мѣсто въ предшествовавшіе годы, при чемъ къ концу 1913 года земляныя работы и искусственныя сооружения, а также тоннели были закончены съ небольшими недодѣлками, главный путь уложенъ на всемъ протяженіи горнаго участка, за исключеніемъ шести верствъ. Не-

смотря однако на сказанный успѣхъ въ работахъ, открытіе сквозного движенія на Армавирь-Туапсинской линіи возможно ожидать не ранѣе половины 1914 года, такъ какъ требуется возстановить причиненныя ливнями поврежденія Навагинскаго тоннеля и особенно земляного полотна на предгорномъ участкѣ.

Изъ работъ по сооруженію Туапсинскаго порта общество Армавирь - Туапсинской желѣзной дороги въ отчетномъ году производило преимущественно установку массивовъ-гигантовъ на каменную наброску и заполненіе ихъ бетономъ. По донесенію строительнаго контроля, возводимыя согласно проекту оградительныя сооруженія могутъ оказаться недостаточно обезпечивающими портовой бассейнъ отъ волненія, вслѣдствіе чего потребуются дополнительныя сооруженія. Независимо отъ сего, обществу предстоитъ уширить южный молъ въ связи съ ожидаемой потребностью грузооборота, стоимость какового уширенія составитъ до полумилліона рублей. Общее положеніе портовыхъ работъ въ 1913 году не даетъ основаній ожидать, что пользованіе портомъ можетъ быть допущено ранѣе 1915 года. Кромѣ того возникаетъ опасеніе, что Армавирь-Туапсинская линія ко времени открытія на ней правильнаго движенія, въ іюль 1914 года, останется безъ соединенія съ выходомъ къ морю, такъ какъ предусмотрѣнная по расцѣпной вѣдомости желѣзнодорожная вѣтвь, соединяющая означенную линію съ казеннымъ портомъ, можетъ быть начата не ранѣе іюля 1914 года. Задержка въ сооруженіи соединительной вѣтви объясняется тѣмъ, что во время декабрекаго шторма 1913 года территория, по которой должна была проходить означенная вѣтвь, была размита, и къ ея возстановленію возможно будетъ приступить только во время спокойнаго состоянія моря.

Кромѣ указанныхъ работъ общество Армавирь-Туапсинской желѣзной дороги заканчивало въ отчетномъ году по-

стройку Лабинской вѣтви отъ ст. Курганной названной дороги до ст. Лабинской.

Во всеподданнѣйшемъ отчетѣ за 1912 годъ мною было доведено до свѣдѣнія ВАШЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА о значительныхъ перерасходахъ, въ суммѣ около 5 милл. руб., по сооруженію Армавирь-Туапсинской линіи и порта въ Туапсе противъ предвидѣнной по расцѣпнымъ вѣдомостямъ стоимости означенныхъ сооружений. Въ настоящее время выясняется, что сумма перерасходовъ будетъ значительно выше, а именно отъ 8 до 9 милл. руб. Столь значительное превышеніе стоимости линіи и порта вызвано главнымъ образомъ увеличеніемъ предположеннаго по расцѣпной вѣдомости количества работъ, а также увеличеніемъ издержекъ на уплату процентовъ на строительный капиталъ за время постройки и на содержаніе строительной администраціи въ связи съ удлиненіемъ строительнаго періода. Но вмѣстѣ съ этимъ часть перерасхода по Армавирь-Туапсинской линіи и Туапсинскому порту произошла вслѣдствіе нехозяйственныхъ дѣйствій общества, удорожившихъ линію и портъ въ суммѣ около 1.500 тыс. руб.

Нехозяйственность въ постройкѣ порта наблюдалась и въ 1913 году. Такъ, въ ноябрѣ этого года правленіе общества сдало съ подряда производство остающейся части портовыхъ работъ безъ конкуренціи по высокимъ цѣнамъ, хотя имѣлись болѣе выгодныя для общества предложенія другихъ подрядчиковъ. При этомъ выяснилось, что въ дѣлѣ сдачи упомянутыхъ работъ принимали особенно активное участіе нѣкоторые директоры правленія общества, являющіеся одновременно учредителями-директорами Сѣверо-Кавказскаго коммерческаго банка, кредитующаго избраннаго обществомъ подрядчика. На эту сторону дѣла Министерствомъ Торговли и Промышленности, подъ ближайшимъ вѣдѣніемъ коего возводятся портовые сооруженія въ Туапсе, уже обращено внима-

не въ цѣляхъ пресѣченія неправильныхъ дѣйствій правленія общества.

По условіямъ заключенныхъ обществомъ Волго-Бугульминской желѣзной дороги договоровъ съ контрагентами на главнѣйшія работы по сооруженію линіи Бугульма—Чишмы, означенныя работы предположено было окончить къ 1 ноября 1913 года, въ расчетѣ открыть всю линію для правильнаго движенія въ концѣ того же года. Однако за неокончаніемъ работъ къ договорному сроку къ концу года представилось возможнымъ открыть временное движеніе лишь на первыхъ 60 верстахъ отъ Бугульмы. Тѣмъ не менѣе общее положеніе работъ не внушаетъ опасенія, что постройка дороги будетъ выполнена къ назначенному по уставу времени.

На линіи Бугульма—Чишмы контрольнымъ надзоромъ отмѣчено неудовлетворительное выполненіе нѣкоторыхъ сооруженій. Особенно выдающимся въ этомъ отношеніи является 40-саженный мостъ черезъ рѣку Чермасанъ, кладка коего оказалась неотвѣчающей требованіямъ техническихъ условій. Нынѣ фундаменты подъ устоями моста заключены для большей прочности въ бетонные ящики.

При ревизіи расходовъ строительнаго управленія мѣстнымъ контролемъ были обнаружены злоупотребленія со стороны одного изъ агентовъ общества, въ смыслѣ составленія въ интересахъ подрядчиковъ актовъ, несоотвѣтствующихъ дѣйствительному положенію дѣла (въ смыслѣ увеличенія количества работъ и количества грунтовъ, оплачиваемыхъ по болѣе высокой цѣнѣ), при чемъ, въ случаѣ расчетовъ съ подрядчиками согласно симъ актамъ, общество переплатило бы до 125 тыс. руб.

Что касается финансовой стороны дѣла постройки линіи Бугульма—Чишмы, то въ виду сокращенія нѣкотораго количества работъ, предвидѣнныхъ по расцѣпной вѣдомости,

можно ожидать, что постройка линіи окончится безъ перерасхода.

Сооружаемый тѣмъ же обществомъ мостъ черезъ рѣку Волгу у г. Симбирска также выполняется съ нѣкоторымъ замедленіемъ противъ обусловленныхъ договорами сроковъ. Изъ находившихся въ 1913 году въ работѣ одиннадцати опоръ моста были закончены только двѣ опоры, между тѣмъ какъ по плану работъ въ этомъ году должны были быть закончены семь опоръ. Такъ какъ назначенный по уставу общества срокъ для постройки означеннаго моста истекаетъ во второй половинѣ 1917 года, то при болѣе энергичномъ ходѣ работъ указанная малоуспѣшность въ постройкѣ моста въ 1913 году не должна оказать неблагоприятнаго вліянія на срочное окончаніе моста.

Въ отношеніи финансовыхъ результатовъ выполненія расцѣпной вѣдомости по сооруженію Симбирскаго моста, слѣдуетъ указать, что, вслѣдствіе сокращенія количества работъ и пониженія единичныхъ цѣнъ, предусмотрѣнныхъ расцѣпной вѣдомостью, предвидятся сбереженія, въ суммѣ около 1.350 тыс. руб., часть коихъ будетъ однако поглощена дополнительными расходами на работы по устройству подходовъ къ этому мосту.

Въ отчетѣ за 1912 годъ было отмѣчено, что общество Владикавказской желѣзной дороги при выполненіи имъ строительныхъ работъ по новымъ линіямъ и вѣтвямъ и другимъ сооруженіямъ, разрѣшеннымъ обществомъ на основаніи V дополненія къ его уставу, допустило отступленіе отъ установленнаго уставомъ порядка производства работъ, приступивъ къ работамъ по нѣкоторымъ сооруженіямъ до утвержденія Министромъ Путей Сообщенія подлежащихъ расцѣпныхъ вѣдомостей, а по инымъ—до утвержденія даже соотвѣтствующаго дополненія къ его уставу. Аналогичное нарушеніе обществомъ

Владикавказской желѣзной дороги своего устава имѣло мѣсто и въ отчетномъ году въ отношеніи работъ по сооруженію Донской линіи.

Изъ числа разрѣшенныхъ обществу по V дополненію къ его уставу новыхъ сооружений въ отчетномъ году были окончены и сданы въ правильную эксплуатацію вторые пути на участкѣ Минеральныя Воды—Бештау, Пятигорскъ—Минутка и Тихорѣцкая-Кавказская. Вмѣстѣ съ тѣмъ общество продолжало работы по сооруженію Терской и Кумской линій, а также Нальчикской и Незлобинской вѣтвей и по укладкѣ второго пути на участкѣ Минеральныя Воды—Прохладная (съ обходомъ на участкѣ Минеральныя Воды—Неволька) и начало постройки Донской линіи. При этомъ на Терской и Кумской линіяхъ на протяженіи 121 вер. было открыто со второй половины года временное коммерческое движеніе.

Постройка Западно-Уральской желѣзной дороги производилась въ отчетномъ году при крайне неблагоприятныхъ обстоятельствахъ.

Начатыя съ мая работы, въ періодъ таянія снѣга, обильно выпавшаго въ зиму 1912—1913 г.г., сильно задерживались отсутствіемъ матеріаловъ и рабочей силы, своевременно не доставленныхъ къ мѣсту работъ вслѣдствіе весенней распутицы. Но и съ наступленіемъ лѣтняго періода положеніе дѣла постройки дороги не улучшилось, такъ какъ до конца іюня имѣли мѣсто почти непрерывные дожди особенно въ районѣ сѣверныхъ участковъ линіи, сильно размягчившіе грунтъ, не успѣвшій еще просохнуть послѣ таянія снѣга.

Въ видахъ ускоренія постройки линіи нѣкоторыя работы производились зимою, при чемъ къ концу 1913 года исполнено земляныхъ работъ до 905.000 куб. саж., искусственныхъ сооружений до 79% и гражданскихъ 49% общаго проектнаго заданія.

Постройка Кахетинской желѣзной дороги производилась въ отчетномъ году достаточно успѣшно, хотя обществу не удалось выполнить въ полномъ объемѣ намѣченнаго плана работъ главнымъ образомъ вслѣдствіе несвоевременной выдачи подрядчикамъ необходимыхъ для работъ данныхъ и чертежей. Кромѣ того земляныя работы на 91—108 верстахъ были нѣсколько задержаны по винѣ подрядчика, недостаточно обезпечившаго себя рабочей силой.

Къ концу отчетнаго года выполнено около 90% земляныхъ работъ и 95% искусственныхъ сооружений, при чемъ путь уложенъ на протяженіи первыхъ двадцати верствъ отъ ст. Навтлугъ.

Финансовая сторона дѣла постройки Кахетинской желѣзной дороги представляется не вполне благоприятною, такъ какъ назначенный по расцѣпной вѣдомости кредитъ оказался недостаточнымъ для окончанія строительныхъ работъ. Размѣръ ожидаемыхъ перерасходовъ нынѣ еще не можетъ быть выясненъ, но по примѣрному подсчету строительнаго контроля недостатокъ въ строительномъ капиталѣ выразится въ суммѣ до 1 милліона рублей. Означенный перерасходъ по сооруженію Кахетинской желѣзной дороги объясняется главнымъ образомъ увеличеніемъ количества работъ противъ предположеній расцѣпной вѣдомости.

Въ отчетномъ году общество Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги закончило всѣ главнѣйшія работы по сооруженію линіи Одесса—Бахмачъ. При этомъ сѣверный участокъ означенной линіи отъ ст. Бахмачъ до ст. Черкасы Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, протяженіемъ 214 верствъ, въ концѣ года былъ освидѣтельствованъ особой комиссіей Министерства Путей Сообщенія, и съ 1 января 1914 года на немъ открыто правильное движеніе. На южномъ же участкѣ линіи предстоятъ еще работы по окончанію нѣкоторыхъ недоуѣлокъ,

главнымъ образомъ по балластировкѣ пути, а также по устройству соединительной вѣтви между станціями Одесса—Товаро-Пассажирская Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги и Одесса—Главная Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Строительныя операціи на Подольской желѣзной дорогѣ, несмотря на обиліе въ 1913 году дождей, вызвавшихъ, въ связи съ геологическими свойствами грунта, цѣлый рядъ разрушеній законченныхъ уже насыпей и откосовъ выемокъ, настолько подвинулись, что къ концу 1913 года всѣ основныя работы были окончены почти въ полномъ объемѣ, за исключеніемъ лишь укладки и балластировки пути южной части линіи, при чемъ на участкѣ Шепетовка—Проскурровъ въ концѣ полярна отчетнаго года было открыто временное пассажирское и товарное движеніе. Что же касается работъ по укладкѣ и балластировкѣ пути на южной части линіи, то слабый успѣхъ въ выполненіи сихъ работъ объясняется главнымъ образомъ тѣмъ, что общество, направивъ всѣ свои усилія къ достиженію возможности открыть временное движеніе на сѣверномъ участкѣ, не приняло надлежащихъ мѣръ къ укрѣпленію земляного полотна, насыпей и выемокъ отъ обваловъ, въ связи съ разрушительнымъ вліяніемъ грунтовыхъ водъ, а равно не озаботилось своевременно изысканіемъ балластныхъ карьеровъ. При этомъ, по донесенію мѣстнаго строительнаго контроля, мѣропріятія технической администраціи ограничивались въ данномъ случаѣ исправленіями сплывовъ и обваловъ, которыя по большей части не предотвратили повторныхъ разрушеній земляного полотна отъ дѣйствія грунтовыхъ водъ.

Общее положеніе работъ на Подольской линіи даетъ основаніе разсчитывать на окончаніе линіи къ назначенному по уставу сроку (во второй половинѣ августа 1914 года).

Въ отчетѣ за 1912 годъ мною указывалось, что достигнутыя при сдачѣ работъ сбереженія обеспечиваютъ окончаніе по-

стройкѣ дороги безъ передержекъ противъ ассигнованія по расцѣпной вѣдомости, несмотря на нѣкоторое удорожаніе работъ при послѣдовавшемъ послѣ ихъ сдачи измѣненіи трассы линіи. Однако вышеуказанныя условія производства работъ на Подольской желѣзной дорогѣ въ 1913 году неблагоприятно повліяли на финансовую сторону дѣла. Съ одной стороны, обильныя дождевыя осадки при геологическихъ особенностяхъ мѣстности повредили рядъ насыпей и выемокъ и тѣмъ увеличили въ значительной степени количество земляныхъ работъ и ихъ стоимость; съ другой стороны, постройка линіи удорожилась вслѣдствіе дополнительныхъ сооружений, которыя потребовались для надлежащаго укрѣпленія полотна дороги въ связи съ движеніемъ грунта подъ насыпями и въ выемкахъ.

Точный размѣръ перерасхода по постройкѣ Подольской линіи въ настоящее время еще не установленъ; по подсчетамъ же общества этотъ перерасходъ опредѣляется въ суммѣ около 3.500 тыс. руб.

Постройка Токмакской желѣзной дороги производилась настолько успѣшно, что возможно ожидать открытія правильнаго движенія на линіи съ весны 1914 года, то-есть ранѣе срока, назначеннаго по уставу, почти на годъ. Въ теченіе отчетнаго года всѣ главныя работы были окончены, и съ 20 декабря открыто на линіи временное коммерческое движеніе. При сооруженіи линіи общество внесло, частью по требованію Министерства Путей Сообщенія, частью по собственной инициативѣ, непредусмотрѣнныя расцѣпной вѣдомостью и проектомъ улучшенія въ технической сторонѣ постройки. Обстоятельство это въ связи съ превышеніемъ нѣкоторыхъ назначеній расцѣпной вѣдомости вызвало перерасходъ противъ ассигнованія расцѣпной вѣдомости, по предварительнымъ даннымъ мѣстнаго контроля, въ размѣрѣ до 9%. Общество предполагаетъ покрыть если не всю сумму указаннаго

перерасхода, то значительную его часть выручкой от временного движения на линии.

Съ аналогичнымъ успѣхомъ производились работы на Троицкъ-Кустанайской линии общества Троицкой желѣзной дороги. Работы на означенной линии, начатыя съ весны 1913 года, настолько были окончены къ концу года, что съ 17 ноября 1913 года было открыто временное коммерческое движение.

Финансовое положеніе постройки линии Троицкъ—Кустанай должно быть признано вполне удовлетворительнымъ, такъ какъ, въ виду измѣненія трассы линии на первыхъ 20 верстахъ отъ г. Троицка, значительно сократилось количество предполагаемыхъ по расцѣлочной вѣдомости земляныхъ работъ, при чемъ сдача работъ съ подряда произведена обществомъ по цѣнамъ болѣе низкимъ сравнительно съ цѣнами расцѣлочной вѣдомости. Определить однако размѣръ ожидаемыхъ сбереженій до полного завершения постройки линии и расчетовъ съ подрядчиками представляется затруднительнымъ.

Работы по сооруженію Черноморско-Кубанской желѣзной дороги производились въ отчетномъ году на двухъ образующихъ эту дорогу перекрестныхъ линияхъ: Екатеринодаръ—Приморско-Ахтарская, протяженіемъ 138 вер. и Крымская—Кущевка, протяженіемъ 253 вер.

На первой изъ означенныхъ линий работы производились вполне успѣшно, такъ что съ 5 сентября отчетнаго года на линии открыто временное коммерческое движение.

Въ менѣе благоприятномъ положеніи находятся работы на линии Крымская—Кущевка, такъ какъ къ концу отчетнаго года на этой линии по землянымъ работамъ было исполнено около 90%, а по искусственнымъ сооружениямъ работы ограни-

чились постройкой части мостовъ малыхъ отверстій. Вслѣдствіе сего возникаетъ опасеніе, что разматриваемый участокъ Черноморско-Кубанской желѣзной дороги, на протяженіи коего имѣются три большихъ моста, не будетъ оконченъ къ уставному сроку.

На сооружавшейся съ 1911 года Никитовской вѣтви общества Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги правильное пассажирское и товарное движение открыто съ 11 сентября 1913 года.

Строительный отчетъ означенной вѣтви еще не представленъ въ Государственный Контроль; по подсчетамъ же общества стоимость вѣтви опредѣлится съ сбереженіями противъ расцѣлочной вѣдомости въ суммѣ около 800 тыс. руб.

Независимо отъ постройки Никитовской вѣтви, общество Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги съ 30 мая того же года начало сооруженіе линии Родаково—Лихая. Расцѣлочная вѣдомость означенной линии, протяженіемъ 116 вер., утверждена Министромъ Путей Сообщенія въ суммѣ 22.842.913 руб. За счетъ указанной расцѣлочной вѣдомости въ отчетномъ году произведено работъ и поставокъ на сумму свыше 3 милл. руб.

Въ отчетномъ же году закончены работы общества Московско-Казанской желѣзной дороги по сооружаемому Императорскому Романовскому мосту черезъ рѣку Волгу у г. Свияжска. По даннымъ строительнаго контроля, сооруженіе моста, несмотря на непредвидѣнные расцѣлочною вѣдомостью расходы, вызванные возстановленіемъ разрушенной въ 1912 году напоромъ льда при весеннемъ движеніи Волги части мостовыхъ сооружений, окончилось безъ перерасхода противъ утвержденной расцѣлочной вѣдомости. Въ техническомъ отношеніи постройка моста вызываетъ нѣкоторыя сомнѣнія въ виду замѣченныхъ въ ноябрѣ 1913 года, послѣ уничтоженія пожаромъ тепляка, въ которомъ производились

работы по устройству аркады моста, трещинъ и промоканія сводовъ въ каменной аркадѣ моста. Для опредѣленія степени важности и причинъ указанныхъ поврежденій въ концѣ отчетнаго года была организована Министерствомъ Путей Сообщенія особая техническая коммисія.

Изъ числа начатыхъ сооруженіемъ въ отчетномъ году желѣзныхъ дорогъ Алтайская линія (въ 764 вер.) имѣеть своимъ назначеніемъ соединить съ Сибирскою магистралію главнѣйшіе центры Алтая: Ново-Николаевскъ, Барнаулъ, Семипалатинскъ и Біійскъ. Расцѣлочная вѣдомость означенной линіи утверждена Министеромъ Путей Сообщенія въ суммѣ 59.968.457 руб. По условіямъ постройки Алтайская желѣзная дорога должна быть открыта для правильнаго движенія не позднѣе пяти лѣтъ со дня дарованія обществу концессіи на ея постройку, считая въ томъ числѣ три съ половиною года на производство строительныхъ работъ. Однако, судя по выполняемому обществомъ плану работъ, можно ожидать, что Алтайская дорога будетъ открыта для правильнаго движенія нѣсколько ранѣе уставнаго срока.

По расцѣлочной вѣдомости стоимость Житомирской линіи Перваго Общества подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи исчислена въ 8.716.374 руб. съ оборотнымъ капиталомъ.

Къ строительнымъ работамъ по сооруженію означенной линіи общество приступило въ концѣ первой половины 1913 года, до утвержденія Министеромъ Путей Сообщенія подлежащей расцѣлочной вѣдомости и техническихъ плановъ и профилей. Такое отступленіе отъ устава общество объяснило желаніемъ использовать полностью строительный сезонъ 1913 года, такъ какъ утвержденіе упомянутыхъ плановъ и профилей ожидалось не ранѣе начала строительнаго сезона 1914 года. Въ общемъ въ отчетномъ году выполнено земля-

ныхъ работъ около 61%, искусственныхъ сооруженій около 65% и гражданскихъ сооружений около 38%, а также уложено 19 вер. главнаго пути.

Признавая недопустимымъ въ интересахъ казны производство работъ по сооруженію частныхъ желѣзныхъ дорогъ за счетъ гарантированныхъ капиталовъ безъ утвержденныхъ Министеромъ Путей Сообщенія расцѣлочныхъ вѣдомостей и проектовъ, Государственный Контроль неоднократно сносился съ Министерствомъ Путей Сообщенія и просилъ принять мѣры противъ нарушеній со стороны желѣзнодорожныхъ обществъ уставныхъ условій постройки.

Приступъ къ работамъ по постройкѣ линіи Оренбургъ—Орскъ общества Троицкой желѣзной дороги, протяженіемъ около 310 вер. и стоимостью въ 24.009.269 руб., былъ нѣсколько задержанъ разработкой вариантовъ направленія пути. Несмотря на это, обществомъ въ 1913 году было выполнено искусственныхъ сооружений около 22%, земляныхъ работъ около 34% и уложено пути на протяженіи 64 вер.

Во второй половинѣ отчетнаго года была начата постройкой Сѣверо-Восточная Уральская желѣзная дорога. Эта дорога состоитъ изъ двухъ перекрещивающихся линій, въ направленіяхъ отъ Екатеринбургa на г. Ирбитъ, съ выходомъ на Тавду, и отъ конечнаго пункта Алапаевской вѣтви Пермской желѣзной дороги до ст. Богдановичъ той же дороги. Стоимость обѣихъ указанныхъ линій, протяженіемъ въ 455 вер., согласно утвержденной Министеромъ Путей Сообщенія расцѣлочной вѣдомости, составляетъ 26.828 тыс. руб. Хотя въ 1913 году въ общемъ выполнено незначительное количество работъ (земляныхъ работъ около 20% и искусственныхъ сооружений около 6%), тѣмъ не менѣе въ настоящее время нѣтъ основаній опасаться за срочное окончаніе дороги.

Къ работамъ по сооруженію ширококолейныхъ желѣзнодорожныхъ линій общаго пользованія, разрѣшенныхъ обществу желѣзнодорожныхъ вѣтвей въ составѣ первой группы вѣтвей, примыкающихъ къ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ, а именно, Ломовской вѣтви—къ Сызрано-Вяземской желѣзной дорогѣ, Слободской—къ Пермской желѣзной дорогѣ и Германовской, Богуславской, Таращанской и Жалковской—къ Юго-Западнымъ желѣзнымъ дорогамъ, было приступлено въ періодъ времени съ мая по октябрь отчетнаго года. Что же касается прочихъ вѣтвей общества первой группы, то по симъ вѣтвямъ въ отчетномъ году производились лишь подготовительныя работы.

При установленіи техническихъ условій сооруженія поименованныхъ двѣнадцати вѣтвей, были предъявлены болѣе высокія требованія, что значительно удорожило назначенную по уставу общую ихъ стоимость.

Въ связи съ сказаннымъ, стоимость первой группы вѣтвей опредѣлилась по расцѣпочнымъ вѣдомостямъ въ суммѣ 32.918.988 руб., противъ 28.455.009 руб., назначенныхъ по уставу общества.

Въ 1913 году Государственнымъ Контролемъ были повѣрены отчеты по постройкѣ линій Кокандъ—Наманганъ, Троицкъ—Полетаево и Льговъ—Родаково съ вѣтвями и подъѣздными путями. Согласно симъ отчетамъ стоимость первыхъ двухъ линій опредѣлилась со сбереженіями отъ кредитовъ, назначенныхъ на ихъ постройку, по Кокандъ-Наманганской линіи—около 8% и по Троицкъ-Полетаевской—около 10%. Что же касается линіи Льговъ—Родаково съ вѣтвями и подъѣздными путями, то по отчетнымъ даннымъ остатокъ отъ расцѣпочной вѣдомости этой линіи составляетъ до 5½% (а именно около 4 милл. руб.). Однако означенный остатокъ можетъ измѣниться въ зависимости отъ ликвидаціи расчетовъ по отчу-

жденію земель и по примыканію линіи Льговъ—Родаково къ Екатерининской и Южнымъ желѣзнымъ дорогамъ.

Въ отчетномъ году эксплуатируемая казною рельсовая сѣть увеличилась новою линіею подъ наименованіемъ Омской желѣзной дороги, при чемъ для завѣдыванія этою линіею съ 1 октября 1913 года въ г. Омскѣ образовано самостоятельное управленіе. Эксплуатация казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ составъ новой линіи вошли сооруженные средствами казны Тюмень-Омская желѣзная дорога, протяженіемъ 532 вер., и подъѣздной путь отъ станціи Синарская Пермской дороги до г. Шадринска, длиною 111 вер. Кромѣ того къ новой линіи присоединенъ съ 1 января 1914 года участокъ Пермской желѣзной дороги Екатеринбургъ—Тюмень, съ Каменскою вѣтвью, протяженіемъ 342 вер. Въ общемъ же длина казенной сѣти, включая и мелкія измѣненія ея, къ 1 января 1914 года достигла 43.712 вер., увеличившись по сравненію съ 1912 годомъ на 844 вер.

Общіе финансовыя результаты эксплуатаціи казенной сѣти, опредѣляемые по отчетнымъ даннымъ за 1911 и 1912 г.г. и по предварительнымъ свѣдѣніямъ за 1913 годъ, выражаются въ слѣдующихъ суммовыхъ итогахъ:

	въ 1911 г.	въ 1912 г.	въ 1913 г.
Поступило доходовъ	696.124.436	776.359.962	823.584.000
Произведено расходовъ	433.581.397	470.919.372	495.520.000
Чистый доходъ	262.543.039	305.440.590	328.064.000

Данныя за 1912 и 1913 г.г. заключаютъ въ себѣ эксплуатационныя обороты Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги, переданной въ казну 1 января 1912 года. По соответствующемъ исключеніи оборотовъ Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги

изъ приведенныхъ выше итоговъ окажется, что ростъ валового дохода въ 1912 и въ 1913 г.г. по сравненію съ 1911 годомъ былъ почти равномеренъ (по 45.000.000 руб. въ годъ), ростъ же эксплуатаціонныхъ расходовъ за истекшій годъ по сравненію съ 1912 годомъ оказался на 5.000.000 руб. болѣе противъ роста тѣхъ же расходовъ съ 1911 по 1912 годъ (18.482.690 руб.), иными словами, въ минувшемъ году эксплуатація казенной сѣти оказалась нѣсколько менѣе выгодною, чѣмъ въ 1912 году.

По сравненію со смѣтными заданиями (считая и Варшавско-Вѣнскую желѣзную дорогу) валовой денежный доходъ отъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ 1913 году превысилъ смѣтныя предположенія на 36.386.400 руб., а расходъ на 49.041.800 руб., что указываетъ также и на менѣе выгодное исполненіе смѣты по эксплуатаціи казенныхъ дорогъ.

По предварительнымъ даннымъ, дѣйствительное количество перевезенныхъ пассажировъ составило около 205 милл. человѣкъ, болѣе на 11,5% предвидѣннаго смѣтою, а багажа и грузовъ—12.796 милл. пуд., или на 14,57% болѣе смѣтныхъ предположеній. Въ то же время поѣздоверствъ сдѣлано 304.500.000, болѣе смѣты всего лишь на 3,12%, каковое обстоятельство объясняется окончаніемъ передѣлки товарныхъ вагоновъ подъ увеличенную нагрузку (до 1.000 пуд.) и продолжающимся улучшеніемъ утилизаціи подвижного состава.

Отмѣчая ростъ доходности казенной сѣти, нельзя не упомянуть о томъ, что на этой доходности по прежнему неблагоприятно отражается продолжающееся отвлеченіе грузовъ желѣзными дорогами частныхъ обществъ, прибѣгающихъ въ этомъ отношеніи, повидимому, къ недозволеннымъ мѣрамъ.

Такъ, контролемъ Привислинскихъ желѣзныхъ дорогъ были обнаружены случаи направленія хлѣбныхъ грузовъ кружнымъ путемъ, въ обходъ казенныхъ дорогъ, со станцій Юго-Восточныхъ дорогъ на станціи Привислинскихъ, Вар-

шавско-Вѣнской, Сѣверо-Западныхъ, Гербы-Кѣлецкой и Лодзинской желѣзныхъ дорогъ, черезъ Орель, Брянскъ и Брестъ или же черезъ Воронежъ, Бахмачъ, Гомель, Брестъ и Варшаву вмѣсто кратчайшаго направленія черезъ Миллерово, Родаково, Славянскъ, Полтаву, Кіевъ и Ковель. Въ случаѣ перевозки этихъ грузовъ въ кратчайшемъ направленіи, Юго-Восточныя дороги не принимали бы никакого участія, кромѣ принятія грузовъ къ отправленію, между тѣмъ какъ при слѣдованіи грузовъ въ кружномъ направленіи Юго-Восточныя дороги участвовали въ перевозкѣ значительнымъ протяженіемъ своей магистрали и кромѣ того получали, какъ дорога отправленія, особую премію.

Контролемъ Южныхъ желѣзныхъ дорогъ обнаружены 223 отправки, прибывшія на станціи этихъ дорогъ съ Юго-Восточныхъ кружнымъ путемъ. Благодаря такому направленію означенныхъ отправокъ Юго-Восточныя дороги получили провозной платы болѣе на 21.012 руб., а казенныя понесли ущербъ въ суммѣ 15.675 руб.

Обнаруженное какъ контролемъ Привислинскихъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и контролемъ Южныхъ желѣзныхъ дорогъ, показаніе въ означенныхъ случаяхъ суммъ, составляющихъ переплату грузохозяевъ при перевозкѣ въ кружномъ направленіи, въ разрядѣ суммъ, взыскиваемыхъ при отправленіи, даетъ поводъ полагать, что переплата за перевозку составляетъ предметъ какихъ то особыхъ расчетовъ между Юго-Восточными дорогами и грузоотправителями, и что непосредственное кружное направленіе избирается послѣдними не безъ вліянія названныхъ дорогъ.

Неурегулированность отношеній казенныхъ желѣзныхъ дорогъ съ владѣльцами примыкающихъ къ нимъ подъѣздныхъ путей частнаго пользованія за прежнее время и недостаточная настойчивость со стороны мѣстной желѣзнодорожной администраціи на своевременныхъ расчетахъ съ

казною вѣтвевладѣльцевъ продолжала неблагоприятно отражаться на интересахъ казны и за послѣдніе годы. Повторялись также случаи, когда владѣльцы этихъ путей задерживали причитающіеся дорогамъ платежи, ссылаясь на отсутствіе договоровъ.

Такъ, на Екатерининской дорогѣ, въ виду отсутствія договора, послѣдовалъ отказъ со стороны Южно-Русскаго Александровскаго завода Брянскаго общества при ст. Горяиново въ уплатѣ за задержку подвижного состава за десять лѣтъ—съ 1902 по 1912 годъ—въ суммѣ 49.229 руб. Николаевскою желѣзною дорогою не были своевременно получены платежи въ суммѣ 6.820 руб. 38 коп. съ Верхне-Волжскаго общества, эксплуатировавшаго съ 1909 года безъ договора подъѣздной путь, примыкающій къ ст. Тверь.

Для взысканія долговъ за вѣтвевладѣльцами на Екатерининской желѣзной дорогѣ, достигшихъ къ 1 мая минувшаго года громадной суммы 769.784 руб., пришлось обратиться къ суду, въ виду отказа должниковъ отъ добровольной уплаты.

Значительная часть перерасхода по эксплуатаціи казенной сѣти зависѣла отъ продолжавшагося и въ минувшемъ году увеличенія стоимости наиболѣе необходимыхъ при эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ матеріаловъ и рабочей силы; кромѣ того увеличились расходы на расчистку въ минувшемъ году значительныхъ снѣжныхъ заносовъ и исправленіе полотна дороги отъ поврежденія ливнями.

Увеличеніе роста поденной рабочей платы объясняется не только общимъ вздорожаніемъ жизни, но и большимъ повсемѣстнымъ спросомъ на рабочія руки, вслѣдствіе развивающейся промышленности и усиленнаго производства работъ для надобностей казны, а также по причинѣ массоваго отлива рабочихъ въ Сибирь на постройку Амурской желѣзной дороги. Вздорожаніе рабочей силы по сравненію

съ 1912 годомъ на нѣкоторыхъ дорогахъ внутренней Россіи достигло 18%.

Повышеніе же стоимости матеріаловъ, достигшее въ минувшемъ году значительныхъ размѣровъ, обуславливалось вліяніемъ разнородныхъ факторовъ, не исключая отчасти и искусственнаго повышенія цѣнъ. Главнѣйшею же причиною поднятія стоимости матеріаловъ служить указанное выше чрезвычайное увеличеніе спроса вслѣдствіе роста промышленныхъ предпріятій, крупныхъ заказовъ морского и военнаго вѣдомствъ и усиленнаго желѣзнодорожнаго и городского строительства.

Въ прошлогоднемъ всеподданнѣйшемъ отчетѣ мною было отмѣчено чрезмѣрное вздорожаніе нефти (38 коп. за пудъ на бакинскомъ рынкѣ), какъ результатъ несоотвѣтствія размѣра добычи усиленному спросу со стороны развивающейся промышленности и монополизациі нефтяныхъ предпріятій въ цѣляхъ спекулятивныхъ. Въ отчетномъ году цѣны продолжали расти и достигали такихъ предѣловъ (56 коп. за пудъ), при которыхъ пріобрѣтеніе нефти для желѣзныхъ дорогъ представлялось крайне убыточнымъ. Обстоятельство это побудило нѣкоторыя изъ казенныхъ дорогъ, пользуясь закономъ о безпошлинномъ ввозѣ нефти, обратиться къ заграничнымъ рынкамъ. Такъ, управленіемъ Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ было принято предложеніе отъ мексиканской нефтяной компаніи въ Америкѣ «Мекспродуксъ» на поставку 1½ милл. пуд. нефти по 40 коп. франко-портъ-Батумъ. Поставка эта была выполнена къ обусловленному сроку (15 декабря 1913 года), при чемъ съ накладными расходами нефть обошлась всего въ 42 коп. за пудъ. Пріобрѣтеніе заграничной нефти въ указанномъ случаѣ не осталось безъ вліянія на рыночныя цѣны на бакинскую нефть, каковыя цѣны временно понизились.

Чрезмѣрное вздорожаніе нефти побудило нѣкоторыя другія казенныя желѣзныя дороги перейти съ нефтяного

отопленія паровозовъ на каменноугольное. Такъ, управленіе Московско-Курской желѣзной дороги, уже приспособившее къ угольному отопленію товарные паровозы Курской линіи, въ отчетномъ году приступило къ передѣлкѣ подь такое же отопленіе паровозовъ и Нижегородской линіи, а также постоянныхъ котловъ въ мастерскихъ и на водокачкахъ. Самаро-Златоустовская желѣзная дорога тоже перешла на угольное отопленіе на нѣкоторыхъ участкахъ; вопросъ о необходимости перехода на угольное отопленіе возбужденъ и на Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Но недостаточная выработка въ отчетномъ году угля въ донецкомъ и донбровскомъ бассейнахъ, являвшаяся отчасти слѣдствіемъ соглашения угольныхъ синдикатскихъ организацій, выпудила Министерство Путей Сообщенія озаботиться принятіемъ чрезвычайныхъ мѣръ для снабженія желѣзныхъ дорогъ этого рода топливомъ. Съ этою цѣлью въ мартѣ и іюнѣ мѣсяцахъ 1913 года, съ разрѣшенія Совѣта Министровъ, былъ приобрѣтенъ заграничный уголь въ количествѣ около 33 милл. пуд., но къ концу лѣта недостатокъ угля на рынкѣ оказался настолько значительнымъ, что Министерство Путей Сообщенія, въ цѣляхъ сохраненія рыночныхъ запасовъ угля для отечественной промышленности, нуждавшейся въ этого рода топливѣ, и не желая отягощать положеніе вообще потребителей донецкаго угля, вновь испросило разрѣшеніе Совѣта Министровъ на приобрѣтеніе для надобностей желѣзныхъ дорогъ заграничнаго угля въ количествѣ до 50 милл. пуд. Однако приобрѣтеніе дорогого заграничнаго угля, почти вдвое превышающаго по цѣнѣ донецкій и донбровскій уголь, должно быть признано крайне невыгоднымъ для казны, и мѣра эта должна примѣняться лишь въ особо уважительныхъ случаяхъ.

Общее вздорожаніе топлива вызвало добавочное ассигнованіе на 1913 годъ въ суммѣ 3 милл. руб., но въ результатѣ

и эта сумма оказалась недостаточною, и общій перерасходъ на этомъ только одномъ родѣ матеріаловъ составилъ сумму около 6 милл. руб.

Помимо недопоставки угля, желѣзные дороги въ 1913 году продолжали испытывать затрудненія въ отношеніи своевременной смѣны путевыхъ переводовъ, вѣдствие неисполненія заводами договорныхъ обязательствъ по поставкѣ стрѣлокъ и крестовинъ. Изъ шести заводовъ три—Николаевскій, Южно-Русскій машиностроительный и «Перенудъ»—обязавшіеся изготовить къ 15 іюля 1.184 стрѣлки и 821 крестовину, до 1 іюля ни одного перевода не поставили, два другіе завода поставили ничтожное количество, и исправнымъ оказался только одинъ заводъ Донецкаго общества штампованія. Единственнымъ выходомъ изъ создавагося положенія оказывалось обращеніе къ заграничнымъ заказамъ и, съ разрѣшенія Совѣта Министровъ, часть переводовъ была передана для изготовленія иностраннымъ заводамъ.

Стоимость заказанныхъ заграничнымъ заводамъ 2.136 шт. стрѣлокъ и крестовинъ съ доставкой въ Либаву составитъ, не считая пошлины, около 865 тыс. руб.; исполненіе того же заказа на отечественныхъ заводахъ стоило бы свыше 1 милл. руб.

Говоря о затрудненіяхъ въ поставкѣ путевыхъ переводовъ, нельзя не отмѣтить, что и въ отношеніи заготовки металловъ и металлическихъ издѣлій желѣзные дороги по прежнему оказываются въ крайне стѣсненномъ положеніи. Операции по заготовкѣ стали и желѣза должны быть отмѣчены не только въ смыслѣ повышенія цѣнъ на эти матеріалы, но главнымъ образомъ въ виду особенностей сбыта, нормируемаго синдикатомъ «Продамета», монополизировавшимъ почти весь желѣзный рынокъ Имперіи, подобно синдикату «Продуголь», объединившему въ своихъ рукахъ значительную часть угольной промышленности. Эти синдикаты не

только продолжают съ каждымъ годомъ значительно повышать цѣны на матеріалы, но и предъявляютъ свои особыя требованія, назначая сроки и прочія условія поставки по своему усмотрѣнію. При этомъ общество «Продамета» назначаетъ весьма продолжительные сроки изготовленія заводами нужныхъ предметовъ, благодаря чему матеріалы поступаютъ на дороги по истеченіи 9—10 мѣсяцевъ со дня выдачи заказа. Несмотря однако на столь отдаленные сроки поставки, синдикатскіе заводы допускаютъ крупныя опозданія даже и противъ этихъ сроковъ, чѣмъ ставятъ въ затруднительное положеніе желѣзнодорожныя управленія. Затрудненія увеличиваются еще тѣмъ, что попытки дорогъ пріобрѣсти матеріалы на другихъ заводахъ, съ обращеніемъ переплаты на счетъ неисправныхъ поставщиковъ, обыкновенно оканчиваются неудачей, такъ какъ заводы, не участвующіе въ синдикатѣ, сами страдаютъ отъ недостатка желѣза, выпускъ котораго на рынокъ регулируется тѣмъ же синдикатомъ «Продамета» въ цѣляхъ удержанія высокихъ цѣнъ. При такомъ положеніи желѣзныя дороги оказываются въ полной зависимости отъ дѣйствія синдикатской организаціи, совершенно уничтожившей значеніе вызываемыхъ конкуренцій, такъ какъ въ большинствѣ случаевъ единственнымъ соискателемъ на конкуренціяхъ выступаетъ общество «Продамета», и дороги оказываются вынужденными сдавать поставку желѣза и издѣлій по повышеннымъ цѣнамъ и условіямъ, диктуемымъ синдикатомъ. Такъ, на Екатерининской желѣзной дорогѣ желѣзо сортового пріобрѣталось въ отчетномъ году на 3,5% дороже цѣнъ предшествующаго года, желѣзо кровельное на 8%, а на Александровской дорогѣ на 15%. На Полѣвскихъ желѣзныхъ дорогахъ цѣны на листовое и универсальное желѣзо увеличились съ 10 до 15 коп. на пудъ при условіи выдачи наряда на поставку свыше 50 пуд., при меньшемъ же нарядѣ цѣна повышалась на 20 коп. При этомъ общество «Продамета» обуславливало

обычно нераздѣльность поставки. Юго-Западные желѣзныя дороги, сдавъ поставку желѣза заводамъ, не входящимъ въ составъ синдиката, предложили обществу «Продамета» поставить недостающіе сорта желѣза, не выдѣлываемые означенными заводами, но общество категорически отказалось принять частичный заказъ на 53.000 пуд., настаивая на нераздѣльности поставки. Вслѣдствіе сего управленіе Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ оказалось вынужденнымъ испросить соотвѣтствующее разрѣшеніе на пріобрѣтеніе необходимаго желѣза за границей.

Крайняя напряженность, наблюдавшаяся въ отчетномъ году въ желѣзодѣлательной промышленности, и затруднительность въ своевременномъ и полномъ удовлетвореніи спроса на металлъ побудили Министерство Торговли и Промышленности созвать въ декабрѣ минувшаго года особое междувѣдомственное совѣщаніе, съ участіемъ представителей металлургической промышленности, для обсужденія вопроса о мѣрахъ къ выходу изъ создаваемаго положенія.

Совѣщаніе это, всесторонне разсмотрѣвъ указанный вопросъ, намѣтило рядъ мѣръ для удовлетворенія ближайшей потребности рынка въ металлѣ, а равно выяснило возможность приведенія въ будущемъ производительности металлургическихъ заводовъ въ соотвѣтствіе съ внутреннимъ спросомъ на металлъ. Заключенія совѣщанія по настоящему предмету представлены 25 февраля сего года Министромъ Торговли и Промышленности на разсмотрѣніе Совѣта Министровъ; вмѣстѣ съ тѣмъ тайный совѣтникъ Тимашевъ испрашиваетъ согласія Совѣта Министровъ на внесеніе въ законодательныя учрежденія проекта закона о предоставленіи Совѣту Министровъ права разрѣшать до 31 декабря 1915 года привозъ изъ за границы чугуна для потребностей металлообрабатывающей промышленности, съ оплатою такового по пониженной пошлинѣ и съ тѣмъ, чтобы общее количество чугуна, могу-

щаго быть ввезеннымъ, согласно этому закону, не превысило 15 милл. пуд.

Въ упомянутомъ выше совѣщаніи представителями казеннаго и частнаго потребленія металла, между прочимъ, было высказано, что недостатокъ желѣза на рынкѣ и высокія цѣны на него въ значительной степени зависятъ отъ дѣйствія синдиката «Продамета», являющагося полнымъ хозяиномъ русскаго желѣзнаго рынка. Заявленія эти побудили Министра Торговли и Промышленности письмомъ отъ 23 декабря прошлаго года просить Предсѣдателя Совѣта Министровъ о внесеніи на обсужденіе Совѣта Министровъ вопроса объ образованіи особой комисіи изъ представителей вѣдомствъ—военнаго, морского и путей сообщенія—для спеціального обслѣдованія вопроса о вліяніи дѣятельности общества «Продамета» на размѣры производства желѣза и на цѣны сего металла. По поводу этого нельзя однако не высказать, что означенное обслѣдованіе необходимо было бы распространить и на другія синдикатскія организаціи, въ томъ числѣ и на «Продуголь».

Чрезвычайное вздорожаніе всѣхъ видовъ топлива, одного изъ главныхъ предметовъ эксплуатаціонныхъ расходовъ, побудило вѣдомство путей сообщенія принять мѣры, направленные къ сокращенію этихъ расходовъ. Въ отчетѣ за прошлый годъ мною были отмѣчены весьма благопріятные результаты, полученные отъ утилизаціи для нуждъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ долевой нефти. Въ отчетномъ же году операціи съ этою нефтью были нѣсколько расширены (до 24 милл. пуд.) и выполнены съ общою выгодною для казны въ суммѣ 2.676.425 руб. Однако вѣдомство путей сообщенія не могло усматривать въ использованіи долевой нефти окончательное рѣшеніе вопроса о мѣрахъ къ ослабленію зависимости казенныхъ дорогъ отъ дѣйствій нефтяныхъ синдикатовъ. Болѣе дѣйствительною мѣрою въ этомъ направленіи является добыча нефти распоряженіемъ казны, каковой вопросъ былъ детально разработанъ

вѣдомствомъ путей сообщенія, и Совѣтъ Министровъ въ засѣданіи 13 февраля сего года, рассмотрѣвъ соотвѣтствующее представленіе Министра Путей Сообщенія, не встрѣтилъ препятствій къ внесенію на законодательное обсужденіе проекта закона объ отпускѣ кредита на устройство распоряженіемъ Министерства Путей Сообщенія нефтяныхъ промысловъ на Ашперонскомъ полуостровѣ для снабженія нефтянымъ топливомъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ съ тѣмъ, чтобы исчисленный на указанную надобность въ 1914 году расходъ въ суммѣ 2.300 тыс. руб. отнесенъ былъ на сбереженія по государственной росписи этого же года. Общіе же расходы по оборудованію казенныхъ промысловъ и по эксплуатаціи ихъ въ теченіе ближайшихъ семи лѣтъ составляютъ 13.260.245 руб.

На ряду съ организаціей казенной добычи нефти подлежитъ законодательному разрѣшенію аналогичный вопросъ въ отношеніи разработки средствами казны каменнаго угля, съ каковою цѣлью вѣдомствомъ путей сообщенія внесенъ въ Государственную Думу законопроектъ объ отпускѣ 2 милл. руб. на устройство въ донецкомъ районѣ казенныхъ каменноугольныхъ копей, для чего предположено приобрести одно изъ угольныхъ мѣсторожденій въ названномъ районѣ.

При этомъ умѣстно будетъ отмѣтить, что заготовка угля распоряженіемъ казны является дѣломъ не новымъ для вѣдомства путей сообщенія. Еще въ 1899 году въ вѣдѣніе Сибирской желѣзной дороги принята была отъ Министерства Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ Анжерская каменноугольная копь. Предпріятіе это было въ зачаточномъ состояніи и съ очень незначительною производительностью, а потому надлежащее оборудованіе копи потребовало большихъ расходовъ, составившихъ по 1 января 1913 года всего 978.850 руб. Расходы эти однако вполне оправдались тѣми благопріятными результатами, кои достигнуты нынѣ благодаря эксплуатаціи названной копи. Производительность послѣдней съ 1.460.000 пуд.

въ 1899 году достигла въ 1913 году до 20 милл. пуд., при чемъ копь имѣеть нынѣ возможность обслуживать не только большинство участковъ Сибирской дороги, но даже оказалась въ состояніи отпустить, безъ ущерба для Сибирской дороги, 4.600.000 пуд. вновь образованной Омской желѣзной дорогѣ. Вмѣстѣ съ тѣмъ средняя стоимость добычи угля, поставляемаго Анжерскою копью, опредѣлилась для Сибирской дороги въ 6,269 коп. въ то время, какъ средняя стоимость угля частныхъ углепромышленниковъ для той же дороги за послѣднее пятилѣтіе составляла 7,642 коп. Изъ этихъ данныхъ видно, что эксплуатація копи приноситъ несомнѣнно крупную материальную пользу казнѣ, опредѣлившуюся, по даннымъ контроля, для одного лишь 1913 года въ суммѣ 310.200 руб. При этомъ необходимо имѣть въ виду, что анжерскій уголь по своему качеству превосходитъ значительно уголь частныхъ Черемховскихъ, Судженскихъ и Ашанинскихъ копей. Организація казенныхъ копей представляется тѣмъ болѣе необходимой, что въ послѣднее время, по свѣдѣніямъ контроля Привислинскихъ желѣзныхъ дорогъ, обнаружилось существованіе соглашения между Домбровскими и Силезскими углепромышленниками, въ силу котораго, при желаніи ввести германскій уголь, русскій потребитель долженъ заплатить цѣну не ниже цѣны на мѣстный уголь.

Что касается засимъ заготовки дровъ, шпаль и прочихъ лѣсныхъ матеріаловъ, которая въ большинствѣ случаевъ протекала въ отчетномъ году съ такими же затрудненіями, какъ и раньше, и по цѣнамъ еще болѣе высокимъ, чѣмъ въ предшествующемъ году (до 25% по даннымъ Николаевской желѣзной дороги), то въ этомъ отношеніи задача желѣзнодорожныхъ управленій могла бы быть значительно облегчена лѣснымъ вѣдомствомъ, владѣющимъ громадными площадями лѣса. Въ прежнихъ отчетахъ я уже имѣлъ случай всеподданнѣше докладывать ВАШЕМУ ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ

о крайне слабомъ участіи казенныхъ лѣсничествъ въ дѣлѣ снабженія желѣзныхъ дорогъ необходимымъ матеріаломъ. Въ минувшемъ году настоянія Государственного Контроля и вѣдомства путей сообщенія встрѣтили полное сочувствіе въ этомъ отношеніи со стороны Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія, и вопросъ объ участіи казенныхъ лѣсничествъ въ поставкахъ желѣзнодорожнаго вѣдомства нынѣ поставленъ на реальную почву. Состоявшееся по сему предмету въ ноябрѣ мѣсяцѣ 1913 года междувѣдомственное совѣщаніе, подъ предѣлательствомъ Товарища Главноуправляющаго Землеустройствомъ и Земледѣліемъ гофмейстера Риттиха, пришло къ заключенію о возможности поставки въ 1915 году лѣснымъ вѣдомствомъ необходимыхъ матеріаловъ для большей части казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ отчетномъ году нѣкоторыя желѣзнодорожныя управленія, въ цѣляхъ обезпеченія себя лѣсными матеріалами и вѣдствіе безрезультатности конкуренціи, вынуждены были приобрести лѣсныя дачи для разработки таковыхъ собственнымъ распоряженіемъ. Такъ, на примѣръ, управленіе Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги по торгамъ приобрѣло двѣ дѣлянки изъ казеннаго лѣса дачи Голоногъ, имѣющія до 2.000 деревьевъ, при чемъ, какъ впоследствии оказалось, участіе въ торгахъ казеннаго управленія разбило предполагавшуюся стачку мѣстныхъ торговцевъ.

Управленіе Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ приобрѣло на срубъ 400.000 деревьевъ въ имѣніи Остроградскаго; по приблизительному подсчету, первый же годъ хозяйственной разработки этого лѣса далъ казнѣ 45 тыс. руб. сбереженія противъ рыночной стоимости полученныхъ дорогою изъ указаннаго лѣса издѣлій. Забайкальская дорога еще со времени окончанія постройки (въ 1900 году) имѣеть въ своемъ распоряженіи лѣсныя площади, расположенныя въ предѣлахъ Татаровской и Аленгуйской дачъ, при чемъ эксплуатація этого

лѣса дала въ 1912 году прибыль дорогѣ въ 16 тыс. руб., а въ отчетномъ году уже до 20 тыс. руб.

На нѣкоторыхъ дорогахъ удалось, впрочемъ, произвести лѣсные заготовки въ отчетномъ году даже съ пониженіемъ цѣнъ на эти матеріалы. Такъ, на примѣръ, на Сибирской дорогѣ разные сорта шпаль приобретены по 61 коп. и 90 коп. за штуку противъ 65 коп.—69 коп. и 1 руб. 05 коп. предшествующихъ лѣтъ. На Сѣверныхъ дорогахъ на заготовкѣ дровъ достигнуто сбереженіе въ суммѣ 152 тыс. руб. не только по причинѣ сокращенія размѣра заготовки, но и въ виду пониженія цѣнъ на 1 руб. 80 коп.—2 руб. 17 коп. на кубъ.

Переходя къ вопросу объ успѣшности эксплуатаціи въ отчетномъ году отдѣльныхъ дорогъ, почитаю долгомъ отмѣтить, что наибольшее увеличеніе чистаго денежнаго дохода противъ 1912 года дали дороги: Екатерининская на 7.251 тыс. руб., Сѣверныя — 2.919 тыс. руб., Пермская— 2.373 тыс. руб., Южныя—2.216 тыс. руб., Александровская— 1.823 тыс. руб., Сѣверо-Западныя—1.350 тыс. руб., Варшавско-Вѣнская—1.102 тыс. руб. и Юго-Западныя—1.058 тыс. руб.

Громадный приростъ чистаго дохода на Екатерининской желѣзной дорогѣ, несмотря на неблагоприятное вліяніе Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги, представляетъ исключительное явленіе за все время существованія дороги. Грузовое и пассажирское движеніе на Екатерининской дорогѣ достигло въ отчетномъ году колоссальныхъ размѣровъ, превысивъ смѣтные предположенія на 400 милл. пуд. грузовъ и на 3½ милл. человекъ пассажировъ, каковое обстоятельство находитъ себѣ объясненіе въ общемъ подъемѣ экономической жизни страны и въ частности въ широкомъ развитіи фабричной промышленности юга Россіи. Дороговизна дровъ и нефти, а также уменьшеніе добычи послѣдней, вызвали чрезвычайный спросъ на каменный уголь, слѣдствіемъ чего было увеличеніе перевозъ

уголь на Екатерининской желѣзной дорогѣ на 111 милл. пуд. (13%) противъ 1912 года; вывозъ руды желѣзной увеличился на 12%. Значительно сократилась лишь перевозка соли—на 1.846.000 пуд. (10%) противъ предшествующаго года, что можетъ быть объяснено усиленіемъ пропускной способности солепровода на ст. Переѣздная.

Повышенію доходности Пермской дороги въ большой степени содѣйствовало увеличеніе перевозокъ масла. Образовавшіеся, вслѣдствіе хорошихъ урожаевъ 1912 и 1913 г.г., весьма значительные запасы сѣна въ западной Сибири создали благоприятныя условія для развитія въ краѣ молочнаго хозяйства путемъ открытія новыхъ маслодѣльныхъ заводовъ, образованія новыхъ артелей и болѣе энергичной дѣятельности сельскохозяйственныхъ обществъ, играющихъ видную роль въ дѣлѣ развитія маслодѣлія. Помимо сего, при объясненіи причинъ роста доходности Пермской дороги, нельзя не учитывать продолжающагося подъема горной промышленности Урала и распиренія сбыта лѣсного матеріала, вызывающихъ притокъ на дорогу соответствующихъ грузовъ.

Юго-Западныя желѣзныя дороги, давшія въ 1912 году весьма замѣтное паденіе чистаго дохода противъ 1911 года, въ отчетномъ году вновь увеличили чистый денежный доходъ, чѣмъ подтверждается высказанное мною предположеніе о случайномъ характерѣ уменьшенія дохода, не представляющаго чего либо тревожнаго для этихъ дорогъ.

Что же касается Южныхъ желѣзныхъ дорогъ, то увеличеніе грузовыхъ перевозокъ и отмѣчаемое мѣстнымъ контролемъ улучшеніе утилизаціи подвижнаго состава также повлекло за собою повышеніе доходности названныхъ дорогъ противъ 1912 года. Доходность эта, въ соответствіи съ наблюдавшимся ростомъ грузового движенія въ отчетномъ году, могла бы выразиться въ болѣе крупныхъ размѣрахъ, если бы Сѣверо-Донецкою желѣзною дорогою не была отвлечена

часть грузовъ. Въ дальнѣйшемъ возможно опасаться новаго паденія доходности Южныхъ дорогъ въ связи съ открытіемъ въ концѣ 1913 года движенія на вѣткѣ Никитовка—Яма, длиною 61 вер., принадлежащей той же Сѣверо-Донецкой желѣзной дорогѣ и сокращающей пробѣгъ грузовъ по Южнымъ дорогамъ.

Обращаетъ на себя вниманіе ростъ чистаго денежнаго дохода на Варшавско-Вѣнской желѣзной дорогѣ, находящейся лишь два года въ казенной эксплуатаціи.

За отчетный годъ чистый доходъ составилъ сумму 16.650 тыс. руб., превысивъ такой же доходъ предыдущаго года на 1.102 тыс. руб., при чемъ это увеличеніе произошло не только за счетъ повышенія сборовъ дороги, но и по причинѣ сокращенія эксплуатаціонныхъ расходовъ противъ смѣтныхъ предположеній, что, по донесенію мѣстнаго контроля, является результатомъ хозяйственной заботливости управленія дороги какъ въ отношеніи вообще всѣхъ расходовъ, такъ и лучшей утилизаціи подвижнаго состава, выразившейся въ повышеніи средней нагрузки на ось товарнаго поѣзда на 13,6% противъ 1912 года. Двухлѣтняя эксплуатація сей важной линіи распоряженіемъ казны оказалась несравненно болѣе выгодною, чѣмъ при частной эксплуатаціи. Примѣръ Варшавско-Вѣнской дороги съ убѣдительною доказываетъ, что, при правильной постановкѣ дѣла и должной заботливости управленія, казенная эксплуатація желѣзныхъ дорогъ можетъ производиться съ неменьшимъ успѣхомъ, чѣмъ распоряженіемъ частныхъ обществъ, не говоря объ излишнихъ расходахъ на содержаніе правленій сихъ обществъ.

Изъ дорогъ, давшихъ въ отчетномъ году уменьшеніе чистаго дохода, по сравненію съ предыдущимъ годомъ, остаются на себѣ вниманіе: Средне-Азіатская, чистый доходъ которой уменьшился на 2.845 тыс. руб., Либаво-Роменская—

1.191 тыс. руб., Московско-Курская и Нижегородская—1.838 тыс. руб., Привислинскія—1.127 тыс. руб.

Крупное паденіе чистаго дохода Средне-Азіатской дороги объясняется, съ одной стороны, значительнымъ сокращеніемъ перевозки грузовъ (на 4.471 тыс. руб. противъ 1912 года) и преимущественно такихъ, которые таксируются по высокимъ ставкамъ; съ другой стороны—ростомъ эксплуатаціонныхъ расходовъ по причинѣ вздорожанія матеріаловъ, главнымъ образомъ нефти. Коммерческая дѣятельность Средне-Азіатской дороги находится въ большой зависимости отъ развитія мѣстной промышленной жизни, и въ этомъ отношеніи можно ожидать благопріятныхъ результатовъ въ связи съ открытіемъ въ октябрѣ минувшаго года Романовскаго оросительнаго канала въ Голодной Стени, орошающаго площадь въ 45.000 дес. при длинѣ магистральнаго канала съ двумя вѣтвями около 140 вер. Проведеніе этого канала открываетъ возможность возникновенія въ орошаемомъ имъ районѣ новыхъ поселковъ и, несомнѣнно, окажетъ благотворное вліяніе на развитіе сельскохозяйственной промышленности въ край, а, слѣдовательно, вызоветъ и усиленный притокъ грузовъ на дорогу.

Уменьшеніе доходности Привислинскихъ желѣзныхъ дорогъ находитъ себѣ объясненіе почти исключительно въ сокращеніи размѣра перевозокъ главнѣйшихъ грузовъ: за 9 первыхъ мѣсяцевъ 1913 года перевезено руды желѣзной и марганцевой на 16.718.000 пуд. и хлѣба въ зернѣ на 9.801.000 пуд. менѣе соотвѣтствующаго періода 1912 года. Вывозъ сахара за границу также сократился въ отчетномъ году на 7.500.000 пуд., а картофеля на 6.800.000 пуд.

Либаво-Роменская желѣзная дорога, хотя и дала въ отчетномъ году превышеніе сборовъ противъ 1912 года, тѣмъ не менѣе ростъ эксплуатаціонныхъ расходовъ, главнымъ образомъ благодаря сильному вздорожанію топлива, былъ настолько великъ, что въ результатѣ чистый доходъ дороги

уменьшился против предшествующаго года на сумму свыше 1 милл. руб.

Вздорожаніемъ топлива и прочихъ матеріаловъ, въ значительной мѣрѣ, объясняется также пониженіе чистаго дохода и на Московско-Курской и Нижегородской желѣзныхъ дорогахъ. Кромѣ того неблагоприятныя послѣдствія для дороги имѣлъ трехкратный переходъ отъ одного рода топлива паровозовъ къ другому въ теченіе послѣднихъ 6 лѣтъ, благодаря чему паровозныя бригады не имѣли возможности выработать достаточно опыта въ расходованіи матеріала и въ уходѣ за паровозами. Засимъ, недостаточное и устарѣлое оборудованіе мастерскихъ для ремонта подвижнаго состава вызывало необходимость передачи работъ въ мастерскія другихъ дорогъ, что увеличило стоимость ремонта подвижнаго состава.

Эксплоатація Забайкальской дороги закончилась въ 1913 году съ увеличеніемъ дефицита противъ предшествующаго года на 534.646 руб. Впрочемъ, сравнительно меньшій размѣръ дефицита въ 1912 году зависѣлъ отъ чисто случайной причины, именно отъ единовременнаго внесенія въ названномъ году военнымъ вѣдомствомъ платежей за воинскія перевозки прежнихъ лѣтъ. Если же исключить эти поступления, то доходъ дороги окажется въ отчетномъ году выше предыдущаго, такъ какъ количество коммерческихъ перевозокъ въ 1913 году превзошло размѣръ перевозокъ 1912 года на 2,5 милл. пуд., при чемъ мѣстный контроль отмѣчаетъ проявленное подотчетнымъ управленіемъ стремленіе къ бережливому и выгодному пользованію наличными перевозочными средствами.

Во всеподданнѣйшихъ отчетахъ за прежніе годы я считалъ себя обязаннымъ докладывать ВАШЕМУ ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ о тѣхъ недостаткахъ хозяйства, устраненіе которыхъ должно составлять неотложную задачу Министерства Путей Сообщенія.

Свидѣтельствуя въ настоящемъ всеподданнѣйшемъ отчетѣ о продолжающемся улучшеніи эксплуатаціи казенной сѣти вслѣдствіе принимаемыхъ въ этомъ направленіи вѣдомствомъ путей сообщенія мѣръ, я вновь считаю долгомъ остановиться на нѣкоторыхъ сторонахъ желѣзнодорожнаго хозяйства, требующихъ своего упорядоченія въ интересахъ достиженія лучшихъ результатовъ эксплуатаціи.

По современнымъ условіямъ, при возрастающей дороговизнѣ потребляемыхъ желѣзными дорогами матеріаловъ, вопросъ о правильномъ и цѣлесообразномъ составленіи такъ называемыхъ техническихъ условій, коимъ должны удовлетворять заказываемые матеріалы, приобрѣтаетъ важное хозяйственное значеніе. Всякая излишняя строгость сихъ условій и несоотвѣтствіе ихъ качествамъ обычно предлагаемыхъ или изготовляемыхъ матеріаловъ прежде всего вызываетъ крупное повышеніе цѣнъ на конкуренціяхъ. Взявъ подряды на поставку матеріаловъ по повышеннымъ требованіямъ, поставщики сдаютъ затѣмъ матеріалы съ отступленіемъ отъ договорныхъ условій, что вызываетъ браковку матеріаловъ или принятіе ихъ съ нѣкоторой скидкой съ цѣны, уже не регулируемой конкурентными заявленіями другихъ поставщиковъ. О необходимости общаго и кореннаго пересмотра техническихъ условій, въ цѣляхъ возможнаго ихъ объединенія и приданія имъ большей жизненности, Государственный Контроль счелъ необходимымъ возбудить переписку съ Министерствомъ Путей Сообщенія. Однако до настоящаго времени вопросъ этотъ остается открытымъ, и мѣстные контрольные органы вынуждены въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ обращать вниманіе подотчетнаго управленія на недостатки тѣхъ или иныхъ техническихъ условій и настаивать на ихъ измѣненіи. Такимъ путемъ контролямъ Варшавско-Вѣнской, Закавказскихъ, Привислинскихъ, Ташкентской дорогъ удалось достигнуть переработки цѣлаго ряда техническихъ условій на предметы

и материалы, наиболее часто употребляемые, какъ, напримеръ: сурьпное масло, сухія краски, бензинъ, олифа, купоросъ мѣдный, стекла оконныя и т. п.

Насколько важнымъ представляется правильное составленіе техническихъ условій, показываетъ нижеслѣдующій характерный случай, когда контролемъ было обнаружено крупное несоотвѣтствіе въ изданныхъ для казенной сѣти техническихъ условіяхъ на поставку столь цѣннаго и общепотребительнаго матеріала, какъ нефтяные остатки. Фактически контролеромъ контроля Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ было обращено вниманіе на неправильное производство приѣмокъ нефтяныхъ остатковъ, а именно: съ одной стороны, примѣнялись неправильные способы для опредѣленія и исчисленія содержащейся въ нефти воды, каковая по условіямъ договора оплатѣ не подлежитъ, а съ другой—къ платной нефти относилась смѣсь ея съ грязью (неразлагающаяся особая эмульсія), негодная для отопленія паровозовъ. Какъ оказалось, причиною такихъ неправильныхъ приѣмокъ были: неточныя указанія въ утвержденныхъ техническихъ условіяхъ способовъ опредѣленія количества воды въ нефти и отсутствіе условія, при какой именно температурѣ слѣдуетъ производить отстой испытываемой пробы.

Означенное обстоятельство вызвало недоразумѣнія между поставщиками нефти и приѣмочною комиссіею. Въ результатѣ возникшей по сему предмету переписки между центральными органами Государственнаго Контроля и Министерствомъ Путей Сообщенія введенныя уже въ дѣйствіе техническія условія были измѣнены, при чемъ были установлены новые приемы испытанія, отступающіе отъ условій дѣйствующихъ договоровъ, но освобождающіе казну отъ необходимости оплачивать вмѣсто нефти эмульсію, негодную для отопленія. Произведенное параллельное испытаніе на отстой воды и эмульсіи по прежнему и новому способамъ выяснило, что изъ всей

массы эмульсіи, ранѣе оплачивавшейся по цѣнѣ нефтяныхъ остатковъ, только $\frac{1}{8}$ часть дѣйствительно заключала въ себѣ нефть.

Въ виду испытываемаго въ послѣднее время недостатка въ товарныхъ вагонахъ, казалось бы необходимымъ прилагать особыя заботы, дабы эти вагоны не задерживались непроизводительно ни при движеніи ихъ съ грузами, ни при ремонтѣ въ мастерскихъ. Къ сожалѣнію однако въ отчетномъ году наблюдались отдѣльные случаи весьма нехозяйственнаго отношенія къ наличному вагонному парку. Такъ, на Сѣверныхъ дорогахъ въ теченіе минувшаго года былъ отмѣченъ излишній простой, въ общемъ, 148 вагоновъ въ теченіе 327 сутокъ, изъ нихъ 128 вагоновъ въ теченіе 223 дней и 20 вагоновъ съ казеннымъ грузомъ въ теченіе 104 сутокъ. На Привислинскихъ желѣзныхъ дорогахъ контролемъ въ теченіе іюня и іюля было обнаружено въ мастерскихъ и депо 905 вагоновъ, находившихся въ ремонтѣ въ среднемъ на каждый вагонъ около 48 дней; между тѣмъ большинство этихъ вагоновъ нуждалось лишь въ мелкомъ ремонтѣ или періодическомъ осмотрѣ, на каковыя работы обычно требуется не болѣе трехъ недѣль. Въ нѣкоторыхъ же случаяхъ задержка въ ремонтѣ товарныхъ вагоновъ на этихъ дорогахъ доходила до 7—8 мѣсяцевъ изъ-за неимѣнія въ магазинахъ и складахъ необходимыхъ для ремонта матеріаловъ и запасныхъ частей. Промедленіе въ ремонтѣ товарныхъ вагоновъ замѣчалось также и на Забайкальской желѣзной дорогѣ. На нѣкоторыхъ дорогахъ товарные вагоны служатъ для жилья служащихъ, а на Екатерининской дорогѣ, на станціи Дебальцево, два вагона со времени основанія станціи служили для храненія запаса керосина и мазута, и сверхъ того ежемѣсячно бывало занято 6 вагоновъ по 5 дней на подвозку топлива на ближайшій къ квартирамъ служащихъ путь. Такое нехозяйственное использование на названной дорогѣ вагоновъ стоило казнѣ по приблизительному расчету до

17 тыс. руб. въ годъ. На той же Екатерининской дорогѣ были случаи засылки не по назначенію вагоновъ и даже, въ двухъ случаяхъ (въ 1911 и 1912 г.г.), цѣлыхъ поѣздовъ, при чемъ средняя скорость передвиженія вагоновъ за послѣдній полный отчетный 1912 годъ опредѣлилась всего въ 2,08 вер., ниже такой же скорости въ 1910 и 1909 г.г. На Риги-Орловской желѣзной дорогѣ службою тяги, между прочимъ, былъ внесенъ на разсмотрѣніе мѣстнаго совѣта вопросъ о перазысканныхъ товарныхъ вагонахъ дороги въ количествѣ 37 штукъ, изъ которыхъ нѣкоторые уже около 10 лѣтъ отсутствовали при ежегодныхъ переписяхъ, и о нихъ не имѣлось никакихъ свѣдѣній.

Во всеподданнѣйшемъ отчетѣ за 1911 годъ мною были высказаны соображенія о необходимости скорѣйшаго пересмотра вопроса объ удовлетвореніи желѣзнодорожныхъ служащихъ квартирнымъ довольствіемъ. Но до настоящаго времени вопросъ этотъ остается открытымъ. Фактическая ревизія, по прежнему, отмѣчаетъ существенныя неправильности въ пользованіи казенными квартирами, заключающіяся въ томъ, что нѣкоторые агенты, получая денежное квартирное довольствіе, занимаютъ въ то же время казенное помѣщеніе; многіе служащіе, не имѣющіе, по дѣйствующимъ правиламъ, права на квартирное довольствіе, пользуются квартирами съ отопленіемъ въ желѣзнодорожныхъ домахъ, безъ удержанія съ нихъ особой платы, въ то время, какъ другіе служащіе тѣхъ же станцій остаются безъ квартиръ, на которыя они имѣютъ право, получая взаменъ сего квартирныя деньги, и, наконецъ, нерѣдко желѣзнодорожные агенты занимаютъ квартиры, которыя по площади своей превышаютъ нормы, установленныя для этой категоріи служащихъ. На Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ, несмотря на ежегодныя ассигнованія на постройку жилыхъ домовъ, въ 1912 году имѣлось 11.382 служащихъ, не обеспеченныхъ квартирами, и имъ пришлось выдать около 845 тыс. руб. квартирныхъ денегъ. Между тѣмъ при

произведенной въ минувшемъ году контролемъ повѣркѣ 163 квартиръ выяснилось, что площадь этихъ квартиръ превышаетъ на 484 кв. саж., или на 31%, нормы, установленныя для данной категоріи служащихъ.

Кромѣ того фактической ревизіею установлены на нѣкоторыхъ дорогахъ случаи неправильнаго предоставленія казенныхъ квартиръ лицамъ, даже не принадлежащимъ къ желѣзнодорожнымъ служащимъ; такъ, напримѣръ, на ст. Репетекъ Средне-Азіатской желѣзной дороги въ казенномъ домѣ № 2 занималъ квартиру представитель завода бр. Николаевыхъ; въ домѣ № 10—лѣсной объѣзчикъ. На многихъ станціяхъ казенныя помѣщенія заняты буфетчиками, при чемъ даже безъ всякой платы. На Закавказскихъ желѣзныхъ дорогахъ на V участкѣ обнаружено, что служащіе, имѣющіе право на квартиры, передавали послѣднія въ аренду другимъ лицамъ. Подобныя явленія, при острой нуждѣ въ квартирахъ для желѣзнодорожныхъ служащихъ и при значительныхъ расходахъ казны на квартирное довольствіе, врядъ ли могутъ считаться допустимыми.

Неразрѣшеннымъ до настоящаго времени является также и другой вопросъ, отмѣченный въ моемъ всеподданнѣйшемъ отчетѣ за 1911 годъ, а именно—объ обмундировочномъ довольствіи желѣзнодорожныхъ служащихъ. Еще въ 1908 году Комитетомъ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ было выработано и затѣмъ утверждено Министромъ Путей Сообщенія новое положеніе объ обмундированіи служащихъ. Между тѣмъ это положеніе до сихъ поръ не введено въ дѣйствіе, и размѣръ ассигнованія на обмундированіе по смѣтѣ на текущій годъ исчислялся по прежнему положенію, въ результатъ чего казна несетъ излишніе расходы. Насколько преувеличены размѣры такого ассигнованія, по сравненію съ нормами, установленными новымъ положеніемъ, можно видѣть изъ того, что расходъ, исчисленный, напримѣръ, по смѣтѣ Ни-

колаевской желѣзной дороги на 1914 годъ, составилъ на основаніи прежняго положенія 385.007 руб., тогда какъ по новому положенію причиталось бы къ ассигнованію всего 285.573 руб. Такимъ образомъ по одной лишь дорогѣ разница въ ассигнованіяхъ составляетъ почти 100 тыс. руб.

Переходя къ вопросу о производствѣ новыхъ строительныхъ работъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, обязуюсь отмѣтить, что въ отчетномъ году наблюдалось значительное улучшение въ этой важной области желѣзнодорожнаго хозяйства, связанной съ крупными ассигнованіями. На большинствѣ дорогъ работы производились въ минувшемъ году съ большей успѣшностью. Однако на ряду съ улучшеніемъ въ общемъ ходѣ работъ наблюдались отдѣльные случаи, которые при правильномъ веденіи дѣла не должны бы имѣть мѣста. Такъ, напримѣръ, открытіе для движенія моста черезъ рѣку Волгу около г. Ярославля застало управленіе Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ въ состояніи полной неподготовленности. Почти наканунѣ открытія моста пришлось зимою спѣшно приводить въ порядокъ сдвинутый съ мѣста рыбинскій путь, подбивая шпалы мерзлою землею, и, несмотря на всѣ усилія, удалось установить скорость движенія поѣздовъ всего 5 верстъ въ часъ. Засимъ, вслѣдствіе неготовности соединительной вѣтви между разъѣздомъ Хожасево и ст. Веполье транзитные поѣзда должны были заходить на ст. Ярославль для того, чтобы возвращаться отсюда по другому пути; станція же Ярославль была доведена до состоянія, близкаго къ полному заполненію, пока въ концѣ 1913 года удалось установить движеніе по соединительной вѣтви.

Примѣромъ крупнаго недосмотра при производствѣ новыхъ работъ можетъ служить сооруженіе сарая для пассажирскихъ вагоновъ на ст. Вятка Сѣверныхъ дорогъ. Разработанный въ окончательномъ видѣ проектъ этого сарая былъ утвержденъ техническимъ совѣщаніемъ Управленія Желѣз-

ныхъ Дорогъ въ 1912 году, утверждена была смѣта на эти работы и отпущены кредиты въ суммѣ 68.220 руб., послѣ чего были сданы работы съ подряда и подрядчиками заготовленъ кирпичъ. Въ 1913 же году передъ приступомъ къ работамъ оказалось, что сарай нельзя строить на проектированномъ мѣстѣ, и для сей цѣли необходимо спланировать особую площадь съ большими земляными работами стоимостью до 28,5 тыс. руб. Случайнымъ выходомъ изъ создавагося положенія явилась возможность постройки такого же сарая на ст. Вологда, куда подрядчики перенесли свои работы.

При постройкѣ на тѣхъ же дорогахъ при Ярославскихъ мастерскихъ каменныхъ зданій котельной и мѣдницкой было замѣчено, что необходимый для работъ камень, а также нѣкоторые чертежи были доставлены подрядчику управленіемъ дорогъ лишь въ сентябрѣ 1913 года, а между тѣмъ работы по договору подлежали окончанію не позднѣе 1 октября 1912 года, въ связи съ чѣмъ возникла необходимость въ отдаленіи договорнаго срока окончанія работъ на болѣе продолжительное время.

Особенное вниманіе останавливаютъ на себѣ промедленіе и осложненія въ работахъ по переустройству моста черезъ рѣку Березину. Вопросъ о необходимости усиленія фермъ названнаго моста для пропуска тяжелыхъ паровозовъ возникъ 11 лѣтъ тому назадъ, но, несмотря на отпускъ въ теченіе 4 послѣднихъ лѣтъ ассигнованій на этотъ предметъ, означенныя работы до настоящаго времени остаются незаконченными по слѣдующимъ причинамъ.

По первоначальному проекту была предусмтрѣна установка новыхъ фермъ на опорахъ существующаго моста съ укрѣпленіемъ ихъ каркасами. Послѣ того, какъ работы по изготовленію и установленію новыхъ фермъ были сданы съ подряда, Управленіе Желѣзныхъ Дорогъ рѣшило внести измѣненіе въ первоначальный проектъ, а именно—перестроить заново опоры

существующаго моста выше обрѣза кессонныхъ оснований. Но и это рѣшеніе оказалось неокончательнымъ, и названное Управленіе пришло къ заключенію о необходимости строить новый мостъ, использовавъ новыя фермы, заказанныя на срокъ 15 іюля 1912 года для другого моста (черезъ рѣку Сожъ). Съ заводомъ однако не удалось притти къ соглашенію относительно установки фермъ, заказанныхъ для Березинскаго моста, на мосту черезъ рѣку Сожъ, и изготовленные на заводѣ къ 15 іюля 1912 года фермы ожидаютъ устройства новыхъ опоръ Березинскаго моста, которыя по договору должны быть окончены лишь къ 15 сентября 1914 года. Вмѣстѣ съ тѣмъ заводъ, взявшій изготовленіе фермъ, заявляетъ о понесенныхъ имъ, вслѣдствіе измѣненія условій договора, убыткахъ въ размѣрѣ 10 тыс. руб.

Заслуживаетъ быть отмѣченнымъ случай, сообщенный контролемъ Привислинскихъ желѣзныхъ дорогъ, какъ примѣръ, указывающій на неудовлетворительность технического надзора за производствомъ работъ. На XV участкѣ въ казармѣ надъ новымъ тоннелемъ были обнаружены двѣ сквозныя трещины въ щитовой стѣнѣ длиною въ 0,95 и 0,86 саж. Управленіе дороги, въ отвѣтъ на запросъ контроля по поводу обнаруженныхъ трещинъ, увѣдомило, что трещины не представляютъ опасности. Однако черезъ 4 мѣсяца казарма обрушилась, и стѣны ея пришлось разобрать до основанія.

Отчетный годъ омрачился цѣлымъ рядомъ болѣе или менѣе значительныхъ по своимъ печальнымъ послѣдствіямъ желѣзнодорожныхъ катастрофъ. По поводу происшедшей въ сентябрѣ минувшаго года одной изъ наиболѣе серіозныхъ катастрофъ—крушеніе пассажирскаго поѣзда № 2 на ст. Двинскъ Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ—мѣстный контроль донесъ, что въ концѣ 1910 года на ст. Двинскъ были

закончены работы по устройству механической централизаціи стрѣлокъ, каковыя работы были признаны исполненными во всемъ правильно. Однако централизованная система управленія стрѣлками въ дѣйствиіе введена не была сначала потому, что вырабатывалась инструкція служащимъ, а затѣмъ, какъ объясняло управленіе дорогъ, по причинѣ предстоявшей укладки новыхъ станціонныхъ путей и возникавшей вслѣдствіе сего необходимости въ нѣкоторомъ переустройствѣ означенной системы. Вопросъ этотъ затянулся до 1913 года, и въ январѣ этого года контроль счелъ долгомъ просить подотчетное управленіе о выясненіи причинъ непользованія централизаціею стрѣлокъ и о принятіи мѣръ къ ускоренію открытія дѣйствія новыхъ устройствъ. Засимъ, въ маѣ мѣсяцѣ контроль вновь запросилъ управленіе дорогъ, не представлялось ли бы допустимымъ пользоваться централизованными стрѣлками въ предѣлахъ имѣющейся возможности, оставивъ на ручномъ обслуживаніи немногія стрѣлки лишь въ тѣхъ сравнительно рѣдкихъ случаяхъ, когда приходится принимать нечетные поѣзда на четные пути. На это управленіе дорогъ высказало, что, отвѣчая за безопасность движенія, оно находитъ, что централизація можетъ быть вводимая лишь въ полномъ объемѣ. На этомъ переписка была прекращена. Послѣ катастрофы службою пути былъ внесенъ на обсужденіе совѣта управленія дорогъ срочный докладъ о разрѣшеніи немедленно приступить къ окончательному приспособленію централизаціи стрѣлокъ ст. Двинскъ къ условіямъ графика движенія поѣздовъ сезона 1913—1914 г.г.

Въ заключеніе краткаго обзора результатовъ эксплуатаціи и постановки хозяйства на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, почитаю долгомъ упомянуть объ общихъ результатахъ фактической ревизіи мѣстныхъ контрольныхъ установленій. Этотъ родъ ревизіи, какъ по своимъ послѣдствіямъ, такъ и по не-

посредственному воздействию на администрацию подотчетной дороги, бесспорно занимает первое место среди других отраслей ревизионного дела.

Серьезное значение фактической ревизии, способствующей обнаружению разного рода недочетов, неурядковъ и даже злоупотреблений дорогъ, всегда заставляло Государственный Контроль обращать на постановку этой ревизии особое внимание. Увеличение за послѣдніе годы ассигнований на усиление средствъ по фактической повѣркѣ дало возможность улучшить организацию дела путемъ увеличения числа контролеровъ на линіи, а также подборомъ лицъ, отвѣчающихъ по своимъ знаниямъ и опыту важности возложенной на нихъ задачи. По собраннымъ отъ мѣстныхъ контролей даннымъ оказалось, что за періодъ времени съ 1 іюля 1912 года по 1 іюля 1913 года, благодаря фактической повѣркѣ операций по эксплуатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, было сбережено денежнаго и матеріальнаго имущества казны на сумму 7.819.482 руб.

Эксплуатация частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Къ концу 1912 года протяженіе частной желѣзнодорожной сѣти, въ эксплуатаціи коей казна непосредственно заинтересована, составляло 20.527 верстъ. За 1912 годъ по означенной сѣти выручено валового дохода 310.839.493 руб., затрачено на нужды эксплуатаціи 171.713.421 руб. и получено чистаго дохода 139.126.072 руб.

Сравненіе эксплуатаціонныхъ оборотовъ частной сѣти за 1912 годъ съ результатами 1911 года (за выключеніемъ изъ суммы послѣдняго года оборотовъ по переданной 1 января 1912 года въ казну Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги) показываетъ, что валовая выручка сѣти за этотъ годъ возрасла на 26.379.800 руб., то-есть на 8,5%; вслѣдствіе этого, въ связи съ пониженіемъ нормы эксплуатаціонныхъ издержекъ въ 1912 году (до 55% валовыхъ сборовъ противъ 57,5%

въ 1911 году), чистый доходъ сѣти за разсматриваемый годъ увеличился на 15.235.296 руб., или на 10,9%.

Повышеніе доходности частныхъ желѣзныхъ дорогъ за 1912 годъ, какъ и всей русской желѣзнодорожной сѣти, объясняется главнымъ образомъ увеличеніемъ грузооборота дорогъ въ зависимости отъ урожая 1912 года и постепеннаго роста отечественной промышленности.

Особенно сильное увеличеніе чистаго дохода имѣло мѣсто на Богословской (на 15,2%), Московско-Кіево-Воронежской (12,4%), Рязанско-Уральской (12,2%), Московско-Виндаво-Рыбинской (10,7%) желѣзныхъ дорогахъ и Московскомъ обществѣ подъѣздныхъ желѣзныхъ путей (20,5%).

Повышеніе доходности частной желѣзнодорожной сѣти за 1912 годъ вызвало, съ одной стороны, увеличеніе поступлений въ казну отъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ уплату аренды за казенныя линіи, а равно въ возвратъ долговъ по гарантіи и по участію въ чистыхъ прибыляхъ, съ другой—уменьшеніе расходовъ казны на приплаты по гарантіи капиталовъ сихъ дорогъ.

Поступленія въ доходъ казны изъ чистаго дохода частныхъ желѣзныхъ дорогъ за 1912 годъ выразились въ суммѣ 44.467.941 руб., превысивъ однородныя поступления за 1911 годъ (принимая таковыя для сравненія безъ поступлений отъ Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги) на 6.241.095 руб. Означенное увеличеніе послѣдовало главнымъ образомъ по статьѣ поступлений «по участію казны въ прибыляхъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ».

Что же касается расходовъ казны на частныя желѣзныя дороги за 1912 годъ, то размѣръ этихъ расходовъ, опредѣлившійся въ 12.266.558 руб., оказался менѣе расходовъ 1911 года (безъ Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги 12.524.225 руб.) на 257.667 руб. Такое пониженіе расходовъ обусловилось исключительно тѣмъ обстоятельствомъ, что общество Рязанско-

Уральской желѣзной дороги, получавшее изъ казны до послѣдняго времени крупныя воспособленія по гарантіи своихъ капиталовъ, вслѣдствіе улучшенія результатовъ эксплуатаціи дороги за 1912 годъ, не потребовало за этотъ годъ приплатъ по гарантіи.

Сопоставленіе поступленій въ доходъ казны отъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ съ ея издержками на нужды названныхъ дорогъ показываетъ, что въ конечномъ результатѣ казна получила отъ частныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій прибыль въ суммѣ 32.201.383 руб. (доходъ 44.467.941 руб.—расходъ 12.266.558 руб.), болѣе противъ 1911 года (25.751.455 руб. безъ Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги) на 6.449.928 руб.

Сведеніе общихъ результатовъ участія казны за 1912 годъ въ желѣзнодорожныхъ предпріятіяхъ, казенныхъ и частныхъ, приводитъ къ слѣдующимъ выводамъ.

По казенной сѣти, считая въ ея составѣ и выкупленную въ казну 1 января 1912 года Варшавско-Вѣнскую желѣзную дорогу, за 1912 годъ выручено валового дохода 821.769.457 руб.; израсходовано на нужды эксплуатаціи 511.044.529 руб. и, засимъ, получено чистаго дохода 310.724.928 руб. Платежи по строительнымъ капиталамъ казенной сѣти (по государственнымъ желѣзнодорожнымъ займамъ и условно начисленные на затраты изъ наличности государственнаго казначейства 4 $\frac{1}{2}$ % за 1912 годъ составили 233.191.822 руб., такъ что, за покрытіемъ доходами означенной сѣти за этотъ годъ платежей по капиталамъ, а равно нѣкоторыхъ не эксплуатационнаго характера издержекъ, вызванныхъ выкупомъ Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги, образовался остатокъ чистаго дохода, или чистая прибыль казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ суммѣ 77.213.065 руб. Но, если къ эксплуатационнымъ издержкамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ за 1912 годъ присоединить 4.090.186 руб., стоимость

содержанія контрольнаго надзора на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ за этотъ годъ, то прибыль отъ казенной сѣти за 1912 годъ выразится въ суммѣ 73.122.879 руб. противъ 42.530.000 руб. за 1911 годъ.

Въ составъ эксплуатационныхъ оборотовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ обычно входятъ нѣкоторыя безденежныя статьи. По исключеніи сихъ статей обороты казенной сѣти за 1912 годъ видоизмѣнятся въ сторону уменьшенія, а именно валовой доходъ, подлежащій обращенію въ рессурсы казны, составитъ 776.359.962 руб., расходы эксплуатаціи, требовавшіе денежныхъ ассигнованій,—470.923.866 руб. и чистый доходъ—305.436.096 руб., въ зависимости отъ чего прибыль казенныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій за 1912 годъ выражается въ суммѣ 67.834.047 руб.

Такимъ образомъ участіе въ желѣзнодорожныхъ казенныхъ и частныхъ предпріятіяхъ за 1912 годъ въ конечномъ выводѣ дало казнѣ чистой прибыли 100.035.430 руб. (противъ прибыли въ 66.483.215 руб. за 1911 годъ), въ томъ числѣ 32.201.383 руб. отъ частной сѣти и 67.834.047 руб. отъ казенной.

Возрастающее значеніе водныхъ путей для промышленной жизни побудило приступить къ производству крупныхъ работъ по ихъ улучшенію. Въ первую очередь были поставлены работы по шлюзованію рѣкъ: Оки, Шекены, Сѣвернаго Донца и Дона, а въ дальнѣйшемъ намѣчены соединеніе рѣкъ Европейской и Азіатской Россіи и шлюзованіе Днѣпровскихъ пороговъ. Водныя и шоссейныя сообщенія.

Особенное значеніе имѣетъ послѣдняя работа, ибо пороги лишаютъ Днѣпръ значенія транзитнаго пути и обращаютъ его водную систему въ путь мѣтнаго характера. Составленный Министерствомъ Путей Сообщенія проектъ шлюзованія порожиистой части рѣки Днѣпра предусматриваетъ

возможность использования силы падения воды для получения электрической энергии.

Весьма важным представляется также соединение водным путем Азиатской и Европейской России. Произведенные в этом направлении изыскания подтвердили возможность соединения Волги с Обью, бассейн которой составляет водную сеть общим протяжением свыше 40.000 вер. Соединение бассейнов Волги и Оби откроет выход Сибирским грузам не только в Европейскую Россию, но и через порты Балтийского и Черного морей за границу.

Производство работ на водных путях в отчетном году сопряжено было с большими затруднениями вследствие общего повышения цен за последнее время и развития строительных операций по многим ведомствам. Всего на новые работы было отпущено 6.900 тыс. руб., в том числе 2 милл. руб. на работы по шлюзованию рѣки Дона, общей стоимостью в 12.300 тыс. руб. В минувшем году по этим последним работам были закончены лишь изыскания и составлены проекты, к исполнению же работ приступлено не было. На бывшие двукратно торги желающих взять на себя производство работ по предъявленным ценам не явилось, и Министерство Путей Сообщения вынуждено было войти с представлением о дополнительном ассигновании 2.900 тыс. руб.

Больше удачно шли работы по шлюзованию рѣки Шексны стоимостью 6,5 милл. руб. В виду неуспѣха двукратных торгов работы эти выполняются хозяйственным способом, при чем из пяти намѣченных к постройке шлюзов приступлено к сооружению четырех.

Из отдельных менее значительных работ обращает на себя внимание перестройка Херсонского шлюза на Тихвинской системѣ. Работы эти были сданы с подряда за 83 тыс. руб., но при самом началѣ работ обнаружилась несостоятельность проекта, явившаяся следствием недоста-

точности произведенных изысканий. Проект был пересоставлен, при чем стоимость работ выразилась в суммѣ 186 тыс. руб. Однако в скором времени по окончании работ в сооружении были обнаружены значительные повреждения, и только своевременно принятыми экстренными мѣрами было предупреждено его разрушение. Исправление этих повреждений вызвало новый расход в 12 тыс. руб., и таким образом перерасход по перестройке Херсонского шлюза по сравнению с первоначально определенной стоимостью этих работ выразился в размѣрѣ до 138%.

Окончание навигации 1912 года на рѣках Волжского бассейна сопровождалось крайне неблагоприятными условиями для судоходства. Внезапные и сильные морозы вызвали раннее появление льда на рѣках, и застигнутые врасплох суда должны были остаться на зимовку в незащищенных от ледохода мѣстах. В виду сего в распоряжение Министерства Путей Сообщения было отпущено 300 тыс. руб. на возведение временных защитных сооружений в мѣстах скопления судов. Большая часть намѣченных работ была закончена своевременно, но вследствие сопровождавшей весенней ледоход 1913 года высокой воды сооружения эти не всюду оправдали возлагавшиеся на них надежды. Так, у Рыбинска, гдѣ скопление судов было особенно значительно, произошла небывалая по размѣрам катастрофа, сопровождавшаяся человеческими жертвами: напором льда опрокинуло выстроенные для защиты судов ледорѣзы, срѣзало льдом до 100 судов и повредило свыше 150, при чем убытки судовладельцев простираются до 1 милл. руб.

Оборудование нашего отечества шоссейными дорогами представляется делом настоятельно необходимым, при чем представляется правильным улучшение путей мѣстнаго значения отнести к обязанностям земств, на счет же казны

принять расходы по постройкѣ тѣхъ дорогъ, за коими признается государственное значеніе. Однако ограниченность бюджета земствъ вынуждаетъ правительство приходить имъ на помощь въ дѣлѣ постройки шоссеиныхъ дорогъ. На основаніи изданнаго въ 1883 году закона Министерству Путей Сообщенія предоставлено испрашивать отпускъ безпроцентныхъ ссудъ, а въ исключительныхъ случаяхъ и безвозвратныхъ пособій земскимъ учрежденіямъ на постройку новыхъ подъѣздныхъ путей. Такихъ пособій было выдано земствамъ до послѣдняго времени всего лишь около 5 милл. руб. Въ виду увеличивающихся за послѣдніе годы ходатайствъ со стороны земствъ объ отпускѣ упомянутыхъ пособій Министерствомъ Путей Сообщенія предполагено на будущее время испрашивать особый кредитъ по смѣтѣ, изъ коего имѣется въ виду удовлетворять означенныя ходатайства въ тѣхъ случаяхъ, когда каждое изъ нихъ не будетъ превышать 200 тыс. руб., въ противномъ же случаѣ необходимыя суммы будутъ испрашиваться въ законодательномъ порядкѣ.

Обращаясь къ современному состоянію казенныхъ шоссе, необходимо отмѣтить, что значительная часть ихъ находится въ неудовлетворительномъ состояніи и требуетъ капитальнаго исправленія, съ затратою значительныхъ средствъ, при чемъ приведеніе въ должный порядокъ однихъ лишь стратегическихъ шоссе вызоветъ расходъ въ размѣрѣ до 6 милл. руб.

По смѣтѣ 1913 года на шоссеиные пути было отпущено около 10.800 тыс. руб., въ томъ числѣ на новыя работы 1.240 тыс. руб.

Въ отчетномъ году продолжались работы по постройкѣ стратегическихъ шоссе на Кавказѣ, на производство коихъ по смѣтѣ 1913 года было отпущено 666 тыс. руб. Работы эти раздѣлены на двѣ очереди, изъ которыхъ первую, стоимостью около 1.700 тыс. руб., предполагается закончить въ текущемъ году. Вторая очередь разсчитана на 7 лѣтъ.

Въ предыдущемъ отчетѣ было доложено о неудачныхъ результатахъ торговъ на заготовку щебня въ 1912 году вслѣдствіе высокихъ цѣнъ, заявленныхъ подрядчиками. Повышеніе это объясняется частью естественными причинами, а именно общимъ вздорожаніемъ труда и истощеніемъ запасовъ камня въ ближайшихъ мѣстахъ его заготовки, частью же тѣмъ, что крупныя заготовки щебня въ нѣкоторыхъ раіонахъ оказались въ рукахъ ограниченаго числа лицъ, заарендовавшихъ ближайшіе и лучшіе карьеры. При такихъ условіяхъ исключалась возможность широкой конкуренціи, и подрядчики, оказавшіеся въ положеніи монополистовъ, искусственно повышали цѣну на щебень, доводя ее въ отдѣльныхъ случаяхъ до 130 руб. за куб. саж.

Въ видахъ упорядоченія этого дѣла Министерство Путей Сообщенія остановилось на мысли произвести опытъ заготовки щебня хозяйственнымъ способомъ. Примѣняя этотъ способъ заготовки, Министерство имѣло въ виду выяснить дѣйствительную стоимость щебня, а также побудить подрядчиковъ понизить цѣны по другимъ поставкамъ. Въ отчетномъ году къ такимъ заготовкамъ было приступлено въ трехъ округахъ путей сообщенія: Виленскомъ, Варшавскомъ и Кіевскомъ. За краткость времени судить о результатахъ означенной мѣры представлялось бы преждевременнымъ, но опытъ хозяйственной заготовки щебня въ одномъ изъ упомянутыхъ округовъ уже и нынѣ далъ положительные результаты, такъ какъ хозяйственная цѣна камня и щебня, заготовленныхъ хотя и въ небольшихъ количествахъ, оказалась значительно ниже заявленныхъ на послѣднихъ торгахъ.

При фактической повѣркѣ операцій по воднымъ и шоссеинымъ путямъ Тифлискою контрольною палатою былъ обнаруженъ въ Кавказскомъ округѣ путей сообщенія рядъ неправильныхъ дѣйствій въ хозяйственной дѣятельности

нѣкоторыхъ чиновъ округа. Получаемыя на производство работъ суммы оказались сданными мѣстными инженерами въ кредитныя учрежденія на личный текущій счетъ. Замѣчена выдача авансовъ безъ дѣйствительной въ нихъ надобности. Отчетность по авансамъ у нѣкоторыхъ инженеровъ находилась въ безпорядкѣ. Матеріальное имущество не всегда записывалось въ шнуровыя книги, и часто показанное по книгамъ имущество не оказывалось въ наличности. При повѣркѣ оконченныхъ работъ однѣ изъ нихъ оказались исполненными въ меньшемъ объемѣ, чѣмъ требовалось по проекту и значилось по сдаточнымъ документамъ, другія произведены изъ недоброкачественныхъ матеріаловъ, а нѣкоторыя совершенно не исполнены, хотя на нихъ были составлены установленные техническіе документы: смѣты, расцѣнки, описи.

Объ устраненіи обнаруженныхъ въ хозяйствѣ Кавказскаго округа путей сообщенія упущеній возбуждена соотвѣтствующая переписка.

Въ заключеніе настоящаго всеподданнѣйшаго отчета вмѣняю себѣ въ обязанность представить на Высочайшее ВАШЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА возрѣніе нижеслѣдующіе свѣдѣнія и выводы по нѣкоторымъ отдѣльнымъ частямъ дѣятельности Государственнаго Контроля.

Повѣрка кассъ.

Въ отчетномъ 1913 году чинами контрольныхъ учреждений, въ порядкѣ внезапнаго свидѣтельства, обревизованы: 786 казначействъ, 128 кассъ и кладовыхъ Государственнаго Банка, 81 касса Дворянскаго Земельнаго и Крестьянскаго Поземельнаго Банковъ, Особый Отдѣлъ Дворянскаго Земельнаго Банка, Государственная Коммисія Погашенія Долговъ,

С.-Петербургская и Московская Ссудныя Казны, С.-Петербургскій Монетный Дворъ и 29.198 специальныхъ кассъ по сбору доходовъ желѣзнодорожныхъ, почтово-телеграфныхъ, таможенныхъ, лѣсныхъ и другихъ,—всего 30.198 кассъ. Сверхъ того одновременно съ означенными кассами повѣрены были обороты состоящихъ при нихъ государственныхъ сберегательныхъ кассъ. Изъ общаго числа 8.525 кассъ этой послѣдней категоріи, дѣйствовавшихъ въ минувшемъ году, обревизовано 5.769 кассъ.

Внезапнымъ свидѣтельствомъ кассъ, а также послѣдующею документальною повѣркою ихъ оборотовъ обнаружены въ нѣкоторыхъ случаяхъ разнаго рода отступленія отъ установленныхъ для кассъ, въ огражденіе ихъ сохранности, правилъ и формъ дѣлопроизводства, какъ, напримѣръ: неправильное храненіе суммъ, несвоевременная запись поступившихъ суммъ на приходѣ, нарушеніе условій и сроковъ сдачи денегъ въ центральныя кассы и т. д. Вмѣстѣ съ тѣмъ открыты разнаго рода недочеты по наличности денегъ и цѣнностей въ кассахъ. Весьма многіе изъ обнаруженныхъ недочетовъ не представляли однако признаковъ злоумышленія, являясь послѣдствіемъ простыхъ неправильностей въ распорядительныхъ дѣйствіяхъ и невѣрностей въ счетоводствѣ. Такого рода простыхъ недочетовъ было обнаружено чинами контрольныхъ учреждений и самими отчетными управленіями 382 случая на сумму 158.202 руб., изъ коихъ 103.189 руб. составляютъ недостачи по кассамъ желѣзныхъ дорогъ. На пополненіе сихъ недочетовъ къ 1 января текущаго года поступило 47.123 руб., въ томъ числѣ по желѣзнодорожнымъ кассамъ 38.916 руб.

Недочетовъ въ наличности, вызванныхъ растратою суммъ, хищеніями и другими злоупотребленіями служащихъ чиновъ и агентовъ кассъ, открыто всего 503 случая, на сумму 982.232 руб.; изъ нихъ 74 случая на сумму 90.734 руб. обнаружено фактическою и документальною ревизіею. На возмѣ-

ценіе потерь казны отъ растратъ и хищеній поступило въ теченіе года всего 147.949 руб.; засимъ, непополненный убытокъ казны отъ этихъ злоупотребленій опредѣлился къ концу минувшаго года суммою 834.283 руб.

Сверхъ того, по имѣющимся въ Государственномъ Контролѣ свѣдѣніямъ, въ отчетномъ году пожарами, грабежами и захватами казенныхъ денежныхъ суммъ и цѣнностей, въ 404 случаяхъ, нанесено было всего ущерба казнѣ 596.326 руб., изъ коихъ однако отобрано у похитителей или иными способами возмѣщено къ концу года 172.878 руб., и дѣйствительный ущербъ казны отъ означенныхъ случаевъ выразился суммою въ 423.448 руб.

Въ общемъ весь итогъ потерь казны за минувшій годъ составитъ сумму 1.736.760 руб., а прямой отъ нихъ убытокъ— 1.368.810 рублей.

Общіе итоги
ревизионныхъ на-
четовъ.

Въ минувшемъ 1913 году, въ порядкѣ документальной, по слѣдамъ дѣйствій, повѣрки денежныхъ оборотовъ правительственныхъ учреждений, обращено въ начеть для возмѣщенія въ казну и другіе капиталы свыше 7.592.314 руб. Изъ нихъ 4.280.528 руб. уже пополнены и 1.852.540 руб. ожидаются къ поступленію, такъ какъ на ихъ взысканіе изъявлено согласіе распорядительныхъ управленій, а объ остальныхъ, въ суммѣ около 1.459.246 руб., еще ведется ревизионная переписка.

Начеты, окончательно установленные на сумму 6.133.068 руб., подраздѣляются по главнѣйшимъ отдѣламъ государственнаго хозяйства слѣдующимъ образомъ.

На 2.293.584 руб. опредѣлено взысканій по разнымъ отраслямъ государственнаго дохода; въ частности, недобора въ доходахъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ начтено 532.246 руб.

По государственнымъ расходамъ обращено въ начеть 2.885.353 руб., въ томъ числѣ 666.901 руб. по казеннымъ

желѣзнымъ дорогамъ, 1.284.031 руб. по расходамъ на оборону государства, на денежное, вещевое, провіантское и другіе виды довольствія войскъ, 336.956 руб. по расходамъ, вызваннымъ войною съ Японіей.

Сверхъ 4.280.528 руб., поступившихъ въ казну на пополненіе контрольныхъ начетовъ 1913 года, въ отчетномъ году поступило въ казну 326.484 руб. по начетамъ, опредѣленнымъ въ предшествующіе годы.

Такимъ образомъ все поступленіе 1913 года по начетамъ Государственнаго Контроля выражается суммою 4.607.012 руб., на 840.744 руб. менѣе соответствующаго поступленія 1912 года (5.447.756 руб.).

Независимо отъ того, въ порядкѣ предварительной повѣрки расходовъ по разнымъ частямъ государственнаго хозяйства, для которыхъ этотъ родъ ревизіи установленъ, предупреждено неправильныхъ выдачъ на сумму свыше 2.004.000 руб., въ томъ числѣ по хозяйству казенныхъ желѣзныхъ дорогъ около 451.000 рублей.

Подписалъ: Государственный
Контролеръ П. Харитоновъ.

11 іюня 1914 года.

ОГЛАВЛЕНИЕ.

	СТРАН.
Государственные доходы и расходы за смѣтный періодъ 1913 года	3
Военное Министерство	15
Интендантское вѣдомство	—
Продовольствіе войскъ	16
Вещевое довольствіе	28
Фактическая повѣрка	32
Артиллерійское вѣдомство	35
Дѣятельность техническихъ артиллерійскихъ заведеній .	36
Поставка фирмою Виккерса пулеметовъ	39
Обезпеченіе войскъ земельными участками для учебныхъ цѣлей	40
Постройка казармъ	41
Крѣпостныя сооруженія	46
Разслѣдованіе дѣятельности Кронштадтскаго строительства за 1911 годъ	52
Внѣочередная повѣрка расходовъ по задолженности военного вѣдомства	53
Ревизія военныхъ расходовъ, вызванныхъ русско-японскою войною	54
Морское Министерство	56
Судостроеніе	—
Дѣятельность совѣщанія по судостроенію	66
Строительныя работы	68
Плаваніе судовъ флота	71
Военные порты	76
Ликвидация задолженности морского вѣдомства	80

	СТРАН.
Министерство Финансовъ	81
Прямые налоги	—
Пошлины	85
Таможенный доходъ	87
Сахарная промышленность	90
Казенная продажа питей	93
Министерство Торговли и Промышленности	97
Казенные горные заводы	—
Нефтяная и каменноугольная промышленность	101
Торговые порты	107
Торговое мореплаваніе	109
Добровольный Флотъ и Русское Дунайское пароходство	111
Главное Управление Землеустройства и Земледѣлія	112
Общія мѣры содѣйствія сельскому хозяйству	—
Мѣропріятія по содѣйствію животноводству	118
Мѣропріятія по земельному устройству населенія	121
Государственныя имущества	127
Министерство Внутреннихъ Дѣлъ	132
Ветеринарная часть	—
Гужевыя дороги	136
Почтово-телеграфное и телефонное дѣло	138
Министерство Народнаго Просвѣщенія	141
Мѣры по народному образованію	—
Главное Управление Государственнаго Коннозаводства	146
Министерство Путей Сообщенія	148
Постройка желѣзныхъ дорогъ распоряженіемъ казны	—
Постройка желѣзныхъ дорогъ распоряженіемъ акціонерныхъ обществъ	164
Эксплоатація казенныхъ желѣзныхъ дорогъ	179
Эксплоатація частныхъ желѣзныхъ дорогъ	206
Водныя и шосейныя сообщенія	209

**Свѣдѣнія и выводы по нѣкоторымъ отдѣльнымъ частямъ
дѣятельности Государственнаго Контроля.**

Повѣрка кассъ	214
Общіе итоги ревизионныхъ начетовъ	216