



Это цифровая копия книги, хранящейся для потомков на библиотечных полках, прежде чем ее отсканировали сотрудники компании Google в рамках проекта, цель которого - сделать книги со всего мира доступными через Интернет.

Прошло достаточно много времени для того, чтобы срок действия авторских прав на эту книгу истек, и она перешла в свободный доступ. Книга переходит в свободный доступ, если на нее не были поданы авторские права или срок действия авторских прав истек. Переход книги в свободный доступ в разных странах осуществляется по-разному. Книги, перешедшие в свободный доступ, это наш ключ к прошлому, к богатствам истории и культуры, а также к знаниям, которые часто трудно найти.

В этом файле сохраняются все пометки, примечания и другие записи, существующие в оригинальном издании, как наименование о том долгом пути, который книга прошла от издателя до библиотеки и в конечном итоге до Вас.

Правила использования

Компания Google гордится тем, что сотрудничает с библиотеками, чтобы перевести книги, перешедшие в свободный доступ, в цифровой формат и сделать их широкодоступными. Книги, перешедшие в свободный доступ, принадлежат обществу, а мы лишь хранители этого достояния. Тем не менее, эти книги достаточно дорого стоят, поэтому, чтобы и в дальнейшем предоставлять этот ресурс, мы предприняли некоторые действия, предотвращающие коммерческое использование книг, в том числе установив технические ограничения на автоматические запросы.

Мы также просим Вас о следующем.

- Не используйте файлы в коммерческих целях.
Мы разработали программу Поиск книг Google для всех пользователей, поэтому используйте эти файлы только в личных, некоммерческих целях.
- Не отключайте автоматические запросы.
Не отключайте в систему Google автоматические запросы любого вида. Если Вы занимаетесь изучением систем машинного перевода, оптического распознавания символов или других областей, где доступ к большому количеству текста может оказаться полезным, свяжитесь с нами. Для этих целей мы рекомендуем использовать материалы, перешедшие в свободный доступ.
- Не удаляйте атрибуты Google.
В каждом файле есть "водяной знак" Google. Он позволяет пользователям узнать об этом проекте и помогает им найти дополнительные материалы при помощи программы Поиск книг Google. Не удаляйте его.
- Делайте это законно.
Независимо от того, что Вы используете, не забудьте проверить законность своих действий, за которые Вы несете полную ответственность. Не думайте, что если книга перешла в свободный доступ в США, то ее на этом основании могут использовать читатели из других стран. Условия для перехода книги в свободный доступ в разных странах различны, поэтому нет единых правил, позволяющих определить, можно ли в определенном случае использовать определенную книгу. Не думайте, что если книга появилась в Поиске книг Google, то ее можно использовать как угодно и где угодно. Наказание за нарушение авторских прав может быть очень серьезным.

О программе Поиск книг Google

Миссия Google состоит в том, чтобы организовать мировую информацию и сделать ее всесторонне доступной и полезной. Программа Поиск книг Google помогает пользователям найти книги со всего мира, а авторам и издателям - новых читателей. Полнотекстовый поиск по этой книге можно выполнить на странице <http://books.google.com/>



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

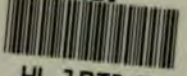
Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>



HL 1PID F

A7
Rudchenko, P. I
Guzherye 1111

Bd. Nov. 1928



HARVARD LAW LIBRARY

Received March 8. 1926

Высочайше учрежденное Особое Совѣщаніе о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности.

119

СВОДЪ

трудоу мѣстныхъ комитетовъ по 49 губерніямъ Европейской Россіи.

λ

e

ГУЖЕВЫЕ И ВОДНЫЕ ПУТИ.

Составилъ

П. И. РУДЧЕНКО.

1



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія В. О. Киршбаума, Дворцовая пл., д. М-ва Финансовъ.

1904.

Печатано по распоряженію Предсѣдателя ВѢЩАЙШЕ учрежденнаго Особаго
Совѣщанія о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности.

MAR - 8 1926

Труды мѣстныхъ комитетовъ о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности получены полностью изъ 49 губерній Европейской Россіи къ 1 Августа минувшаго 1903 года. По мѣрѣ отпечатанія поступавшихъ трудовъ, производился сводъ ихъ по отдѣламъ, систематизирующимъ рядъ вопросовъ, затронутыхъ 531 мѣстными комитетами названныхъ губерній. Цѣлью этой работы было поставлено использование всего полученнаго матеріала, заключающагося въ представленныхъ комитетамъ письменныхъ докладахъ отдѣльныхъ лицъ и комиссій и журналахъ засѣданій самихъ комитетовъ.

По своему содержанию матеріалъ этотъ распадается на три части: 1) свѣдѣнія о современномъ положеніи дѣла; 2) пожеланія и мѣры къ его улучшенію, указанныя отдѣльными лицами и комиссіями, и 3) заключенія, принятыя комитетами (единогласно или большинствомъ голосовъ). Въ послѣдовательномъ порядкѣ этихъ трехъ частей и излагаются въ сводѣ отдѣльные вопросы, притомъ, конечно, — только въ предѣлахъ представленнаго съ мѣстъ матеріала. Поэтому современное положеніе, его нужды и потребности освѣщаются по отдѣльнымъ вопросамъ и мѣстностямъ въ большей или меньшей мѣрѣ, въ зависимости отъ имѣющихся въ этихъ матеріалахъ свѣдѣній.

Въ сводѣ сдѣланы ссылки на соотвѣтствующія страницы изданія трудовъ мѣстныхъ комитетовъ. Въ виду значительнаго числа цитируемыхъ страницъ, на коихъ основано изложеніе, большая ихъ часть вынесена въ конецъ книги при помощи номерныхъ ссылокъ. Засимъ, въ тѣхъ частяхъ текста, которыя содержатъ перечисленіе принятыхъ мѣстными комитетами заключеній, при названіи каждаго комитета помѣщена, справа въ скобкахъ, цифра, указывающая страницу изданія трудовъ, гдѣ находится подлинный текстъ заключенія.

Въ концѣ настоящаго свода приложены перечни имѣющихся въ трудахъ комитетовъ главнѣйшихъ докладовъ и записокъ по вопросамъ о водныхъ и гужевыхъ путяхъ.

ОГЛАВЛЕНИЕ.

	Стр.
Раздѣлъ I. Гужевые пути сообщенія.	
Введеніе	1
Глава I. Состояніе мѣстныхъ дорогъ, значеніе ихъ для сельскохозя- ственной промышленности и преимущества того или иного типа дорогъ	3
Заключенія Комитетовъ	23
Глава II. Правовыя условія дорожнаго дѣла	41
Заключенія Комитетовъ	60
Глава III. Дорожное управленіе, его органы и порядокъ возбужденія преслѣдованій за нарушеніе дорожныхъ постановленій	69
Заключенія Комитетовъ	92
Глава IV. Источники денежныхъ средствъ на дорожное дѣло и нату- ральная дорожная повинность	101
Заключенія Комитетовъ	166
Раздѣлъ II. Водные пути сообщенія.	
Глава V. Внутренніе и вѣшніе водные пути сообщенія	201
Заключенія Комитетовъ	212
 <i>Приложеніе I.</i> Перечень докладовъ и записокъ по вопросу о гужевыхъ путяхъ сообщенія	220
<i>Приложеніе II.</i> Перечень докладовъ и записокъ по вопросу о водныхъ путяхъ сообщенія.	228
 Ссылки на страницы изданія Трудовъ мѣстныхъ Комитетовъ о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности.	231

Раздѣлъ I.

ГУЖЕВЫЕ ПУТИ СООБЩЕНІЯ.

ВВЕДЕНІЕ 1).

Вопросъ объ устройствѣ и содержаніи мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія и о взаимныхъ отношеніяхъ въ этомъ дѣлѣ государства, земства, крестьянскихъ обществъ, обществъ акціонерныхъ и частныхъ владѣльцевъ вошелъ въ программу, предложенную на обсужденіе мѣстныхъ Комитетовъ о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности (пунктъ 3). Независимо отъ отвѣтовъ на этотъ вопросъ, нужды дорожнаго дѣла отмѣчались многими Комитетами при обсужденіи и нѣкоторыхъ другихъ частей программы, главнымъ образомъ относительно упорядоченія торговли сельскохозяйственными продуктами (п. С), усиленія обмѣна продуктовъ между различными районами Россіи и поднятія внутреннихъ рынковъ сбыта (п. Ф), улучшенія условій перевозки произведеній сельскаго хозяйства и животноводства (п. Ц). Кромѣ того, нѣкоторыхъ сторонъ дорожнаго хозяйства отдѣльные Комитеты касались при обсужденіи внѣпрограммныхъ вопросовъ — объ усовершенствованіи земскихъ учреждений и, въ частности, объ образованіи мелкихъ хозяйственныхъ единицъ, а также объ источникахъ средствъ, потребныхъ для удовлетворенія мѣстныхъ нуждъ.

Такимъ образомъ, вопросамъ о гужевыхъ путяхъ отведено въ Трудахъ Комитетовъ довольно много мѣста. Тѣмъ не менѣе въ большинствѣ Комитетовъ разработка этихъ вопросовъ отодвинута была на второй планъ, по сравненію съ другими сторонами жизни сельскаго населенія, а въ значительномъ числѣ Комитетовъ — именно въ 2 Губернскихъ (изъ 49) и 88 Уѣздныхъ (изъ 482) — потребности дорожнаго дѣла даже вовсе не были подвергнуты обсужденію, — частью по недостатку времени, частью же по принципиальнымъ соображеніямъ — въ виду ихъ второстепеннаго значенія. Изъ остальныхъ 441 Комитета наибольшее вниманіе удѣлили мѣстнымъ путямъ сообщенія Комитеты губерній западныхъ, сѣверныхъ и сѣверо-восточныхъ; менѣе — Комитеты центральной и южной Россіи.

Въ общемъ, однако, въ работахъ всѣхъ Комитетовъ въ совокупности вопросы дорожнаго хозяйства подверглись достаточно полному выясненію, и получились отвѣты какъ относительно нынѣшняго состоянія мѣстныхъ дорогъ и вліянія его на сельскохозяй-

ственную промышленность, такъ и о мѣрахъ и средствахъ къ ихъ улучшенію. Въ частности, получили освѣщеніе вопросы: о сравнительныхъ преимуществахъ того или иного типа дорогъ, о правѣ собственности на дорожныя полосы и правѣ свободного пользованія дорогами, порядкѣ отчужденія земли подъ дороги, распредѣленіи бремени по содержанію дорогъ между заинтересованными учрежденіями и лицами, объ источникахъ средствъ на дорожное дѣло и натуральной дорожной повинности, объ организаціи дорожного управленія и порядкѣ преслѣдованія за нарушеніе дорожныхъ постановленій; наконецъ, нѣкоторыми Комитетами выражены пожеланія о проведеніи или капитальномъ улучшеніи опредѣленныхъ шоссеиныхъ и грунтовыхъ дорогъ. Изложенію взглядовъ и пожеланій Комитетовъ по всѣмъ названнымъ вопросамъ и посвящены нижеслѣдующія главы.

Глава I.—Состояніе мѣстныхъ дорогъ, значеніе ихъ для сельскохозяйственной промышленности и преимущества того или иного типа дорогъ.

Кромѣ 90 Комитетовъ, въ которыхъ вопросы о мѣстныхъ путяхъ сообщенія вовсе не подверглись обсужденію, въ нѣсколькихъ Губернскихъ и Уѣздныхъ Комитетахъ были высказаны мнѣнія о второстепенномъ значеніи дорогъ въ ряду условій, вліяющихъ на развитіе сельскохозяйственной промышленности. Наиболѣе опредѣленно выразился по этому вопросу Пензенскій Губернскій Комитетъ, признавшій, большинствомъ 7 голосовъ противъ 4, что улучшеніе мѣстныхъ дорогъ въ дѣлѣ подъема благосостоянія земледѣльческаго населенія имѣеть, вообще, второстепенное значеніе, вслѣдствіе чего къ нему должно быть приступлено лишь послѣ удовлетворенія другихъ насущныхъ нуждъ сельскаго хозяйства (Пензенская, 11—12). Въ томъ же смыслѣ высказались Комитеты: Бѣлгородскій Курской губерніи, Ставропольскій Самарской губерніи, Симбирскій Уѣздный, Смоленскій Уѣздный, Козловскій Тамбовской губерніи, Епифанскій Тульской губерніи и Мологскій Ярославской губерніи; на второстепенное значеніе дорогъ указано было также отдѣльными членами Комитетовъ въ губерніяхъ: Вологодской, Минской, Полтавской и Тверской.

Второстепенное значеніе мѣстныхъ дорогъ для сельскаго хозяйства 2).

Затѣмъ, въ нѣкоторыхъ Комитетахъ было заявлено, что, хотя мѣстные пути сообщенія и далеки отъ совершенства, однако, потребностямъ массы сельскаго населенія они удовлетворяютъ въ достаточной степени. По мнѣнію Ржевскаго Комитета Тверской губерніи, при сужденіи о степени провозоспособности нашихъ грунтовыхъ дорогъ, слѣдуетъ не упускать изъ виду того весьма важнаго обстоятельства, что гужевые пути сообщенія съ развитіемъ парового транспорта теряютъ свое бывшее значеніе и обращаются въ подъѣздные пути къ желѣзнодорожной сѣти, при чемъ состояніе ихъ у насъ соотвѣтствуетъ какъ уровню благосостоянія населенія, такъ и его неприхотливымъ требованіямъ (Тверская, 366). Съ еще

Достаточная удовлетворительность мѣстныхъ дорогъ для потребностей сельскаго хозяйства 3).

большую определенностью высказался один член Чернского Комитета Тульской губернии. Отмѣтивъ, что неудовлетворительность дорогъ вызываетъ неисчислимыя жалобы въ обществѣ и печати, упомянутое лицо замѣчаетъ, что вопросъ дорожный представляется въ Россіи далеко не столь простымъ, какъ то иногда думаютъ, и что въ этомъ вопросѣ, какъ и во многихъ другихъ, Россія не можетъ слѣпо слѣдовать примѣру Западной Европы и даже Привислинскаго края. Препятствіемъ къ быстрому улучшенію нашихъ путей сообщенія являются многія условія. Таковы: рѣдкость селеній и недостаточная плотность населенія, благодаря которымъ русскія дороги должны имѣть протяженіе въ 10 разъ большее, чѣмъ за границей, при значительно меньшемъ, однако, ихъ использованіи; затѣмъ, продолжительная наша зима, перестраивающая всѣ сообщенія по своему, какъ бы ни были они улучшены; наконецъ, дороговизна хорошаго устройства дорогъ, при отсутствіи во многихъ мѣстностяхъ Россіи необходимыхъ для того строительныхъ матеріаловъ (камня, песку и т. п.). При этомъ самая непроѣздность существующихъ дорогъ наблюдается всего въ теченіе 3 мѣсяцевъ въ году, въ виду чего и затраты на нихъ окупилась бы лишь по истеченіи очень продолжительнаго времени (Тульская, 495—496). На тѣ же препятствія къ улучшенію дорогъ и на достаточное соотвѣтствіе нынѣшняго ихъ состоянія слабымъ потребностямъ и средствамъ крестьянскаго населенія было указано также отдѣльными членами Комитетовъ въ губерніяхъ: Екатеринославской, Костромской, Курской, Пензенской, Рязанской, Смоленской и Харьковской.

Хорошее состояніе дорогъ, состоящихъ въ вѣдѣніи земскихъ учрежденій 4).

Наконецъ, нѣсколькими Губернскими и Уѣздными Комитетами было заявлено, что дорожная часть, въ общемъ, достаточно хорошо обслуживается земскими и замѣняющими ихъ мѣстными хозяйственными учрежденіями, подтвержденіемъ чему можетъ служить достигнутое уже сравнительно удовлетворительное состояніе почтовыхъ, трактовыхъ и иныхъ дорогъ, состоящихъ въ завѣдываніи и на отвѣтственности земскихъ органовъ. Среди этихъ Комитетовъ особенно выдѣлился Туккумскій Курляндской губерніи, признавшій, что 5.000 верстъ мѣстныхъ разрядныхъ дорогъ составляютъ богатство губерніи, въ виду чего было бы весьма опасно измѣнять въ чемъ-либо существующій порядокъ содержанія и починки этихъ дорогъ (Курляндская, 67). На сравнительную исправность содержаемыхъ мѣстными хозяйственными учрежденіями дорогъ указано было еще 27 Комитетами, а именно: Люцинскимъ Витебской губерніи, Губернскимъ Вятской губерніи, Мамадышскимъ Казанской губерніи, Рыльскимъ и Старооскольскимъ Курской губерніи, Губернскимъ, Верроскимъ и Венденскимъ Лифляндской губерніи, Бронницкимъ Московской губерніи, Губернскимъ, Вытегорскимъ,

Каргопольскимъ и Петрозаводскимъ Олонецкой губерніи, Губернскимъ Оренбургской губерніи (удовлетворительно полотно дорогъ въ степной части губерніи), Уѣзднымъ Пензенскимъ, Красноуфимскимъ и Осинскимъ Пермской губерніи, Лубенскимъ Полтавской губерніи, Губернскимъ Псковской губерніи, Данковскимъ и Михайловскимъ Рязанской губерніи, Губернскимъ Симбирской губерніи, Перекопскимъ Таврической губерніи, Вышневолоцкимъ и Уѣзднымъ Тверскимъ Тверской губерніи, Епифанскимъ Тульской губерніи и Лебединскимъ Харьковской губерніи и отдѣльными членами Комитетовъ въ губерніяхъ: Калужской, Смоленской, Уфимской и Эстляндской. Впрочемъ, во всѣхъ почти названныхъ Комитетахъ отмѣчалось, вмѣстѣ съ тѣмъ, крайне неудовлетворительное состояніе другой, значительно большей части мѣстныхъ путей сообщенія—дорогъ проселочныхъ, а въ другихъ Комитетахъ тѣхъ же губерній нерѣдко и вообще грунтовыхъ дорогъ, какъ на это будетъ указано въ дальнѣйшемъ изложеніи.

Въ противоположность приведеннымъ мнѣніямъ, въ огромномъ большинствѣ, остальныхъ Комитетовъ по всѣмъ 49 губерніямъ Европейской Россіи, были сдѣланы указанія на неудовлетворительное состояніе тѣхъ или иныхъ мѣстныхъ дорогъ, на вредныя послѣдствія, происходящія отъ этого для сельскаго хозяйства, и на важность и неотложность принятія мѣръ къ улучшенію гужевыхъ путей сообщенія въ видахъ споспѣшествованія сельскохозяйственной промышленности.

Среди этихъ указаній, прежде всего, обращаютъ на себя вниманіе заявленія нѣсколькихъ Комитетовъ сѣверныхъ и сѣверо-восточныхъ губерній о крайней недостаточности существующихъ телѣжныхъ дорогъ для обслуживанія мѣстнаго, хотя и рѣдкаго, населенія. По даннымъ, приведеннымъ въ Трудахъ Губернскаго, Александровскаго, Кемскаго и Печорскаго Уѣздныхъ Комитетовъ Архангельской губерніи, всѣхъ земскихъ и земско-проселочныхъ дорогъ имѣется всего 2.628 верстъ, что совершенно не удовлетворяетъ потребности въ сообщеніяхъ этой огромной по занимаемой площади губерніи (748.050 кв. верстъ). «Въ Кемскомъ уѣздѣ,—заявляетъ Комитетъ,—нѣтъ дорогъ, сообщаются зимою кое-какъ по зимнимъ путямъ, лѣтомъ—на карбасахъ по порожистымъ рѣкамъ и озерамъ и пѣшкомъ по тропамъ; осенью же и весной наступаетъ такъ называемая распута, когда уже нѣтъ никакого сообщенія. Крайне необходимо заняться, и то скорѣе, постройкой дорогъ, безъ которыхъ немыслимъ экономическій подъемъ уѣзда» (Архангельская, 167). По свѣдѣніямъ Яренскаго Комитета Вологодской губерніи, разстоянія между жилыми пунктами доходятъ до 1.000 верстъ, между тѣмъ какъ протяженіе всѣхъ дорогъ уѣзда

Неудовлетворительное состояніе мѣстныхъ дорогъ и важность принятія мѣръ къ ихъ улучшенію въ интересахъ сельскаго хозяйства 5).

Недостаточность существующихъ дорогъ для потребностей населенія 6).

составляетъ всего 872 версты (327 верстъ земскихъ дорогъ и 545 верстъ проселочныхъ). Еще характернѣе данныя по Олонецкой губерніи. Общее число верстъ телѣжныхъ дорогъ составляетъ здѣсь 8.500 верстъ (4.100 верстъ земскихъ и 4.400 верстъ проселочныхъ); кромѣ того, считается до 8.000 верстъ пѣшеходныхъ и верховыхъ тропъ. Въ частности, на 4.345 селеній этой губерніи 1.409 селеній, съ 104.788 жителями, или 32,5% всѣхъ селеній, сообщаются съ остальнымъ міромъ лишь верховыми и пѣшеходными тропами, при чемъ разстоянія отдѣльныхъ селеній отъ ближайшихъ телѣжныхъ дорогъ составляютъ отъ 10 до 40 верстъ и достигаютъ даже 80 верстъ. При такихъ условіяхъ доставка необходимыхъ для крестьянскаго хозяйства предметовъ потребленія (муки, овса и т. п.) производится или на «смычкахъ» — соединенныхъ доскою жердяхъ, влачимыхъ лошадыю по землѣ, — или же непосредственно на спинѣ потребителя, притомъ за десятки верстъ и болѣе. Мало того, въ Вытегорскомъ и Повѣнецкомъ уѣздахъ встрѣчаются селенія, окруженныя со всѣхъ сторонъ непроходимыми болотами, такъ что въ лѣтнее и осеннее время нельзя проникнуть туда даже пѣшкомъ. Вообще, если бы не множество озеръ и рѣкъ края и зимнія сообщенія по замерзшимъ болотамъ, то населеніе было бы обречено на полную отчужденность, абсолютную неподвижность и постепенное вымирание (Олонецкая, 38—57). На недостаточность не только сколько-нибудь устроенныхъ, но даже вообще какихъ-либо дорогъ въ уѣздѣ указывается также въ Трудахъ Комитетовъ Соликамскаго и Чердынскаго Пермской губерніи, Бирскаго и Стерлитамакскаго Уфимской губерніи. «Бездорожье края настолько даетъ себя чувствовать, — замѣчаетъ одинъ изъ докладчиковъ Бирскаго Комитета, — что въ тайнѣ приходится мечтать о новомъ недородѣ, какъ единственно вѣрномъ и быстромъ средствѣ для приведенія уѣзда въ порядокъ въ дорожномъ отношеніи» (Уфимская, 101).

Неудовлетворительное состояніе главныхъ грунтовыхъ трактовъ ?).

Вслѣдъ за приведенными мѣстностями, отрѣзанными почти вовсе отъ сообщенія съ культурнымъ міромъ, выступаютъ заявленія длиннаго ряда Комитетовъ, изъ 40 губерній Европейской Россіи, о крайне неудовлетворительномъ состояніи существующихъ въ нихъ важнѣйшихъ сообщеній, такъ называемыхъ губернскихъ и уѣздныхъ почтовыхъ, торговыхъ и военныхъ дорогъ, остающихся до сихъ поръ, за немногими исключеніями, въ грунтовомъ видѣ *). «Наши

*) Въ 49 губерніяхъ Европейской Россіи къ началу 1902 г. имѣлось всего 17.935 верстъ шоссеиныхъ и мощеныхъ дорогъ (казенныхъ и земскихъ) и 190.575 верстъ земскихъ грунтовыхъ дорогъ; кромѣ того, считалось около 1.000.000 верстъ проселочныхъ путей, въ разрядъ которыхъ перечислена была въ нѣкоторыхъ губерніяхъ и часть старыхъ торговыхъ трактовъ.

Прим. составителя.

дороги не удовлетворяют самым скромнымъ требованіямъ, — пишетъ авторъ одного доклада, представленнаго въ Судогодскій Комитетъ Владимірской губерніи.—Почти вездѣ дороги не защищены канавами, вслѣдствіе чего заливаются водою; точно также онѣ не возвышены достаточно въ мѣстахъ низкихъ и по разливамъ рѣкъ, такъ что во время весенняго наводка становятся совершенно непроѣзжими. Дороги часто пролегаютъ по мѣстамъ бугристымъ, пересѣкаютъ глубокіе овраги съ крутыми откосами, проходятъ также по глубокимъ пескамъ, по тонкимъ или глинистымъ грунтамъ; но мало мѣстъ, гдѣ дорога уврѣплена одеждой» (Владимірская, 164). Приведенное мнѣніе далеко не единично. Указаніе, что въ распутицу дороги становятся часто совершенно непроѣздными, встрѣчается въ Трудахъ большинства Комитетовъ такъ же, какъ и характеристика состоянія мѣстныхъ путей словомъ: «бездорожье».

Плохое состояніе главныхъ грунтовыхъ трактовъ, особенно проходящихъ по лѣсамъ, отмѣчается въ губерніяхъ сѣверныхъ, сѣверо-западныхъ и сѣверо-восточныхъ—Архангельской, Вологодской, С.-Петербургской, Псковской, Новгородской, Костромской, Казанской, Пермской и Уфимской. По Галичскому тракту Костромской губерніи, напримѣръ, въ распутицу почти 17-верстное разстояніе едва проходитъ 28 часовъ (Костромская, 104). Плохи трактовые дороги и въ губерніяхъ промышленныхъ—Владимірской, Калужской, Тверской, Ярославской и даже Московской. «Однимъ изъ существенныхъ тормозовъ для прогресса всей деревенской жизни, промышленности вообще, а сельскохозяйственной въ особенности,—говоритъ въ своей запискѣ Ярославская Губернская Земская Управа, — является наше бездорожье, благодаря которому сплошь и рядомъ нельзя въ деревнѣ привезти въ-время къ больному доктора, къ роженицѣ акушерку, къ умирающему священника, на пожаръ — огнетушительные инструменты, проѣхать въ училище, вывезти на рынокъ сельскохозяйственные продукты»... (Ярославская, 10). Отмѣчая также плохое качество мѣстныхъ дорогъ, Дмитровскій Комитетъ Московской губерніи указываетъ, какъ на причину его, на крайнюю затруднительность и непосильность для населенія приведенія дорогъ въ удобопроездное состояніе въ мѣстностяхъ съ иловатой и глинистой почвой, большимъ количествомъ атмосферныхъ осадковъ и отсутствіемъ песка и камня, въ каковыхъ условіяхъ находятся многія губерніи промышленнаго раіона (Московская, 208, 209). Не въ лучшемъ, однако, положеніи находится дорожное дѣло, по свидѣтельству мѣстныхъ Комитетовъ, и въ губерніяхъ съ иными почвенными и климатическими условіями: въ Оренбургской (въ гористыхъ и лѣсныхъ мѣстностяхъ) и Самарской—на востокѣ; Воронежской, Кіевской, Кур-

ской, Нижегородской, Орловской, Пензенской, Полтавской, Тамбовской, Тульской, Харьковской и Черниговской — въ черноземной полосѣ; Астраханской, Бессарабской, Екатеринославской и Херсонской — на югѣ. Въ одномъ изъ докладовъ по Бердичевскому Комитету Кіевской губерніи говорится, напримѣръ, о состояніи главныхъ мѣстныхъ дорогъ слѣдующее: «на караванныхъ трактахъ отъ многолѣтней ѣзды образовались на мѣстѣ дорогъ узкія, глубокія канавы, такъ что въ ночное время опасно ѣхать. Весною и осенью бываетъ такая невылазная грязь, что пассажирамъ приходится итти съ вокзаловъ пѣшкомъ, ибо лошади не въ силахъ вытащить телѣжку изъ грязи. Иногда по цѣлому мѣсяцу и больше нельзя брать груза съ желѣзнодорожной станціи, потому что нельзя къ ней проѣхать. Если бываетъ теплая зима безъ снѣга, то всю зиму невозможно доставлять грузъ на станцію»... (Кіевская, 351). Въ Грайворонскомъ уѣздѣ Курской губерніи въ зимнюю распутицу 1901 года почтовыя сношенія дѣлались верхами, при чемъ лошади проходили не болѣе 2—3 вер. въ часъ (Курская, 120). «Наши дороги,—замѣчаетъ одинъ землевладелецъ Орловской губерніи, — примитивныя татарскія сакмы, едва ли даже не хуже ихъ во много разъ» (Орловская, 140). Въ нѣсколько лучшемъ, наконецъ, состояніи, но все еще неудовлетворительномъ находятся мѣстные гужевые тракты въ западной полосѣ страны — въ губерніяхъ: Виленской, Витебской, Волынской, Гродненской, Ковенской, Минской, Могилевской, Подольской и Смоленской. Изъ губерній этого раіона съ наименѣе благоприятными для дорожнаго дѣла естественными условіями является Минская и особенно Пинскій уѣздъ, гдѣ вслѣдствіе множества рѣкъ и болотъ сухопутныя сообщенія могутъ производиться лишь по насыпаннымъ плотинамъ со множествомъ мостовъ, дороговизна устройства которыхъ вынуждаетъ жителей близъ лежащихъ мѣстностей сообщаться между собою окружными путями въ нѣсколько десятковъ верстъ длиною или пользоваться во время разлива лодками, а въ хорошія зимы санными путями (Минская, 311, 312). Въ большинствѣ остальныхъ западныхъ губерній свойство грунта сравнительно благоприятно для устройства дорогъ, а въ нѣкоторыхъ губерніяхъ, какъ, напримѣръ, Виленской и Подольской, имѣется даже на мѣстѣ много камня (Виленская, 147; Подольская, 365); тѣмъ не менѣе и въ этихъ губерніяхъ состояніе важнѣйшихъ мѣстныхъ дорогъ признается многими Комитетами мало удовлетворительнымъ, а существующее протяженіе въ нихъ шоссеиныхъ и мощеныхъ путей совершенно недостаточнымъ.

Крайне дурное состояние проселочныхъ дорогъ 8).

Еще въ худшемъ состояніи и притомъ повсемѣстно, во всѣхъ 49 губерніяхъ Европейской Россіи, находится огромная сѣть такъ

называемых проселочныхъ, или сельскихъ дорогъ, содержимыхъ за счетъ и силами владѣльцевъ земель и сельскихъ обществъ, чрезъ дачи которыхъ дороги пролегаютъ (Уст. Пут. Сообщ., ст. 802). «Про русскія дороги общественнаго пользованія,—говорится въ одномъ докладѣ по Рославльскому Комитету Смоленской губерніи,—можно смѣло сказать, что никто ихъ не устраивалъ и никто ихъ почти и не содержитъ, а существуютъ онѣ сами собой. Исторія ихъ возникновенія очень не сложна. Когда-то въ незапамятныя времена поѣхалъ мужичекъ полемъ по своей надобности и оставилъ слѣдъ своихъ катковъ. По слѣду этому проѣхалъ второй, третій—и образовалась дорога» (Смоленская, II, 223). Состояніе этихъ дорогъ характеризуется въ докладѣ по Козельскому Комитету Калужской губерніи слѣдующимъ образомъ: «По Руси великой безъ конца, безъ края тянется дорога, узкая, кривая . . . имя той дороги—проселокъ. Кто ѣздитъ этими проселками, тотъ знаетъ, что содержаніе этой дороги въ центральной Россіи находится еще въ первобытномъ состояніи: качества дороги зависятъ отъ мѣстности и грунта, гдѣ пролегаетъ дорога. Идетъ дорога высокимъ мѣстомъ по твердому грунту—она проѣздна; опускается она въ лощину или идетъ глинистымъ косогоромъ—она тоже остается проѣздною, потому что фактически служитъ для движенія—по ней ѣздить; но что это за проѣздъ, знаетъ хорошо всякій, кто ломалъ на ней экипажи, засѣкалъ лошадей или сидѣлъ весной по 2 часа въ грязи, пока, наконецъ, усиліями цѣлой артели вязнущихъ по поясъ въ грязи мужиковъ выводился съ дороги на сухое мѣсто. . . бывали же случаи, гдѣ отдѣльныя крестьянскія повозки ночевали въ такой грязи, калѣчили лошадей, ломали повозки и хозяева сильно платились своимъ здоровьемъ» (Калужская, 158). О подобномъ же состояніи дорогъ сообщаютъ, однако, не изъ однихъ центральныхъ губерній: таковы проселочные пути и на крайнемъ сѣверѣ — въ Архангельской губерніи и на югѣ — въ Астраханской и Бессарабской губерніяхъ и на востокѣ и даже на западѣ, гдѣ, какъ, на примѣръ, въ Россіенскомъ уѣздѣ Ковенской губерніи, проселочныя дороги остаются непроѣздными почти 9 мѣсяцевъ въ году (Ковенская, 139). «Деревня наша тонетъ въ грязи, разлучается отъ общенія съ человѣчествомъ въ теченіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ, такъ какъ нѣтъ дорогъ, по которымъ можно бы благополучно проѣхать до сосѣдняго селенія» (Московская, 658). Такія и подобныя имъ выраженія встрѣчаются въ Трудахъ почти всѣхъ Комитетовъ, касавшихся дорожныхъ вопросовъ. Даже въ трехъ Прибалтійскихъ губерніяхъ, славящихся своими дорогами, проселочные пути, по свѣдѣніямъ мѣстныхъ Комитетовъ, оказы-

Особенная непроѣздность лѣсныхъ дорогъ 9).

Крайне дурное состояніе участковъ дорогъ въ предѣлахъ мѣстечекъ и селеній 10).

Суженіе дорожной полосы отъ захватовъ и запахиванія 11).

ваются плохими. Особенно непроѣздными являются дороги, пролегающія по лѣснымъ дачамъ, въ томъ числѣ и казеннымъ, въ сѣверныхъ и сѣверо-восточныхъ губерніяхъ. Затѣмъ въ нѣкоторыхъ, преимущественно западныхъ, губерніяхъ наиболѣе плохими проселочными путями оказываются участки дорогъ въ предѣлахъ мѣстечекъ и селеній.

Въ значительномъ числѣ Комитетовъ указывается, далѣе, на недостаточную, далеко не соответствующую законной *) , ширину грунтовыхъ дорогъ, въ особенности проселочныхъ. Происходитъ это вслѣдствіе захватовъ и запахиванія дорогъ сосѣдними владѣльцами. По свѣдѣніямъ, приведеннымъ, на примѣръ, въ Трудахъ Каневского Комитета Киевской губерніи, нѣкоторыя большія дороги сужены здѣсь съ 30-саженной до 2-саженной ширины, и общая площадь захваченной отъ дорогъ земли составляетъ около 18.000 десятинъ, при чемъ до 12.000 десятинъ захвачено крупными владѣльцами (Киевская, 502). Еще болѣе, конечно, велики захваты дорожной полосы со стороны крестьянъ, какъ объ этомъ можно судить по длинному ряду указаній Комитетовъ на суженіе дорогъ, преимущественно проселочныхъ, до 1 сажени и даже менѣе, такъ что иногда нельзя разѣхаться двумъ подводамъ. Между тѣмъ, такая узкая дорога легко размывается водой, постепенно углубляется и обращается въ канаву, т. е. становится непроѣздною.

Плохое состояніе мостовъ, гатей и др. дорожныхъ сооруженій 12).

Во многихъ Комитетахъ отмѣчено было, затѣмъ, неудовлетворительное состояніе мостовъ, гатей и другихъ дорожныхъ сооруженій. «Гдѣ по условіямъ почвы необходимы канавы для стока водъ, мосты и т. п. сооруженія, тамъ очень часто, въ особенности осенью, проѣхать нѣтъ возможности,—говорится въ одномъ докладѣ по Подольской губерніи.—Проѣзды по мостамъ ночью сопряжены съ рискомъ сломать экипажъ и ноги лошадамъ; нерѣдко же, вмѣсто моста, лежатъ нѣсколько бревенъ, которыя нужно объѣзжать, чтобы не провалиться въ оврагъ или ручей. Во многихъ мѣстахъ мостовъ совсѣмъ нѣтъ, и рѣку приходится переѣзжать въ бродѣ» (Подольская, 680). Въ Тверской губерніи, какъ сообщается въ Трудахъ Корчевскаго Комитета, даже сложилась поговорка, что земскіе мосты существуютъ для того, чтобы ихъ объѣзжать (Тверская, 339). Въ другихъ губерніяхъ, на примѣръ, въ Полтавской и Херсонской, отмѣчаютъ непроѣздность въ ненастье гатей, въ Рязанской—неогражденность овраговъ и т. д.

*) Законной шириной дорогъ по Уставу Путей Сообщенія, ст.ст. 523—532, кромѣ скотопрогонныхъ трактовъ, считаются: 60 саж. для дорогъ государственныхъ, 30 и не менѣе 10 саж. — для губернскихъ и уѣздныхъ трактовъ и 3 сажени — для проселочныхъ дорогъ, а въ лѣсныхъ мѣстностяхъ—5 саж.

Указавъ на непроѣздность большинства нашихъ грунтовыхъ дорогъ, а частью и на недостаточность таковыхъ, значительное число Комитетовъ съ особымъ вниманіемъ останавливается на томъ обстоятельстве, что эти, плохо оборудованныя, дороги служатъ не только для мѣстныхъ сношеній, но вмѣстѣ съ тѣмъ являются подъѣздными путями къ главнымъ сообщеніямъ страны — желѣзнымъ дорогамъ и судоходнымъ рѣкамъ, а также къ мѣстнымъ крупнымъ торговымъ и промышленнымъ центрамъ. «Сѣть желѣзныхъ дорогъ, — говорится въ одномъ докладѣ по Херсонской губерніи, — насколько бы обширна она ни была и какихъ бы затратъ изъ средствъ государственнаго казначейства на сооруженіе ихъ ни требовала, не можетъ все-таки вполне соответствовать своему прямому назначенію, т. е. удовлетворять быстрому и правильному передвиженію грузовъ до тѣхъ поръ, пока подъѣздныя дороги къ этой сѣти не будутъ находиться въ удобномъ для проѣзда состояніи». Это новое, явившееся лишь послѣ проведенія рельсовыхъ путей, значеніе обыкновенныхъ дорогъ представляется крайне важнымъ какъ для экономическаго состоянія государства вообще, такъ и рельсовыхъ путей въ частности. Облегчая сношеніе между близкими пунктами населенія, обыкновенныя дороги увеличиваютъ способность края къ промышленной дѣятельности, и нерѣдко проложеніе ихъ возбуждаетъ новыя отрасли промышленности. Дѣлая возможною правильную подвозку грузовъ къ рельсовымъ путямъ, обыкновенныя дороги увеличиваютъ производительность этихъ путей, доставляютъ имъ значительную и равномерную работу, а вмѣстѣ съ тѣмъ и доходность. Съ проведеніемъ рельсовыхъ путей движеніе по обыкновеннымъ дорогамъ, за рѣдкими исключеніями, усиливается; соответственнo этому, обыкновенныя дороги слѣдуетъ строить теперь лучше и прочнѣе и содержать старательнѣе и исправнѣе, чѣмъ прежде (Херсонская, 42, 43). Еще опредѣленнѣе выясняется современное значеніе гужевыхъ дорогъ, служащихъ подъѣздами къ рельсовымъ путямъ, въ докладѣ одного изъ землевладѣльцевъ Чембарскаго уѣзда Пензенской губерніи, при чемъ авторъ доклада приходитъ къ заключенію, что огромное вліяніе желѣзныхъ дорогъ на улучшеніе благосостоянія населенія достигается лишь въ предѣлахъ извѣстнаго разстоянія отъ станцій, зависящаго отъ мѣстныхъ условій и обычнаго состоянія подъѣздныхъ дорогъ — въ Чембарскомъ уѣздѣ, на примѣръ, не далѣе 20 — 25 верстъ. Въ отношеніи же другихъ, находящихся далѣе означеннаго предѣла, мѣстностей, тѣ же желѣзныя дороги приводятъ къ обратнымъ, отрицательнымъ послѣдствіямъ, искусственно, непреоборимую силою привлекая къ себѣ населеніе этихъ дальнихъ мѣстностей, въ конечномъ результатѣ теряющее, однако, при этомъ на дальнемъ и доро-

Недостаточность и плохое состояніе существующихъ подъѣздныхъ путей къ желѣзнымъ дорогамъ, судоходнымъ рѣкамъ и крупнымъ торгово-промышленнымъ центрамъ 13).

гомъ подвозѣ продуктовъ къ станціямъ даже ту прибыль, какую можно было бы извлечь отъ сбыта ихъ на мѣстныхъ рынкахъ (Пензенская, 168).

При такомъ значеніи подъѣздныхъ дорогъ, особенно неблагопріятнымъ для сельской Россіи оказывается то обстоятельство, что подъѣздными путями къ желѣзнодорожнымъ станціямъ являются, въ большинствѣ случаевъ, не старыя трактовыя дороги,—худо или хорошо—все же приведенныя болѣе или менѣе въ порядокъ, но узкіе, неустроенныя проселки, а нерѣдко и простыя полевыя дорожки или даже межи. «Развитіе сѣти желѣзныхъ дорогъ,—замѣчаетъ Бобровскій Уѣздный Комитетъ Воронежской губерніи,—пересоздало карту Россіи и измѣнило направленіе грузового движенія по грунтовымъ дорогамъ, вызвавъ потребность въ массѣ короткихъ грунтовыхъ путей для подъѣзда къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ отъ городовъ и крупныхъ сельскихъ центровъ» (Воронежская, 59). На потерю прежняго значенія старыми торговыми трактами и на неудовлетворительность новыхъ подъѣздовъ къ станціямъ указываютъ и многіе другіе Комитеты. Такъ, напримѣръ, въ Трудахъ Симбирскаго Губернскаго Комитета сказано слѣдующее: «Непроѣздность нашихъ дорогъ даетъ себя особенно чувствовать при проведеніи новыхъ желѣзнодорожныхъ линій. Инженеры ведутъ направленіе новыхъ дорогъ, нисколько не сообразуясь съ мѣстными установившимися путями сообщенія; даже желѣзнодорожныя станціи располагаются по новой линіи, совершенно не сообразуясь—можно ли подъѣхать къ станціи, или нѣтъ... Благодаря этому нерѣдко случается, что мѣстность, раньше сравнительно сносно обслуженная дорогами, становится непроѣздною, такъ какъ всѣ прежнія дороги утрачиваютъ свое значеніе, всѣ сдѣланныя затраты пропадаютъ и приходится прокладывать новые пути» (Симбирская, 94, 95). «Оставлять сельское населеніе съ такими путями по направленію къ желѣзнымъ дорогамъ — значитъ признать, что удобства желѣзныхъ дорогъ предназначены лишь для обслуживания обрабатывающей промышленности и торговли, находящихся въ городахъ, но не для сельскаго хозяйства, вынужденнаго доставлять свои произведенія по непроѣзднымъ путямъ, — заключаетъ одинъ изъ докладовъ по Новгородской губерніи (Новгородская, 227). Потребность въ серьезномъ улучшеніи признается многими Комитетами и за дорогами, ведущими къ вновь развившимся торговымъ и промышленнымъ центрамъ.

Плохое состояніе зимнихъ дорогъ ¹⁴⁾.

Наконецъ, въ Трудахъ Комитетовъ нѣкоторыхъ губерній отмѣчается неудовлетворительное состояніе зимнихъ дорогъ, почти не расчищаемыхъ и потому узкихъ, ухабистыхъ и бугристыхъ, притомъ не оборудованныхъ вѣхами. Къ пожеланіямъ о приведеніи зимнихъ

дорогъ въ порядокъ, посредствомъ проложенія двухъ рядомъ идущихъ волоковъ, расчистки ихъ треугольниками и установки вѣхами Архангельскій Губернскій Комитетъ присоединяетъ указаніе на необходимость устройства вдоль зимнихъ оленьихъ дорогъ края избъ для согрѣванія проѣзжающихъ (Архангельская, 53—54). Особенно важнымъ, по мнѣнію Глуховскаго Комитета Черниговской губерніи, является проложеніе хорошаго саннаго пути по замощеннымъ участкамъ дорогъ или параллельно имъ, такъ какъ именно на этихъ участкахъ снѣгъ слабо задерживается, вслѣдствіе чего эти, лучшія въ распутицу, дороги становятся, обледенѣвъ, худшими и нерѣдко даже гибельными для животныхъ (Черниговская, 131). Въ противоположность приведеннымъ отзывамъ, въ одномъ изъ докладовъ по Мологскому Комитету Ярославской губерніи сообщается о превосходномъ состояніи мѣстныхъ зимнихъ дорогъ (Ярославская, 126).

Переходя къ характеристикѣ многочисленныхъ вредныхъ послѣдствій, которыя испытываетъ сельское хозяйство отъ дурнаго состоянія мѣстныхъ дорогъ, прежде всего, необходимо отмѣтить указанія цѣлаго ряда Комитетовъ на полное прекращеніе сношеній деревни съ окружающимъ міромъ въ теченіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ въ году. Помимо многихъ государственныхъ и культурныхъ неудобствъ, проистекающихъ отъ такого отчужденія сельскихъ мѣстностей, одна уже невозможность отправки продуктовъ на рынки въ теченіе круглаго года ложится тяжелымъ бременемъ на сельскохозяйственную промышленность. И чѣмъ болѣе продолжителенъ срокъ такого вынужденнаго отчужденія, тѣмъ это бремя значительнѣе. Въ этомъ отношеніи различныя мѣстности Россіи находятся не въ равныхъ условіяхъ, что—прямо или косвенно—отражается на способности отдѣльныхъ сельскохозяйственныхъ раіоновъ къ конкуренціи на мировомъ рынкѣ. По свѣдѣніямъ мѣстныхъ Комитетовъ, непроѣздность гужевыхъ дорогъ и прекращеніе отправки продуктовъ наблюдаются на югѣ Россіи—въ Волынской и Харьковской губерніяхъ—отъ 2 до 3 мѣсяцевъ въ году, въ центрѣ—Курской и Тульской губерніяхъ—до 4 мѣсяцевъ, въ Пензенской и Рязанской—отъ 4 до 5 мѣсяцевъ, и повышаются на востокѣ и сѣверѣ Россіи—въ Костромской губерніи до 6 мѣсяцевъ, въ Казанской до 7 мѣсяцевъ, а въ Уфимской (Бирскій уѣздъ), Пермской (Соликамскій и Чердынскій уѣзды), Олонецкой, Вологодской и Архангельской губерніяхъ—продолжаются едва ли не въ теченіе цѣлаго года, такъ что безъ водныхъ путей лѣтомъ и санныхъ дорогъ зимой многія мѣстности этого края были бы вовсе изолированы отъ остального міра.

Отчужденность деревни, вслѣдствіе непроѣздности дорогъ, въ теченіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ въ году¹⁵⁾.

Порча при плохих дорогах экипажей и упрямого скота, ухудшение пород лошадей и малая нагрузка подвозъ 16).

Но и въ тѣ мѣсяцы года, когда перевозка продуктовъ оказывается вообще возможной, дурное состояніе дорогъ приводитъ къ цѣлому ряду потерь для сельскихъ хозяевъ. Раньше всего, отъ плохихъ дорогъ страдаютъ и калѣчатся животныя и портятся экипажи. Слабая крестьянская лошадь, обращенная въ теченіе 2 или 3 дней на извозъ, — сообщаютъ, на примѣръ, изъ Вологодской губерніи, — при существующихъ здѣсь дорогахъ, настолько изнуряется даже при ничтожной владѣ въ 10 пудовъ, что два дня потомъ требуетъ поправки, чтобы стать годной для полевыхъ работъ (Вологодская, 136). Мало того, отъ постоянного изнуренія на плохихъ дорогахъ ухудшаются даже извѣстныя породы лошадей, на примѣръ, вятская (Вятская, 343). Фактъ этотъ находитъ себѣ подтвержденіе въ Трудахъ Комитетовъ цѣлаго ряда губерній. Въ одномъ изъ докладовъ по Курской губерніи о немъ говорится слѣдующее: «Не имѣя возможности приспособить дороги до состоянія проѣзжаго во всякое время года, населеніе само приспособилось къ нимъ, доведя своихъ лошадей до величины чуть ли не теленка, а телѣгу до такой вмѣстимости, чтобы ее можно было вытащить изъ грязи собственными руками возчика вмѣстѣ съ грузомъ и лошадыю. При такихъ условіяхъ ни объ арденахъ, ни о першеронахъ, ни о желѣзныхъ осяхъ, ни о пароконныхъ фургонахъ, поднимающихъ кладъ до 100 пудовъ, думать не приходится. И дѣйствительно, перевозка грузовъ въ Суджанскомъ уѣздѣ производится лишь на одноконныхъ подводахъ, не поднимающихъ свыше 25 пудовъ, да и то по хорошему пути» (Курская, 635—636).

Переплаты и потери населенія при перевозкѣ грузовъ 17).

Прямымъ послѣдствіемъ указанныхъ фактовъ являются крупныя переплаты на провозъ грузовъ, составляющія въ своей совокупности огромную цифру потерь всего народнаго хозяйства. Подсчеты этихъ потерь для отдѣльныхъ раіоновъ приведены въ Трудахъ многихъ Комитетовъ. «На станцію Суджа, — говорится въ упомянутомъ уже докладѣ, — ежегодно подвозится до 2.700 вагоновъ хлѣба. Считая среднее разстояніе подвоза въ 20 верстъ и обычную стоимость подводы, съ грузомъ въ 25 пудовъ, за все разстояніе въ 1 рубль, стоимость всего подвоза выразится въ 81.000 рублей. Если бы этотъ же грузъ перевозился по шоссейной дорогѣ, то, при владѣ 40—50 пудовъ на подводу (что вполне возможно), получилась бы экономія отъ 30.375 до 40.500 рублей, что составляетъ обычный процентъ почти съ 1.000.000 рублей; на миллионъ же возможно устроить 100 верстъ шоссейной дороги» (Курская, 636). По подробному подсчету, сдѣланному для Виленской губерніи, оказывается, что на 150 миллионвъ пудовъ мѣстныхъ грузовъ, перевозимыхъ въ среднемъ на разстояніе въ 14 верстъ, сумма затратъ на перевозку составляетъ 4.620.000 рублей,

при нагрузкѣ телѣги въ 20—25 пудовъ. Съ приведеніемъ дорогъ въ лучшее состояніе такъ, чтобы коэффициентъ тренія понизился вдвое, а вмѣстѣ съ тѣмъ удвоилась бы и нагрузка телѣгъ, расходы сократились бы не менѣе, чѣмъ на 2 милліона рублей ежегодно, что составитъ 5% отъ 40 милліоновъ рублей, между тѣмъ какъ для приведенія въ указанное состояніе 6.000 верстъ грунтовыхъ дорогъ губерніи достаточно было бы затраты капитала всего въ 6 милліоновъ рублей, который, слѣдовательно, далъ бы дохода отъ 30 до 40% (Виленская, 56—60).

Насколько вообще высоки существующія платы за провозъ грузовъ, видно изъ указанія Клинскаго Комитета Московской губерніи, что доставка груза отъ станціи или города въ одно изъ селеній уѣзда стоитъ нерѣдко на пудъ дороже, чѣмъ доставка его изъ Америки въ Ригу или изъ Одессы въ Англию, такъ что преодолѣть болота, горы, гати и мосты на разстояніи въ 20—30 верстъ оказывается дороже, чѣмъ пересѣчь океаны и моря за тысячи верстъ (Московская, 370). Между тѣмъ, въ распутицу приходится класть на подводы еще менѣе груза, вслѣдствіе чего и безъ того высокая стоимость провоза значительно повышается, а иногда и удваивается. Но убытки сельскихъ хозяевъ не ограничиваются переплатами и потерями на одной доставкѣ грузовъ къ станціямъ, пристанямъ и непосредственнымъ мѣстамъ сбыта. Для точнаго учета потерь при передвиженіяхъ по плохимъ дорогамъ необходимо принять во вниманіе также поѣздки при возкѣ навоза, при перевозкѣ продуктовъ съ поля, при доставкѣ зерна на мельницу и т. д. (Владимірская, 165). Если же перевести на деньги непроизводительную работу лошади при всѣхъ этихъ поѣздкахъ, то дѣйствительныя потери населенія отъ плохихъ дорогъ выразятся въ многомилліонныхъ цифрахъ: для одной Смоленской губерніи, на примѣръ, сумма этихъ потерь исчисляется въ 15 милліоновъ (Смоленская, II, 235).

Указывая на убытки и потери, происходящіе для населенія отъ дурнаго состоянія гужевыхъ дорогъ, многіе Комитеты отмѣчаютъ при этомъ, что съ особенною силою упомянутыя потери отражаются именно на сельскохозяйственной промышленности: во-1-хъ, потому, что каждый пудъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ дѣлаетъ по грунтовымъ дорогамъ большее число верстъ, чѣмъ фабрично-заводскіе товары; во-2-хъ, потому, что сельскохозяйственные продукты, какъ болѣе дешевые, труднѣе переносятъ дорогой фрахтъ, и, наконецъ, въ-3-хъ, потому, что скоропортящіеся продукты сельскаго хозяйства, въ частности, всѣ продукты садоводства и огородничества не выдерживаютъ вовсе плохого пути на разстояніи всего даже въ нѣсколько десятковъ верстъ. Въ виду перечислен-

Зависимость отъ состоянія дорогъ сбыта продуктовъ и происходящіе отсюда убытки сельскаго населенія¹⁸⁾.

ныхъ условій, сбытъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ суживается и вообще ограничивается; послѣдствіемъ же затрудненія, а иногда и полной невозможности доставки продуктовъ на широкіе рынки сбыта является пониженіе цѣнъ, весьма чувствительно отражающееся на невысокой и безъ того прибыли земледѣльца. Особенно крупное отрицательное значеніе получаетъ при этомъ то обстоятельство, что сельскохозяйственные продукты въ рѣдкихъ только случаяхъ могутъ поступить на рынокъ во-время, когда на нихъ является спросъ и стоятъ хорошія цѣны. Обычнымъ временемъ для сбыта продуктовъ сельскаго хозяйства служитъ осень: въ это время совершается большинство массовыхъ сдѣлокъ на хлѣбъ и другіе продукты, и происходитъ усиленная отправка грузовъ къ портамъ и крупнымъ торговымъ центрамъ. Между тѣмъ, осень въ деревнѣ—наиболѣе непроѣздное время: грунтовыя дороги размокаютъ, и проѣздъ по нимъ крайне затрудняется. «Осенью, когда идетъ самая большая подвозка хлѣба,—пишетъ авторъ одного изъ докладовъ по Воронежской губерніи,—длинные гужевые обозы тянутся по узкимъ грязнымъ дорогамъ, вязнуть, останавливаются, опаздываютъ къ заранѣе заказанному вагону, опаздываютъ къ цѣнамъ на базарѣ, переплачиваются лишніе рубли, сотни рублей, и тѣмъ наносится огромный ущербъ всему населенію. Между тѣмъ на станціи торговля идетъ бойче; крестьянинъ, понимая это, несмотря на бездорожье, хотѣлъ бы послѣшить туда, а ѣхать «некуда»— грязно, и тощая лошаденка гдѣ-нибудь загрузнетъ. Услужливый мѣстный торговецъ, имѣющій все въ запасѣ, предлагаетъ ему продать хлѣбъ съ извѣстной уступкой, обвѣшиваніемъ, заборомъ товара въ лавкѣ, крестьянинъ ссыпаетъ, часто теряя на этомъ около половины своего хлѣба и денегъ. Не менѣе стѣснены въ этомъ отношеніи и землевладѣльцы» (Воронежская, 114).

Плохое состояніе подѣздныхъ путей вліяетъ также и на скопленіе грузовъ къ желѣзнымъ дорогамъ въ началѣ осени, послѣдствіемъ чего бывають залежи, причиняющія громадныя убытки производителямъ. «При отсутствіи правильно обустроенныхъ дорогъ, земледѣлецъ долженъ пользоваться возможностью подвоза хлѣба, сообразуясь съ погодой. Отъ этого происходитъ то, что во время дождей подвоза нѣтъ, вагоны стоятъ пустые въ ожиданіи груза, а при первой возможности проѣзда каждый спѣшитъ воспользоваться хорошимъ путемъ и старается везти хлѣбъ на рынокъ или къ станціямъ. Отсюда сильныя колебанія цѣнъ на рынкахъ, а на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ начинаются залежи, въ виду отсутствія возможности быстро перевезти нахлынувшій массою хлѣбъ,— а подчасъ и порча хлѣба, и уже во всякомъ случаѣ паденіе цѣнъ на хлѣбъ въ мѣстахъ производства». . . (Саратовская, 199).

Какъ велики колебанія цѣнъ, зависящія отъ затруднительности перевозокъ, можно судить по слѣдующимъ примѣрамъ: въ Костромской губерніи въ одной мѣстности сѣно продается по 20 копеекъ за пудъ, въ другой, почти сосѣдней — 40—50 копеекъ, и это потому, что изъ одной мѣстности въ другую нѣтъ проѣзда (Костромская, 88); въ Ярославской губерніи, въ Мологскомъ уѣздѣ, цѣны на хлѣбъ во время распутицы стояли въ селахъ на 10 — 15 коп. ниже, чѣмъ на сосѣдней желѣзнодорожной станціи, отстоящей всего на 4 версты (Ярославская, 11), и др. При невозможности доставки грузовъ во время распутицы, самый продуктъ иногда совершенно обезцѣнивается и бросается, напримѣръ, рыбные грузы въ Астраханской губерніи (Астраханская, 87). Наконецъ, при полномъ отсутствіи путей сообщенія, наблюдаемомъ на нашемъ сѣверѣ и сѣверо-востокѣ, продукты хозяйства остаются вовсе безъ сбыта и лежатъ по нѣсколько лѣтъ у населенія, составляя мертвый капиталъ; вмѣстѣ съ тѣмъ въ этихъ мѣстностяхъ ощущается крайній недостатокъ въ наличныхъ деньгахъ, вслѣдствіе чего уплата налоговъ становится весьма тягостною повинностью (Пермская, 468).

Неся убытки отъ дурныхъ дорогъ на сбытъ своихъ продуктовъ, производители ихъ, крупные и мелкіе, одновременно теряютъ также при приобрѣтеніи необходимыхъ имъ машинъ, орудій, товаровъ и продуктовъ, — на провозъ этихъ предметовъ по тѣмъ же плохимъ путямъ отъ желѣзнодорожныхъ станцій до землевладѣльческихъ экономій и крестьянскихъ селеній. Особенно велики и тягостны бываютъ эти потери при закупкѣ въ годы неурожаяевъ, по страшно повышеннымъ цѣнамъ, продовольственныхъ продуктовъ жителями непроѣздныхъ сѣверныхъ окраинъ, на что сдѣланы указанія въ Трудахъ Комитетовъ почти всѣхъ сѣверныхъ губерній.

Наконецъ, вслѣдствіе плохого состоянія дорогъ, населеніе лишается многихъ подсобныхъ сельскому хозяйству заработковъ, и съ наступленіемъ весны и осени волей-неволей принуждается сидѣть у себя дома, сложа руки. Однимъ изъ самыхъ распространенныхъ видовъ подсобныхъ для сельскаго населенія заработковъ служитъ извозный промыселъ, но на размѣрахъ его состояніе дорогъ и отзывается наиболѣе непосредственно. «Населеніе — говорится, напримѣръ, въ одномъ изъ докладовъ по Черноярскому Комитету Астраханской губерніи, — занимается перевозкою въ холодное время грузовъ изъ города Астрахани въ городъ Царицынъ, — преимущественно рыбы — и обратно, — всякаго рода товаровъ, но занятіе это не всегда даетъ заработокъ, такъ какъ въ мокрое осеннее и весеннее время дороги становятся непроѣздными, и извозчикъ является вынужденнымъ выжидать значительное время заморозковъ, при чемъ на стоянкахъ проѣдаетъ все, что получаетъ, а иногда проживаетъ и самыхъ жи-

Сокращеніе подсобныхъ сельскому хозяйству заработковъ: отъ извоза, лѣсныхъ промысловъ, горныхъ, промышленныхъ и др. 19).

вотныхъ, чему способствуетъ еще произвольное поднятіе цѣнъ на предметы продовольствія» . . . (Астраханская, 316). Въ Трудахъ Комитетовъ сѣверныхъ губерній отмѣчается крайняя затруднительность при мѣстномъ бездорожьѣ эксплуатаціи лѣсныхъ богатствъ; изъ горнозаводскихъ уѣздовъ Олонецкой, Оренбургской и Пермской губерній—сокращеніе горныхъ заработковъ. Изъ многихъ губерній сообщается, наконецъ, рядъ фактовъ о закрытіи или временномъ прекращеніи дѣйствій тѣхъ или иныхъ существующихъ уже промышленныхъ предпріятій (паровыхъ мельницъ, шерстомоекъ и т. п.) въ мѣстностяхъ, лишенныхъ регулярнаго пользованія сколько-нибудь благоустроенными путями сообщенія (Курская, 635; Пензенская, 169), а также о значительныхъ препятствіяхъ къ возникновенію при такихъ обстоятельствахъ новыхъ промышленныхъ заведеній и заводовъ, хотя бы природныя условія вполне тому благопріятствовали (Бессарабская, 158; Виленская, 61, 105; Московская, 70, 310, 483; Смоленская, II, 177 и др.). Вообще,—заключаетъ авторъ одного доклада по Виленской губерніи,—пока наши дороги останутся въ нынѣшнемъ состояніи, т. е. приблизительно въ 4 раза хуже нѣмецкихъ и французскихъ, иначе говоря, пока мы будемъ терять на перемѣщеніи грузовъ въ 4 раза больше силы или времени и, слѣдовательно, средствъ, чѣмъ на Западѣ, до тѣхъ поръ наша фабрично-заводская и сельскохозяйственная промышленности будутъ находиться въ разныхъ условіяхъ конкуренціи противъ западныхъ нашихъ сосѣдей (Виленская, 65).

На основаніи изложеннаго большинство Комитетовъ признало, что отсутствіе удовлетворительныхъ путей сообщенія является одной изъ самыхъ главныхъ нуждъ сельскаго населенія, и что до тѣхъ поръ, пока дороги не будутъ приведены въ благоустроенный видъ, никакія мѣры, принятія къ поднятію и развитію сельскохозяйственной промышленности, какъ бы онѣ ни были рациональны и дѣйствительны сами по себѣ, не могутъ вполне достигнуть своей цѣли и оказать всего ожидаемаго отъ нихъ благотворнаго вліянія.

Переходя, далѣе, къ обсужденію вопросовъ о томъ, въ чемъ должно состоять усовершенствованіе мѣстныхъ дорогъ, Комитеты многихъ губерній высказываютъ рядъ соображеній о преимуществахъ различныхъ типовъ дорогъ въ зависимости отъ тѣхъ или иныхъ мѣстныхъ условій и значенія самой дороги.

Оставляя въ сторонѣ сужденія, касающіяся значенія для сельскаго хозяйства желѣзныхъ дорогъ какъ общаго, такъ и различныхъ облегченныхъ типовъ,—въ виду выдѣленія всего матеріала о желѣзныхъ дорогахъ въ особый сводъ,—нельзя, однако, не остановиться въ настоящемъ мѣстѣ, для связи съ послѣдующимъ изло-

Значеніе рельсовыхъ подъѣздныхъ путей для сельскаго хозяйства и преимущества ихъ предъ шоссевыми 20).

женіемъ, на соображеніяхъ, заключающихся въ Трудахъ нѣкоторыхъ Комитетовъ о сравнительныхъ преимуществахъ подъѣздныхъ желѣзныхъ дорогъ передъ шоссейными. Таковыми преимуществами признаются (Бессарабская, 369; Пензенская, 172; Смоленская, II, 63):

1) возможность болѣе удобной и дешевой доставки грузовъ къ желѣзнодорожнымъ магистраламъ по рельсовому пути, чѣмъ по шоссейному;

2) небольшая разница въ суммѣ затратъ на рельсовые пути упрощеннаго типа по сравненію съ сооруженіемъ шоссейныхъ дорогъ,—въ особенности въ мѣстностяхъ съ черноземной почвой; обиліемъ рѣкъ, лощинъ и недостаткомъ камня;

3) особая выгодность рельсовыхъ путей при рѣдкости существующей уже желѣзнодорожной сѣти, дальности подвоза къ ней сельскохозяйственныхъ грузовъ, при большомъ количествѣ этихъ грузовъ и при дороговизнѣ гужевого извоза, вслѣдствіе высокой стоимости содержанія упряжныхъ животныхъ, въ зависимости, напримеръ, отъ недостатка луговъ;

4) несоотвѣтствіе шоссейныхъ дорогъ съ бытовыми условіями массы крестьянскаго населенія, не имѣющаго ни подкованныхъ лошадей, ни обшитыхъ желѣзными шинами телѣгъ,

и 5) потеря шоссейными дорогами всѣхъ удобствъ усовершенствованнаго пути по зимамъ, въ виду невозможности расчистки ихъ отъ снѣга, и особая опасность обледенѣлыхъ мостовыхъ для лошадей.

Въ виду указанныхъ преимуществъ рельсовыхъ подъѣздныхъ путей передъ шоссейными, во многихъ Комитетахъ были выражены пожеланія о сооруженіи, съ цѣлью подъема сельскаго хозяйства, исключительно желѣзныхъ подъѣздныхъ дорогъ; другіе же Комитеты высказались условно и за проведеніе шоссейныхъ дорогъ, если бы сооруженіе рельсовыхъ путей оказалось почему-либо невозможнымъ.

Въ противоположность приведеннымъ сужденіямъ, въ Трудахъ значительнаго числа Комитетовъ находятся указанія на крупное значеніе для страны шоссейныхъ дорогъ, крайнюю недостаточность нынѣшняго ихъ протяженія и настоятельную необходимость принятія мѣръ къ широкому оборудованію Россіи дорогами съ каменной одеждой, а въ особенности къ замощенію подъѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ, большимъ пристанямъ и крупнымъ торгово-промышленнымъ центрамъ.

При этомъ высказано нѣсколько мнѣній о предпочтительности даже проведенія шоссейныхъ дорогъ передъ проложеніемъ множества короткихъ желѣзнодорожныхъ линій какъ съ цѣлью поддер-

Крупное значеніе шоссейныхъ дорогъ, крайняя недостаточность ихъ въ Россіи и необходимость принятія мѣръ къ сооруженію ихъ въ широкихъ размѣрахъ 21).

Преимущества шоссейныхъ дорогъ передъ рельсовыми путями 22).

ступности шоссейныхъ дорогъ для населенія, а также о желательности созданія конкурирующихъ путей желѣзнымъ дорогамъ. Большинство Комитетовъ ограничилось, впрочемъ, указаніемъ преимуществъ шоссейныхъ дорогъ передъ грунтовыми, признавая какъ бы вовсе неосуществимой самую мысль о широкомъ удовлетвореніи мѣстныхъ потребностей въ улучшенныхъ сообщеніяхъ, посредствомъ устройства желѣзныхъ путей.

Преимущества шоссейныхъ дорогъ передъ грунтовыми 23).

«Грунтовая дорога, какъ бы она ни была хорошо содержима, не можетъ вліять на развитіе торговаго обмѣна въ данной мѣстности,—говорится въ одномъ изъ докладовъ по Смоленской губерніи: при грунтовыхъ дорогахъ повозка не можетъ увеличиваться въ своей грузоподъемности выше 30 пудовъ. Иное дѣло шоссированный путь: повозка сразу увеличиваетъ свою грузоподъемность съ 30 пудовъ до 60, и стоимость перевозки сразу уменьшается по крайней мѣрѣ на 40%. Можно цифрами и фактами доказать могучее вліяніе шоссированныхъ путей на увеличеніе торговаго обмѣна и на развитіе производительныхъ силъ мѣстности. Только ненарушимое спокойствіе застоя нашей жизни, только благодушная лѣнь нашей мысли могутъ мириться съ почти совершеннымъ отсутствіемъ шоссированныхъ путей» (Смоленская II, 44—45). «Современныя грунтовыя дороги рядомъ съ желѣзными дорогами, телефонами и телеграфами — анахронизмъ, отражающійся на развитіи мѣстной жизни,—заявляетъ Клинскій Комитетъ Московской губерніи. Устройство шоссейныхъ дорогъ внутри уѣзда должно бы идти попутно съ образованіемъ сѣти желѣзныхъ дорогъ (мѣра запоздавшая, вполнѣ сознанныя и никѣмъ не оспариваемая). Государственный заемъ для этой цѣли, хотя бы путемъ временнаго обложенія земель и заинтересованныхъ промышленныхъ предпріятій, переданный, затѣмъ, для исполненія земскимъ учрежденіямъ, принесетъ неисчислимыя выгоды, съ избытками покрывающія возможный налогъ сокращеніемъ разстояній, увеличеніемъ товарообмѣна, уменьшеніемъ расхода по перевозкѣ грузовъ, увеличеніемъ цѣнности земель и предпріятій» (Московская, 370).

Необходимость разработки общаго плана шоссейныхъ и рѣчныхъ сообщеній 24).

По приведеннымъ и аналогичнымъ съ ними соображеніямъ, выражая пожеланія объ устройствѣ широкой сѣти шоссейныхъ дорогъ, равномерно раскинутой по всей Россіи, нѣкоторые Комитеты, въ виду государственной важности этого дѣла, указываютъ на необходимость предварительной выработки общаго плана дорожной сѣти, въ которомъ приняты были бы во вниманіе интересы общегосударственные и мѣстные, и къ составленію котораго, кромѣ правительственныхъ и земскихъ учреждений, были бы привлечены также ученые силы. Въ частности признается при этомъ желательнымъ соображеніе проектируемой сѣти мощныхъ дорогъ

съ возможнымъ, хотя бы въ будущемъ, развитіемъ рельсовыхъ путей.

На ряду съ такими широкими планами другіе Комитеты выражаютъ въ своихъ сужденіяхъ по настоящему вопросу скромныя пожеланія о замощеніи лишь болѣе трудныхъ участковъ грунтовыхъ дорогъ, въ виду дороговизны устройства сплошныхъ шоссе. По мнѣнію, напримѣръ, нѣсколькихъ Комитетовъ Симбирской губ., вопросъ о бездорожьѣ сводится въ нашемъ климатѣ къ установленію проѣздныхъ дорогъ, такъ какъ устройство шоссированныхъ еще долго будетъ для Россіи дѣломъ роскоши. «Въ странѣ, гдѣ почти $\frac{1}{2}$ года передвиженіе совершается на саняхъ, и гдѣ непроѣздными дороги становятся лишь весною и осенью, въ теченіе не болѣе 2 мѣсяцевъ, шоссированіе всего полотна врядъ ли требуется. Земство разрѣшаетъ эту задачу такъ, что строитъ хорошіе мосты и покрываетъ камнемъ гати на топкихъ низкихъ мѣстахъ. Въ этомъ направленіи дѣло подвигается» (Симбирская, 94). Къ группѣ мнѣній послѣдняго рода слѣдуетъ отнести также пожеланія о замощеніи базарныхъ площадей и улицъ торговыхъ мѣстечекъ и участковъ большихъ дорогъ въ селеніяхъ.

Предпочтительность покрытій камнемъ отдельныхъ дорожныхъ участковъ въ виду дороговизны сплошного замощенія 25).

Затѣмъ, встрѣчаются немногія указанія на необходимость выработки упрощеннаго типа шоссейныхъ сооружений, на преимуществе въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ замощиванія дорогъ передъ ихъ шоссированіемъ, желательность употребленія при покрытій дорогъ одеждой камня твердыхъ породъ (въ видахъ избѣжанія частаго ремонта) и другія подробности чисто технической стороны шоссейнаго дѣла.

Техническая сторона шоссейнаго дѣла 26).

Наконецъ, многими Комитетами была признана невозможность вообще сколько-нибудь широкой постановки у насъ устройства шоссейныхъ дорогъ, въ виду чрезмѣрной ихъ дороговизны, и вытекающая отсюда необходимость улучшенія обыкновенныхъ грунтовыхъ дорогъ, еще долгое время предназначенныхъ служить основными путями сообщенія русской деревни. «При нашей бѣдности, большихъ сравнительно разстояніяхъ между населенными пунктами мощенія камнемъ дороги намъ не по карману,—говорится въ Трудахъ Валковскаго Комитета Харьковской губерніи.—Если земство изберетъ этотъ способъ улучшенія мѣстныхъ дорогъ, то мы рискуемъ остаться на долгое время въ этомъ отношеніи не при чемъ, и, такимъ образомъ, подтвердится лишній разъ справедливость поговорки, что лучшее—врагъ хорошаго. Было бы практичнѣе поискать иныхъ, болѣе дешевыхъ и ускоренныхъ, способовъ улучшенія нашихъ грунтовыхъ дорогъ» (Харьковская, 196). Та же мысль высказывается въ Трудахъ цѣлаго ряда Комитетовъ, при чемъ приводятся цифровыя данныя, доказывающія непосильность какъ для

Невозможность широкаго сооруженія шоссейныхъ дорогъ въ виду ихъ дороговизны и потребность вслѣдствіе сего въ улучшеніи дорогъ грунтовыхъ 27).

отдѣльныхъ губерній, такъ и для всей страны сооруженія шоссеиныхъ дорогъ въ большихъ размѣрахъ. Въ одномъ изъ докладовъ по Вологодской губернии сдѣланъ, на примѣръ, расчетъ, во что обошлось бы Россіи увеличеніе сѣти шоссеиныхъ дорогъ до той густоты, которая существуетъ нынѣ во Франціи *), при чемъ указывается, что съ упомянутою цѣлью пришлось бы довести у насъ общее протяженіе шоссе до 960.000 верстъ, на что потребовалась бы затрата, при стоимости версты въ 11.000 рублей, 10¹/₂ миллиардовъ рублей, да ежегодный ремонтъ обходился бы въ ¹/₂ миллиарда (Вологодская, 156).

Желательность выработки улучшенныхъ типовъ грунтовыхъ дорогъ и главнѣйшія техническія изъ нихъ требованія 28).

Вслѣдствіе очевидной невозможности производства подобныхъ огромныхъ затратъ, а также въ виду другихъ соображеній, уже приводившихся ранѣе, главнѣйше — продолжительности у насъ періода покрытія дорогъ снѣгомъ и непригодности мощеныхъ путей для ѣзды на волахъ и не подкованныхъ лошадяхъ, одни Комитеты выражаютъ пожеланія о выработкѣ упрощенныхъ типовъ хорошихъ грунтовыхъ дорогъ специалистами-техниками, другіе же находятъ возможнымъ непосредственно указать на тѣ или иные способы укрѣпленія полотна дорогъ, приданія имъ сухости и сообщенія гладкости поверхности. Съ указанною цѣлью рекомендуются, на примѣръ, устройство глинобитныхъ мостовыхъ и поливка дорогъ нефтью (Харьковская, 196 — 198), посыпка пескомъ и гравіемъ, укрѣпленіе полотна фашинникомъ, мелкимъ щебнемъ и возвышеніе его въ серединѣ пути для облегченія стока воды; проведеніе по сторонамъ дороги водоотводныхъ канавъ, устраненіе чрезмѣрно крутыхъ подъемовъ и другія техническія мѣры, выборъ которыхъ долженъ быть предоставленъ, по мнѣнію многихъ Комитетовъ, отдѣльнымъ земскимъ собраніямъ, вмѣстѣ съ правомъ изданія соответствующихъ обязательныхъ постановленій.

Желательность обсадки дорогъ деревьями 28).

Въ числѣ упомянутыхъ техническихъ вопросовъ нѣкоторые Комитеты обратили также вниманіе на желательность обсадки дорогъ деревьями съ цѣлью точнаго обозначенія границъ дороги, замѣны зимнихъ вѣхъ, огражденія пути отъ снѣжныхъ метелей и степныхъ заносовъ, а также въ видахъ хозяйственной эксплуатаціи этихъ деревьевъ по мѣрѣ ихъ роста. Въ частности, сдѣланы были при этомъ указанія на предпочтительность обсадки дорогъ фруктовыми деревьями, для чего предлагалось даже выдавать крестьянамъ денежные награды. Впрочемъ, сами крестьяне отнеслись

*) Авторъ доклада исходилъ въ своихъ исчисленіяхъ изъ невѣрныхъ данныхъ: въ дѣйствительности, протяженіе во Франціи дорогъ, покрытыхъ каменною одеждою, превосходитъ таковое же въ Россіи, по отношенію къ пространству территоріи, не въ 60, а въ 184 раза, и по отношенію къ населенію — не въ 30, а въ 52 раза.

Примѣч. составителя.

къ этимъ пожеланіямъ скорѣе отрицательно, отмѣтивъ частую гибель посадокъ, а также вредное вліяніе деревьевъ на распространеніе сырости, затѣненіе полей и привлеченіе птицъ, поѣдающихъ посѣвы.

Высказаны были также мнѣнія о желательности открытія дѣйствительно «свободнаго» проѣзда по дорогамъ общаго пользованія и о необходимости съ этою цѣлью воспрещенія возводить на дорогахъ преграды въ видѣ воротъ, наблюдаемыя въ настоящее время на всѣхъ проселочныхъ дорогахъ, а также и на большихъ трактахъ при прохожденіи ихъ черезъ деревни.

Желательность воспрещенія загражденія дорогъ воротами 30).

Заключенія Комитетовъ.

На основаніи вышеизложенныхъ сужденій Комитеты пришли къ нижеслѣдующимъ заключеніямъ.

I. По вопросу о значеніи мѣстныхъ путей сообщенія для развитія сельскохозяйственной промышленности и о степени настоятельности различныхъ мѣръ къ ихъ улучшенію.

1. Въ ряду условій, вліяющихъ на развитіе сельскохозяйственной промышленности, мѣстныя дороги имѣютъ лишь второстепенное значеніе.

Курская губ.: 1) Бѣлгородскій (73).
Пензенская губ.: 2) Губернскій (12).
Самарская губ.: 3) Ставропольскій (606).
Симбирская губ.: 4) Симбирскій У. (493).
Смоленская губ.: 5) Смоленскій У. (30).
Тамбовская губ.: 6) Козловскій (280).
Тульская губ.: 7) Епифанскій (222).
Ярославская губ.: 8) Мологскій (103).

2. Мѣстныя дороги и при современномъ своемъ состояніи достаточно удовлетворяютъ потребностямъ массы сельскаго населенія.

Тверская губ.: 9) Ржевскій (336).

3. Главнѣйшія мѣстныя дороги, состоящія на отвѣтственности земскихъ учрежденій и замѣняющихъ ихъ мѣстныхъ хозяйственныхъ органовъ, находятся въ до-

4. Въ дѣлѣ подъема сельскаго хозяйства и быта земледѣльческаго населенія представляется необходимымъ принятіе мѣръ къ улучшенію мѣстныхъ путей сообщенія.

Архангельская губ.: 1) Губернскій (53—54)—проложеніе новыхъ желѣзныхъ дорогъ и упорядоченіе старыхъ сообщеній и подъѣздныхъ путей къ желѣзной дорогѣ и рѣкамъ. 2) Александровскій (145)—проведеніе новыхъ оленьихъ и пѣшеходныхъ дорогъ. 3) Кемскій (167)—проложеніе новыхъ дорогъ. 4) Печорскій (189)—проведеніе новыхъ дорогъ. 5) Шенкурскій (246—247)—въ особенности улучшеніе подъѣздныхъ путей.

Астраханская губ.: 6) Астраханскій У. (87). 7) Енотаевскій (91, 92, 99—100). 8) Красноярскій (175). 9) Черноярскій (305).

Бессарабская губ.: 10) Губернскій (12). 11) Аккерманскій (110, 115). 12) Бендерскій (175)—проселочныхъ дорогъ. 13) Бѣлецкій (183). 14) Оргѣвскій (317)—подъѣздныхъ путей. 15) Сорокскій (342—343, 345, 371). 16) Хотинскій (382).

Виленская губ.: 17) Губернскій (15, 29, 30). 18) Вилейскій (73). 19) Виленскій У. (83). 20) Дисненскій (95). 21) Лидскій (125,

СТАТОЧНО УДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНОМЪ СОСТОЯНІИ.

- Витебская губ.:* 10) Люцинскій (351).
- Вятская губ.:* 11) Губернскій (23).
- Казанская губ.:* 12) Мамадышскій (64, 68)—почтовые дороги.
- Курляндская губ.:* 13) Туккумскій (67).
- Курская губ.:* 14) Рыльскій (559). 15) Старооскольскій (570).
- Лифляндская губ.:* 16) Губернскій (3). 17) Верроскій (165). 18) Венденскій (171).
- Московская губ.:* 19) Бронницкій (144).
- Олонецкая губ.:* 20) Губернскій (37).
- 21) Вытегорскій (143). 22) Каргопольскій (180). 23) Петрозаводскій (258).
- Оренбургская губ.:* 24) Губернскій (31, 84)—въ степной части губерніи.
- Пензенская губ.:* 25) Пеназенскій У. (126).
- Пермская губ.:* 26) Красноуфимскій (259). 27) Осинскій (386).
- Полтавская губ.:* 28) Лубенскій (184).
- Псковская губ.:* 29) Губернскій (34).
- Рязанская губ.:* 30) Данковскій (184).
- В) Михайловскій (224).
- И) *Симбирская губ.:* 32) Губернскій (94).
- Таврическая губ.:* 33) Перекопскій (167).
- Тверская губ.:* 34) Вышневолоцкій (236).
- 35) Тверской У. (430).
- Г) *Тульская губ.:* (bis) Епифанскій (221—227).
- К) *Харьковская губ.:* 36) Лебединскій (267).

дтсон.
-вдтвс
-08 дт

дт дт
-0000 і.

—85) піллі
-од ахіння.
нінешдооо а
-од йонвдв:
—011) піллі
-дохешіп и а
-ежопоп—(701
—(021) піллі
-дудіпІІ (8 дт
-ешрлуду птлонно
.
У пілліавдтвА (8
(8 .001 — 00 .00 .10
(808) пілліавдтвР (0
(81) пілліавдтв І (01
-реллп (12) (11) .011,
-дт (8) .дтлород ахінно
-лдоп - (718) пілліавдтв (0
(848 848) пілліавдтв (11
(228) пілліавдт
,98) (1) пілліавдтв І (71) .дт
У пілліавдтв (0) (87) піллі
(121) пілліавдтв (12) (80) пілліавдтв

130). 22) Опшянскій (147, 148, 150, 167)—также значныхъ дорогъ. 23) Свенцянскій (189). 24) Трокскій (206—207)—въ особенности подъездныхъ путей и участковъ дорогъ въ предѣлахъ мѣстечекъ и селеній.

Витебская губ.: 25) Губернскій (56). 26) Витебскій У. (150). 27) Двинскій (237)—проселочныхъ дорогъ. 28) Дриссенскій (320)—проселочныхъ дорогъ. 29) Лепельскій (336)—подъездныхъ путей. 30) Люцинскій (351—352)—подъездныхъ путей и проселочныхъ дорогъ. 31) Невельскій (367)—подъездныхъ путей и волостныхъ дорогъ. 32) Полоцкій (396)—въ особенности подъездныхъ путей и волостныхъ дорогъ. 33) Себежскій (509, 510)—въ особенности подъездныхъ, главнѣйшихъ проселочныхъ и участковъ дорогъ въ селеніяхъ.

Владимірская губ.: 34) Владимірскій У. (64—69)—въ томъ числѣ и важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ, а также ведущихъ къ базарамъ. 35) Гороховецкій (83)—важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ. 36) Ковровскій (100)—проселочныхъ дорогъ.

Вологодская губ.: 37) Губернскій (10)—проселочныхъ дорогъ. 38) Вельскій (66)—въ особенности подъездныхъ путей. 39) Вологодскій У. (149)—проселочныхъ дорогъ. 40) Кадниковскій (182—183)—проселочныхъ дорогъ. 41) Никольскій (192, 195)—большихъ проселочныхъ дорогъ. 42) Устьсысольскій (294). 43) Велико-Устюжскій (301). 44) Яренскій (333—334)—продолженіе новыхъ дорогъ и улучшеніе проселочныхъ.

Волынская губ.: 45) Губернскій (15—16)—въ особенности подъездныхъ путей и участковъ дорогъ, проходящихъ черезъ мѣстечки. 46) Владимір-Волынскій (55, 56)—въ особенности подъездныхъ путей. 47) Дубенскій (63)—въ особенности подъездныхъ путей и участковъ дорогъ въ предѣлахъ мѣстечекъ. 48) Житомирскій (86). 49) Заславскій (103, 105). 50) Ковельскій (130, 131)—проселочныхъ дорогъ. 51) Кременецкій (143). 52) Луцкій (156, 157). 53) Овручскій (178). 54) Острожскій (185)—подъездныхъ путей. 55) Ровенскій (208—209). 56) Староконстантиновскій (225)—въ особенности подъездныхъ путей.

Воронежская губ.: 57) Губернскій (7, 13, 16)—въ особенности подъездныхъ путей и проселочныхъ дорогъ. 58) Бобровскій (59)—подъездныхъ путей. 59) Валуйскій (86)—подъездныхъ путей и проселочныхъ дорогъ. 60) Задонскій (105). 61) Нижнедѣвнцкій (120, 121)—въ особенности подъездныхъ путей. 62) Острогожскій (151, 153)—не исключая проселочныхъ и полевыхъ дорогъ.

63) Павловскій (156) — **скотопрогонныхъ трактовъ.**

Вятская губ.: 64) Губернскій (16)—**особенно проселочныхъ дорогъ, пролегающихъ въ казенныхъ лѣсахъ и дачахъ.** 65) Вятскій У. (165) — **подъездныхъ путей и проселочныхъ дорогъ.** 66) Малмыжскій (343) — **въ особенности проселочныхъ дорогъ.** 67) Орловскій (530) — **проселочныхъ дорогъ на казенныхъ и крестьянскихъ земляхъ.** 68) Сарапульскій (591) — **важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ.** 69) Слободской (657) — **важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ, въ особенности въ предѣлахъ казенныхъ дачъ, и подъездныхъ путей.**

Гродненская губ.: 70) Губернскій (85—86) — **въ особенности подъездныхъ путей.** 71) Брестскій (247). 72) Бѣлостоко-Сокольскій (286—287). 73) Бѣльскій (378). 74) Волковыскскій (392) — **главныхъ земскихъ дорогъ.** 75) Гродненскій У. (431—432) — **въ особенности большихъ проселочныхъ дорогъ.** 76) Кобринскій (474) — **также подъездныхъ путей.** 77) Пружанскій (503). 78) Слонимскій (518) — **также проселочныхъ дорогъ.**

Екатеринославская губ.: 79) Бахмутскій (81) — **подъездныхъ путей.** 80) Верхнеднѣпровскій (127) — **не исключая проселочныхъ дорогъ.** 81) Екатеринославскій У. (136). 82) Мариупольскій (144—145) — **въ особенности подъездныхъ путей.** 83) Новомосковскій (233). 84) Павлоградскій (242) — **подъездныхъ путей и проселочныхъ дорогъ.** 85) Славяно-сербскій (249).

Казанская губ.: 86) Губернскій (11) — **не исключая проселочныхъ дорогъ.** 87) Ланшевскій (51—52) — **важнѣйшихъ проселочныхъ и подъездныхъ дорогъ.** 88) Мамадышскій (61) — **торговыхъ трактовъ.** 89) Спасскій (122) — **проселочныхъ дорогъ.** 90) Чистопольскій (166—167).

Калужская губ.: 91) Губернскій (9). 92) Жиздринскій (42) — **проселочныхъ дорогъ.** 93) Калужскій У. (73, 75). 94) Козельскій (95) — **проселочныхъ дорогъ.** 95) Лихвинскій (168) — **проселочныхъ дорогъ.** 96) Медынскій (201) — **также проселочныхъ дорогъ.** 97) Мещовскій (253—254) — **также важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ.** 98) Мосальскій (279—280). 99) Перемышльскій (285). 100) Тарусскій (306).

Кіевская губ.: 101) Губернскій (16). 102) Бердичевскій (324). 103) Васильковскій (377—388). 104) Звенигородскій (394). 105) Каневскій (468) — **также важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ.** 106) Кіевскій У. (635) — **устройство новыхъ подъездныхъ путей.** 107) Липовецкій (897) — **также подъездныхъ путей.** 108) Радомысльскій (908, 913, 914) — **въ особенности подъездныхъ путей.** 109)

Сквирскій (995) — въ особенноти подъездныхъ путей и участковъ дорогъ въ предѣлахъ мѣстечекъ. 110) Таращанскій (1027)—подъездныхъ путей. 111) Уманскій (1058—1059)—въ особенноти подъездныхъ путей. 112) Черкасскій (1098)—также болѣе значительныхъ проселочныхъ дорогъ. 113) Чигиринскій (1126) — въ особенноти подъездныхъ путей.

Ковенская губ.: 114) Губернскій (8) — не включая важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ. 115) Вилькомирскій (37)—также главнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ. 116) Ковенскій У. (44—45)—также проселочныхъ дорогъ и участковъ дорогъ въ чертѣ деревень. 117) Поневѣжскій (114—115)—всѣхъ дорогъ, въ томъ числѣ подъездныхъ путей, большихъ проселочныхъ дорогъ и участковъ дорогъ, пролегающихъ черезъ лѣса и селенія. 118) Россіенскій (136, 139)—въ особенноти проселочныхъ дорогъ. 119) Тельшевскій (156). 120) Шавельскій (176—177)—также земныхъ дорогъ.

Костромская губ.: 121) Губернскій (87—88, 177—178, 183) — въ особенноти грунтовыхъ дорогъ въ сѣверной волостѣ. 122) Варнавинскій (209). 123) Ветлужскій (251). 124) Галичскій (350) — въ особенноти подъездныхъ путей. 125) Кинешемскій (361)—подъездныхъ путей и проселочныхъ дорогъ. 126) Костромской У. (414). 127) Макарьевскій (476). 128) Нерехтскій (483)—въ особенноти подъездныхъ путей и проселочныхъ дорогъ. 129) Солигаличскій (497). 130) Чухломскій (511) — также большихъ проселочныхъ дорогъ. 131) Юрьевецкій (516)—также земныхъ дорогъ.

Курляндская губ.: 132) Баускій (28)—подъездныхъ путей. 133) Гробинскій (49)—подъездныхъ путей. 134) Добленскій (53—54).

Курская губ.: 135) Губернскій (3) — въ особенноти подъездныхъ путей. 136) Грайворонскій (111) — въ особенноти проселочныхъ дорогъ. 137) Корочанскій (172—173). 138) Новооскольскій (468—469, 494)—въ особенноти подъездныхъ путей. 139) Обоянскій (506) — подъездныхъ путей. 140) Путивльскій (542—543)—подъездныхъ путей. 141) Рыльскій (560)—проселочныхъ дорогъ. 142) Старооскольскій (570—571)—проселочныхъ дорогъ. 143) Суджанскій (760)—въ особенноти подъездныхъ путей и большихъ проселочныхъ дорогъ. 144) Фатежскій (784). 145) Щигровскій (851)—въ особенноти проселочныхъ дорогъ и подъездныхъ путей.

Лифляндская губ.: 146) Губернскій (3—4) — проселочныхъ дорогъ. 147) Верроскій (165—166)—проселочныхъ дорогъ. 148) Фел-

линскій (204)—проведеніе новыхъ подѣздныхъ путей.

Минская губ.: 149) Губернскій (4)—важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ. 150) Борисовскій (125). 151) Игуменскій (151, 156). 152) Минскій У. (185)—въ особенности подѣздныхъ путей и большихъ проселочныхъ дорогъ. 153) Мозырскій (234)—важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ. 154) Новогрудскій (259)—также подѣздныхъ путей. 155) Пинскій (312). 156) Рѣчицкій (380—381). 157) Слуцкій (408—409) — въ особенности проселочныхъ дорогъ, имеющихъ торговое значеніе.

Могилевская губ.: 158) Губернскій (10). 159) Быховскій (47). 160) Гомельскій (73). 161) Горецкій (76). 162) Могилевскій У. (97—98) — въ особенности подѣздныхъ путей. 163) Оршанскій (112). 164) Сѣнненскій (136)—въ особенности проселочныхъ дорогъ. 165) Чаусскій (144, 147). 166) Чериковскій (155).

Московская губ.: 167) Губернскій (9)—въ особенности проселочныхъ дорогъ и подѣздныхъ путей. 168) Богородскій (135)—также проселочныхъ дорогъ. 169) Верейскій (148)—проселочныхъ дорогъ. 170) Волоколамскій (182)—въ особенности проселочныхъ и зимнихъ дорогъ. 171) Дмитровскій (208—209). 172) Звенигородскій (277—278) — въ особенности подѣздныхъ путей. 173) Клинскій (370—371) — въ особенности подѣздныхъ путей и участковъ проселочныхъ дорогъ въ лѣсахъ. 174) Коломенскій (416)—волостныхъ проселочныхъ дорогъ. 175) Можайскій (422)—въ особенности проселочныхъ и зимнихъ дорогъ. 176) Московскій У. (434)—проселочныхъ дорогъ. 177) Подольскій (488—489). 178) Руаскій (520)—подѣздныхъ путей. 179) Серпуховскій (616)—въ особенности подѣздныхъ путей.

Нижегородская губ.: 180) Губернскій (24, 25, 34)—въ особенности подѣздныхъ путей. 181) Ардатовскій (118)—важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ. 182) Аразамасскій (199)—проселочныхъ дорогъ общаго пользованія. 183) Васильскій (241—242)—въ особенности проселочныхъ дорогъ, проходящихъ черезъ лѣса. 184) Горбатовскій (284)—въ особенности сельскихъ путей сообщенія. 185) Княгининскій (363) — въ особенности подѣздныхъ путей. 186) Макарьевскій (405, 408)—улучшеніе существующихъ проселочныхъ дорогъ и подѣздныхъ путей и проведеніе новыхъ. 187) Семеновскій (512)—въ особенности проселочныхъ дорогъ. 188) Сергачскій (560) — въ особенности проселочныхъ дорогъ.

Новгородская губ.: 189) Губернскій (96)—проселочныхъ дорогъ. 190) Боровичскій

(140) — трактовъ и проселочныхъ дорогъ. 191) Бѣлозерскій (202—203) — волостныхъ проселочныхъ дорогъ. 192) Валдайскій (211) — дорога общаго пользованія. 193) Демянскій (214) — въ особенности подѣздныхъ путей. 194) Кирилловскій (217) — улучшение всѣхъ дорогъ общаго пользованія и проложене новыхъ. 195) Крестецкій (225) — въ особенности проселочныхъ дорогъ. 196) Новгородскій У. (230) — подѣздныхъ путей и проселочныхъ дорогъ. 197) Старорусскій (278) — подѣздныхъ путей и проселочныхъ дорогъ, особенно лѣсныхъ. 198) Тихвинскій (385, 422) — проселочныхъ дорогъ. 199) Устюженскій (464) — проселочныхъ дорогъ. 200) Череповецкій (535) — проселочныхъ дорогъ общаго пользованія.

Олонецкая губ.: 201) Губернскій (37—40) — проложене новыхъ тележныхъ дорогъ. 202) Вытегорскій (143 — 144) — проложене новыхъ и улучшение проселочныхъ дорогъ. 203) Каргопольскій (180) — улучшение проселочныхъ дорогъ. 204) Лодейнопольскій (206—207, 213—214) — проложене новыхъ дорогъ и улучшение проселочныхъ, въ особенности на казенныхъ земляхъ. 205) Петрозаводскій (258) — проложене новыхъ колесныхъ дорогъ. 206) Повѣнецкій (275) — проведене новыхъ и улучшение существующихъ дорогъ общаго пользованія. 207) Пудожскій (280) — проложене новыхъ проселочныхъ дорогъ.

Оренбургская губ.: 208) Губернскій (31—32, 83—84) — устройство дорожныхъ сооружений и улучшение проселочныхъ дорогъ.

Орловская губ.: 209) Губернскій (44, 46, 47, 90, 222) — всѣхъ проселочныхъ дорогъ и подѣздныхъ путей. 210) Болховскій (286, 289) — также важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ и подѣздныхъ путей. 211) Брянскій (306—307) — также важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ и подѣздныхъ путей. 212) Дмитровскій (317) — въ особенности подѣздныхъ путей. 213) Карачовскій (350). 214) Кромскій (548, 551) — также важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ. 215) Малоархангельскій (586—588) — всѣхъ мѣстныхъ дорогъ и подѣздныхъ путей. 216) Мценскій (669). 217) Орловскій У. (696) — подѣздныхъ путей. 218) Сѣвскій (738) — проселочныхъ дорогъ. 219) Трубчевскій (753) — проселочныхъ дорогъ и подѣздныхъ путей.

Пензенская губ.: 220) Губернскій (12) — проведене новыхъ проселочныхъ дорогъ и улучшение существующихъ. 221) Городищенскій (69). 222) Инсарскій (80) — подѣздныхъ путей. 223) Керенскій (86) — подѣздныхъ путей. 224) Краснослободскій (89, 98) — также подѣздныхъ путей и главнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ. 225) Нижне-

Ломовскій (117) — проведение новыхъ подъездныхъ путей. 226) Чембарскій (165, 172) — подъездныхъ рельсовыхъ путей.

Пермская губ.: 227) Губернскій (18) — въ особенности подъездныхъ путей. 228) Верхотурскій (172) — проселочныхъ дорогъ, имѣющихъ общественное значеніе. 229) Екатеринбургскій (174) — всѣхъ дорогъ общаго пользованія. 230) Ирбитскій (201) — проселочныхъ дорогъ. 231) Камышловскій (210) — проселочныхъ дорогъ. 232) Красноуфимскій (262, 270) — въ особенности проселочныхъ дорогъ. 233) Кунгурскій (300) — волостныхъ проселочныхъ дорогъ. 234) Осинскій (386—387) — всѣхъ дорогъ общаго пользованія. 235) Соликамскій (460) — устройство новыхъ и улучшение всѣхъ мѣстныхъ дорогъ, имѣющихъ торговое и сельскохозяйственное значеніе. 236) Чердынскій (488—489) — проведение новыхъ грунтовыхъ дорогъ. 237) Шадринскій (498) — въ особенности подъездныхъ путей.

Подольская губ.: 238) Губернскій (66, 68) — земскихъ, почтовыхъ, торговыхъ и военныхъ дорогъ. 239) Брацлавскій (176). 240) Винницкій (233—234). 241) Гайсинскій (428, 437, 504) — въ особенности подъездныхъ путей. 242) Каменецъ-Подольскій (676, 680). 243) Летичевскій (788, 792—794) — всѣхъ мѣстныхъ дорогъ. 244) Лѣтинскій (801) — всѣхъ мѣстныхъ дорогъ. 245) Могилевскій (892) — грунтовыхъ дорогъ и подъездныхъ путей. 246) Ольгопольскій (946) — въ особенности подъездныхъ путей. 247) Проскуровскій (977, 998) — въ особенности подъездныхъ путей. 248) Ушицкій (1024, 1026) — грунтовыхъ дорогъ и подъездныхъ путей. 249) Ямпольскій (1065, 1067) — грунтовыхъ дорогъ и подъездныхъ путей.

Полтавская губ.: 250) Губернскій (33) — не включая проселочныхъ дорогъ. 251) Гадячскій (183) — всѣхъ дорогъ общаго пользованія. 252) Золотоношскій (206) — въ особенности подъездныхъ путей. 253) Кобелякскій (219) — почтовыхъ, подъездныхъ и проселочныхъ дорогъ. 254) Константиноградскій (292) — проведение новыхъ подъездныхъ путей. 255) Миргородскій (661) — проселочныхъ дорогъ. 256) Переяславскій (709). 257) Пирятинскій (725—726) — въ особенности подъездныхъ путей. 258) Полтавскій У. (731) — всѣхъ мѣстныхъ дорогъ. 259) Прилукскій (760) — всѣхъ дорогъ общаго пользованія. 260) Роменскій (770—771) — всѣхъ мѣстныхъ дорогъ, въ особенности подъездныхъ путей.

Псковская губ.: 261) Губернскій (35) — въ особенности подъездныхъ путей и волостныхъ проселочныхъ дорогъ. 262) Великолукскій (101—102) — въ особенности просе-

лочныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей. 263) Новоржевскій (116—117)—проселочныхъ дорогъ. 264) Островскій (232)—улучшеніе существующихъ проселочныхъ дорогъ и проведеніе новыхъ подъѣздныхъ путей. 265) Порховскій (244, 245)—въ особенности подъѣздныхъ путей и волостныхъ проселочныхъ дорогъ. 266) Псковскій У. (295). 267) Торопецкій (325)—также проселочныхъ дорогъ. 268) Холмскій (341)—почтовыхъ трактовъ и проселочныхъ дорогъ.

Рязанская губ.: 269) Губернскій (18, 58—59) — улучшение проселочныхъ дорогъ и устройство подъѣздныхъ путей. 270) Данковскій (182, 184) — проселочныхъ дорогъ. 271) Егорьевскій (191—192)—проселочныхъ дорогъ. 272) Зарайскій (219)—проселочныхъ дорогъ. 273) Михайловскій (224)—проселочныхъ дорогъ. 274) Пронскій (283)—подъѣздныхъ путей. 275) Раненбургскій (323, 324)—проселочныхъ дорогъ и переходовъ черезъ желѣзнодорожное полотно. 276) Рязскій (374)—дорогъ общаго пользованія. 277) Рязанскій У. (482) — проселочныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей. 278) Сапожковскій (577)—въ особенности подъѣздныхъ путей. 279) Спасскій (653) — въ особенности подъѣздныхъ путей.

Самарская губ.: 280) Губернскій (14)—почтовыхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей. 281) Бугурусланскій (218, 219, 280)—въ особенности подъѣздныхъ путей. 282) Николаевскій (371)—большихъ гужевыхъ трактовъ и подъѣздныхъ путей. 283) Новоузенскій (379) — улучшение существующихъ и проведеніе новыхъ дорогъ, не исключая проселочныхъ. 284) Самарскій У. (440—441)—въ особенности подъѣздныхъ путей.

С.-Петербургская губ.: 285) Губернскій (11—12)—въ особенности проселочныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей. 286) Лужскій (44)—также подъѣздныхъ путей и проселочныхъ дорогъ. 287) Новолодожскій (61—62)—въ особенности проселочныхъ дорогъ. 288) Петергофскій (61—62) — проселочныхъ дорогъ. 289) С.-Петербургскій У. (66)—проселочныхъ и зимнихъ дорогъ. 290) Царско-сельскій (72)—проселочныхъ и зимнихъ дорогъ. 291) Шлиссельбургскій (89) — проселочныхъ дорогъ.

Саратовская губ.: 292) Аткарскій (307—308)—проселочныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей. 293) Камышинскій (495)—проселочныхъ дорогъ.

Симбирская губ.: 294) Губернскій (12, 47, 94—95) — въ особенности подъѣздныхъ путей. 295) Алатырскій (94—95, 192)—въ особенности подъѣздныхъ путей. 296) Ардамовскій (249). 297) Вуинскій (320—321)—въ особенности проселочныхъ дорогъ. 298) Кор-

сунскій (94—95, 336)—въ особенности подь-
ездныхъ путей. 299) Курмышскій (350,
370) — всѣхъ дорогъ общаго пользованія.
300) Сентилеевскій (442). 301) Симбирскій
У. (463, 495)—подьездныхъ путей.

Смоленская губ.: 302) Губернскій (120—
121, 131)—въ особенности подьездныхъ пу-
тей и проселочныхъ дорогъ. 303) Бѣльскій
(50, 60—61)—въ особенности проселочныхъ
дорогъ и подьездныхъ путей. 304) Вязем-
скій (74). 305) Гжатскій (93)—подьездныхъ
путей. 306) Ельнинскій (164)—проселочныхъ
дорогъ. 307) Краснинскій (179). 309) Рос-
лавльскій (261)—въ особенности проселоч-
ныхъ дорогъ и подьездныхъ путей. 309)
Юхновскій (296—298).

Таврическая губ.: 310) Губернскій (8).
311) Бердянскій (35)—подьездныхъ путей.
312) Днѣпровскій (47) — окотопрогонныхъ
трактовъ. 313) Евпаторійскій (63) — просе-
лочныхъ дорогъ. 314) Мелитопольскій (106)—
въ особенности проселочныхъ дорогъ. 315)
Ѳеодосійскій (264 — 265) — подьездныхъ
путей.

Тамбовская губ.: 316) Губернскій (17)—
также подьездныхъ путей и проселочныхъ
дорогъ. 317) Кирсановскій (192) — въ осо-
бенности проселочныхъ дорогъ. 318) Мор-
шанскій (324—325) — всѣхъ мѣстныхъ до-
рогъ, въ томъ числѣ окотопрогонныхъ трак-
товъ и подьездныхъ путей. 319) Темников-
скій (414) — всѣхъ мѣстныхъ дорогъ. 320)
Усманскій (431)—всѣхъ дорогъ общаго поль-
зованія. 321) Шацкій (433)—проселочныхъ
дорогъ.

Тверская губ.: 322) Губернскій (15—16,
75—78)—главныхъ мѣстныхъ дорогъ и подь-
ездныхъ путей. 323) Весьегонскій (154)—
дорогъ мѣстнаго пользованія. 324) Вышне-
волоцкій (236)—проселочныхъ дорогъ. 325)
Зубцовскій (241)—устройство новыхъ про-
селочныхъ дорогъ. 326) Калязинскій (251)—
подьездныхъ путей. 327) Кашинскій (305—
306). 328) Корчевскій (312). 329) Старицкій
(411, 415, 417)—главныхъ мѣстныхъ дорогъ
и подьездныхъ путей. 330) Тверской У.
(430—431)—подьездныхъ путей.

Тульская губ.: 331) Губернскій (11)—
всѣхъ мѣстныхъ дорогъ общаго пользова-
нія, въ особенности подьездныхъ путей.
332) Алексинскій (88)—проселочныхъ до-
рогъ и подьездныхъ путей. 333) Бѣлевскій
(123) — улучшение существующихъ и прове-
деніе новыхъ дорогъ. 334) Веневскій (138).
335) Ефремовскій (315)—важнѣйшихъ мѣст-
ныхъ дорогъ. 336) Крапивенскій (355)—въ
особенности подьездныхъ путей. 337) Но-
восильскій (368—369, 371)—въ особенности
подьездныхъ путей. 338) Тульскій У. (459,
462)—подьездныхъ путей и проселочныхъ

дорогъ. 339) Чернскій (498)—**подъездныхъ путей и большихъ проселочныхъ дорогъ.**

Уфимская губ.: 340) Велебеевскій (35). 341) Бирскій (56, 179)—**устройство и улучшение мѣстныхъ дорогъ.** 342) Мензелинскій (212)—**подъездныхъ путей.** 343) Стерлитамакскій (277, 315) — **проведеніе новыхъ и улучшение проселочныхъ дорогъ.** 344) Уфимскій У. (334, 347)—**устройство мостовъ.**

Харьковская губ.: 345) Губернскій (32, 53)—**всѣхъ мѣстныхъ дорогъ, въ особенности подъездныхъ путей.** 346) Ахтырскій (172)—**также проселочныхъ дорогъ.** 347) Валковскій (185). 348) Волчанскій (206—207)—**улучшеніе главнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ и подъездныхъ путей и проведеніе новыхъ.** 349) Змиѣвскій (224)—**подъездныхъ путей и проселочныхъ дорогъ.** 350) Изюмскій (250, 251)—**въ особенности проведеніе рельсового пути.** 351) Купьянскій (264). 352) Сумскій (352—353)—**также проселочныхъ дорогъ и подъездныхъ путей.** 353) Харьковскій У. (422—423) — **постепенное улучшеніе всѣхъ грунтовыхъ дорогъ общаго пользованія.**

Херсонская губ.: 354) Губернскій (42, 83)—**въ особенности подъездныхъ путей и проселочныхъ дорогъ.** 355) Одесскій (235)—**подъездныхъ путей.** 356) Тираспольскій (363) — **транспортныхъ дорогъ и подъездныхъ путей.** 357) Херсонскій У. (397).

Черниговская губ.: 358) Губернскій (19)—**подъездныхъ путей.** 359) Борзенскій (115, 122)—**въ особенности подъездныхъ путей и проселочныхъ дорогъ.** 360) Глуховскій (130—131) — **проселочныхъ и зимнихъ дорогъ.** 361) Городнянскій (189)—**подъездныхъ путей.** 362) Козелецкій (202—203) — **всѣхъ мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія.** 363) Кролевецкій (269) — **подъездныхъ путей и важнѣйшихъ дорогъ общаго пользованія.** 364) Мглинскій (275—276) — **подъездныхъ путей.** 365) Новгородъ-Сѣверскій (288). 366) Новозыбковскій (301). 367) Сосницкій (388)—**возстановленіе проселочныхъ дорогъ, отведенныхъ при мезованіи.** 368) Стародубскій (415)—**въ особенности подъездныхъ путей.** 369) Суражскій (429—430)—**въ особенности подъездныхъ путей и главныхъ проселочныхъ дорогъ.** 370) Черниговскій У. (440)—**въ особенности подъездныхъ путей.**

Эстляндская губ.: 371) Ревельскій (179)—**приходокиихъ дорогъ.**

Ярославская губ.: 372) Губернскій (10 — 16) — **подъездныхъ путей и проселочныхъ дорогъ общаго пользованія.** 373) Даниловскій (79). 374) Любимскій (88)—**также проселочныхъ дорогъ общаго пользованія.** 375) Мологскій (112)—**подъездныхъ путей.** 376) Мышкинскій (163—164) — **въ особенности подъездныхъ путей и болѣе важныхъ про-**

селочныхъ дорогъ. 377) Пошехонскій (192)—**болѣе важныхъ уѣздныхъ дорогъ.** 378) Романово-Борисоглебскій (196) — **въ особенности проселочныхъ дорогъ.** 379) Рыбинскій (211—212) — **подъѣздныхъ путей.** 380) Ростовскій (218, 220)—**проселочныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей.** 381) Угличскій (222)—**мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія.** 382) Ярославскій У. (233)—**въ особенности подъѣздныхъ путей и проселочныхъ дорогъ.**

II. По вопросу о выборѣ типа улучшенныхъ дорогъ, въ зависимости отъ мѣстныхъ условій и значенія подлежащихъ оборудованію путей.

1. При устройствѣ подъѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ, пристанямъ судоходныхъ рѣкъ и крупнымъ торгово-промышленнымъ центрамъ желательнo преимущественно сооружеиіе желѣзныхъ дорогъ, а при неосуществимости послѣднихъ—проведеніе шоссейныхъ дорогъ *).

Бессарабская губ.: 1) Сорокскій (369—371).

Орловская губ.: 2) Дмитровскій (317).

Пензенская губ.: 3) Керенскій (86). 4) Чембарскій (172).

Пермская губ.: 5) Губернскій (18). 6) Красноуфимскій (270). 7) Чердынскій (489).

Подольская губ.: 8) Гайсинскій (435). 9) Каменецъ-Подольскій (776). 10) Ушицкій (1026).

Полтавская губ.: 11) Золотоношскій (206). 12) Кобелякскій (219).

Симбирская губ.: 13) Губернскій (47, 148).

Смоленская губ.: 14) Вѣльскій (63—64). 15) Гжатскій (93).

Тверская губ.: 16) Кашинскій (306).

Херсонская губ.: 17) Губернскій (83). 18) Одесскій (235). 19) Тираспольскій (363).

Черниговская губ.: 20) Губернскій (19). 21) Глуховскій (136). 22) Мглинскій (276). 23) Суражскій (429).

2. Подъѣздные пути и болѣе важные гужевые тракты должны быть покрыты каменной одеждой, т. е. шоссированы или замощены.

Астраханская губ.: 1) Черноярскій (305).

Виленская губ.: 2) Ошмянскій (167).

Витебская губ.: 3) Лепельскій (336). 4) Себежскій (509—510).

Волынская губ.: 5) Заславскій (88, 104). 6) Ковельскій (130). 7) Острожскій (185).

8) Староконстантиновскій (225).

Воронежская губ.: 9) Вобровскій (59).

Гродненская губ.: 10) Слонимскій (518).

Екатеринославская губ.: 11) Екатеринославскій У. (136). 12) Мариупольскій (145).

Казанская губ.: 13) Ланшевскій (53). 14) Чистопольскій (203).

Кіевская губ.: 15) Губернскій (16) — **желательно проектированіе сѣти мощеныхъ дорогъ, согласованной съ будущимъ развитіемъ рельсовыхъ путей.** 16) Васильковскій (389). 17) Каневскій (480). 18) Сквирскій (995). 19) Таращанскій (1027). 20) Уманскій (1059). 21) Чигиринскій (1126).

Ковенская губ.: 22) Вилькомирскій (37). 23) Поневѣжскій (115). 24) Россіенскій (136).

Курляндская губ.: 25) Баусскій (28). 26) Газаепотскій (42).

Курская губ.: 27) Грайворонскій (111, 120). 28) Новооскольскій (468). 29) Обоянскій (507, 534).

*) Перечень пожеланій о проведеніи новыхъ рельсовыхъ путей помѣщенъ въ отдѣльномъ сводѣ, посвященномъ желѣзнымъ дорогамъ.

Примѣч. составителя.

Минская губ.: 30) Новогрудскій (267—268).
Могилевская губ.: 31) Могилевскій У. (97—98).
Московская губ.: 32) Клинскій (370). 33) Подольскій (483). 34) Серпуховскій (616).
Новгородская губ.: 35) Боровичскій (140). 36) Новгородскій У. (230). 37) Старо-
русскій (278).

Оренбургская губ.: 38) Губернскій (31).

Подольская губ.: 39) Брацлавскій (176). 40) Литинскій (801). 41) Могилевскій (887, 892). 42) Проскурковскій (998). 43) Ушицкій (1025). 44) Ямпольскій (1067).

Полтавская губ.: 45) Губернскій (33). 46) Гадячскій (183). 47) Прилукскій (760).
48) Роменскій (770).

Псковская губ.: 49) Порховскій (245). 50) Торопецкій (326).

Рязанская губ.: 51) Пронскій (283). 52) Сапожковскій (577).

Симбирская губ.: 53) Симбирскій У. (464).

Смоленская губ.: 54) Вяземскій (74). 55) Юхновскій (296—297)—желательна раз-
работка общаго плана сооруженія шоссеиныхъ дорогъ, отбѣчающихъ интересамъ обще-
государственнымъ и мѣстнымъ.

Таврическая губ.: 56) Бердянскій (35).

Тверская губ.: 57) Губернскій (77). 58) Старицкій (415)—желательно одновремен-
ное и равномѣрное по всей Россіи устройство широкой сѣти шоссеиныхъ дорогъ, какъ
естественнаго дополненія къ желѣзнымъ дорогамъ.

Уфимская губ.: 59) Мензелинскій (212).

Харьковская губ.: 60) Харьковскій У. (422)—покрытіе дорогъ каменной одеждой
должно производиться въ строгой постепенности въ соответствіи съ раздѣленіемъ ихъ
на разряды по степени грузонапряженности.

Черниговская губ.: 61) Городнянскій (189).

Ярославская губ.: 62) Губернскій (12—13). 63) Даниловскій (79). 64) Ярослав-
скій У. (233).

3. Въ виду дороговизны устройства сплошныхъ шоссе, жела-
тельны замощеніе и, вообще, капитальное улучшеніе хотя бы болѣе
трудныхъ и непроѣздныхъ участковъ грунтовыхъ дорогъ (плотинъ,
гатей, крутыхъ подъёмовъ, улицъ селеній и мѣстечекъ, базарныхъ
площадей и т. п.).

Виленская губ.: 1) Трокскій (207).

Витебская губ.: 2) Себежскій (510).

Волынская губ.: 3) Губернскій (16). 4) Дубенскій (63). 5) Староконстантинов-
скій (225).

Воронежская губ.: 6) Валуйскій (90).

Кіевская губ.: 7) Сквирскій (995—996).

Ковенская губ.: 8) Ковенскій У. (45). 9) Поневѣжскій (112).

Курская губ.: 10) Новооскольскій (434, 494).

Московская губ.: 11) Губернскій (9).

Симбирская губ.: 12) Губернскій (94, 137). 13) Алатырскій (192). 14) Корсун-
скій (336).

Тульская губ.: 15) Чернскій (498).

4. Вслѣдствіе чрезвычайныхъ размѣровъ затратъ, потребныхъ
на покрытіе каменною одеждою огромнаго протяженія грунтовыхъ
дорогъ (земскихъ и проселочныхъ), необходимы принятіе мѣръ къ
приведенію ихъ въ проѣздное состояніе, съ сохраненіемъ въ грун-
товомъ видѣ, и разработка съ этою цѣлью соответственныхъ тех-
ническихъ приѣмовъ и обязательныхъ постановленій по содержанию
дорогъ.

Виленская губ.: 1) Трокскій (206).

Витебская губ.: 2) Себежскій (510) — должна быть издана инструкция, съ опре-
дѣленными требованіями къ населенію по содержанию дорогъ натуральною повинностью.

Волынская губ.: 3) Заславскій (105).

Вятская губ.: 4) Орловскій (530).

Екатеринославская губ.: 5) Мариупольскій (144).

Могилевская губ.: 6) Могилевскій У. (98).

Новгородская губ.: 7) Крестецкій (225)—предѣлы требованій къ населенію по содержанию дорогъ должны быть точно регламентированы въ законѣ, а мѣстными властями или земскими учрежденіями должно быть предоставлено изданіе обязательныхъ постановленій въ развитіе закона.

Олонецкая губ.: 8) Губернскій (37, 40)—желательно, чтобы стоимость устройства дорогъ не превосходила 200 руб. на 1 версту.

Пензенская губ.: 9) Краснослободскій (109).

Пермская губ.: 10) Красноуфимскій (270)—уѣздными земскими учрежденіями должно быть предоставлено право изданія обязательныхъ постановленій по содержанию проселочныхъ дорогъ. 11) Соликамскій (460).

Подольская губ.: 12) Каменецъ-Подольскій (657, 682)—необходимо изданіе правилъ, точно опредѣляющихъ обязанности населенія по отношенію къ исправленію и содержанию мѣстныхъ дорогъ. 13) Могилевскій (887).

Полтавская губ.: 14) Пирятинскій (725—726).

Рязанская губ.: 15) Раненбургскій (323). 16) Рязанскій У. (495).

С.-Петербургская губ.: 17) С.-Петербургскій У. (66) и 18) Царскосельскій (72)—необходимы правила по содержанию зимнихъ дорогъ.

Смоленская губ.: 19) Вяземскій (74).

Таврическая губ.: 20) Губернскій (8)—право издавать обязательныя постановленія по содержанию дорогъ должно быть предоставлено земству. 21) Днѣпровскій (47). 22) Мелитопольскій (106).

Тверская губ.: 23) Губернскій (15, 76)—право издавать обязательныя постановленія по дорожной части должно быть предоставлено земскимъ учрежденіямъ. 24) Корчевскій (312)—право издавать обязательныя постановленія должно быть предоставлено мѣстными учрежденіямъ.

Тульская губ.: 25) Чернскій (497—498).

5. Техническія требованія къ дорогамъ сводятся къ обеспеченію твердости, сухости, ровной поверхности и непрерывности пути. Съ этою цѣлью необходимы укрѣпленіе полотна дорогъ, проведеніе водоотводныхъ канавъ, устраненіе чрезмѣрно крутыхъ подъемовъ, устройство прочныхъ мостовъ и огражденій и т. п.

Астраханская губ.: 1) Черноярскій (300—336)—сооруженія для отвода воды.

Бессарабская губ.: 2) Сорокскій (345, 371)—отводъ воды и ограниченіе уклоновъ $7\frac{1}{2}$ градусами.

Витебская губ.: 3) Витебскій У. (150, 160)—укрѣпленіе полотна и отводъ воды.

4) Себежскій (510)—укрѣпленіе полотна.

Вятская губ.: 5) Орловскій (530)—отводъ воды.

Ковенская губ.: 6) Шавельскій (177)—установленіе предѣльной нормы подъезмовъ и радиусовъ закругленія и устройство каменныхъ мостовъ.

Минская губ.: 7) Пинскій (303, 312)—урегулированіе общаго уровня водъ въ уѣздѣ и осушка болотъ.

Рязанская губ.: 8) Раненбургскій (323)—выравниваніе полотна, огражденіе овраговъ.

Сибирская губ.: 9) Алатырскій (190)—обходъ крутыхъ склоновъ, во избѣжаніе образованія овраговъ.

Тульская губ.: 10) Чернскій (498) — укрѣпленіе полотна путемъ расширенія дорожной полосы.

6. Съ цѣлью точнаго обозначенія направленія и границъ дороги и замѣны зимнихъ вѣхъ, желательна обсадка дорогъ деревьями.

Бессарабская губ.: 1) Губернскій (11)—для защиты отъ сухихъ южныхъ вѣтровъ.

Витебская губ.: 2) Полоцкій (406)—въ видѣ невысокой живой изгороди.

Владимирская губ.: 3) Владимірскій У. (68).

Волынская губ.: 4) Заславскій (104).

- Воронежская губ.:* 5) Губернскій (16). 6) Павловскій (156).
Вятская губ.: 7) Орловскій (530).
Калужская губ.: 8) Перемышльскій (283).
Кіевская губ.: 9) Васильковскій (241).
Ковенская губ.: 10) Россіенскій (135)—**фруктовыми деревьями.**
Курская губ.: 11) Грайворонскій (111) — **бѣлой акаціей, которая не вымерзаетъ и не обдѣлается скотомъ.** 12) Щигровскій (851).
Московская губ.: 13) Богородскій (141).
Подольская губ.: 14) Могилевскій (876). 15) Ямпольскій (1065).
Полтавская губ.: 16) Переяславскій (709)—**вербами, въ виду возможности рубки вѣтовъ.**
Ярославская губ.: 17) Губернскій (8). 18) Мологскій (105)—**на разстояніи 5—10 саж. одного дерева отъ другого.**

7. Съ цѣлью обезпеченія свободнаго проѣзда по дорогамъ необходимо воспретить загражденіе ихъ постановкой изгородей хотя бы съ воротами.

Витебская губ.: Себежскій (510).

III. О желательности сооруженія гужевыхъ дорогъ въ слѣдующихъ, точно указанныхъ направленіяхъ, а также постройки ниженазванныхъ мостовъ.

А. *Желательно сооруженіе слѣдующихъ шоссейныхъ и мощеныхъ дорогъ.*

Въ Астраханской губерніи.

1. Шоссе отъ города Астрахани по существующему торговому тракту къ г. Царицину.

Астраханская губ.: Черноярскій (305).

Въ Витебской губерніи.

2. Шоссе отъ города Лепеля къ гор. Полоцку.

Витебская губ.: Лепельскій (336).

3. Шоссе отъ мѣстечка Чашника къ мѣстечку Улѣ и къ станціи Ловишѣ Риго-Орловской желѣзной дороги.

Витебская губ.: Лепельскій (336).

4. Шоссе отъ гор. Себежа къ вокзалу Московско-Виндавской желѣзной дороги.

Витебская губ.: Себежскій (509).

5. Шоссе отъ гор. Себежа къ городу Дриссѣ, на разстояніи 75 верстѣ.

Витебская губ.: Себежскій (509).

6. Шоссе отъ г. Себежа къ г. Опочкѣ Псковской губерніи, на разстояніи 59 верстѣ.

Витебская губ.: Себежскій (509).

7. Шоссе отъ г. Себежа черезъ Рыковскую и Чайкинскую волости къ г. Невелю, на разстояніи 120 верстѣ.

Витебская губ.: Себежскій (509)—**во вторую очередь.**

Въ Волынской губерніи.

8. Шоссе отъ Майдана Лабунскаго черезъ Конотопъ и Хролинъ къ гор. Староконстантинову.

Волынская губ.: Заславскій (104, 107—108).

9. Шоссе отъ м. Корца черезъ Славуту и Бѣлгородку къ Теофилолю.

Волынская губ.: Заславскій (104, 108).

Въ Кіевской губерніи.

10. Мощеный подъѣздой путь отъ г. Сквиры къ сел. Парипсѣ, на разстояніи 23 верстѣ.

Кіевская губ.: Сквирскій (995).

11. Мощеный подъѣздой путь отъ г. Сквиры черезъ Шамраевку къ мѣстечку Бѣлой-Церкви, на разстояніи 32 верстѣ.

Кіевская губ.: Сквирскій (995).

12. Мощеная дорога отъ мѣстечка Ружина до Зарудинецѣ, на разстояніи 7 верстѣ.

Кіевская губ.: Сквирскій (995).

13. Мощеный подъѣздой путь отъ станціи Попельня Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ до м. Ходоркова, на разстояніи 22 верстѣ.

Кіевская губ.: Сквирскій (995).

14. Мощеная дорога отъ города Сквиры до Поволочи, на разстояніи 22 верстѣ.

Кіевская губ.: Сквирскій (995).

15. Мощеный подъѣздой путь отъ станціи Попельня до Корнина, на разстояніи 18 верстѣ.

Кіевская губ.: Сквирскій (995).

16. Мощеная дорога отъ Бровокъ до Ерешекъ, на разстояніи 5 верстѣ.

Кіевская губ.: Сквирскій (995).

17. Мощеная дорога отъ гор. Сквиры до Володарки на разстояніи 3 верстѣ.

Кіевская губ.: Сквирскій (995).

Въ Ковенской губерніи.

18. Шоссе отъ желѣзнодорожной станціи Яновъ до соединенія съ Двинско-Ковенскимъ шоссе, на разстояніи 3 верстѣ.

Ковенская губ.: Вилькомирскій (37).

19. Шоссе отъ гор. Россіенъ черезъ Борки, Юрбургъ къ мѣстечку Потвенты.

Ковенская губ.: Россіенскій (136).

Въ Минской губерніи.

20. Шоссе по діагонали Новогрудскаго уѣзда отъ мѣстечка Любча, при рѣкѣ Нѣманѣ, черезъ имѣніе Щорсы, мѣстечко Кореличи, имѣніе Воронча и мѣстечко Городище къ желѣзнодорожной станціи Барановичи.

Минская губ.: Новогрудскій (267).

21. Шоссе отъ станціи Новоельня, Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогъ, черезъ г. Новогрудокъ, мѣстечко Кореличи, мѣстечко Турецъ и Миръ къ станціи Городея (Замирье) Московско-Брестской желѣзной дороги.

Минская губ.: Новогрудскій (267—268).

Въ Подольской губерніи.

22. Шоссе отъ гор. Ямполья черезъ Дзыговку—Москву—Боровку—Санижанку—Джуринъ—Мурафу—станцію Ярошенку до мѣстечка Красное.

Подольская губ.: Ямпольскій (1062, 1067).

23. Мощеная дорога изъ мѣстечка Джуринъ до станціи Рахны.

Подольская губ.: Ямпольскій (1062—1063, 1067).

24. Шоссе отъ мѣстечка Дзыговки черезъ мѣстечко Томашполь до станціи Вапнярки.

Подольская губ.: Ямпольскій (1063, 1067).

25. Шоссе отъ мѣстечка Томашполя до станціи Юрковки, и далѣе до соединенія съ существующимъ уже шоссе, устроеннымъ Юго-Западными желѣзными дорогами.

Подольская губ.: Ямпольскій (1063, 1067).

26. Шоссейная дорога отъ мѣстечка Томашполя черезъ Боровку до Черневцовъ и отъ Черневцовъ до мѣстечка Шаргородъ.

Подольская губ.: Ямпольскій (1063, 1067)—во вторую очередь.

27. Шоссейная дорога отъ мѣстечка Мурафы до мѣстечка Шаргородъ.

Подольская губ.: Ямпольскій (1063, 1067)—во вторую очередь.

В. Желательны проведеніе новыхъ и упорядоченіе слѣдующихъ грунтовыхъ дорогъ.

Въ Архангельской губерніи.

1. Проведеніе дороги отъ Ижмы до Устьцильмы:

Архангельская губ.: 1) Губернскій (54). 2) Печорскій (189).

2.—отъ Пустозерска до Пылемца:

Архангельская губ.: Губернскій (54).

3.—отъ Мохчи на Важку.

Архангельская губ.: Губернскій (54).

4.—отъ Малошуйки до Калгачихи.

Архангельская губ.: Губернскій (54).

5.—отъ Нижмовера до Пушлахты и Лѣтней Золотицы.

Архангельская губ.: Губернскій (54).

6.—отъ г. Шенкурска до желѣзнодорожной станціи Няндомы.

Архангельская губ.: 1) Губернскій (54). 2) Шенкурскій (247).

7.—отъ г. Шенкурска до желѣзнодорожной станціи Лепши.

Архангельская губ.: Шенкурскій (264).

8.—отъ города Кеми въ Ухту.

Архангельская губ.: Губернскій (54).

9.—изъ Кандалакши въ городъ Александровскъ.

Архангельская губ.: Губернскій (54).

10. Устройство зимнихъ оленьихъ дорогъ отъ г. Архангельска до г. Мезени.

Архангельская губ.: Губернскій (54).

11. Устройство зимнихъ оленьихъ дорогъ отъ города Колы до Югорскаго Шара и до Щугора.

Архангельская губ.: Губернскій (54).

12. Соединеніе грунтовой дорогой Пинежскаго уѣзда черезъ село Суру на село Борецкое съ Шенкурскимъ уѣздомъ.

Архангельская губ.: Губернскій (54)—при достаточности средствъ на устройство дорогъ.

13. Соединеніе грунтовой дорогой города Архангельска съ Мудьюгой.

Архангельская губ.: Губернскій (54).

14. Соединеніе города Кеми съ Кандалакшей.

Архангельская губ.: Губернскій (54).

15. Соединеніе города Александровска съ Восточнымъ и Западнымъ Мурманомъ.

Архангельская губ.: 1) Губернскій (54)—при достаточности средствъ. 2) Александровскій (145).

16. Исправленіе существующей дороги отъ города Шенкурска до Шихановки.

Архангельская губ.: Шенкурскій (245).

Въ Астраханской губерніи.

17. Упорядоченіе грунтовыхъ дорогъ между селомъ Никольскимъ и селомъ Болхунами и между городомъ Енотаевскомъ и селомъ Харабалями.

Астраханская губ.: Енотаевскій (99).

18. Сооруженіе грунтовой дороги по Сѣверному побережью Каспійскаго моря черезъ городъ Красный Яръ и земли Внутренней Киргизской орды.

Астраханская губ.: Красноярскій (163, 184).

19. Расширеніе скотопрогоннаго тракта изъ города Царицына на село Ремонтное и далѣе на города Ростовъ и Ставрополь.

Астраханская губ.: Черноярскій (305).

Въ Пермской губерніи.

20. Проведеніе грунтовой дороги: Чердынъ—Пянтегъ—Чураки Усть—Зула.

Пермская губ.: Чердынскій (488).

В. Желательно сооруженіе мостовъ.

Въ Витебской губерніи.

1. Сооруженіе моста въ городѣ Полоцкѣ черезъ Западную Двину или устройство коннаго проѣзда по строящемуся мосту Бологое—Сѣдлецкой желѣзной дороги.

Витебская губ.: Лепельскій (336).

2. Сооруженіе моста черезъ рѣку Уллу въ мѣстечкѣ Бочейковѣ.

Витебская губ.: Лепельскій (336).

Въ Подольской губерніи.

3. Сооруженіе мостовъ въ Дзыговомъ Бродѣ на рѣкахъ Русавѣ и Тростянцѣ и на военно-маршрутной дорогѣ между мѣстечками Черневцами и селеніемъ Березовкой.

Подольская губ.: Ямпольскій (1062, 1067).

Въ Уфимской губерніи.

4. Сооруженіе моста черезъ рѣку Бѣлую у города Уфы.

Уфимская губ.: Уфимскій У. (346—347).

Глава II. Правовыя условія дорожнаго дѣла.

Дѣйствующіе законы о мѣстныхъ путяхъ сообщенія помѣщены, главнымъ образомъ, въ Уставѣ Путей Сообщенія (Сводъ Зак., Т. XII, ч. 1, изд. 1857 г., съ Сводн. Продолж. 1893 г.) и въ Уставѣ о земскихъ повинностяхъ (Т. IV, кн. 2-ая, изд. 1899 г. съ Продолж. 1902 г.), частью же находятся также въ Общемъ Учрежденіи Губернскомъ и Положеніи о Губернскихъ и Уѣздныхъ Земскихъ Учрежденіяхъ (Т. II, ч. 1, изд. 1892 г., съ Сводн. Продолж. 1895 г.), въ Уставѣ Лѣсномъ (Т. VIII, ч. 1, изд. 1893 г., съ Продолж. 1895 г.), въ Положеніи о сельскомъ состояніи (Т. IX, Особое Приложение къ законамъ о состояніяхъ, изд. 1902 г.), въ Законахъ Гражданскихъ и Межевыхъ (Т. X, ч. 1, изд. 1900 г., съ Продолж. 1902 г. и ч. 2, изд. 1893 г., съ Сводн. Продолж. 1902 г.), въ Уставѣ Врачебномъ (Т. XIII, кн. 2, изд. 1892 г., съ Сводн. Продолж. 1895 г.) и въ Уложеніи и въ Уставѣ о Наказаніяхъ (Т. XV, изд. 1885 г., съ Сводн. Продолж. 1902 г.).

Значительное число заключающихся въ Сводѣ Законовъ постановленій по дорожной части привело авторовъ нѣкоторыхъ докладовъ и нѣсколько Комитетовъ къ выводу, что для упорядоченія дорожнаго дѣла достаточно существующихъ законоположеній, и желательно только болѣе точное ихъ исполненіе. «Въ отношеніи путей сообщенія,—говорится въ одномъ изъ докладовъ по Рославльскому Комитету Смоленской губерніи,—ширина полотна, гатей, состояніе дорогъ въ законѣ точно указаны, равно какъ указано, на чьей обязанности лежитъ ихъ исправное содержаніе, а на дѣлѣ дороги, въ особенности проселочныя, не проѣздны, и отвѣтственности за это никто не подвергается, а если и бываютъ исключительные тому примѣры, то рѣдко, и они не вліяютъ на общее состояніе дѣла» (Смоленская, II, 177). Такія же мнѣнія приведены въ Трудахъ еще нѣкоторыхъ другихъ Комитетовъ, при чемъ, однако, на ряду съ этими мнѣніями высказываются нерѣдко пожеланія о принятіи такихъ мѣръ къ улучшенію той или иной стороны дорожнаго дѣла, которыя могутъ быть осуществлены въ дѣйствительности лишь съ измѣненіемъ законодательства. Такъ, напримѣръ, Могилев-

Достаточность существующихъ законоположеній для упорядоченія дорожнаго дѣла и желательность лишь нѣкоторыхъ, частичныхъ, измѣненій закона 31).

скій Губернскій Комитетъ присоединяетъ къ вышеуказанному выводу пожеланіе объ измѣненіи установленной въ законѣ ширины дорогъ (Могилевская, 10); Ошмянскій Комитетъ Виленской губерніи—объ измѣненіи ширины дорогъ, установленіи требованій о содержаніи санныхъ дорогъ и новомъ болѣе равномерномъ распредѣленіи бремени по содержанію дорогъ между государствомъ и заинтересованными учрежденіями (Виленская, 146—150); Петергофскій Комитетъ С.-Петербургской губерніи присоединяетъ указаніе на желательность разработки общаго вопроса о правѣ владѣльцевъ земли закрывать лишнія проселочныя дороги (С.-Петербургская, 61); затѣмъ въ Трудахъ какъ вышеназванныхъ, такъ и нѣкоторыхъ другихъ Комитетовъ выражается общая мысль о необходимости усиленія надзора за состояніемъ дорогъ, при чемъ Комитеты неземскихъ западныхъ губерній единогласно высказываются за реорганизацию нынѣшнихъ совѣщательныхъ дорожныхъ комиссій и учрежденіе постоянныхъ должностей дорожныхъ депутатовъ, избираемыхъ изъ числа мѣстныхъ землевладѣльцевъ.

Особое мнѣніе по вопросу о пересмотрѣ дорожнаго законодательства выражено Ржевскимъ Комитетомъ Тверской губерніи. Не отрицая, что существующіе законы о мѣстныхъ дорогахъ устарѣли, такъ какъ Уставъ Путей Сообщенія, изданный еще до появленія желѣзныхъ дорогъ, содержитъ въ себѣ много правилъ, не соответствующихъ условіямъ современной жизни, рѣзко измѣнившейся подъ вліяніемъ развитія парового транспорта въ направленіи отъ натурального хозяйства къ денежному, и въ частности признавая, что такіе важные вопросы, какъ классификація дорогъ по степени ихъ значенія, опредѣленіе ширины дорожной полосы и даже самое право пользованія дорогами, а равно порядокъ регистраціи проселочныхъ путей требуютъ еще дальнѣйшей законодательной разработки,—Комитетъ, тѣмъ не менѣе, полагаетъ, что самая совершенная законодательная нормировка не въ состояніи гарантировать полный практическій успѣхъ дѣла. Исходя изъ этихъ соображеній и въ виду невозможности для земства затратить сотни милліоновъ, потребныхъ для дѣйствительнаго улучшенія дорогъ, а также въ виду малочисленности нынѣшняго состава земскихъ исполнительныхъ органовъ, Комитетъ, съ своей стороны, высказался не только противъ обязательной передачи при настоящихъ условіяхъ въ вѣдѣніе земства всѣхъ мѣстныхъ дорогъ, но и противъ всякой, вообще, коренной ломки дорожнаго дѣла законодательнымъ путемъ, признавъ желательной лишь децентрализацию дорожнаго хозяйства по усмотрѣнію, впрочемъ, самихъ земскихъ учрежденій (Тверская, 365—366).

Въ противоположность приведеннымъ сужденіямъ рядъ другихъ Комитетовъ съ полною опредѣленностью указываетъ на неотложную необходимость коренного пересмотра устарѣвшаго дорожнаго законодательства, совершенно не отвѣчающаго современнымъ требованіямъ дорожнаго дѣла.

Необходимость коренного пересмотра дѣйствующаго дорожнаго законодательства, въ виду его устарѣлости и несоотвѣтствія современнымъ потребностямъ 32).

По мнѣнію С.-Петербургскаго Губернскаго Комитета, составленный въ сороковыхъ годахъ минувшаго вѣка Уставъ Путей Сообщенія въ настоящее время не удовлетворяетъ болѣе цѣли: номенклатура дорогъ, дѣленіе ихъ по разрядамъ, опредѣленіе ширины, отнесеніе къ вѣдѣнію различныхъ учреждений и т. п. настолько устарѣли, что фактически примѣненіе Устава совершенно невозможно (С.-Петербургская, 11—12). Московскій Губернскій Комитетъ признаетъ, что недостатки въ организаціи дорожнаго дѣла, зависящіе отъ неудовлетворительности дѣйствующаго дорожнаго законодательства, вредно отзываются на интересахъ сельскохозяйственной промышленности, существенно задерживая ея развитіе, при чемъ особенно невыгодно организовано содержаніе дорогъ мѣстнаго значенія — проселочныхъ и подъѣздныхъ путей (Московская, 9). Въ томъ же смыслѣ высказываются и многіе другіе Комитеты, отмѣчающіе устарѣлость и несоотвѣтствіе современнымъ потребностямъ тѣхъ или иныхъ правовыхъ нормъ по дорожному дѣлу.

На ряду съ указаніемъ самаго факта приводятся и объясненія указаннаго явленія. «До проведенія желѣзныхъ дорогъ,—говорится въ одномъ изъ докладовъ въ Трудахъ Комитетовъ Тверской губерніи,—грунтовые пути сообщенія играли въ государственной и мѣстной жизни большое значеніе. Стратегическія соображенія, торговля, почтовое сообщеніе, сношенія населенія съ почтовыми станціями и уѣздныхъ городовъ съ губернскими и между собою, — все это требовало наличности извѣстной сѣти вполнѣ благоустроенныхъ дорогъ. Чѣмъ больше значенія въ государственномъ отношеніи имѣла извѣстная дорога, тѣмъ больше вниманія и средствъ удѣлялось ей. Сообразно съ указаннымъ назначеніемъ законъ (Св. Зак., т. XII, ч. I, ст. 10) подраздѣлилъ всѣ существующія въ государствѣ дороги на 5 классовъ, а именно: 1) дороги главныхъ сообщеній, 2) дороги большихъ сообщеній, 3) дороги обыкновенныхъ почтовыхъ сообщеній изъ губерніи въ губернію, 4) дороги уѣздныхъ почтовыхъ и торговыхъ сообщеній, 5) дороги сельскія и полевыя. Для cadaго класса дорогъ закономъ былъ установленъ извѣстный типъ устройства и указанъ источникъ средствъ для содержанія. Съ проведеніемъ желѣзныхъ дорогъ и измѣненіемъ строя мѣстной жизни, вся эта установленная закономъ классификація и группировка потеряла прежнее значеніе, но въ то же время не было установлено, сообразно условіямъ совре-

менности, новыхъ формъ дорожнаго дѣла, а если что въ этомъ отношеніи и предпринималось, то не получило должной законченности» (Тверская, 330). На основаніи изложенныхъ соображеній многіе Комитеты считаютъ пересмотръ дорожнаго законодательства не только необходимымъ, но и совершенно неотложнымъ, и высказываются даже за немедленное принятіе нѣкоторыхъ, хотя бы частичныхъ, мѣръ, впредь до завершения общаго пересмотра, причемъ, главнымъ образомъ, имѣютъ въ виду открытіе для общаго пользованія новыхъ подъѣздныхъ путей и получившихъ болѣе крупное значеніе проселочныхъ дорогъ (Псковская, 35; Херсонская, 296 и др.).

Желательность принятія во вниманіе, при пересмотрѣ дорожнаго законодательства, мнѣній земствъ и сельскихъ хозяевъ и необходимость предоставленія мѣстнымъ учрежденіямъ права издавать обязательныя постановленія въ развитіе законоположеній о дорогахъ 33).

Указывая на необходимость пересмотра дорожнаго законодательства, нѣкоторые Комитеты выражаютъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, пожеланія, чтобы при этомъ пересмотрѣ были приняты во вниманіе мнѣнія земствъ и сельскихъ хозяевъ; другіе же Комитеты заявляютъ, что вопросъ о мѣстныхъ путяхъ сообщенія не можетъ быть вовсе регламентированъ единообразно для всей Россіи, и что поэтому необходимо предоставить земскимъ и замѣняющимъ ихъ учрежденіямъ право издавать обязательныя постановленія по дорожной повинности, въ зависимости отъ мѣстныхъ условій (Тверская, 312). О желательности, по мнѣнію Комитетовъ, развитія и дополненія общаго дорожнаго закона подробными мѣстными правилами было уже, впрочемъ, упомянуто въ первой главѣ, при изложеніи сужденій Комитетовъ о мѣрахъ къ улучшенію грунтовыхъ дорогъ.

Переходя къ изложенію сужденій мѣстныхъ Комитетовъ о недостаткахъ и пробѣлахъ отдѣльныхъ частей дѣйствующаго дорожнаго законодательства, необходимо раньше всего выдѣлить спеціально юридическіе вопросы дорожнаго дѣла; имъ и будетъ посвящена настоящая глава.

Несоответствіе современнымъ потребностямъ, неполнота и противорѣчивость постановленій закона о правѣ собственности на землю подъ дорожными полосами 34).

Среди этихъ вопросовъ особое значеніе придается Комитетами несоответствію современнымъ потребностямъ, неполнотѣ и частью даже противорѣчивости постановленій закона о правѣ собственности на землю подъ дорожными полосами и о правѣ свободнаго пользованія мѣстными дорогами, какъ общественными путями сообщенія. Выше уже была приведена статья 10 Устава Путей Сообщенія о раздѣленіи дорогъ на 5 классовъ или разрядовъ. Изъ числа этихъ разрядовъ дороги первыхъ четырехъ классовъ, какъ видно изъ сопоставленія названной статьи съ другими статьями того же Устава (ст. ст. 890, 891 и др.), а также со статьями 434 и 449 Законовъ Гражданскихъ, признаются большими дорогами, то-есть путями сообщенія общаго пользованія, и содержаніе ихъ отнесено: дорогъ I класса—на счетъ государственныхъ средствъ и

дорогъ (не шоссированныхъ) II, III и IV класса—на счетъ земскихъ повинностей. Въ отношеніи большихъ дорогъ получаетъ, такимъ образомъ, значеніе лишь вопросъ о правѣ собственности на дорожную полосу, приобретающій въ настоящее время особую важность въ виду возникающихъ на мѣстахъ предположеній о суженіи этихъ дорогъ и объ измѣненіи ихъ направленія, съ цѣлью выпрямленія и сокращенія разстояній. Согласно ст. 406 т. X ч. I, къ имуществамъ, не принадлежащимъ никому въ особенности и составляющимъ государственную собственность, относятся, кромѣ казенныхъ земель, также морскіе берега, озера, судоходныя рѣки, ихъ берега и большія дороги. «Между тѣмъ,—указывается въ одномъ докладѣ Одесскаго Уѣзднаго Комитета,—уже давно въ рѣшеніяхъ Гражданскаго Кассационнаго Департамента Сената (1882 г. № 90, 1885 г. № 86) проводилось положеніе, что полоса земли подъ большими дорогами принадлежитъ придорожнымъ владѣльцамъ, но ихъ право собственности только ограничено общимъ пользованіемъ, пока будетъ существовать дорога». Положеніе это, по мнѣнію автора доклада, не согласно ни съ буквальнымъ смысломъ 406 ст. т. X ч. I, ни съ историческимъ ходомъ развитія у насъ частной собственности. Поэтому и въ виду важнаго практическаго значенія подобнаго рѣшенія, при упраздненіи многихъ почтовыхъ трактовъ, сохраняющихъ, впрочемъ, значеніе въ качествѣ торговыхъ и проселочныхъ дорогъ, а также въ виду предположеній о сдачѣ въ аренду освобождающихся, за сокращеніемъ ширины дорогъ, полосъ земли, съ цѣлью увеличенія дорожныхъ ресурсовъ, нѣкоторыми земствами еще съ 70-хъ годовъ былъ возбужденъ вопросъ о признаніи за ними права собственности и распоряженія освобождающимися изъ подъ дорогъ участками (Херсонская, 292 — 296). Новѣйшій законъ 2 іюля 1899 года разрѣшилъ, однако, этотъ вопросъ въ противоположномъ ходатайствамъ смыслѣ, установивъ, что земля подъ дорогами общаго пользованія, остающаяся свободною вслѣдствіе ихъ упраздненія или суженія, поступаетъ безвозмездно въ распоряженіе смежныхъ владѣльцевъ, если учрежденіе, въ вѣдѣніи коего дорога находилась, не представитъ доказательствъ, что эта земля была приобретена подъ дорогу установленнымъ порядкомъ (т. X, ч. I, ст. 435¹). «Такое рѣшеніе закона,—замѣчаетъ авторъ одного доклада по Суджанскому Комитету Курской губерніи,—приведетъ къ тому, что ни о перемѣнѣ направленія дорогъ, ни о суженіи ихъ подниматься вопросовъ не будетъ, такъ какъ иначе, въ особенности при перемѣнѣ направленія дороги, земству пришлось бы не только безвозмездно отдать старую дорогу, но и приобрести по дорогой цѣнѣ полосу земли подъ новый путь. Между тѣмъ частные владѣльцы и крестьянскія

общества право на эту землю, въ сущности, давно утеряли, такъ какъ повинностей и выкупныхъ платежей за нее не платятъ, въ надѣль она не вошла, и отъ исключительнаго фактическаго пользованія ею владѣльцы давно отказались; тѣхъ же фамилій, у которыхъ 120 лѣтъ тому назадъ земля подъ дороги безвозмездно отрѣзывалась, можетъ и не находиться болѣе въ уѣздѣ. Да и само населеніе уже давно считаетъ транспортныя дороги, по мѣстному названію шляхи, казенными. Кромѣ того, на основаніи инструкціи по генеральному межеванію, въ царствованіе Екатерины II земле-владѣльцамъ прирѣзывались участки изъ казенныхъ земель въ вознагражденіе за земли, отходившія подъ большія дороги установленной ширины» (Курская, 638).

На основаніи приведенныхъ соображеній, авторы упомянутыхъ докладовъ и нѣкоторые Комитеты пришли къ заключенію о необходимости признанія грунтовыхъ дорогъ общаго пользованія общественною (государственною) собственностью и о желательности предоставленія завѣдующимъ дорогами учрежденіямъ права сдачи въ аренду или эксплуатаціи инымъ образомъ свободныхъ полосъ дороги, съ цѣлью увеличенія средствъ на дорожные расходы (Кіевская, 240, 469, 502—503; Херсонская, 295).

Особое мнѣніе по разсматриваемому вопросу высказано было Грайворонскимъ Комитетомъ Курской губерніи, признавшимъ желательнымъ, чтобы при уменьшеніи существующей ширины транспортныхъ дорогъ отрѣзки дорожной полосы поступали въ собственность смежныхъ владѣльцевъ, съ тѣмъ, однако, условіемъ, чтобы послѣдніе обязаны были за это привести въ надлежащій проѣзжій видъ участки дороги въ предѣлахъ своихъ владѣній. Мнѣніе это не было, впрочемъ, поддержано Губернскимъ Комитетомъ, находившимъ, что цѣнность земли не достигла еще въ Курской губерніи такой высоты, чтобы было экономически выгодно на счетъ отрѣзанной полосы земли содержать суженную дорогу въ исправномъ видѣ (Курская, 3, 110—111, 120). Затѣмъ еще Бердичевскій Комитетъ Кіевской губерніи и Кролевецкій Черниговской полагали, что лишнюю землю изъ-подъ дорогъ слѣдуетъ продать сопредѣльнымъ съ дорогами владѣльцамъ по существующимъ цѣнамъ или установленнымъ таксамъ. При этомъ Бердичевскій Комитетъ мотивировалъ справедливость въ этомъ случаѣ продажи земли, а безвозмездной уступки смежнымъ владѣльцамъ, какъ этого требуетъ законъ 2 іюля 1899 г., тѣмъ, что со времени перваго устройства дорогъ прошло не менѣе 75 лѣтъ, въ теченіе которыхъ имѣнія переходили изъ рукъ въ руки, при чемъ новые приобрѣтатели за отошедшую подъ дороги землю, конечно, не платили (Кіевская, 324). Кролевецкій же Комитетъ присоединилъ къ своему мнѣнію

оговорку, что, если продажа дорожной полосы смежнымъ владѣльцамъ не состоится, то земля эта должна оставаться въ рукахъ земства и отнюдь не должна продаваться постороннимъ лицамъ, а въ особенности скупщикамъ земель (Черниговская, 269).

Еще менѣе удовлетворительно, по мнѣнію Комитетовъ, разрѣшенъ дѣйствующимъ законодательствомъ вопросъ о правѣ свободного пользованія дорогами, какъ общественными путями сообщенія. По силѣ ст. 434 т. X ч. I, право прохода и проѣзда по большимъ дорогамъ составляетъ общее пользованіе всѣхъ безъ изъятія, или, по терминологіи закона,—право участія общаго. Къ большимъ дорогамъ относятся, однако, какъ было уже упомянуто, лишь первые четыре разряда дорогъ. Что же касается дорогъ V разряда, то къ числу ихъ Уставомъ Путей Сообщенія безразлично отнесены какъ сельскія (по терминологіи ст. 10 Уст. Пут. Сообщ.), или проселочныя дороги (по терминологіи ст. 802 того же Устава), такъ и полевыя, при чемъ содержаніе тѣхъ и другихъ дорогъ возложено на обязанность владѣльцевъ и селеній, чрезъ дачи коихъ дороги пролегаютъ, но по мѣрѣ совершенной необходимости. Въ то же время, по ст. 449 т. X ч. I, полевыя дороги названы малыми дорогами, и пользованіе ими отнесено къ правамъ участія частнаго, такъ что ими могутъ пользоваться только сосѣдніе владѣльцы и притомъ лишь исключительно въ сельскохозяйственныхъ цѣляхъ. Относительно же юридическаго и общественнаго значенія дорогъ проселочныхъ ни въ законахъ, ни въ жизни не установилось достаточно опредѣленныхъ положеній.

Съ одной стороны, проселочныя дороги изъяты изъ вѣдѣнія земскихъ учрежденій и оставлены подъ надзоромъ одной полиціи, съ другой стороны, земскимъ учрежденіямъ предоставлено обращаться губернскія и уѣздныя дороги въ проселочныя и, наоборотъ, проселочныя дороги переводить въ земскія (т. II, ч. I, Полож. о земск. учрежд., ст. 62). Далѣе, владѣльцамъ земель предоставляется, въ случаѣ надобности, занимать проходящія по ихъ дачамъ проселочныя дороги строеніями, распахивать и затоплять прудами, съ обязанностью лишь провести вмѣсто старой дороги новую, не въ дальнемъ отъ прежней разстояніи (Уст. Пут. Сообщ., ст. 891). Вмѣстѣ съ тѣмъ, признается, однако, и важное значеніе нѣкоторыхъ изъ проселочныхъ дорогъ для общаго пользованія, какъ это видно изъ ст. 804 Уст. Пут. Сообщ., согласно которой «изъ числа проселочныхъ дорогъ начальники губерній обращаютъ особенное вниманіе на тѣ, кои, простираясь отъ одной большой дороги до другой, соединяютъ ихъ между собою, или по коимъ нерѣдко случается проходить войскамъ, также на тѣ, которыя ведутъ къ какой-либо пристани, къ знатному селенію, отли-

Неполнота и противорѣчивость дѣйствующаго законодательства о правѣ пользованія дорогами, какъ общественными путями сообщенія 35).

чающемуся торговлею, ярмарками, фабриками или особою промышленностью, къ монастырю, посѣщаемому многими молельщиками, или вообще на тѣ, которыя, кромѣ взаимнаго сношенія сосѣдственныхъ селеній между собою, служатъ сообщеніемъ и лежащихъ въ отдаленности мѣсть, по какимъ-либо особеннымъ къ тому причинамъ». Затѣмъ, по 405 ст. Законовъ Межевыхъ (т. X ч. 2), пространство подъ большими проселочными дорогами въ счетъ при исчисленіи земли по дачамъ и крѣпостямъ не полагается, между тѣмъ какъ полевая дорога изъ счета удобной земли не исключаются.

На основаніи приведенныхъ соображеній авторъ одного изъ докладовъ, внесенныхъ въ Одесскій Комитетъ, приходитъ къ выводу, что въ законѣ предусмотрѣны, въ сущности, два разряда проселочныхъ дорогъ: однѣ изъ нихъ служатъ лишь для взаимнаго сношенія сосѣднихъ селеній, другія же предназначаются для общаго пользованія и потому должны быть изъяты изъ гражданскаго оборота и подведены подъ дѣйствіе правилъ о правѣ участія общаго. Между тѣмъ, постоянно происходящее на практикѣ смѣшеніе проселочныхъ дорогъ съ полевыми или малыми дорогами приводитъ ко многимъ юридическимъ и бытовымъ недоразумѣніямъ, вредно отражающимся на общественныхъ интересахъ. Въ особенности же ощущается вредъ такого смѣшенія дорогъ теперь, когда съ проведеніемъ желѣзныхъ дорогъ, постройкой заводовъ и фабрикъ и возникновеніемъ новыхъ торговыхъ центровъ, съ одной стороны, оказалось упраздненнымъ большинство старыхъ почтовыхъ и другихъ большихъ трактовъ, а съ другой—многія проселочныя дороги приобрѣли значеніе подъѣздныхъ путей съ постояннымъ большимъ движеніемъ, оставаясь въ то же время, юридически, малыми дорогами, предназначенными лишь для частнаго пользованія, со всѣми пристражающими отсюда правами для владѣльцевъ земель. «Неопредѣленность отношеній, вызываемая указанными пробѣлами законовъ о дорогахъ,—говоритъ авторъ доклада,—создаетъ много недочетовъ въ экономической жизни края. Есть мѣстности, которыя бываютъ недоступны для проѣзда въ теченіе 2—3 мѣсяцевъ въ году: иногда это происходитъ отъ разлитія рѣкъ, иногда же вслѣдствіе закрытія прежде существовавшихъ проселочныхъ дорогъ. Отъ этого такъ бываютъ тяжелы, неповоротливы и затруднительны всякія промышленныя и хозяйственныя наши предпріятія». «Было бы желательно,—заключаетъ докладъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и Одесскій Комитетъ,—чтобы проселочныя дороги были изъяты изъ гражданскаго оборота, признаны дорогами общаго пользованія и переданы въ вѣдѣніе земскихъ учрежденій» (Херсонская, 292—296).

Не разрѣшаетъ вопроса о правѣ на дорогу и разъясненіе Правительствующаго Сената, что для общаго пользованія, кромѣ боль-

шихъ дорогъ, должны быть открыты только такія проселочныя дороги, которыя показаны на планахъ спеціальнаго межеванія, такъ что владѣлецъ земли, хотя бы дорога черезъ его землю уже пролегла 20—30 лѣтъ, можетъ все-таки закрыть такую давностную дорогу, если она не значится на планѣ спеціальнаго межеванія. Какъ указывается въ одномъ докладѣ, принятомъ Рязанскимъ Уѣзднымъ Комитетомъ, на практикѣ указанное рѣшеніе Сената породило массу затрудненій и процессовъ. Съ одной стороны, множество сель и деревень создано уже послѣ спеціальнаго межеванія разныхъ дачъ, слѣдовательно, и соединяющихъ ихъ дорогъ не могло быть вовсе показано на планѣ спеціальнаго межеванія. Съ другой стороны, обнаружались и совсѣмъ уже недопустимыя явленія. «Одинъ землевладѣлецъ,—пишетъ авторъ доклада,—скупилъ по приговору крестьянъ право на ихъ мѣстныя, давно открытыя для общаго пользованія, дороги и закрылъ ихъ, благодаря тому, что эти дороги не были показаны на планахъ спеціальнаго межеванія. Такимъ путемъ этотъ господинъ регулировалъ мѣстную сельскохозяйственную промышленность: когда крестьяне и, вообще, продавцы везли картофель къ нему, на его крахмальный заводъ, дорога открывалась, а когда кто-либо везъ этотъ картофель на заводъ сосѣдземлевладѣльца, дороги закрывались, сторожа никого не пускали, и, при необходимости объѣзда, дорога для конкурентовъ, слѣдовательно, удлинялась на нѣсколько верстъ». «Само собою разумѣется,—добавляетъ докладъ,—что нельзя дозволить всякому пользоваться свободнымъ проѣздомъ по чужимъ землямъ безъ разбора: здѣсь нужна норма, мѣра, строгое соотвѣтствіе между удобствомъ и необходимостью для массы мѣстнаго населенія, съ одной стороны, и между слишкомъ свободнымъ правомъ пользованія чужой собственностью, съ другой стороны; но все-таки думается, что въ этомъ дѣлѣ только одна формула—показаніе дороги на межевомъ планѣ—какъ-то не устраиваетъ мѣстную сельскохозяйственную жизнь вполне справедливо и хорошо. Чувствуется, что этотъ вопросъ нужно болѣе подробно изслѣдовать, внести въ эти сложныя земельныя отношенія что-нибудь болѣе примиряющее, болѣе удобное, устраивающее интересы мѣстныхъ сельскохозяйственныхъ дѣятелей» (Рязанская, 438—439).

Невыясненность въ законѣ порядка и условій, при которыхъ частныя дороги или даже полевыя тропы должны превращаться въ открытыя для всѣхъ пути сообщенія общаго пользованія, не помѣшала, однако, фактическому, иногда притомъ насильственному проложенію этихъ путей. «Въ Тамбовской губерніи,—пишетъ въ своемъ докладѣ предсѣдатель Кирсановской Земской Управы,—быстрое развитіе сѣти желѣзныхъ дорогъ произвело обычное въ

Насильственное проложеніе новыхъ дорогъ и въ особенности подъѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ, какъ послѣдствіе пробѣловъ законодательства о порядкѣ признанія дорогъ общаго пользованія 36).

такихъ случаяхъ перемѣненіе движенія товаровъ и хлѣба съ прежнихъ уѣздныхъ рынковъ на новыя желѣзнодорожныя станціи. А такъ какъ закона, обязывающаго владѣльцевъ земель нарѣзывать полотно для новыхъ дорогъ къ возникающимъ поселеніямъ и торговымъ пунктамъ, не оказалось, то эти новыя проселки стали пролагаться путемъ долгой и упорной борьбы между владѣльцами земель и проѣзжающими. Первые, не желая допускать ѣзду по своимъ засѣяннымъ полямъ и лугамъ, стали рыть канавы вдоль и поперекъ и строить заставы; вторые стали падать въ канавы, ломать повозки и силой объѣзжать заставы. Послѣдствіемъ такихъ препятствій было проведеніе новыхъ дорогъ не по кратчайшему направленію, а часто въ объѣздъ» (Тамбовская, 212). «Не надо и говорить, — добавляетъ другой докладъ, — въ какомъ видѣ находятся эти самовольныя дороги, которыя нигдѣ на планахъ не значатся, которыхъ никто содержать не обязанъ, и самый проѣздъ по которымъ составляетъ проступокъ, предусмотрѣнный Уставомъ о наказаніяхъ, налагаемыхъ мировыми судьями. А между тѣмъ, по этимъ именно дорогамъ и проходитъ въ осеннее время большинство грузовъ: хлѣба, свекловицы, сахара и проч.» (Курская, 85).

Отсутствіе подъѣздовъ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ, какъ послѣдствіе лишенія мѣстныхъ учреждений права участія въ выборѣ направленія рельсовыхъ линій и мѣсть расположенія грузовыхъ станцій 37).

Отмѣчая пробѣлы законодательства о порядкѣ признанія новыхъ дорогъ общаго пользованія и, въ частности, подъѣздныхъ путей къ вновь открывающимся желѣзнодорожнымъ станціямъ, Комитеты въ то же время указываютъ, какъ на одну изъ причинъ этого послѣдняго явленія, на лишеніе земскихъ учреждений права участія въ выборѣ наиболѣе желательнаго, по мѣстнымъ условіямъ, направленія желѣзнодорожныхъ линій и мѣсть расположенія грузовыхъ станцій. Существующая практика желѣзнодорожнаго строительства показываетъ, что при проведеніи желѣзныхъ дорогъ не только обходятся часто города и болѣе или менѣе значительныя населенныя пункты, но и отдѣльныя станціи устраиваются вдали отъ пересѣченія рельсоваго пути шоссейными и большими грунтовыми дорогами и нерѣдко ставятся прямо среди поля, независимо отъ того, возможно ли даже провести къ этому мѣсту хорошіе подъѣздные пути. «Если раньше, при проведеніи стратегическихъ дорогъ,—говорится, напримѣръ, по этому вопросу въ Трудахъ Арзамасскаго Комитета Нижегородской губерніи,—естественно было еще не особенно считаться съ потребностями того или иного встрѣчавшагося на пути желѣзнодорожной линіи рынка, то теперь, когда желѣзныя дороги, въ большинствѣ случаевъ, проводятся въ цѣляхъ удовлетворенія экономическихъ нуждъ населенія, рѣшительно становится непонятнымъ, какимъ образомъ значительныя торговые или промышленныя пункты остаются въ 5 или 10 верстахъ обойденными желѣзной дорогой, несмотря на доказанность крупныхъ

ихъ оборотовъ въ точныхъ цифрахъ. Такъ, городу Арзамасу и Арзамасскому уѣздному земству стоило большихъ усилій упрости провести Ромодановскую дорогу около г. Арзамаса, а не въ 6 верстахъ отъ него, какъ то предполагалось по проекту раньше. А теперь, черезъ 2—3 года, черезъ тотъ же городу Арзамасъ проводится уже вторая, Кыштымская дорога... Такое небрежное отношеніе къ старымъ рынкамъ влечетъ за собою разореніе многихъ на крупныя суммы и недешево обходится Правительству и земству въ дѣлѣ переустройства подъѣздныхъ путей сообщенія» (Нижегородская, 171). Вслѣдствіе приведенныхъ соображеній, Комитетами высказываются пожеланія объ установленіи въ законодательномъ порядкѣ требованія, чтобы при разрѣшеніи новыхъ желѣзныхъ дорогъ и выборѣ мѣстъ расположенія желѣзнодорожныхъ станцій запрашивались бы мнѣнія земствъ заинтересованныхъ губерній.

Независимо отъ неполноты и неопредѣленности дѣйствующаго дорожнаго законодательства относительно открытія новыхъ дорогъ общаго пользованія, неправильно, по мнѣнію Комитетовъ, поставленъ также въ законѣ порядокъ измѣненій въ направленіяхъ преобладающей массы существующихъ дорогъ, именно дорогъ проселочныхъ. Между тѣмъ какъ измѣненіе направленія земскихъ дорогъ предоставлено лишь губернскимъ и уѣзднымъ земскимъ учрежденіямъ, по принадлежности, и требуетъ, кромѣ того, утвержденія губернатора (Полож. о Земск. Учрежд., ст.ст. 62 и 82), переводъ любой проселочной дороги съ одного мѣста на другое составляетъ частное право владѣльцевъ земель, ничѣмъ и никѣмъ не ограниченное, кромѣ требованія закона провести взамѣнъ старой дороги новую, не въ дальнемъ отъ прежней разстояніи и притомъ такъ, чтобы начало и окончаніе ея приходились на прежнюю дорогу въ предѣлахъ того же владѣнія (Уст. Пут. Сообщ., ст.ст. 891, 892). Послѣдствіемъ этого права являются извилистость грунтовыхъ дорогъ, а нерѣдко и значительное удлинненіе ихъ протяженія. «Наши дороги, — говорится въ одномъ докладѣ по Смоленской губерніи, — вьются такими причудливыми змѣйками, что однихъ этихъ крючковъ и объѣздовъ наберется на Руси не одинъ десятокъ тысячъ верстъ. Между тѣмъ, на ремонтъ этихъ крючковъ нужно затратить массу народнаго труда» (Смоленская, II, 223). Вынужденность, вслѣдствіе кривизны дорогъ, дѣлать излишніе объѣзды, до 10—15 и болѣе верстъ, констатируется въ Трудахъ и докладахъ многихъ Комитетовъ (Витебская, 120; Кіевская, 351, 1126; Таврическая, 106 и др.). Такое значительное и притомъ во многихъ случаяхъ невызываемое дѣйствительною необходимостью отклоненіе проселковъ отъ нормальнаго для каждой дороги кратчайшаго, по возможности, разстоянія между обслуживаемыми пунктами объясняется

Произвольное отклоненіе отъ прямого направленія и удлинненіе владѣльцами земель проселочныхъ дорогъ 38).

разными причинами: или тѣмъ, что обыватели не знали, какъ провести проселокъ въ кратчайшемъ направленіи, или же тѣмъ, что при проведеніи дороги преслѣдовались цѣли, постороннія для прямого ея назначенія, — обходъ, на примѣръ, какого-нибудь поля или даже всего имѣнія, для чего дорога отводилась на его границу (Уфимская, 286). Между тѣмъ, кромѣ неудобствъ для проѣзжающихъ, съ удлиненіемъ дорогъ связанъ общій для всего народнаго хозяйства и притомъ немалый ущербъ, въ виду массы земли, бесполезно пропадающей подъ лишними поворотами. По приведеннымъ соображеніямъ многіе Комитеты высказываются за необходимость исключенія изъ дорожнаго законодательства вышеуказанныхъ статей о правѣ владѣльцевъ земель измѣнять направленіе проселочныхъ дорогъ по своему усмотрѣнію и признаютъ желательнымъ принятіе мѣръ къ облегченію выпрямленія дорогъ съ большими круговыми объѣздами.

Несоответствіе современнаго потребностямъ установленныхъ для ширины дорогъ нормъ и необходимость ихъ пересмотра мѣстными хозяйственными учреждениями 39).

Много земли пропадаетъ также для сельскохозяйственной культуры вслѣдствіе чрезмѣрной, по мнѣнію многіхъ Комитетовъ, ширины, установленной закономъ для мѣстныхъ дорогъ первыхъ четырехъ классовъ, а именно: 60 саж.—для дорогъ главныхъ сообщеній (государственныхъ) и 30 саж.— для дорогъ большихъ сообщеній и для губернскихъ и уѣздныхъ (почтовыхъ и торговыхъ) дорогъ (Уст. Пут. Сообщ., ст. 524). Еще большая ширина установлена для скотопроегонныхъ и солевозныхъ трактовъ, проходящихъ въ нѣкоторыхъ южныхъ, восточныхъ и степныхъ черноземныхъ губерніяхъ; ширина этихъ трактовъ, въ видахъ предоставленія корма для скота, должна составлять отъ 70 до 110 саж. и можетъ доходить даже до 2 верстъ при проходѣ трактовъ по пустопорожнимъ казеннымъ землямъ (Уст. Пут. Сообщ., ст. 529). Правда, въ самомъ законѣ существуютъ оговорки, понижающія вышеуказанныя нормы ширины обыкновенныхъ дорогъ съ 30 до 10 саж. для всѣхъ лѣсныхъ мѣстностей съ рѣдкимъ населеніемъ, а также для дорогъ четвертаго класса, «издавна запущенныхъ»; но согласно закону, довольствоваться 10-саженной шириной указанныхъ дорогъ слѣдуетъ лишь на первое время, и начальству губерній вѣняется въ обязанность стараться о постепенномъ расширеніи оныхъ (ст.ст. 527, 530). Наконецъ, для дорогъ пятаго класса (сельскихъ или проселочныхъ) установлена ширина въ 3 саж., а въ лѣсныхъ мѣстностяхъ—въ 5 саж. (ст. 531).

Приведенныя нормы ширины дорогъ первыхъ четырехъ классовъ многіе Комитеты признаютъ чрезмѣрными для современнаго гужевого движенія, совершенно измѣнившаго свой характеръ съ проведеніемъ рельсовыхъ путей. Между тѣмъ, содержаніе столь широкихъ дорогъ въ исправности излишне обременяетъ населеніе; безъ

пользы отнимается также у земледѣлія значительная часть земельной площади. Наоборотъ, установленная закономъ 3-саженная ширина проселочныхъ дорогъ оказывается во многихъ случаяхъ недостаточной, въ особенности же когда прежній проселокъ превращается въ бойкій подъѣздной путь. Изложенныя соображенія приводятъ къ выводу о необходимости пересмотра всѣхъ существующихъ нормъ ширины дорогъ и установленія новыхъ, болѣе отвѣчающихъ современному значенію гужевыхъ путей сообщенія. Определеніе новыхъ нормъ ширины дорогъ должно быть при этомъ возложено, по мнѣнію нѣкоторыхъ Комитетовъ, на мѣстные хозяйственныя учрежденія — земства и замѣняющіе ихъ органы дорожнаго хозяйства въ губерніяхъ Западнаго края, такъ какъ только при такихъ условіяхъ можно ожидать достаточнаго соответствія новыхъ нормъ потребностямъ отдѣльныхъ районовъ.

Что же касается примѣрныхъ размѣровъ ширины дорогъ, то относительно ихъ различными Комитетами высказаны и различныя пожеланія. По мнѣнію однихъ, въ виду трудности проведенія и содержанія дорогъ и общаго малоземелья, высшей нормой ширины большихъ дорогъ должно быть принято 10 саж., а дорогъ малыхъ — 2 сажени и даже менѣе, чтобы возможно было только развѣхаться двумъ пароконнымъ телѣгамъ (Олонецкая, 37, 40; Рязанская, 283). По мнѣнію же другихъ Комитетовъ, ширина большихъ дорогъ должна быть установлена въ 15 и даже до 20 саж. (Кіевская, 469), ширина же проселочныхъ дорогъ оставлена въ 3 саж. или же повышена до 5—6 и даже 10 саж. при проходѣ черезъ лѣса или глинистыя и черноземныя почвы (Кіевская, 633; Тульская, 498). Затѣмъ, частью Комитетовъ было выражено еще мнѣніе о желательности возстановленія въ прежней ширинѣ нѣкоторыхъ старыхъ скотопроегонныхъ трактовъ и другихъ мѣстныхъ дорогъ, подвергшихся захватамъ и запахиванію со стороны придорожныхъ владѣльцевъ (Астраханская, 87, 333; Воронежская, 16, 156; Харьковская, 30, 422; Черниговская, 388), а также было указано на необходимость производства общаго отграниченія дорогъ въ натурѣ и усиленія надзора за поддержаніемъ ихъ въ опредѣленной ширинѣ (Волинская, 104; Самарская, 280; Таврическая, 167 и др.).

Наконецъ, нѣкоторыми Комитетами отмѣчается вредъ, наносимый сельскохозяйственной промышленности излишнимъ количествомъ во многихъ мѣстностяхъ дорогъ, вообще, и проселочныхъ въ частности, идущихъ нерѣдко почти параллельно другъ другу на весьма близкомъ разстояніи. Объясненіе этого явленія заключается въ произвольномъ проложеніи у насъ новыхъ дорогъ провѣжающими безъ какой-либо къ тому прямой необходимости. «Дорогъ у насъ много, а настоящей почти нѣтъ ни одной,—говорится

Необходимость за-
крытія лишнихъ до-
рогъ и отсутствіе
соотвѣствующихъ
постановленій объ
этомъ въ дѣйстви-
тельномъ законодатель-
ствѣ 40).

въ одномъ изъ докладовъ по Смоленской губерніи, — всякій ѣздить, куда ему вздумается и какъ вздумаетъ, ни у кого не спрашивая позволенія. Вы ѣдете дорогой, вдругъ — развѣтвленіе, и цѣлыхъ три пути въ одну и ту же деревню, а вѣдь ихъ нужно содержать $\frac{3}{4}$ года, зимой обсаживать ельникомъ, губя цѣлую уйму дѣса» (Смоленская, II, 223). Кромѣ того, такія произвольныя проселочныя дороги портятъ дуга, межники и являются причиною появленія овраговъ. Эти лишнія дороги, а также нѣкоторые старые тракты, потерявшіе съ проведеніемъ новыхъ и болѣе усовершенствованныхъ дорогъ всякое значеніе, слѣдовало бы, по мнѣнію нѣсколькихъ Комитетовъ, закрыть, возвративъ земледѣлію значительную часть непродуцирующей теперь земельной площади. По порядку закрытія существующихъ дорогъ, какъ и порядокъ признанія дорогъ новыхъ, не установленъ до сихъ поръ въ законѣ, и на этотъ важный пробѣлъ дѣйствующаго дорожнаго законодательства обращается многими Комитетами серьезное вниманіе.

Необходимость установленія опредѣленнаго порядка открытія новыхъ дорогъ, признанія частныхъ дорогъ путями сообщенія общаго пользованія и закрытія дорогъ, потерявшихъ значеніе ⁴¹⁾.

На основаніи изложенныхъ соображеній, всѣ Комитеты, обсуждавшіе вопросы о правѣ общаго пользованія дорогами и о порядкѣ открытія новыхъ и закрытія лишннихъ дорогъ, пришли къ однороднымъ выводамъ о неудовлетворительности и неполнотѣ дѣйствующихъ по этимъ предметамъ узаконеній и о необходимости безотлагательнаго пересмотра дорожнаго законодательства, въ смыслѣ установленія опредѣленнаго и яснаго порядка признанія однихъ дорогъ путями сообщенія общаго пользованія и упраздненія другихъ, потерявшихъ свое значеніе. При этомъ часть Комитетовъ находила, что разрѣшеніе вышеуказанныхъ вопросовъ должно быть предоставлено мѣстной административной власти, большинство же другихъ Комитетовъ полагало, что учреждениями, призванными къ рѣшенію на практикѣ упомянутыхъ вопросовъ, должны быть уѣздныя земскія собранія, которымъ и слѣдуетъ поэтому предоставить право опредѣлять направленіе новыхъ дорогъ и постановлять о выпрямленіи старыхъ, разрѣшать проведеніе новыхъ дорогъ на концессионныхъ началахъ, объявлять необходимыми для общаго пользованія существующія дороги, независимо отъ того, показаны ли онѣ на межевыхъ планахъ или нѣтъ, и, наконецъ, закрывать, по просьбѣ владельцевъ земель, проселочныя дороги, признанныя по мѣстнымъ условіямъ излишними. Утвержденіе постановленій земствъ по указаннымъ вопросамъ слѣдовало бы предоставить, по одному мнѣнію, губернаторамъ, съ сохраненіемъ за заинтересованными лицами, обществами и установленіями права обжалованія земскихъ постановленій въ Правительствующій Сенатъ (Пензенская, 11); по другому же мнѣнію, въ случаѣ возникновенія спора относительно той или другой дороги въ уѣздѣ, окончательное рѣшеніе вопроса должно

быть предоставлено Губернскому Земскому Собранию, а право кассационной инстанции — Губернскому по земским дѣламъ Присутствію (Курская, 488).

Далѣе, въ цѣляхъ лучшаго выполненія земскими учрежденіями названныхъ задачъ, необходимы, по мнѣнію нѣкоторыхъ Комитетовъ, производство систематическаго обслѣдованія всѣхъ существующихъ дорогъ и затѣмъ составленіе списковъ тѣхъ дорогъ, которыя по своему значенію должны быть признаны дорогами общаго пользования; по мнѣнію же другихъ Комитетовъ, необходимо нанесеніе всѣхъ мѣстныхъ дорогъ, большихъ и малыхъ, на спеціальныя планы и карты уѣздовъ, при чемъ указывается на возможность пользования въ этомъ дѣлѣ услугами Губернской Чертежной.

Необходимость систематическаго обслѣдованія существующихъ дорогъ, составленія списковъ ихъ и нанесенія на дорожныя карты 42).

Въ связи съ вопросомъ объ открытіи новыхъ дорогъ Комитеты остановились также на нынѣшнемъ порядкѣ отчужденія земли изъ частнаго владѣнія какъ для проведенія новыхъ путей, такъ и для уширенія и выпрямленія существующихъ, въ чемъ встрѣчается необходимость при переустройствѣ и приспособленіи проселочныхъ дорогъ въ подъѣздные пути съ сильнымъ грузовымъ движеніемъ. Нынѣшняя процедура отчужденія признается Комитетами очень сложной, громоздкой и требующей много времени. Сперва приходится входить въ переговоры о добровольной уступкѣ и, если соглашеніе не состоится, хлопотать передъ высшимъ Правительствомъ о принудительномъ отчужденіи земли, требующемъ, въ свою очередь, соблюденія многихъ законодательныхъ формальностей. Облегченіи этихъ формальностей и установленіи упрощеннаго порядка открытія новыхъ дорогъ, по утвержденнымъ губернаторами постановленіямъ земскихъ собраній или, вообще, по распоряженію мѣстныхъ властей, высказаны пожеланія многими Комитетами. Частью Комитетовъ предлагается также распространить новый облегченный порядокъ занятія земель подъ дороги не только на всѣ земскіе пути сообщенія, но и на дороги частныя — шоссеыя и др., устраиваемыя землевладѣльцами, владѣльцами промышленныхъ заведеній, различными обществами и товариществами въ цѣляхъ какъ собственнаго пользованія, такъ и коммерческой эксплуатаціи, при соотвѣтственныхъ гарантіяхъ со стороны предпринимателей относительно обладанія необходимыми средствами и возможности проведенія дороги (Подольская, 888; Херсонская, 295 и др.).

Желательность упрощенія и усноренія существующаго порядка отчужденія земли подъ гужевыя дороги 43).

Въ частности, относительно занятія подъ дороги казенныхъ земель указывается на сложность существующаго въ этомъ отношеніи порядка, требующаго въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ особаго разрѣшенія на отводъ земли со стороны центрального управленія, затѣмъ производства за счетъ земскихъ учреждений съемки и составленія плана и т. п., на что уходятъ и денежныя средства

и много времени,— по свидѣтельству Губернскаго и Петрозаводскаго Комитетовъ Олонецкой губерніи, до двухъ и болѣе лѣтъ. Названные Комитеты высказываются поэтому за упрощеніе порядка отвода казенныхъ земель предоставленіемъ права соотвѣствующихъ распоряженій мѣстнымъ казеннымъ управленіямъ, дѣйствующимъ по соглашенію съ земствами (Олонецкая, 37, 41, 258, 270). Относительно же отчужденія подъ гужевыя дороги частныхъ земель выясняется необходимость въ разрѣшеніи земскимъ учрежденіямъ занимать потребную полосу земли до производства всѣхъ формальностей по отчужденію, какъ это дѣлается при постройкѣ желѣзныхъ дорогъ (Орловская, 650).

Вопросъ о вознагражденіи владѣльцевъ за отходившія подъ дороги земли 44).

По вопросу о вознагражденіи за отчуждаемыя земли, его размѣрахъ и способахъ оцѣнки высказаны въ Комитетахъ различныя и частью даже противоположныя мнѣнія. Казенныя и удѣльныя земли признается возможнымъ занимать подъ дороги безъ вознагражденія (Ярославская, 12, 16); относительно же земель частныхъ владѣльцевъ и крестьянскихъ обществъ мнѣнія расходятся. По взглядамъ однихъ, отчужденіе земель подъ дороги слѣдуетъ производить безъ вознагражденія владѣльцевъ и сельскихъ обществъ, такъ какъ своего рода вознагражденіемъ является уже самый фактъ устройства хорошихъ дорогъ (Воронежская, 90). Было указано также на возможность предоставленія владѣльцамъ земель и прямыхъ выгодъ отъ дорожной полосы—путемъ, на примѣръ, сохраненія за старыми владѣльцами исключительнаго права выпаса скота по обочинамъ или даже по всему полотну расширенныхъ до 10 саж. дорогъ, а также освобожденіемъ ихъ отъ уплаты налоговъ за отошедшую землю (Тульская, 498). Кромѣ того, были отмѣчены неудобства отчужденія земли въ полную собственность земства, хорошо сознаваемые и землевладѣльцами, а именно возможность по упраздненіи тракта перехода отчужденной полосы въ чужія руки, при чемъ имѣніе, по которому проходила дорога, могло бы оказаться разрѣзаннымъ владѣніемъ посторонняго лица и, такимъ образомъ, обезцѣненнымъ. Въ силу этихъ соображеній нѣкоторые Комитеты считаютъ болѣе предпочтительнымъ установить лишь временный переходъ дорожной полосы во владѣніе земства— на время существованія дороги, для чего является необходимымъ пересмотръ узаконеній о временномъ пользованіи имуществомъ, такъ какъ въ настоящее время нотаріусы отказываются заключать такого рода безсрочные договоры (Орловская, 650). Въ виду же связанной, тѣмъ не менѣе, съ отходомъ земель жертвы для землевладѣльцевъ, признается желательнымъ установленіе максимума земли для принудительнаго занятія подъ дороги, по расчету на общую площадь каждаго отдѣльнаго владѣнія (Рязанская, 439).

Въ противоположность изложеннымъ мнѣніямъ другими лицами и нѣсколькими Комитетами было указано на необходимость платнаго отчужденія земли подъ дороги, въ особенности же надѣльной крестьянской земли, такъ какъ при малоземельѣ крестьянъ бесплатный отводъ дорожной полосы является для нихъ крайне стѣснительнымъ (Кіевская, 640; Псковская, 222 (пр.)). Отмѣчается даже желательность пополненія крестьянамъ земли, отчужденной подъ дороги, путемъ пріобрѣтенія за счетъ Правительства соответствующаго количества земли у мѣстныхъ помѣщиковъ; другими же лицами предлагается вознаграждать крестьянъ за отходящую отъ нихъ полосу земли въ повышенномъ размѣрѣ—путемъ капитализаціи всего валового дохода отъ земли, такъ какъ денежныхъ расходовъ на ея обработку крестьяне не несутъ. Оба эти предложенія были, впрочемъ, отвергнуты Кіевскимъ Уѣзднымъ Комитетомъ, согласившимся съ высказаннымъ однимъ изъ его членовъ противоположнымъ мнѣніемъ, что слѣдуетъ не затруднять, а всемѣрно поощрять сооруженіе улучшенныхъ путей сообщенія, такъ какъ проведеніе ихъ благотѣльно вліяетъ на всю мѣстность, вызывая, между прочимъ, и самое повышеніе цѣнности земли (Кіевская, 640, 641).

Относительно порядка производства оцѣнокъ и выдачи вознагражденія высказано было также нѣсколько мнѣній. Одно предложеніе сводилось къ выработкѣ опредѣленныхъ нормъ вознагражденія за подлежащую отчужденію подъ дороги землю съ тѣмъ, чтобы самое отчужденіе производилось затѣмъ сокращеннымъ порядкомъ, путемъ простаго увѣдомленія подлежащаго учрежденія, что тотъ или иной участокъ признано нужнымъ отчудить для дорожныхъ надобностей за цѣну, опредѣленную по нормальной оцѣнкѣ (Московская, 683). По другому мнѣнію, принятому Малоархангельскимъ Комитетомъ Орловской губерніи, опредѣленіе вознагражденія за отчуждаемую землю должно быть предоставлено Окружнымъ Судамъ, такъ какъ вопросъ о вознагражденіи составляетъ несомнѣнно вопросъ гражданскаго права, а между тѣмъ существующій порядокъ опредѣленія вознагражденія особыми оцѣночными комиссіями является крайне медленнымъ и неудобнымъ (Орловская, 588, 651). Затѣмъ, указано было также на желательность сохраненія и существующаго способа оцѣнки спеціальными комиссіями, съ тѣмъ, однако, чтобы въ составъ этихъ комиссій въ западныхъ губерніяхъ входило не менѣе 2—3 мѣстныхъ землевладѣльцевъ, и чтобы были установлены гарантіи болѣе скорой и полной уплаты вознагражденія владѣльцамъ отчуждаемыхъ земель, съ немедленной выплатой впередъ хотя бы процентовъ съ безспорной части вознагражденія (Витебская, 237; Херсонская, 296).

Способы оцѣнки отчуждаемой земли 45).

Желательность
установленія льгот-
наго порядка полу-
ченія строительных
дорожныхъ матеріа-
ловъ съ казенныхъ
и частныхъ зе-
мель 46).

Вслѣдъ за вопросомъ объ отчужденіи земель подъ дороги нѣ-
которые Комитеты остановились также на вопросѣ о правѣ льгот-
наго полученія различныхъ строительныхъ дорожныхъ матеріаловъ—
камня, песку, гравія, лѣса, валежнику и т. п. По мнѣнію этихъ
Комитетовъ, отпускъ названныхъ матеріаловъ изъ казенныхъ дачъ
долженъ производиться бесплатно или, по крайней мѣрѣ, по весьма
пониженной цѣнѣ, съ возможнымъ сокращеніемъ существующихъ
для того формальностей. Такое нѣсколько усиленное привлеченіе
казны къ дорожному дѣлу являлось бы актомъ простой справедли-
вости, такъ какъ, владѣя во многихъ губерніяхъ обширными зем-
лями и лѣсами, вѣдомство Государственныхъ Имуществъ расходо-
вало до сихъ поръ на содержаніе дорогъ менѣе всѣхъ другихъ
землевладѣльцевъ. Кромѣ того, льготный отпускъ казеннаго лѣса
уже установленъ для нѣкоторыхъ другихъ цѣлей, напримѣръ, для
постройки церквей и школъ (Вятская, 16; Новгородская, 278;
Московская, 71, 136; Харьковская, 206; Ярославская, 12, 16 и
др.). Тотъ же порядокъ льготнаго полученія строительныхъ мате-
ріаловъ, по мнѣнію нѣсколькихъ Комитетовъ, слѣдовало бы также
распространить и на частныя земли, установивъ право дорожной
администраціи на бесплатное собираніе и добычу указанныхъ мате-
ріаловъ на всѣхъ безъ исключенія земляхъ, въ извѣстномъ неболь-
шомъ (до 50 саж.) разстояніи отъ дороги, съ тѣмъ лишь ограни-
ченіемъ, чтобы при этомъ не причинялось ущерба полямъ, угодьямъ
и постройкамъ владѣльцевъ (Витебская, 509—510; Курляндская,
72; Новгородская, 225; Псковская, 102). По мнѣнію же другихъ
Комитетовъ, при отчужденіи матеріаловъ слѣдуетъ вознаграждать
ихъ владѣльцевъ, но не по соглашенію съ ними, а по заранѣ уста-
новленной таксѣ (Московская, 683; Тульская, 138; Яросла-
вская, 13, 16) *).

*) Согласно дѣйствующимъ узаконеніямъ (Т. XII, ч. 1 Уст. Пут. Сообщ., ст. ст. 551—556, 774 и 775, и Т. VIII, ч. 1, ст.ст. 262—273), строительные матеріалы отпу-
скаются изъ казенныхъ и удѣльныхъ дачъ на устройство казенныхъ дорогъ без-
платно, по сношенію Министра Путей Сообщенія съ Министромъ Государственныхъ
Имуществъ; при добываніи же означенныхъ матеріаловъ на частныхъ земляхъ, вла-
дѣльцамъ ихъ опредѣляется вознагражденіе по „безобиднымъ цѣнамъ“, устанавли-
ваемымъ начальниками губерній обще съ предводителями дворянства, примѣни-
тельно къ порядку, принятому при устройствѣ шоссе между столицами (законъ 29
марта 1834 г.). Для сооруженія земскихъ дорогъ изъ казенныхъ и удѣльныхъ дачъ
отпускаются лѣсные матеріалы на общемъ основаніи, т. е. при привлеченіи ихъ,
наравнѣ съ частными землями, къ натуральной дорожной повинности. Казенный
лѣсъ отпускается также бывшимъ государственнымъ крестьянамъ для устройства
проселочныхъ дорогъ, пролегающихъ по ихъ землямъ, если у нихъ своего лѣса не
имѣется, и если изобиліе его, за мѣстнымъ потребленіемъ, то позволить; прочій же
строительный матеріалъ (песокъ, фашины и т. п.) долженъ быть поставляемъ отъ
тѣхъ самыхъ селеній, къ участкамъ коихъ принадлежитъ дорога.

Примѣч. составителя.

Наконецъ, въ Трудахъ трехъ Комитетовъ затронуты были вопросы о пользованіи сосѣдными съ дорогой землями для спуска на нихъ застоявшейся на дорогахъ воды, для устройства водоотводныхъ канавъ и постановки снѣговыхъ щитовъ. По второму изъ этихъ вопросовъ было указано на желательность предоставленія дорожнымъ органамъ права принудительнаго устройства канавъ на частныхъ земляхъ (Кіевская, 908); по вопросу о спускѣ воды было выражено пожеланіе о достиженіи соотвѣтствующаго соглашенія съ владѣльцами земель (Калужская, 285), вопросъ же объ установкѣ снѣговыхъ щитовъ былъ снятъ съ обсужденія, какъ не представляющій значенія по мѣстнымъ условіямъ, въ виду рѣдкости снѣжныхъ заносовъ въ районахъ обсуждавшей вопросъ губерніи (Подольская, 83).

Вопросъ о пользованіи частными землями для устройства водоотводныхъ дорожныхъ сооруженій 47).

Въ заключеніе настоящей главы необходимо привести еще указанія нѣкоторыхъ Комитетовъ на недостаточность и неполноту дѣйствующихъ узаконеній относительно проложенія дорогъ частнаго пользованія для обезпеченія удобнаго проѣзда и прогона скота отъ вновь возникающихъ поселковъ и усадебъ къ существующимъ дорогамъ общаго пользованія, а также къ водооямъ и различнымъ сельскохозяйственнымъ угодьямъ, когда эти послѣднія расположены черезполосно съ чужими владѣніями*).

Недостаточность и неполнота узаконеній относительно проложенія дорогъ частнаго пользованія отъ вновь возникающихъ поселковъ и усадебъ 48).

Вопросъ о лучшемъ обезпеченіи указанныхъ частныхъ сообщеній пріобрѣтаетъ, по мнѣнію Комитетовъ, въ настоящее время весьма серьезное значеніе, такъ какъ все возрастающая мобилизація земельной собственности приводитъ, при высокихъ цѣнахъ на землю, къ постоянному дробленію имѣній на болѣе мелкія владѣнія, оказывающіяся нерѣдко весьма плохо обезпеченными удобными проѣздами черезъ окружающія ихъ чужія земли. Особую же важность вопросъ этотъ представляетъ для мѣстностей съ хуторскимъ крестьянскимъ землепользованіемъ, напримѣръ, въ Лифляндской губерніи, для которой, по выраженію доклада Лифляндскаго общепользнаго экономическаго общества, сѣтъ хорошихъ проселоч-

*) Согласно X т., ч. 1, ст. ст. 449—451, владѣльцы и поселяне имѣютъ право на проведеніе чрезъ постороннія дачи трехсаженныхъ малыхъ дорогъ для проѣзда къ своимъ угодьямъ и прогона скота къ водооямъ. Гдѣ дорогъ нѣтъ, тамъ законъ предписываетъ назначать таковыя вновь и тоже трехсаженной ширины. Вышеприведенныя указанія Комитетовъ о пробѣлѣ въ дѣйствующемъ законодательствѣ относительно установленія проѣзда черезъ чужія владѣнія слѣдуетъ, такимъ образомъ, понимать въ томъ смыслѣ, что въ законѣ нѣтъ указаній на *установленіе удобныхъ, кратчайшихъ сообщеній* по чужимъ землямъ; на практикѣ же пользоваться длинными круговыми объѣздами для сельскихъ хозяевъ не представляется возможнымъ, вслѣдствіе чего населеніе вынуждается иногда по очень высокой цѣнѣ пріобрѣтать себѣ право проѣзда и прогона скота по черезполоснымъ чужимъ владѣніямъ, какъ на это указывается, напримѣръ, въ Трудахъ Переяславскаго Комитета Владимірской губерніи (Владимірская, 139, 140).

Примѣч. составителя.

ныхъ дорогъ должна быть признана не только однимъ изъ самыхъ важныхъ средствъ укрѣпленія и увеличенія земельной доходности, но и жизненнымъ условіемъ для сельскаго хозяйства (Лифляндская, 107). Въ виду приведенныхъ соображеній нѣсколько Комитетовъ высказываются за точное указаніе въ законѣ о правѣ каждаго землевладѣльца имѣть свободный и кратчайшій доступъ къ своей землѣ и къ общественной дорогѣ, а также объ осуществленіи этого права на практикѣ, по мнѣнію однихъ Комитетовъ,—путемъ принудительнаго отчужденія необходимыхъ проѣздовъ; по мнѣнію же другихъ,—путемъ отвода ихъ на арендномъ началѣ, примѣнительно къ закону 20 мая 1902 г. объ устройствѣ канавъ и другихъ водоотводныхъ сооружений на чужихъ земляхъ. Въ противоположность этимъ заключеніямъ Ахтырскій Комитетъ Харьковской губерніи пришелъ къ выводу о желательности уничтоженія установленнаго уже въ уставныхъ грамотахъ нѣкоторыхъ селеній права прохода и проѣзда черезъ помѣщичьи земли, находя это право крайне стѣснительнымъ для землевладѣльцевъ и притомъ неблагоприятно вліяющимъ на отношенія между ними и крестьянскимъ населеніемъ (Харьковская, 170).

Заключенія Комитетовъ.

Согласно приведеннымъ выше сужденіямъ мѣстные Комитеты пришли къ слѣдующимъ заключеніямъ.

І. По вопросу объ общемъ пересмотрѣ дѣйствующаго законодательства о мѣстныхъ путяхъ сообщенія.

1. Для упорядоченія дорожнаго дѣла, въ общемъ, достаточно существующихъ законоположеній, необходимы лишь наблюденіе за болѣе тщательнымъ ихъ выполненіемъ и измѣненіе нѣкоторыхъ законодательныхъ частныхъ.

Виленская губ.: 1) Ошмянскій (147—150)—желательны лишь пересмотръ нормъ ширины дорогъ, установленіе требованій о содержаніи санныхъ дорогъ, болѣе равномерное распредѣленіе бремени по содержанію мѣстныхъ дорогъ и привлеченіе къ надзору мѣстныхъ выборныхъ.

Ковенская губ.: 2) Поневѣжскій (114—115)—желательны лишь болѣе справедливое распредѣленіе бремени по содержанію дорогъ и установленіе за ними надзора мѣстныхъ землевладѣльцевъ.

2. Необходимо коренной пересмотръ дѣйствующаго дорожнаго законодательства, въ виду несоответствія его современнымъ потребностямъ.

Владимірская губ.: 1) Ковровскій (53, 100).

Ковенская губ.: 2) Шавельскій (165, 176).

Костромская губ.: 3) Юрьевецкій (516).

Минская губ.: 4) Губернскій (4).

Московская губ.: 5) Губернскій (9).

Полтавская губ.: 6) Константиноградскій (292). 7) Полтавскій У. (731).

Псковская губ.: 8) Губернскій (35)—впредь до общаго пересмотра необходимо частичное измѣненіе закона по вопросамъ о порядкѣ содержанія проселочныхъ дорогъ и проведенія новыхъ путей. 9) Псковскій У. (263).

Костромская губ.: 3) Галичскій (350)—желательно лишь усиленіе техническаго надзора за дорогами.

Могилевская губ.: 4) Губернскій (10)—желательно лишь пересмотръ существующихъ нормъ ширины дорогъ.

С.-Петербургская губ.: 5) Петергофскій (61)—желательно лишь установленіе права владѣльцевъ закрывать лишнія проселочныя дороги.

Таврическая губ.: 6) Перекопскій (167)—желательно лишь усиленіе надзора за соблюденіемъ ширины и направленія дорогъ.

Тверская губ.: 7) Ржевскій (365—366)—желательно лишь децентрализація дорожнаго управленія.

Рязанская губ.: 10) Губернскій (18). 11) Спасскій (653).

С.-Петербургская губ.: 12) Губернскій (11—12). 13) Царскосельскій (72).

Саратовская губ.: 14) Аткарскій (308).

Тамбовская губ.: 15) Губернскій (9). 16) Кирсановскій (192).

Тверская губ.: 17) Губернскій (15, 76). 18) Корчевскій (312).

Тульская губ.: 19) Чернскій (498).

Херсонская губ.: 20) Александрійскій (194). 21) Одесскій (296) — желательно въпредъ до общаго пересмотра признакіе проселочныхъ дорогъ путями сообщенія общаго пользованія и облегченіе законодательныхъ формальностей при отчужденіи земель подъ новыя дороги.

Ярославская губ.: 22) Губернскій (16).

3. Желательно, чтобы при пересмотрѣ дорожнаго законодательства было принято во вниманіе мнѣніе земствъ и сельскихъ хозяевъ.

Бессарабская губ.: 1) Кишиневскій (288).

Воронежская губ.: 2) Коротоякскій (118).

Екатеринославская губ.: 3) Новомосковскій (232).

Псковская губ.: 4) Губернскій (35).

Смоленская губ.: 5) Вяземскій (74).

Таврическая губ.: 6) Днѣпровскій (47) — вопросы о порядкѣ проведенія и содержанія трактовъ, въ виду перехода послѣднихъ изъ губерній въ губернію, должны разрѣшаться съѣздами представителей губернскихъ и уѣздныхъ земствъ смежныхъ губерній мѣстнаго района.

Тверская губ.: 7) Губернскій (15, 76) и 8) Корчевскій (312) — вопросъ о путяхъ сообщенія не можетъ быть регламентированъ единообразно для всей Россіи, поэтому мѣстнымъ (земскимъ) учрежденіямъ должно быть предоставлено право издавать обязательныя постановленія по дорожной повинности, въ зависимости отъ мѣстныхъ условий.

Херсонская губ.: 9) Одесскій (296).

Ярославская губ.: 10) Губернскій (16) — наилучшая организація дорожнаго хозяйства должна быть разработана представителями науки и практики, совместно съ земскими дѣятелями.

II. По вопросу о пересмотрѣ юридической стороны дорожнаго дѣла.

1. Полосы земли подъ дорогами должны быть признаны общественой (публичной) собственностью, и земскимъ, а также замѣняющимъ ихъ мѣстнымъ ховаяйственнымъ, учрежденіямъ должно быть предоставлено право распоряженія отрѣзками земли отъ суживаемыхъ или переводимыхъ на другое мѣсто дорогъ.

Кіевская губ.: 1) Бердичевскій (324) — для продажи отрѣзковъ придорожными владѣльцамъ, съ обращеніемъ выручки въ уѣздные дорожные капиталы. 2) Васильковскій (240) — для сдачи свободной полосы въ аренду. 3) Каневскій (469) — для сдачи свободной полосы въ аренду, съ обращеніемъ доходовъ на содержаніе дорогъ.

Курская губ.: 4) Грайворонскій (111) — для передачи отрѣзковъ въ собственность придорожныхъ владѣльцевъ, съ возложеніемъ на нихъ за это обязанности привести въ проважій видъ остающуюся дорожную полосу въ предѣлахъ ихъ владѣній.

Оренбургская губ.: 5) Губернскій (31) — для сдачи налншковъ земли въ аренду.

Черниговская губ.: 6) Кролевецкій (269) — для продажи лишней дорожной полосы смежныхъ владѣльцамъ или для употребленія ея на нужды земства.

2. При пересмотрѣ дорожнаго устава, необходимо установить опредѣленный и ясный порядокъ открытія новыхъ дорогъ, признаванія существующихъ частныхъ дорогъ путями сообщенія общаго пользованія и закрытія дорогъ, потерявшихъ общественное значеніе.

Архангельская губ.: 1) Шенкурскій (245—246).

Гродненская губ.: 2) Волковысскій (392) — право перевода проселочныхъ дорогъ въ земскія должно принадлежать уѣзднымъ дорожнымъ коммисіямъ.

Екатеринославская губ.: 3) Павлоградскій (242) — дороги должны быть изъяты изъ частной собственности и переданы въ распоряженіе земства.

Казанская губ.: 4) Губернскій (11) — право распоряженія проселочными дорогами, получившими значеніе путей сообщенія общаго пользованія, должно быть предоставлено земству. 5) Ланшевскій (51—52).

Кіевская губ.: 6) Губернскій (16, 241) и 7) Каневскій (468) — переводъ дорогъ изъ одного разряда въ другой и признаваніе путей сообщенія общаго пользованія должны принадлежать земству.

Ковенская губ.: 8) Губернскій (8) и 9) Тельшевскій (156) — земству должно быть предоставлено право давать концессіи на устройство мѣстныхъ дорогъ и мостовъ частными предпринимателями.

Костромская губ.: 10) Кологривскій (377, 398) — проведеніе новыхъ проселочныхъ дорогъ и упраздненіе части существующихъ должны производиться административнымъ порядкомъ.

Курская губ.: 11) Губернскій (3), 12) Грайворонскій (111, 123) и 13) Новооскольскій (433, 488) — обязать уѣздныя земства принимать въ свое завѣдываніе, по требованіямъ полиціи или частныхъ лицъ, всѣ болѣе важныя сельскія дороги мѣстнаго пользованія, предоставивъ, въ случаѣ возникновенія споровъ, окончательное рѣшеніе вопроса о степени важности той или иной дороги въ уѣздѣ Губернскому Земскому Собранію, при касационныхъ правахъ Губернскаго по земскимъ дѣламъ Присутствія.

Лифляндская губ.: 14) Юрьевскій (228) — разногласія относительно закрытія мелкихъ дорогъ слѣдуетъ, до окончательнаго разрѣшенія компетентными присутственными мѣстами, подвергать обсужденію знающихъ мѣстныхъ условія свидущихъ лицъ.

Минская губ.: 15) Минскій У. (185).

Московская губ.: 16) Звенигородскій (294) — уѣзднымъ земскимъ собраніямъ должно быть предоставлено право ходатайствовать объ учрежденіи новыхъ дорогъ и измѣненіи направленія старыхъ. 17) Коломенскій (416) — всѣ мѣстныя дороги должны быть признаны общественною собственностью.

Нижегородская губ.: 18) Арзамасскій (199) — земству должно быть предоставлено право разграничивать дороги на общее и частное пользованіе. 19) Макарьевскій (405—406) — земству должно быть предоставлено право учреждать новыя дороги.

Орловская губ.: 20) Малоархангельскій (587, 647—651) — земству должны быть переданы всѣ мѣстныя дороги, имѣющія общественное значеніе; долженъ быть допущенъ концессионный способъ постройки и эксплуатаціи подѣздныхъ путей и предусмотрена возможность устройства дорогъ въ предѣлахъ смежныхъ губерній.

Пензенская губ.: 21) Губернскій (11—12) — право открытія новыхъ и закрытія лишннихъ дорогъ должно быть предоставлено уѣзднымъ земскимъ собраніямъ, постановленія которыхъ должны быть утверждаемы губернаторами. 22) Нижне-Ломовскій (117) — проведеніе новыхъ дорогъ должно разрѣшаться мѣстною административною властью.

Подольская губ.: 23) Могилевскій (892) — мѣстнымъ дорожнымъ управленіямъ должно быть предоставлено право разрѣшать частнымъ предпринимателямъ устройство дорогъ на концессионныхъ началахъ

Псковская губ.: 24) Губернскій (35) — опредѣленіе сѣти дорогъ общаго пользованія губерній и открытіе новыхъ дорогъ должны быть предоставлены мѣстнымъ учрежденіямъ. 25) Великолуцкій (101) — направленіе земскихъ и волостныхъ дорогъ должно опредѣляться уѣздными земскими собраніями, въ случаѣ же возникновенія споровъ,

разрѣшеніе таковыхъ должно быть предоставлено особому уѣздному дорожному присутствію подѣ председательствомъ уѣзднаго предводителя дворянства, изъ административныхъ властей, земскихъ представителей уѣзда и волостного старшины заинтересованной волости. 26) Островскій (232)—право опредѣлять направленіе новыхъ дорогъ и выпрямленіе существующихъ должно быть предоставлено уѣздному земскому собранію.

Рязанская губ.: 27) Губернскій (18)—земскимъ учрежденіямъ должно быть предоставлено право признанія частныхъ дорогъ, хотя и не показанныхъ на планахъ спеціальнаго межеванія, необходимыми для общаго пользованія, съ указаніемъ минимальнаго количества земли, отходящаго подѣ такія дороги безъ обязательнаго отчужденія отъ собственниковъ. 28) Рязанскій У. (438—439, 446) — установленіе новыхъ дорогъ и признаніе дорогъ частныхъ необходимыми для общаго пользованія должны быть предоставлены земскимъ учрежденіямъ, при чемъ закономъ долженъ быть опредѣленъ максимумъ земли, подлежащей принудительному занятію подѣ дороги.

Самарская губ.: 29) Бугурусланскій (291—292)—земству должно быть предоставлено право давать концессіи на устройство дорогъ. 30) Новоузенскій (379—393)—право установленія обязательныхъ дорогъ общаго пользованія и устройство новыхъ должны быть предоставлены земству. 31) Самарскій У. (438, 481) — окончательное разрѣшеніе всѣхъ вопросовъ о дорогахъ общаго пользованія должно быть предоставлено земству.

С.-Петербургская губ.: 32) Губернскій (12) и 33) Петергофскій (61)—желательно предоставленіе владѣльцамъ земель права закрывать дороги, признанныя излишними земскими собраніями.

Саратовская губ.: 34) Камышинскій (455)—всѣ дороги общаго пользованія должны быть признаны общественною собственностью.

Смоленская губ.: 35) Губернскій (121) — земствамъ должно быть предоставлено право устранивать дороги концессіоннымъ порядкомъ и опредѣлять направленіе дорогъ, при утвержденіи плановъ губернаторами. 36) Гжатскій (86) — съ цѣлью выпрямленія дорогъ желательно предоставленіе земству права опредѣлять направленіе дорогъ, при утвержденіи дорожныхъ плановъ губернаторами. 37) Юхновскій (297) — земствамъ должно принадлежать право разрѣшать устройство дорогъ на концессіонныхъ началахъ.

Таврическая губ.: 38) Феодосійскій (265) — право опредѣлять направленіе подѣздныхъ путей должно принадлежать земству.

Тамбовская губ.: 39) Кирсановскій (192, 212).

Тверская губ.: 40) Зубцовскій (241)—установленіе и измѣненіе сѣти проселочныхъ дорогъ должны быть предоставлены земству. 41) Корчевскій (312, 337, 338).

Тульская губ.: 42) Алексинскій (88) — желателенъ переводъ въ разрядъ дорогъ общаго пользованія (земскихъ) болѣе важныхъ проселочныхъ дорогъ. 43) Бѣлевскій (123)—право проведенія новыхъ дорогъ, измѣненія направленія существующихъ и закрытія старыхъ дорогъ должно быть предоставлено земству. 44) Крапивенскій (355)—земству должно быть предоставлено право классификаціи дорогъ и перевода изъ одного разряда въ другой. 45) Новосильскій (368—369, 383) — уѣзднымъ земствамъ должно быть предоставлено право избирать болѣе важные пути, признавать дороги плановыми и проселочными и проводить новыя дороги. 46) Тульскій У. (462)—классификація дорогъ и переводъ ихъ изъ одного разряда въ другой должны быть предоставлены земству.

Харьковская губ.: 47) Губернскій (53)—дороги, ведущія по частнымъ землямъ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ, должны быть признаны путями сообщенія общаго пользованія и переданы въ вѣдѣніе земства. 48) Харьковскій У. (422) — дороги должны быть классифицированы по степени ихъ грузоподъемности, взаимно устарѣваго раздѣленія на классы, указанные въ законѣ.

Херсонская губ.: 49) Одесскій (296)—сельскія проселочныя дороги должны быть признаны путями сообщенія общаго пользованія, право частнаго пользованія должно быть сохранено только по отношенію къ полевымъ дорогамъ.

Ярославская губ.: 50) Губернскій (16)—право опредѣлять, какіе преселки должны быть признаны дорогами общаго пользованія, должно принадлежать земству. 51) Романово-Борисоглѣбскій (196) — необходимо урегулированіе направленія дорогъ между селеніями и раздѣленіе ихъ на плановыя и неплановыя. 52) Ростовскій (218)—желательно признавать плановыми всѣ подѣздные пути, ведущіе къ желѣзнымъ дорогамъ по ближайшему направленію. 53) Ярославскій У. (233) — желательно включеніе въ планы генеральнаго межеванія подѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ.

3. Необходимы новое распределение дорогъ на разряды, по систематическомъ обследованіи нынѣшняго ихъ значенія, и составленіе списковъ всѣхъ дорогъ общаго пользованія.

Витебская губ.: 1) Губернскій (56). 2) Лѣвчинскій (351, 352). 3) Невельскій (367). 4) Себежскій (508).

Гродненская губ.: 5) Волковыскій (392). 6) Гродненскій У. (432).

Кіевская губ.: 7) Губернскій (16). 8) Каневскій (468). 9) Кіевскій У. (635).

Ковенская губ.: 10) Попевѣжскій (117).

Новгородская губ.: 11) Валдайскій (211).

Пензенская губ.: 12) Губернскій (12).

Псковская губ.: 13) Губернскій (35).

Таврическая губ.: 14) Мелитопольскій (106).

Тверская губ.: 15) Зубцовскій (241).

Тульская губ.: 16) Губернскій (11). 17) Крапивенскій (355). 18) Тульскій У. (462).

Харьковская губ.: 19) Сумскій (353)—также нанесеніе дорогъ на спеціальныя дорожныя карты. 20) Харьковскій У. (422).

Ярославская губ.: 21) Губернскій (15) и 22) Романово-Борисоглѣбскій (196)—также нанесеніе дорогъ на уѣздныя планы.

4. Желательно предоставить земствамъ заинтересованныхъ губерній извѣстную долю участія въ выборѣ направленія желѣзныхъ дорогъ какъ магистральныхъ, такъ и мѣстныхъ, а также въ избраніи мѣстъ расположенія желѣзнодорожныхъ станцій.

Воронежская губ.: 1) Острогожскій (145) — при выдатѣ концессій на постройку желѣзныхъ дорогъ, имѣющихъ мѣстное значеніе.

Костромская губ.: 2) Солигаличскій (497)—также при выборѣ типа рельсоваго пути.

Орловская губ.: 3) Губернскій (47—48). 4) Малоархангельскій (588, 651).

Псковская губ.: 5) Губернскій (35).

Рязанская губ.: 6) Губернскій (18). 7) Рязанскій У. (482).

Тульская губ.: 8) Губернскій (11).

5. Желательны лишеніе владѣльцевъ земель права перевода проселочныхъ дорогъ общаго пользованія съ одного мѣста на другое и принятіе мѣръ къ облегченію выпрямленія дорогъ съ большими круговыми объѣздами.

Витебская губ.: 1) Дриссенскій (320). 2) Себежскій (510).

Казанская губ.: 3) Губернскій (11). 4) Лаишевскій (52).

Кіевская губ.: 5) Бердичевскій (324). 6) Чигиринскій (1126).

Псковская губ.: 7) Островскій (232).

Саратовская губ.: 8) Аткарскій (307).

Смоленская губ.: 9) Гжатскій (86).

Таврическая губ.: 10) Евпаторійскій (63). 11) Мелитопольскій (106). 12) Перекопскій (167).

Ярославская губ.: 13) Губернскій (16). 14) Романово-Борисоглѣбскій (196).

6. Необходимъ пересмотръ существующихъ нормъ ширины дорогъ, въ виду измѣненія значенія гужевыхъ путей сообщенія.

А. Желательно установленіе новыхъ нормъ ширины дорогъ.

Волынская губ.: 1) Острожскій (186).

Казанская губ.: 2) Лаишевскій (52)—увеличеніе ширины проселочныхъ дорогъ.

Ковенская губ.: 3) Шавельскій (165, 176).

Минская губ.: 4) Минскій У. (185)—уменьшеніе существующей ширины.

Могилевская губ.: 5) Губернскій (10).

Тамбовская губ.: 6) Темниковскій (407)—уменьшить ширину дорогъ.

Харьковская губ.: 7) Лебединскій (269)—расширеніе проселочныхъ дорогъ.

Черниговская губ.: 8) Кролевецкій (269)—уменьшить ширину дорогъ, въ особенности большихъ.

Б. Желательныя нормы ширины дорогъ.

Астраханская губ.: 1) Астраханскій У. (87)—необходимо отмежеваніе въ натурѣ установленной ширины скотопрогонныхъ трактовъ. 2) Черноярскій (305)—необходимо расширеніе большихъ трактовъ до развѣровъ, достаточныхъ для прокорма чумацкаго скота, съ устройствомъ на нихъ водоемовъ.

Виленская губ.: 3) Ошмянскій (147)—15 сажень для почтовыхъ дорогъ.

Витебская губ.: 4) Витебскій У. (150)—2 сажени для полотна проселочныхъ дорогъ съ аршинными канавками по сторонамъ. 5) Невельскій (367)—3 сажени для волостныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей. 6) Себежскій (510)—2 сажени для полотна проселочныхъ дорогъ.

Волынская губ.: 7) Заславскій (104)—желательно сохраненіе узаконенной ширины дорогъ.

Воронежская губ.: 8) Губернскій (16) и 9) Павловскій (156)—желательно восстановление узаконенной ширины дорогъ.

Екатеринославская губ.: 10) Павлоградскій (242)—10 сажень для подъѣздныхъ путей и 3 сажени для проселочныхъ дорогъ.

Кіевская губ.: 11) Бердичевскій (324)—5 и 3 сажени, считая и канавы, смотря по назначенію дорогъ. 12) Васильковскій (364)—сохранить установленную ширину грунтовыхъ дорогъ, ежегодно провѣрять ее. 13) Каневскій (469)—отъ 15 до 20 саж. для большихъ дорогъ.

Костромская губ.: 14) Юрьевицкій (516)—3 сажени для зимнихъ дорогъ.

Курская губ.: 15) Губернскій (3)—сохранить установленную ширину транспортныхъ дорогъ. 16) Грайворонскій (111)—10 саж. для транспортныхъ дорогъ.

Могилевская губ.: 17) Оршанскій (112)—произвести отчужденіе установленной ширины дорогъ, во избежаніе захватовъ.

Нижегородская губ.: 18) Васильскій (237, 242)—5 саж. для полотна и 5 саж. проѣзъ по обѣимъ сторонамъ дороги въ лѣсныхъ мѣстностяхъ.

Олонецкая губ.: 19) Губернскій (38, 40)—ширина, достаточная для развѣзда двухъ пароконныхъ повозокъ.

Оренбургская губ.: 20) Губернскій (31)—желательно восстановление грунтовыхъ дорогъ въ ихъ границахъ.

Рязанская губ.: 21) Пронскій (233)—въ виду малоземелья необходимо отказаться отъ восстановления 3-саженной ширины проселочныхъ дорогъ.

Самарская губ.: 22) Вугурусланскій (280)—желательно отграничить установленную ширину дорогъ.

Таврическая губ.: 23) Губернскій (8)—необходимо восстановить административныя порядкомъ законную ширину дорогъ. 24) Мелитопольскій (106)—10 саж. для болѣе значительныхъ дорогъ, 6 саж. для дорогъ между мелкихъ селами. 25) Перекопскій (167)—желательно сохранить установленную ширину дорогъ.

Тамбовская губ.: 26) Моршанскій (324)—желательно восстановить законную ширину скотопрогонныхъ трактовъ.

Тульская губ.: 27) Чернскій (428)—10 саж., выѣсто 8, для проселочныхъ дорогъ.

Харьковская губ.: 28) Сумскій (353)—учредить особые комитеты для восстановления законной ширины дорогъ. 29) Харьковскій У. (422)—наивысшая ширина—15 саж.

Черниговская губ.: 30) Сосницкій (388)—возобновить проселочныя и полевныя дороги въ той ширинѣ, какая опредѣлена была при размежеваніи.

Ярославская губ.: 31) Губернскій (15, 16)—отмежевать изъ частныхъ владѣній трехсаженную ширину проселочныхъ дорогъ.

В. Опредѣленіе ширины дорогъ должно быть предоставлено мѣстнымъ ховяйственнымъ учрежденіямъ.

Гродненская губ.: 1) Губернскій (85).

Ковенская губ.: 2) Губернскій (8).

Московская губ.: 3) Клинскій (371)—опредѣленіе ширины расчистокъ лѣсныхъ дорогъ.

Харьковская губ.: 4) Волчанскій (207).

7. Необходимо установить упрощенный порядок отчуждения земель подъ гужевыя дороги, съ возможнымъ уменьшеніемъ формальностей.

Воронежская губ.: 1) Губернскій (7).

Нижегородская губ.: 2) Губернскій (25).

Новгородская губ.: 3) Боровичскій (140).

Олонецкая губ.: 4) Губернскій (37)—желательно отводить земельныя участки для дорогъ въ казенныхъ дачахъ, путемъ соглашенія мѣстныхъ органовъ съ Управленіемъ Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ. 5) Петрозаводскій (258)—желательно предоставление мѣстнымъ казеннымъ учрежденіямъ права давать согласіе на проведеніе дорогъ по государственнымъ землямъ, безъ соблюденія всѣхъ формальностей.

Орловская губ.: 6) Малоархангельскій (588, 650) — желательно установить отчужденіе земли земству лишь во временное пользованіе, пока будетъ существовать дорога, и предоставить земскимъ учрежденіямъ занимать потребную полосу земли до производства всѣхъ формальностей по отчужденію.

Пензенская губ.: 7) Губернскій (12) — желательно занятіе земли подъ дороги по постановленіямъ Уѣздныхъ Земскихъ Собраній, утвержденнымъ губернаторами. 8) Нижне-Ломовскій (117) — занятіе земель подъ новыя дороги должно разрѣшаться мѣстною административною властью.

Подольская губ.: 9) Ольгопольскій (948) — для болѣе свободнаго устройства новыхъ подѣздныхъ путей.

Полтавская губ.: 10) Константиноградскій (292) — при устройствѣ дорогъ земствами.

Рязанская губ.: 11) Губернскій (18). 12) Рязанскій У. (482). 13) Спасскій (653) — устранить чрезмѣрную продолжительность полученія разрѣшенія на принудительное отчужденіе.

Харьковская губ.: 14) Волчанскій (206) — упростить принудительное отчужденіе земли по постановленіямъ Губернскихъ Земскихъ Собраній. 15) Лебединскій (269) — для расширенія дорогъ.

Херсонская губ.: 16) Одесскій (296).

Ярославская губ.: 17) Губернскій (16). 18) Даниловскій (79).

8. Отчужденіе земли подъ гужевыя дороги слѣдуетъ производить:

А. Безъ вознагражденія владѣльцевъ.

Воронежская губ.: 1) Валуйскій (86).

Тульская губ.: 2) Чернскій (498)—при условіи предоставленія владѣльцу исключительнаго права пользоваться 10-саженной шириной дороги въ видѣ пастбища.

Ярославская губ.: 3) Губернскій (12, 16) — въ дачахъ казеннаго и удѣльнаго вѣдомствъ.

Б. Съ вознагражденіемъ владѣльцевъ.

Воронежская губ.: 1) Губернскій (7).

Кіевская губ.: 2) Бердичевскій (324) — по узаконенной оцѣнкѣ или, при возможности, путемъ зачѣта отчужденнаго участка другимъ.

Курская губ.: 3) Губернскій (3) — за счетъ желѣзныхъ дорогъ и промышленныя предпріятій при проложеніи къ нимъ подѣздныхъ путей.

Пензенская губ.: 4) Губернскій (12) — за счетъ частныхъ владѣльцевъ и сельскихъ обществъ, заинтересованныхъ въ открытіи новой дороги, съ участіемъ земскихъ средствъ. 5) Нижне-Ломовскій (117).

Самарская губ.: 6) Новоузенскій (379) — изъ средствъ казны и земства.

Херсонская губ.: 7) Одесскій (296).

9. Желательно упростить и ускорить оцѣнку отчуждаемой земли и выдачу за нее вознагражденія.

Витебская губ.: 1) Двинскій (237) — установить немедленную выплату процентов съ безспорной части вознагражденія.

Орловская губ.: 2) Малоархангельскій (588, 651) — опредѣленіе вознагражденія въ видахъ ускоренія, должно быть предоставлено Окружнымъ Судамъ.

Херсонская губ.: 3) Одесскій (296).

10. Желательно установить льготный порядокъ полученія и добыванія строительныхъ дорожныхъ матеріаловъ съ казенныхъ и частныхъ земель.

Витебская губ.: 1) Себежскій (510) — гравія или песку съ частныхъ земель, въ недалекомъ отъ дорогъ разстояніи.

Вятская губ.: 2) Губернскій (16) — бесплатный отпускъ строительныхъ матеріаловъ съ казенныхъ земель.

Курляндская губ.: 3) Фридрихштадтскій (72) — обязать владѣльцевъ земель предоставлять хрящевыя ямы не далѣе 5 верстъ отъ дороги.

Московская губ.: 4) Богородскій (136) — бесплатный или по пониженной цѣнѣ отпускъ лѣса изъ казенныхъ дачъ. 5) Дмитровскій (209) — бесплатный отпускъ земли изъ казенныхъ лѣсовъ валежника, сухостоя, сучьевъ и пр.

Новгородская губ.: 6) Крестецкій (225) — при переводѣ проселочныхъ дорогъ въ земскія обязать владѣльцевъ земель и сельскія общества къ бесплатному отпуску матеріаловъ на починку участковъ дорогъ, пролегающихъ черезъ ихъ земли. 7) Старорусскій (278) — бесплатный отпускъ матеріаловъ изъ казенныхъ дачъ по разрѣшеніямъ мѣстныхъ лѣсничихъ.

Орловская губ.: 8) Малоархангельскій (588, 650) — отчужденіе для надобностей дорожнаго дѣла карьеровъ, песку и камня.

Исковская губ.: 9) Великолуцкій (102) — бесплатный отпускъ съ частныхъ земель густарника, лѣса-молодняка, камней, песка, гравія, дерна и т. п., съ 50-саженной придорожной полосы, однако, безъ нанесенія вреда полямъ, дугамъ и дворовымъ мѣстамъ.

Тульская губ.: 10) Веневскій (138) — отпускъ матеріаловъ частными владѣльцами по установленной цѣнѣ.

Харьковская губ.: 11) Волчанскій (206) — бесплатный или за пониженную плату отпускъ лѣсныхъ матеріаловъ изъ казенныхъ дачъ, преимѣнительно къ отпуску лѣса для постройки церквей и школъ.

Ярославская губ.: 12) Губернскій (12—16) — бесплатное полученіе камней и песку съ казенныхъ и удѣльныхъ земель и за опредѣленную по такой платѣ — съ земель частныхъ.

11. Для осушки дорогъ мѣстнымъ хозяйственнымъ учрежденіямъ должно быть предоставлено право устройства водоотводныхъ канавъ на земляхъ частнаго владѣнія.

Кіевская губ.: Радомысльскій (908).

12. Необходимо установить опредѣленный порядокъ проведенія новыхъ дорогъ частнаго пользованія для обезпеченія каждому владѣльцу свободнаго и кратчайшаго доступа къ его землѣ, угодьямъ и общественной дорогѣ.

Владимірская губ.: 1) Владимірскій У. (68) — съ допущеніемъ принудительнаго отчужденія проѣздовъ.

Гродненская губ.: 2) Гродненскій У. (432) — съ примѣненіемъ при проложеніи временныхъ дорогъ для промышленныхъ надобностей, порядка пользованія чужой зем-

лей, установленнаго закономъ 20 мая 1902 года для устройства оросительныхъ канавъ и водопроводныхъ сооружений на чужихъ земляхъ.

Лифляндская губ.: 3) Губернскій (4, 107).

Могилевская губ.: 4) Сѣненскій (136).

Московская губ.: 5) Клинскій (379). 6) Московскій У. (434).

Нижегородская губ.: 7) Ардатовскій (118)—съ допущеніемъ принудительнаго отчужденія проѣзда и прогона для скота.

Рязанская губ.: 8) Михайловскій (239)—съ отмежеваніемъ 3-саженныхъ прогоновъ по чрезполоснымъ участкамъ. 9) Рязанскій У. (439).

Симбирская губ.: 10) Курмышскій (370, 412)—примѣнительно къ закону 1902 г. о водопроводныхъ сооруженияхъ на чужихъ земляхъ.

Харьковская губ.: 11) Ахтырскій (170)—желательно закрытіе прохода или проѣзда черезъ помѣщичьи усадьбы, гдѣ оно установлено уставными грамотами.

Глава III. Дорожное управление, его органы и порядок возбужденія преслѣдованій за нарушеніе дорожныхъ постановленій.

По Уставу Путей Сообщенія (Св. Зак. т. XII, ч. I) дороги главныхъ сообщеній, или государственныхъ, точно перечисленныя въ примѣчаніяхъ къ ст. 11 и въ ст. 12 сего Устава, состоятъ въ вѣдѣніи Главнаго Управленія Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій, переименованнаго впоследствии въ Министерство Путей Сообщенія; дороги большихъ сообщеній, а равно обыкновенныя губернскія и уѣздныя грунтовыя, почтовыя, торговыя и военныя сообщенія состоятъ въ вѣдѣніи и управленіи мѣстныхъ губернскихъ строительныхъ и дорожныхъ комиссій и уѣздныхъ дорожныхъ комиссій, а съ образованіемъ земскихъ учрежденій переданы въ завѣдываніе и распоряженіе этихъ послѣднихъ, гдѣ же таковыхъ не введено—въ вѣдѣніе распорядительныхъ комитетовъ и замѣняющихъ ихъ учрежденій (Уст. Пут. Сообщ. ст. ст. 13, 719, 766 прим. 2; Полож. о Губерн. и Уѣздн. Земск. Учр. ст. ст. 2, 62, 63, 82, 83), при чемъ, однако, изъ числа этихъ дорогъ всѣ губернскія, обрацаемыя изъ грунтовыхъ въ шоссе, строятся по распоряженію Министерства Путей Сообщенія и поступаютъ въ его вѣдѣніе и распоряженіе (Уст. Пут. Сообщ. ст. 14); наконецъ, проселочныя дороги оставлены на отвѣтственности владѣльцевъ и селеній, черезъ дачи которыхъ онѣ проходятъ, и поручены надзору мѣстнаго начальства (Уст. Пут. Сообщ. ст. ст. 802, 804, 806). Въ то же время, согласно Уставу Путей Сообщенія и Общему Учрежденію Губернскому (Сводъ Зак. т. II, ч. I), общее попеченіе и надзоръ за всѣми дорогами въ губерніяхъ возлагаются на генераль-губернаторовъ и губернаторовъ, которые, по выраженію закона, «лично отвѣтствуютъ за содержаніе дорогъ, мостовъ, гатей и проч. въ предписанной исправности» (Уст. Пут. Сообщ. ст. ст. 882, 885; Общ. Учр. Губ. ст. ст. 231, 271, 332). Кромѣ того, завѣдываніе строительной и дорожной частью въ губерніи возлагается также на Губернскія Правленія, которымъ, въ частности, вмѣнены въ обязанность собраніе свѣдѣній о путяхъ, служащихъ для передвиженія

войскъ и исправное содержаніе военно-дорожныхъ картъ (Общ. Учр. Губ. ст. 438, § 5, п. 31). Затѣмъ, въ уѣздахъ надзоръ за сухопутными сообщеніями лежитъ на Земскомъ Судѣ, переименованномъ впоследствии въ Уѣздное Полицейское Управление и, въ особенности на земскихъ (теперь уѣздныхъ) исправникахъ, обязанныхъ, по выраженію закона, «имѣть неусыпное попеченіе о содержаніи дорогъ, а равно мостовъ и переправъ черезъ рѣки и воды, въ такомъ исправномъ состояніи, чтобы проѣзжимъ не было ни остановки, ни опасности» (Уст. Пут. Сообщ. ст. 884; Общ. Учр. Губ. ст. 681, п. 20).

Неудовлетворительность мѣстной организаціи мѣстнаго дорожнаго управленія 49).

Эти неполныя и, вслѣдствіе постепенныхъ наслоеній, отчасти даже не согласованныя между собою узаконенія относительно порядка завѣдыванія гужевыми путями сообщенія съ теченіемъ времени все болѣе и болѣе переставали удовлетворять требованіямъ жизни. Подъ вліяніемъ новыхъ потребностей и условій передвиженія, созданныхъ развитіемъ парового транспорта, многія старинныя главныя дороги утратили бывшее свое государственное значеніе и обратились въ простыя мѣстныя сообщенія. Вслѣдствіе этого нѣсколько государственныхъ шоссе было перечислено въ разрядъ малопрѣзжихъ, съ передачей ихъ въ полное распоряженіе земскихъ учреждений; затѣмъ, также часть казенныхъ шоссе была передана земскимъ учрежденіямъ во временное завѣдываніе, на особыхъ договорныхъ условіяхъ (Уст. Пут. Сообщ. ст. 11, примѣч. 4, съ относящимися къ нему Правилами о порядкѣ передачи шоссе въ временное завѣдываніе земскихъ учреждений, и примѣч. 5). Въ то же время, въ силу требованій жизни, фактически перестало примѣняться правило ст. 14 Уст. Пут. Сообщ. о передачѣ всѣхъ шоссе въ вѣдѣніе и распоряженіе Министерства Путей Сообщенія, и въ завѣдываніи земскихъ учреждений и замѣняющихъ ихъ органовъ мало по малу образовалась значительная сѣть собственныхъ земскихъ шоссе*). Съ другой стороны, измѣнилось также значеніе мѣстныхъ грунтовыхъ дорогъ: многіе старые большіе тракты обратились въ простыя проѣзды между селеніями, и, наоборотъ, прежніе проселки стали бойкими подъѣздными путями къ новымъ желѣзнодорожнымъ станціямъ и вновь возникшимъ торгово-промышленнымъ центрамъ. Законъ 1 іюня 1895 года, открывшій земствамъ новый источникъ средствъ на дорожное дѣло въ видѣ дорожныхъ капиталовъ, побудилъ ихъ съ особымъ вниманіемъ отнестись именно къ этимъ

*) По послѣднимъ даннымъ, относящимся къ 1902 году, въ 50 губерніяхъ Европейской Россіи земству принадлежить 8.751 вер. шоссе изъ 17.935 вер. всѣхъ шоссе этихъ губерній. (Примѣч. составителя).

новымъ подъезднымъ путямъ. При такихъ условіяхъ нынѣшняя организація дорожнаго управленія оказалась далеко неудовлетворительной, и вопросъ о коренной реформѣ существующаго порядка завѣдыванія мѣстными путями сообщенія получилъ, по мнѣнію многихъ Комитетовъ, весьма серьезное практическое значеніе.

«Жалное состояніе нашихъ дорогъ,—говорится въ одномъ изъ докладовъ по Подольской губерніи,—объясняется, съ одной стороны, климатическими и почвенными условіями края, а съ другой—совершенно неправильной организаціей дорожнаго дѣла. Часть дорогъ находится въ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія, часть подвѣдомственна губернскому распорядительному комитету, часть — уѣздному распорядительному комитету. Наконецъ, проселочныя дороги, исправленіе которыхъ возложено на землевладѣльцевъ, по дачамъ которыхъ онѣ пролегаютъ, лишены всякой опеки. При этомъ всѣ вѣдомства дѣйствуютъ вполне независимо другъ отъ друга, и, такимъ образомъ, въ дорожномъ дѣлѣ нѣтъ единства, что значительно увеличиваетъ расходы на администрацію и усложняетъ дѣло. Министерскому надзору подлежатъ казенныя шоссеыя дороги, которыхъ въ губерніи весьма немного (155 верстъ) губернской распорядительный комитетъ, съ многочисленной канцеляріей, со штатомъ чиновниковъ и инженеровъ, имѣетъ въ своемъ вѣдѣніи всего нѣсколько десятковъ верстъ подъездныхъ путей на всю губернію, и въ то же время является распорядителемъ дорожнаго капитала, накопившагося уже до крупныхъ размѣровъ. Между тѣмъ все остальное количество грунтовыхъ дорогъ, которыхъ насчитываютъ въ губерніи 5.100 верстъ (не считая проселочныхъ путей), находится въ вѣдѣніи уѣздныхъ распорядительныхъ комитетовъ, которые пользуются для содержанія и устройства дорогъ лишь натуральными повинностями. Во главѣ этихъ Комитетовъ поставлена полиція, которая обременена столь многочисленными обязанностями, что наблюдать за дорогами не имѣетъ физической возможности; притомъ для правильнаго содержанія и исправленія дорогъ необходимы хотя самыя примитивныя техническія знанія, а въ уѣздныхъ комитетахъ не только нѣтъ инженеровъ, но даже простыхъ дорожныхъ мастеровъ, которые могли бы давать указанія при исполненіи земляныхъ работъ, постройкѣ мостовъ и т. п. Затѣмъ, относительно порядка исправленія дорогъ, въ сущности, нѣтъ никакихъ правилъ. Хотя существуетъ такъ называемый дорожный уставъ, но нигдѣ его въ точности не исполняютъ. Со времени изданія дорожнаго устава проселочныя дороги исправляли крестьяне; лишь нѣсколько лѣтъ тому назадъ эту обязанность возложили на помѣщиковъ: оказалось, что этого требуетъ дорожный уставъ... Въ распредѣленіи натуральныхъ повинностей царствуетъ.

вообще, полнѣйшій произволь. Когда представляется необходимость исправить какую-либо дорогу, предсѣдатель уѣзднаго распорядительнаго комитета — уѣздный исправникъ — посылаетъ приставу предписаніе объ этомъ. Приставъ, занятый собираніемъ статистическихъ свѣдѣній или наблюденіемъ за сельскохозяйственными машинами, поручаетъ это дѣло уряднику; урядникъ, которому въ это время необходимо вручить десятка два циркуляровъ, обращается къ сельскому старостѣ. Сгоняютъ цѣлую толпу народа за 20 или 30 верстъ и заставляютъ исправлять указанную дорогу подъ непосредственнымъ наблюденіемъ сотскаго, а въ то же время дорогу, проходящую мимо ихъ села, исправляютъ другіе крестьяне. Нѣтъ ни опредѣленнаго времени для исполненія дорожной повинности, ни опредѣленнаго количества рабочихъ дней, выпадающихъ на долю каждаго села; въ каждомъ уѣздѣ руководствуются другими правилами... Для правильной постановки дорожнаго дѣла — замѣчаетъ докладъ—слѣдовало бы изъять всѣ дороги изъ вѣдѣнія разныхъ учреждений и передать въ руки мѣстнаго населенія».. (Подольская, 680—682).

Такова нынѣшняя организація дорожнаго управленія въ губерніяхъ, гдѣ не введены земскія учрежденія. По мнѣнію огромнаго большинства мѣстныхъ Комитетовъ указанныхъ губерній, организація эта совершенно неудовлетворительна и требуетъ коренной реформы. Не вполнѣ отвѣчаетъ, однако, потребностямъ дорожнаго дѣла и тотъ порядокъ завѣдыванія дорогами, который установился въ земскихъ губерніяхъ. Въ Трудахъ многихъ Комитетовъ приведены характерные факты, доказывающіе его неудовлетворительность.

Въ докладѣ одного изъ членовъ Кирсановскаго Комитета Тамбовской губерніи говорится по этому вопросу слѣдующее: «Сельскія дороги по устройству и способу ихъ содержанія въ земскихъ губерніяхъ раздѣляются на: 1) устроенныя на спеціальнѣйшій дорожный капиталъ; 2) дороги, содержимыя на обще-земскія средства, и 3) дороги проселочныя, содержимыя владѣльцами земель. Первый разрядъ дорогъ—явленіе новое. Въ 1895 г. Правительство освободило земства отъ обязанности содержать мѣстные судебноп-административные органы и перечислило тратившіеся на это сборы (свыше 6 милл. руб. ежегодно) въ смѣты 34 губернскихъ земствъ для образованія дорожныхъ капиталовъ, назначенныхъ на сооруженіе усовершенствованныхъ сельскихъ путей... Передача этихъ денегъ однимъ губернскимъ земствамъ повлекла за собою мѣстами излишнюю и неумѣльную централизацію дорожнаго дѣла. Въ первые годы по изданіи закона отъ земствъ потребовали даже разработки общей губернской сѣти дорогъ, но затѣмъ такое требованіе было оставлено,

за невозможностью его исполненія... Бюрократическая тенденція дорожнаго закона выразилась и въ томъ, что новые сборы были закрѣплены за дорогами по всѣмъ уѣздамъ въ одинаковой пропорціи, хотя не всѣ уѣзды нуждались въ усовершенствованныхъ дорогахъ—многіе могли довольствоваться и грунтовыми. Объясняется это тѣмъ, что хозяева дѣла, губернскаго земства, оказались слишкомъ далеки, чтобы судить о сравнительной нуждѣ отдѣльныхъ уѣздовъ въ улучшенныхъ дорогахъ; поэтому губерніи стали направлять данныя имъ деньги во всѣ уѣзды пропорціонально ихъ сборамъ. Такимъ образомъ уѣзды успѣли обзавестись искусственными путями. Въ настоящее время эти культурныя начинанія въ ходу по всей Россіи, но послѣ опыта нѣсколькихъ лѣтъ обнаружилось, что данныхъ средствъ для оборудованія хотя бы важнѣйшихъ сельскихъ дорогъ техническими сооружениями и для содержанія постояннаго технического за ними надзора не достаточно... Второй разрядъ дорогъ—это содержимыя на обще-земскія средства, преимущественно уѣздныхъ земствъ, такъ называемые въ просторѣчьи, большакн—большіе тракты и нѣкоторыя проселочныя дороги, переведенныя въ разрядъ земскихъ. Этихъ земскихъ дорогъ въ уѣздахъ насчитывается иногда по нѣскольку сотъ верстъ. Обыкновенно ближайшее завѣдываніе этими дорогами сосредоточивается не въ самой Уѣздной Управѣ, а распредѣляется между отдѣльными членами Управы. Но и такой способъ надзора, при огромныхъ нашихъ разстояніяхъ, страдаетъ отдаленностью: часто членамъ Управы приходится исправлять пути, отстоящіе отъ нихъ на многіе десятки верстъ, или одновременно производить сооруженія, разкинутыя въ разныхъ мѣстахъ уѣзда. А между тѣмъ, для лучшаго состоянія дорогъ и болѣе экономной на нихъ траты, близость къ нимъ органовъ надзора представляется весьма существеннымъ требованіемъ. Третій и самый обширный разрядъ дорогъ—составляютъ дороги проселочныя. Въ нѣкоторыхъ уѣздахъ проселки, соединяющіе между собою всѣ поселенія уѣзда, насчитываются иногда тысячами верстъ. Обязанность содержанія этихъ дорогъ лежитъ на селеніяхъ и владѣльцахъ, черезъ земли которыхъ онѣ пролегаютъ. Неравномѣрность такого распредѣленія дорожной повинности—общезвѣстна... Повинность эта должна быть превращена изъ личной въ общественную, при чемъ необходимо отыскать справедливое и равномѣрное основаніе для ея раскладки... Но найти такое основаніе—не значитъ еще рѣшить вопросъ. Для внутренней раскладки дорожной повинности и для наблюденія за исполненіемъ ея нужно созданіе на мѣстахъ близкаго къ населенію органа государства: Земская Управа изъ ея далекаго центра не можетъ быть таковымъ, не можетъ замѣнить его и мѣстная полиція. Уѣздная поли-

ція сама считаетъ свое дѣло надзора за дорогами оконченнымъ съ введеніемъ земскихъ начальниковъ, особенно на земляхъ крестьянскихъ обществъ. Земскіе же начальники, благодаря неопредѣленности закона, предоставляющаго имъ полицейскую власть только въ отсутствіи представителей полиціи, отстраняютъ отъ себя полицейскія обязанности. Наконецъ, низшая полицейская стража—сотскіе и десятскіе—давно потеряли всякое административное значеніе, благодаря своей приниженности... Въ этой, какъ и въ другихъ отрасляхъ управленія, — заключаетъ авторъ доклада — мы наталкиваемся все на одинъ и тотъ же старый, но все еще нерѣшенный вопросъ: почему мѣстные люди не будутъ организованы въ виду для нихъ однихъ только важныхъ интересовъ, а будутъ сидѣть у себя по угламъ въ бездѣйствіи, предоставляя вѣдать эти интересы мелкимъ служащимъ, дѣло не можетъ двинуться ни на шагъ впередъ» (Тамбовская, 208—211).

Недостатки существующаго порядка исправленія проселочныхъ дорогъ и отсутствіе правильно поставленнаго за ними надзора со стороны хозяйственныхъ учреждений 50).

Подобные же неблагоприятные отзывы о существующей организаціи дорожнаго управленія и надзора приведены въ Трудахъ весьма многихъ Комитетовъ, при чемъ особенно отмѣчается неудовлетворительность порядковъ завѣдыванія проселочными дорогами, приобретающими, между тѣмъ, съ каждымъ днемъ все большее значеніе въ обиходѣ сельской жизни. Неудовлетворительность этихъ порядковъ заключается, по мнѣнію Комитетовъ, во-1-хъ, въ привлеченіи къ содержанію проселочныхъ дорогъ слишкомъ большого числа разнообразныхъ вѣдомствъ и лицъ и, во-2-хъ, въ отсутствіи правильно поставленнаго надзора за выполненіемъ подлежащими учрежденіями и лицами лежащихъ на нихъ по отношенію къ дорогамъ обязанностей. По мнѣнію, на примѣръ, Вологодскихъ Губернскаго и Уѣзнаго Комитетовъ, главная причина неудовлетворительности мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія объясняется тѣмъ, что дорожное дѣло въ уѣздахъ безъ существенной необходимости крайне децентрализовано и находится въ полной зависимости отъ отношенія къ нему разныхъ владѣльцевъ—казны, удѣла, сельскихъ обществъ и частныхъ лицъ, по землямъ которыхъ проселочныя дороги проходятъ (Вологодская, 10, 149). Васильскій Уѣздный Комитетъ Нижегородской губерніи указываетъ, въ частности, на послѣдствія такой децентрализаціи содержанія и завѣдыванія дорогами — въ отношеніи проселочныхъ дорогъ, проходящихъ по казеннымъ лѣснымъ дачамъ. Долгое время одна изъ казенныхъ дорогъ въ уѣздѣ (въ Ценибековской дачѣ) была крайне опасна для проѣзда, вслѣдствіе того, что среди дороги росли дубы и липы, около 95 штукъ; срубить эти деревья оказалось, однако, невозможнымъ безъ обращенія въ Лѣсной Департаментъ. Пока получилось разрѣшеніе отъ Департамента, дѣло дошло до того, что поли-

ція стала составлять протоколы на лѣсничихъ, лѣсничіе же составляли акты на полицію; потомъ назначили торги для продажи этого лѣса, а дорога оставалась все неисправленной. Наконецъ, ее устроили, но сдѣлали всего въ 3 саж. ширины и по бокамъ вырыли канавы, въ которыя легко можетъ слетѣть лошадь. Дорогу эту и до сихъ поръ никто не чинить — добавляетъ предсѣдатель Комитета — несмотря на то, что она единственная для проѣзда въ городъ Васильсурскъ, и что вслѣдствіе ея неустройства неоднократно происходили на ней несчастные случаи (Нижегородская, 242). Въ одномъ изъ докладовъ въ Трудахъ Комитетовъ Витебской губерніи также отмѣчается особенная неисправность дорогъ, пролегающихъ по землямъ частныхъ землевладѣльцевъ и казеннымъ дачамъ. «Такія дороги чинятся скорѣе наружно, прикрашиваются лишь разъ въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ при проѣздѣ начальства, а затѣмъ хозяева этихъ дорогъ почиваютъ на лаврахъ. Даже составленіе протокола отнюдь не влечетъ за собою исправленія дорогъ, такъ какъ крупному владѣльцу гораздо выгоднѣе уплатить небольшой штрафъ въ 5—10 рублей, чѣмъ чинить порядочный участокъ дороги, требующій издержекъ въ 100—200 рублей. Что же касается дорогъ, пролегающихъ по казеннымъ дачамъ, то онѣ лишены абсолютно всякаго надзора, и примѣромъ ихъ состоянія можетъ служить Лѣсохинская казенная дорога Велижскаго уѣзда, на которой проѣзжающій обыкновенно слѣзаетъ, стараясь найти пѣшеходную тропу, чтобы не растрасти по дорогѣ душу и кости» (Витебская, 126).

Второй причиной неисправности сельскихъ дорогъ является неудовлетворительность установленнаго порядка наблюденія за ними, возложеннаго, главнымъ образомъ, на общую полицію. «Уѣздная полиція, — заявляетъ Козелецкій Комитетъ Черниговской губ. — вслѣдствіе малочисленности ея состава и обремененности разнородными занятіями, лишена возможности зорко слѣдить за исправностью мѣстныхъ путей, и на дѣлѣ ея надзоръ проявляется случайно, напримѣръ, передъ проѣздомъ губернатора, архіерея, или когда провалится какой-либо мостъ и движеніе на дорогѣ вовсе прекратится; въ остальное же время надзоръ совершенно отсутствуетъ»... (Черниговская, 202). Не болѣе удовлетворителенъ надзоръ за исправностью дорогъ и со стороны сельскихъ старостъ. Должностныя лица эти настолько обременены обязанностями по взысканію разныхъ сборовъ съ крестьянъ, что почти не располагаютъ временемъ для наблюденія за починкой дорогъ крестьянскими обществами; кромѣ того, они стѣсняются нерѣдко принимать какія-либо репрессивныя мѣры противъ своихъ односельчанъ (Костромская, 337; Подольская, 232). Еще менѣе даетъ въ дорожномъ дѣлѣ благоприятныхъ результатовъ надзоръ низшихъ полицейскихъ вла-

стей, въ лицѣ урядниковъ, сотскихъ и десятскихъ, не говоря уже о возможныхъ при этомъ злоупотребленіяхъ (Ковенская, 162, 165).

Въ виду недостаточности установленнаго надзора за проселочными дорогами, нѣкоторыми земствами уже давно было поднятъ вопросъ о передачѣ этихъ дорогъ въ ихъ вѣдѣніе или хотя бы о предоставленіи представителямъ земства права являться въ судъ для защиты интересовъ населенія, нарушаемыхъ порчею, закапываніемъ, запахиваніемъ и дурнымъ содержаніемъ указанныхъ дорогъ. Въ отвѣтъ на эти ходатайства, однако, было разъяснено, что земству могло бы быть предоставлено лишь право, въ случаѣ замѣченной порчи проселочной дороги, заявлять объ этомъ полиціи, отъ коей и будетъ зависѣть принять надлежащія мѣры. Но въ практикѣ земства, — замѣчаетъ авторъ доклада, внесеннаго въ Херсонскій Губернскій Комитетъ, — имѣется немало примѣровъ, что всѣ усилія земствъ, вся иногда продолжительная по такимъ дѣламъ переписка не приводили къ желаемымъ результатамъ (Херсонская, 44).

Необходимость сосредоточенія всего дорожнаго дѣла въ вѣдѣніи правительственныхъ органовъ 51).

На основаніи изложенныхъ соображеній значительнымъ числомъ Комитетовъ признается необходимость объединенія всего дорожнаго дѣла въ рукахъ одного хозяина. По мнѣнію нѣсколькихъ Комитетовъ, мѣстные пути сообщенія должны быть сосредоточены въ вѣдѣніи правительственныхъ органовъ или поставлены подъ ихъ ближайшій надзоръ.

Желательность объединенія завѣдыванія всѣми мѣстными дорогами въ рукахъ земскихъ и замѣняющихъ ихъ хозяйственныхъ учреждений 52).

По мнѣнію же большинства другихъ Комитетовъ, завѣдываніе всѣми мѣстными дорогами должно быть возложено на земскія учрежденія, хотя бы въ содержаніи тѣхъ или иныхъ разрядовъ дорогъ принимало непосредственное участіе государство, какія-либо учрежденія или общества и частныя лица. Передача всего дорожнаго дѣла, не исключая и старинныхъ магистральныхъ шоссеиныхъ дорогъ, въ руки земства, какъ непосредственнаго представителя интересовъ населенія, оправдывается, по мнѣнію Комитетовъ, самымъ характеромъ гужевыхъ дорогъ, имѣющихъ въ настоящее время преимущественно мѣстное значеніе; что же касается участія въ этомъ дѣлѣ Правительства, то оно должно выразиться въ общемъ руководствѣ и контролѣ надъ дорогами, осуществляемомъ въ томъ же видѣ и размѣрѣ, въ какомъ проявляется контроль государственной власти во всѣхъ другихъ вопросахъ мѣстнаго характера (Гродненская, 231; Костромская, 104; Орловская, 548; Псковская, 295, и мн. др.). Однимъ изъ главныхъ мотивовъ къ сосредоточенію всѣхъ мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія въ вѣдѣніи земства выставляется также то соображеніе, что только при такомъ объединеніи всего дѣла въ однѣхъ рукахъ возможно достигнуть сколько-нибудь равномернаго распредѣленія бремени по содержанію дорогъ между

заинтересованными учреждениями и различными группами населения. Этот последний мотив будет подробнее развитъ въ слѣдующихъ главахъ, посвященныхъ вопросамъ о денежныхъ и натуральныхъ источникахъ средствъ на содержаніе дорогъ; здѣсь же необходимо лишь отмѣтить его, какъ одно изъ видныхъ основанийъ для вышеприведеннаго вывода Комитетовъ.

Противъ передачи всѣхъ мѣстныхъ дорогъ въ вѣдѣніе земства наиболѣе категорически высказался лишь Ржевскій Комитетъ Тверской губерніи, указавшій на трудность проведенія этой мѣры въ жизнь, въ виду малочисленности состава земскихъ исполнительныхъ органовъ. «Само собою разумѣется, — говорится въ Трудахъ Комитета, — что при культурности населенія попеченіе о дорогахъ не потребовало бы отъ земства почти никакихъ затратъ времени, труда и средствъ. Совсѣмъ иное дѣло при настоящихъ условіяхъ, когда колоссальный трудъ, посильный только всему населенію, приходится брать на себя малочисленнымъ исполнительнымъ органамъ общественныхъ учреждений. Сколько здѣсь требуется однихъ только земскихъ смотрителей, надзирающихъ за исправнымъ содержаніемъ дорогъ»... (Тверская, 365—366). Какъ будетъ изложено ниже, сомнѣнія эти раздѣлялись и нѣкоторыми другими Комитетами, при чемъ, большинство изъ нихъ признавало возможнымъ справиться съ этимъ дѣломъ путемъ учрежденія мелкой земской единицы или участковыхъ дорожныхъ попечительствъ.

Въ длинномъ рядѣ Комитетовъ, высказавшихся за объединеніе дорожнаго дѣла въ рукахъ земскихъ учреждений, какъ непосредственныхъ представителей интересовъ мѣстнаго населенія, особую группу составляютъ Комитеты тѣхъ губерній, на которыя не были распространены до сихъ поръ начала земскаго самоуправленія, именно Комитеты нѣкоторыхъ окраинныхъ и, главнымъ образомъ, западныхъ губерній. Выражая общія пожеланія о введеніи у нихъ земскихъ учреждений, многіе изъ этихъ Комитетовъ остановились въ то же время подробно на составленіи предположеній о такой новой организациі мѣстнаго дорожнаго управленія, которая хотя бы отчасти могла замѣнить выборныя земскія учреждения, если бы введеніе послѣднихъ въ полномъ объемѣ оказалось по государственнымъ соображеніямъ неисполнимымъ. Въ виду этого, а также многихъ другихъ особенностей въ предположеніяхъ указанныхъ Комитетовъ, всѣ высказанныя ими соображенія и заключенія по вопросамъ дорожнаго управленія будутъ приведены отдѣльно.

Переходя къ изложенію соображеній Комитетовъ земскихъ губерній, слѣдуетъ, прежде всего, отмѣтить противоположныя сужденія относительно участія въ дорожномъ дѣлѣ губернскихъ и уѣздныхъ земствъ. По мнѣнію однихъ Комитетовъ, нынѣшняя органи-

Преимущества сосредоточенія всего дорожнаго хозяйства въ вѣдѣніи уѣздныхъ земствъ 63).

зація дорожнаго хозяйства, основанная на руководствѣ губернскихъ земствъ, являющихся распорядителями дорожныхъ капиталовъ, страдаетъ существенными недостатками. При этой организаціи самое дѣло, прежде всего, крайне усложняется. Напримѣръ, смѣты на техническія сооруженія составляются въ губернскомъ техническомъ бюро, потомъ разсматриваются въ Уѣздныхъ Земскихъ Собраніяхъ и затѣмъ еще утверждаются Губернскими Земскими Собраніями. По мнѣнію Комитетовъ, устройство дорожныхъ сооружений могло бы успѣшнѣе, если бы веденіе дорожнаго хозяйства было сосредоточено въ Уѣздныхъ Управахъ и не осложнялось бы перепиской съ Управой Губернской. Кромѣ того, Уѣздныя Земскія Собранія и Управы имѣютъ возможность лучше судить и о самой необходимости тѣхъ или иныхъ дорожныхъ сооружений. Уѣздное земство является естественнымъ союзомъ людей, живущихъ въ одной мѣстности и имѣющихъ общія пользы и нужды, тогда какъ наши губерніи — часто случайныя конгломерации потребностей различныхъ уѣздовъ. Независимо отъ этого, уѣздныя земства, вслѣдствіе одного уже сравнительно небольшого раіона ихъ дѣятельности, ближе знакомы съ экономическимъ бытомъ населенія; имъ лучше извѣстны какъ мѣстныя условія предполагаемыхъ работъ, такъ и дѣйствительная стоимость матеріаловъ и рабочихъ рукъ, — имъ легче сдѣлать и правильный выборъ выполненія работъ съ наименьшею затратою. Притомъ участіе уѣздныхъ земскихъ органовъ въ фактическомъ выполненіи дорожныхъ работъ значительно расширяетъ кругъ лицъ, принимающихъ дѣятельное участіе въ столь серьезномъ дѣлѣ; самое наблюденіе и контроль за работами для уѣздныхъ органовъ, какъ мѣстныхъ жителей, значительно облегчаются и упрощаются. Наконецъ, нельзя отрицать и того, что въ иныхъ случаяхъ губернская земства ставятъ дѣло на слишкомъ широкую ногу — производятъ экономическія изслѣдованія, для опредѣленія грузонапряженности дорогъ, дѣлаютъ измѣренія съ цѣлью спрямленія пути, несутъ большія затраты на устройство мостовъ съ каменными устоями, хотя всѣ такія затраты далеко не всегда оправдываются размѣрами грузового движенія. Гласные уѣзднаго земства скромнѣе по положенію и экономнѣе въ затратахъ. Уѣзднымъ земствамъ не нужно дорогихъ изслѣдованій, — гласные хорошо знаютъ свой край; лишнимъ считается ими и спрямленіе дорогъ, при которыхъ выгадываются иногда 2—3 версты на протяженіи 50—100 верстъ дороги; дешевле обходится уѣзду и организація технического надзора. По всѣмъ этимъ соображеніямъ рядъ Комитетовъ высказался за передачу дорожнаго дѣла въ вѣдѣніе уѣздовъ, съ образованіемъ въ распоряженіи уѣздныхъ земствъ особыхъ уѣздныхъ дорожныхъ ка-

питаловъ (Олонецкая, 42; Пензенская, 89; Пермская, 259; Тамбовская, 208; Харьковская, 246; Черниговская, 440, и др.).

Въ противоположность этому мнѣнію нѣсколькими Комитетами было указано на нецѣлесообразность сосредоточенія всего дорожнаго дѣла въ уѣздахъ. Прямимъ послѣдствіемъ этой мѣры явилась бы необходимость для каждаго уѣзднаго земства имѣть особаго дорожнаго техника, такъ какъ безъ технического надзора обходиться въ этомъ дѣлѣ, очевидно, невозможно; губернскому же земству содержаніе надлежащаго технического персонала обойдется, конечно, въ общемъ дешевле. Затѣмъ, едва ли можетъ быть признанъ лишнимъ и самый контроль со стороны губернскаго земства, тѣмъ болѣе, что контроль этотъ выражается, на практикѣ, лишь въ обсужденіи степени необходимости и неотложности тѣхъ или иныхъ предположеній о новыхъ дорожныхъ работахъ, самое же выполнение этихъ работъ губернскаго земства предоставляютъ обыкновенно уѣзднымъ; для правильнаго сужденія по каждому такому вопросу необходимо сопоставленіе дорожныхъ нуждъ всей губерніи, выясненію которыхъ и служатъ экономическія изслѣдованія, производимыя при Губернскихъ Управахъ. Наконецъ, только въ Губернскомъ Собраніи могутъ быть согласованы интересы уѣздовъ при проведеніи междууѣздныхъ дорогъ или при оборудованіи такихъ дорогъ, которыя, проходя по территоріи одного уѣзда, въ дѣйствительности обслуживаютъ, главнымъ образомъ, населеніе другого, каковы напримѣръ, нѣкоторые подъѣздные пути къ желѣзнодорожнымъ станціямъ, пристанямъ и т. п. Въ виду этихъ соображеній часть Комитетовъ пришла къ выводу о желательности сохраненія общаго руководства и технического наблюденія за дорожнымъ дѣломъ въ губернскихъ земствахъ (Олонецкая, 37, 42; Пензенская, 57; Пермская, 18; Рязанская, 598—599, и др.).

Желательность сохранения руководства и контроля надъ дорожнымъ дѣломъ за губернскимъ земствомъ 54).

Затѣмъ, въ Трудахъ нѣкоторыхъ Комитетовъ встрѣчается еще указаніе на необходимость урегулированія отношеній, возникающихъ по дорожнымъ вопросамъ между двумя или даже большимъ числомъ смежныхъ губерній, въ случаяхъ, когда, напримѣръ, подъѣздной путь или какой-либо трактъ, имѣющій преимущественное значеніе для одной губерніи, проходитъ на большемъ или меньшемъ протяженіи по территоріи другой губерніи. По мнѣнію Орловскаго Губернскаго Комитета, устройство и оборудованіе такихъ дорожныхъ участковъ должны бы быть приняты на себя Министерствомъ Путей Сообщенія, по мнѣнію же Днѣпровскаго Комитета Таврической губерніи, условія и способы приведенія въ порядокъ такого рода междугубернскихъ дорогъ должны бы устанавливаться съѣздами представителей губернскихъ и уѣздныхъ земствъ, заинте-

Необходимость урегулированія вопросовъ о порядкѣ содержанія междугубернскихъ дорогъ 55).

ресованныхъ въ удобопрѣзжемъ состояніи названныхъ дорогъ (Орловская, 47, 651; Таврическая, 47).

Желательность учрежденія особыхъ уѣздныхъ дорожныхъ комитетовъ для разрѣшенія въ которыхъ общихъ вопросовъ дорожного дѣла въ уѣздѣ 56).

Далѣе, тремя Комитетами была отмѣчена недостаточность, для разрѣшенія всѣхъ дорожныхъ вопросовъ на мѣстахъ, существующей земской организаціи, въ лицѣ Земскихъ Управъ, и было указано на желательность образованія въ уѣздахъ особыхъ дорожныхъ комитетовъ, состоящихъ подъ предѣдательствомъ предводителя дворянства изъ предсѣдателей и членовъ Уѣздной Земской Управы, земскихъ начальниковъ, уѣзднаго исправника и участковыхъ дорожныхъ наблюдателей по выбору Земскаго Собранія, при чемъ на эти дорожные комитеты предполагается возложить распредѣленіе дорогъ по разрядамъ и раздѣленіе ихъ на очереди исправленія по степени важности, а также разрѣшеніе различнаго рода другихъ мѣстныхъ вопросовъ, связанныхъ съ дорожнымъ дѣломъ (Калужская, 120; Костромская, 516; Псковская, 101, и др.).

Необходимость мелкой земской организаціи для заведенія проселочными дорогами 57).

Еще болѣе недостаточными, по мнѣнію весьма значительнаго числа Комитетовъ, должны быть признаны существующіе исполнительные органы земства для приведенія въ порядокъ огромной массы проселочныхъ дорогъ, составляющихъ цѣлую сеть большихъ и малыхъ путей, пролегающихъ при самыхъ разнообразныхъ условіяхъ и требующихъ поэтому чисто хозяйственныхъ соображеній о тѣхъ или иныхъ способахъ содержанія ихъ въ исправности. Надзоръ полиціи за этими дорогами, какъ уже было отмѣчено выше, оказывается неудовлетворительнымъ. Волости съ ихъ старшинами и правленіями, хотя теперь во многихъ случаяхъ замѣняютъ недостающіе у земства мелкіе исполнительные органы, являются, однако, мало подходящими учрежденіями для этой цѣли; притомъ, какъ учрежденія строго сословныя, онѣ лишены возможности дѣйствовать тамъ, гдѣ приходится имѣть дѣло съ населеніемъ другихъ сословій, кромѣ крестьянскаго. Содержаніе наемныхъ агентовъ въ достаточномъ количествѣ обходилось бы слишкомъ дорого и въ то же время было бы мало производительнымъ расходомъ, если контролирующею инстанціею останется Уѣздная Земская Управа, такъ какъ послѣдняя, при ограниченности своего состава, не можетъ слѣдить за состояніемъ нѣсколькихъ тысячъ верстъ проселочныхъ дорогъ въ уѣздѣ; по крайней мѣрѣ, фактическаго контроля при такихъ условіяхъ почти не можетъ быть никакого, а документальный, не гарантируя правильности и производительности расходовъ, будетъ только мертвить дѣло *). При такихъ обстоятельствахъ, по

*) Насколько непосильна работа, выпадающая нынѣ на Уѣздныя Земскія Управы, въ виду громадныхъ размѣровъ территоріи многихъ уѣздовъ, особенно въ восточныхъ губерніяхъ, показываютъ данныя, приведенныя въ одномъ изъ докладовъ по Вирскому Комитету Уфимской губерніи, о числѣ различныхъ административ-

миѣнію Комитетовъ, естественно является вопросъ объ организаціи такого хозяйственнаго, близкаго къ населенію, органа, который былъ бы подчиненъ контролю мѣстнаго населенія (Орловская, 648).

Изъ двухъ видовъ мѣстной земской организаціи — самоуправляющейся мелкой земской единицы и лишенныхъ права самообложения участковыхъ земскихъ попечительствъ — большинствомъ Комитетовъ отдается предпочтеніе образованію мелкихъ земскихъ единицъ, такъ какъ дѣятельность учреждавшихся до сихъ поръ попечительствъ (по продовольственной части, санитарныхъ и др.) носила добровольный и потому, по большей части, случайный характеръ и далеко не всегда приводила къ удовлетворительнымъ результатамъ. Чтобы дорожное хозяйство, какъ и школьное дѣло, врачебная часть и проч., было правильно поставлено, оно должно быть ввѣрено такимъ лицамъ, которыя сами близко заинтересованы въ успѣшномъ состояніи названныхъ отраслей земской дѣятельности и хорошо знакомы съ истинными потребностями мѣстнаго населенія. Удовлетворить всѣмъ этимъ требованіямъ, по миѣнію значительной части Комитетовъ, можетъ только самоуправляющаяся мелкая всесловная земская единица, носящая обязательный характеръ для всего мѣстнаго населенія опредѣленной небольшой территоріи, надѣленная правомъ самообложения, связанная въ своей дѣятельности съ уѣзднымъ и губернскимъ земствомъ на тѣхъ же основаніяхъ, которыя существуютъ между земствами уѣзднымъ и губернскимъ, и обладающая отвѣтственными передъ мѣстнымъ населеніемъ выборными исполнительными органами, занятыми притомъ исключительно удовлетвореніемъ хозяйственныхъ нуждъ (Московская, 116—119, 289, 290, 319—348, 409, 410, 415, 509; Новгородская, 405; Смоленская, I, 153—154; Саратовская, 97—137, и мн. др.).

Не отвергая желательности учрежденія мелкой земской единицы, другіе Комитеты находили, однако, образованіе такихъ новыхъ органовъ нѣсколько преждевременнымъ и предлагали вначалѣ, въ видѣ переходной мѣры, ограничиться учрежденіемъ земскихъ участковыхъ попечительствъ или иныхъ мелкихъ организацій хозяйственнаго характера. Смоленскій Губернскій Комитетъ, напримѣръ, призналъ желательнымъ образованіе болѣе мелкихъ, чѣмъ уѣздъ, обще-хозяйственныхъ единицъ, но безъ права самообложения (Смо-

Желательность учрежденія самоуправляющейся мелкой земской единицы 58).

Преждевременность, учрежденія мелкой земской единицы и желательность образованія участковыхъ доремскихъ попечительствъ или иныхъ мелкихъ организацій хозяйственнаго характера 59).

ныхъ чиновъ въ уѣздѣ и наличномъ персоналѣ земскихъ служащихъ. Въ то время какъ въ названномъ уѣздѣ, съ площадью въ 21.629 квадр. верстъ и населеніемъ въ 504.445 человекъ, имѣется 16 земскихъ начальниковъ, 7 станovýchъ приставовъ, 2 податныхъ инспектора съ однимъ помощникомъ, 37 волостныхъ правлений и громадный штатъ урядниковъ, сотскихъ и десятскихъ, число служащихъ въ земствѣ ограничивается предсѣдателемъ и 3 членами Управы и небольшимъ числомъ другихъ лицъ (Уфимская, 167).

ленская, I, 121 — 125). Московскіе Губернскій и Уѣздный Комитеты высказались вообще за желательность введенія какихъ-либо мелкихъ общественныхъ организацій, которыя обладали бы необходимыми средствами для приведенія дорожнаго хозяйства на должную высоту (Московская, 14, 43, 434). Саратовскій и Тверской Губернскіе Комитеты прямо отвергли самую возможность въ настоящее время учрежденія мелкой земской единицы, въ виду неясности вопроса о ней въ земской средѣ и отсутствія даже въ общей литературѣ указаній на то, какимъ образомъ она могла бы осуществиться на практикѣ, и въ чемъ должна бы заключаться ея дѣятельность. Кромѣ того, Саратовскій Губернскій Комитетъ находилъ, что уѣздныя и губернскія земства и при настоящей своей организаціи имѣютъ полную возможность приблизить свою дѣятельность къ населенію путемъ порученія завѣдыванія различными мѣропріятіями уполномоченнымъ, попечителямъ, коммиссіямъ и пр., избираемымъ изъ среды мѣстнаго населенія (Саратовская, 97). За организацію участковыхъ попечительствъ, вообще, и дорожныхъ въ частности, или введеніе дорожныхъ попечителей, старостъ, смотрителей и иныхъ выборныхъ мѣстныхъ органовъ уѣзднаго земства по дорожной части высказались и многіе другіе Комитеты (Вятская, 165; Московская, 135, 409—410, 615; Псковская, 101, 335, 348; Рязанская, 219; Тульская, 94, 107, и мн. др.). При этомъ часть Комитетовъ находила необходимымъ ходатайствовать объ измѣненіи ст. 105 Положенія о земскихъ учрежденіяхъ въ томъ смыслѣ, чтобы въ помощь Земскимъ Управамъ для ближайшаго завѣдыванія отдѣльными отраслями хозяйства могли бы быть избираемы не только гласные земства и владельцы, имѣющіе право непосредственнаго голоса въ земскихъ избирательныхъ собраніяхъ, какъ это установлено вышеуказанною статьею закона, но и всѣ вообще извѣстныя Земскому Собранію лица, въ особенности изъ крестьянъ, могущія своею дѣятельностью на мѣстѣ принести пользу земству (Костромская, 313; Новгородская, 232, 272). Нѣкоторые Комитеты и отдѣльные члены ихъ подавали даже желательнымъ самый выборъ такихъ дорожныхъ попечителей или старостъ предоставить не земству, а волостнымъ сходамъ и вообще придать предположеннымъ хозяйственнымъ попечительствамъ сословно-крестьянскій характеръ, въ виду, между прочимъ, того соображенія, что одной изъ главныхъ обязанностей этихъ органовъ будетъ раскладка натуральной дорожной повинности по содержанію проселочныхъ дорогъ и надзоръ за ея выполненіемъ, дѣйствительнаго же отбыванія этой повинности въ натурѣ возможно ожидать лишь отъ однихъ крестьянъ (Курская, 850; Псковская, 101, 245; Смоленская, II, 284—287).

Такова, по мнѣнію Комитетовъ, желательная организація дорожнаго хозяйства въ губерніяхъ съ земскимъ самоуправленіемъ. Въ губерніяхъ, лишенныхъ выборныхъ земскихъ учреждений, прежде всего, были выражены пожеланія, въ особенности во всемъ Западномъ краѣ, о распространеніи на нихъ Положенія о земскихъ учрежденияхъ въ полномъ объемѣ. На случай же неосуществимости этой мѣры, большинство Комитетовъ названныхъ губерній указало на необходимость реорганизаціи учреждений, завѣдующихъ нынѣ ихъ дорожнымъ хозяйствомъ, — губернскихъ и уѣздныхъ распорядительныхъ комитетовъ, съ пополненіемъ состава послѣднихъ членами изъ мѣстныхъ землевладѣльцевъ. Эта новая организація дорожнаго хозяйства, проектированная всѣми Комитетами Западныхъ губерній почти въ одинаковой формѣ, состоитъ въ слѣдующемъ. Во главѣ дорожнаго дѣла въ губерніи остается губернской распорядительный комитетъ, но компетенція его значительно расширяется, а именно, ему предоставляется право переводить проселочныя дороги въ участковыя, содержимыя на общій земскій счетъ, и обратно — переводить послѣднія въ разрядъ проселочныхъ; далѣе, разрѣшать устройство за счетъ общественныхъ и частныхъ средствъ шоссеиныхъ дорогъ и мостовъ на концессионныхъ началахъ; опредѣлять нормы ширины дорогъ сообразно мѣстнымъ потребностямъ, выдавать пособія изъ дорожнаго капитала на постройку и починку мостовъ, устройство водоотводныхъ сооружений и т. п., словомъ; предоставляются многія полномочія губернскихъ земствъ (Ковенская, 8). Еще болѣе существенно измѣняется дорожное управленіе въ уѣздахъ. Недостатки нынѣшнихъ уѣздныхъ распорядительныхъ комитетовъ, состоящихъ въ вѣдѣніи уѣздной полиціи (предсѣдатель комитета — уѣздный исправникъ), уже давно были сознаны. Поэтому при введеніи въ дѣйствіе Правилъ о расходованіи дорожныхъ капиталовъ въ 14 неземскихъ губерніяхъ, на основаніи особой инструкціи 30 іюня 1900 года, изданной Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ по соглашенію съ Министерствомъ Финансовъ, въ помощь губернскому распорядительному комитету образованы были уѣздныя совѣщательныя комиссіи, для обсужденія предлагаемыхъ губернскимъ комитетомъ на ихъ разрѣшеніе вопросовъ дорожнаго хозяйства, касающихся отдѣльныхъ уѣздовъ, главнымъ же образомъ — для разработки операціонныхъ дорожныхъ плановъ, составленіе которыхъ предусмотрено Правилами о дорожныхъ капиталахъ (т. IV, изд. 1899 г., Уст. о Земск. Повин., прилож. къ ст. 124). Комиссіи эти, подъ предсѣдательствомъ уѣзднаго предводителя дворянства или лица, его замѣняющаго, составлены изъ исправника, младшаго дорожнаго инженера, податнаго инспектора, чиновника по дѣламъ крестьянскаго управленія (земскаго начальника, миро-

Необходимость преобразования учреждений, завѣдующихъ дорожнымъ хозяйствомъ въ губерніяхъ Западнаго края, и желательность пополненія состава этихъ учреждений членами изъ мѣстныхъ землевладѣльцевъ 60).

вого посредника и т. п.), городского головы, членовъ отъ военнаго и почтово-телеграфнаго вѣдомствъ, по дѣламъ до нихъ относящимся, и представителей мѣстнаго землевладѣнія, заводской, фабричной и торговой промышленности, по усмотрѣнію губернатора. Въ настоящее время дѣятельность этихъ комиссій сводится, на практикѣ, по свидѣтельству Комитетовъ, лишь къ кабинетной работѣ по разсмотрѣнію составляемыхъ волостными правленіями смѣтъ на дорожные строительные матеріалы и другихъ предположеній по дорожной части, до представленія ихъ въ губернский распорядительный комитетъ; завѣдываніе же дорожнымъ хозяйствомъ въ уѣздѣ остается попрежнему въ рукахъ мѣстной полиціи (Волинская, 56; Гродненская, 431; Минская, 87 и др.). Къ намѣненію этихъ порядковъ и направлены пожеланія Комитетовъ. Предложенія ихъ заключаются въ томъ, чтобы уѣздныя совѣщательныя комиссіи были обращены въ постоянныя уѣздныя учрежденія — уѣздные дорожные комитеты или комисіи, не только призванныя замѣнить уѣздные распорядительныя комитеты въ ихъ нынѣшней компетенціи, но и снабженныя болѣе широкими правами — включительно до права опредѣлять максимальное количество рабочихъ дней по отбыванію натуральной повинности и издавать обязательныя постановленія по дорожной части (Виленская, 148—149).

Желательность предоставления членамъ дорожныхъ уѣздныхъ комиссій отъ мѣстнаго населенія права дорожныхъ попечителей, съ широкой компетенціей по наблюденію за исправленіемъ дорогъ 61).

Другая особенность этихъ дорожныхъ комитетовъ, кореннымъ образомъ измѣняющая ихъ нынѣшнее положеніе, заключается въ томъ, что входящіе въ составъ ихъ члены отъ мѣстнаго населенія должны явиться въ то же время участковыми дорожными попечителями (по терминологіи другихъ Комитетовъ — депутатами, комиссарамъ и т. п.), избираемыми губернаторами преимущественно изъ среды мѣстныхъ землевладѣльцевъ и бесплатно исполняющими свои почетныя обязанности. Такіе депутаты, по свидѣтельству Комитетовъ, уже существовали въ Западномъ краѣ въ 80-хъ годахъ, но потомъ были упразднены. Въ настоящее время Комитетами высказываются пожеланія о возстановленіи этихъ органовъ мѣстнаго надзора, съ предоставленіемъ имъ широкихъ правъ по наблюденію за исправленіемъ дорогъ. Въ этихъ цѣляхъ предлагается подчинить дорожному депутату всѣхъ должностныхъ лицъ, имѣющихъ непосредственное отношеніе къ починкѣ дорогъ: урядниковъ, сотскихъ, десятскихъ, старшинъ, старостъ, выборныхъ и т. п.; попечителю или депутату должно быть предоставлено, дагѣе, право своею властью налагать денежныя взысканія (до 3—10 р.) на лицъ, виновныхъ въ неисправномъ содержаніи состоящихъ на ихъ отвѣтственности дорожныхъ участковъ; депутатъ распоряжается также немедленной починкой дорожныхъ сооружений, въ случаѣ ихъ неисправности, на счетъ виновныхъ; наконецъ, какъ членъ дорожной

комиссиі, онъ представляеть ей свои соображенія по починкѣ дорогъ въ его волости и наблюдаетъ за приведеніемъ въ исполненіе всѣхъ работъ въ своемъ участкѣ. Отличіемъ этихъ депутатовъ или попечителей является также ихъ единоличный характеръ: по мнѣнію большинства Комитетовъ западныхъ губерній, депутатъ долженъ дѣйствовать самостоятельно и отвѣчать за свои распоряженія лишь передъ уѣздной дорожной комиссіей, куда и могутъ приноситься на него жалобы (Виленская, 149—150; Витебская, 328, 485; Ковенская, 37, 115, 136, 156, 176, 184; Подольская, 233, 422, 682, 903, 957, и др.). На желательность образованія коллегіальныхъ волостныхъ дорожныхъ комитетовъ указавъ одинъ лишь Летичевскій Комитетъ Подольской губерніи, признавшій необходимымъ учрежденіе такихъ комитетовъ въ цѣляхъ, главнымъ образомъ, справедливой разверстки дорожныхъ сборовъ, проектированныхъ имъ взаимнѣ натуральной повинности (Подольская, 788, 794).

На ряду съ вышеприведенными сужденіями о необходимости передачи всего дорожнаго дѣла въ вѣдѣніе представителей мѣстнаго населенія, нѣсколькими Комитетами были высказаны пожеланія о привлеченіи къ болѣе дѣятельному надзору за дорогами административныхъ лицъ мѣстнаго крестьянскаго управленія и органовъ уѣздной полиціи. По мнѣнію Уѣздныхъ Комитетовъ: Вятскаго, Верейскаго Московской губерніи, Крестецкаго Новгородской и Роменскаго Полтавской, распредѣленіе повинности по содержанію проселочныхъ дорогъ и надзоръ за ея выполненіемъ крестьянскими обществами слѣдуетъ возложить на земскихъ начальниковъ, какъ органовъ власти, ближе всего стоящихъ къ населенію (Вятская, 165, 668; Московская, 148; Новгородская, 225; Полтавская, 771). Нѣсколько другихъ Комитетовъ находили необходимымъ усилить надзоръ полицейскихъ властей, возложивъ на полицію отвѣтственность за состояніе дорогъ и предоставивъ ей право производить ремонтъ дорогъ за счетъ лицъ, виновныхъ въ небрежномъ исполненіи дорожной повинности (Виленская, 65; Гродненская, 352; Минская, 283; Нижегородская, 237, 242; Псковская, 326; Тверская, 236, и др.). Были сдѣланы, наконецъ, отдѣльныя предложенія о порученіи надзора надъ дорогами завѣдующимъ военно-конскими участками, полевой стражѣ и др.

Желательность привлеченія къ болѣе дѣятельному надзору за дорогами земскихъ начальниковъ и органовъ уѣздной полиціи 92).

Вслѣдъ за административно-хозяйственной организаціей дорожнаго дѣла многими Комитетами обращено было вниманіе и на техническую сторону его. По свидѣтельству Гродненскаго Уѣзднаго Комитета, «съ технической стороны дорожное дѣло въ губерніи поставлено въ высшей степени неудовлетворительно: при значительномъ протяженіи дорогъ и большомъ числѣ дорожныхъ сооруженій

Неудовлетворительность мнѣніемъ технической организаціи дорожнаго хозяйства и желательность усиленія технического надзора надъ дорогами 63).

не существует на мѣстахъ ни блюстителей, ни руководителей въ дорожныхъ работахъ, ежегодно отбываемыхъ крестьянскимъ и мѣщанскимъ населеніемъ весною и осенью, въ продолженіе каждый разъ двухъ-трехъ недѣль. Выходить на эти работы въ общемъ масса людей и подводъ; но вся эта рабочая сила, безъ надлежащаго надзора, ничего полезнаго не дѣлаетъ, ограничиваясь одною засыпкою колеиныхъ выбоинъ землею, выбрасываемою изъ канавъ. Насыпки и утрамбовки середины дороги для стока воды, возвышенія низменныхъ мѣстъ, прокопки отлогихъ канавъ и вообще нивелировки почти совершенно не производятся, . . . мосты строятся безъ всякаго знанія способовъ ихъ сооруженія, безъ правильныхъ устоевъ, скатовъ и подсыпокъ, отчего скоро приходятъ въ негодность и разрушаются, а лѣсной матеріалъ и затрачиваемый на нихъ трудъ пропадаютъ непроизводительно. . . » (Гродненская, 431). Подобные же отзывы объ отсутствіи или недостаточности технического надзора въ дорожномъ дѣлѣ и зависящемъ отъ этого плохомъ состояніи мѣстныхъ путей сообщенія приводятся въ Трудахъ цѣлаго ряда Комитетовъ.

Въ виду этихъ указаній, значительное число Комитетовъ высказалось за необходимость организаціи технического наблюденія надъ устройствомъ дорогъ. При этомъ часть Комитетовъ не опредѣлила точнѣе, въ какомъ видѣ должна выразиться эта техническая организація; часть же сдѣлала опредѣленные указанія на желательность: одни—учрежденія новыхъ должностей земскихъ дорожныхъ инженеровъ или объ увеличеніи числа ихъ, гдѣ таковыя уже имѣются, другіе—о привлеченіи на службу земствъ, въ особенности для упорядоченія проселочныхъ дорогъ, обыкновенныхъ техникувъ-строителей низшаго ранга или даже простыхъ дорожныхъ мастеровъ и десятниковъ, такъ какъ инженеры, по выраженію одного доклада въ Трудахъ Вологодской губерніи, дорого стоятъ и мало знаютъ о грунтовыхъ дорогахъ, проселки же и не нуждаются въ дорогихъ усовершенствованіяхъ по правиламъ инженерной науки (Виленская, 84, 190; Витебская, 367; Вологодская, 137; Волынская, 103; Кіевская, 469; Минская, 381, и др.). Нѣсколько Комитетовъ, признавая цѣлесообразнымъ вовсе отказаться отъ натуральной дорожной повинности, выразили пожеланія объ образованіи въ каждой волости даже цѣлыхъ небольшихъ артелей специальныхъ дорожныхъ рабочихъ, съ опытными дорожными мастерами во главѣ и нѣсколькими лицами, съ высшимъ или среднимъ техническимъ образованіемъ, въ качествѣ инспекторовъ и инструкторовъ для всего уѣзда; опытъ созданія такихъ дорожныхъ дружинъ, какъ свидѣтельствуютъ Труды Комитетовъ, уже имѣетъ мѣсто съ 1902 года въ Суджанскомъ уѣздѣ Курской губерніи (Кіевская, 502; Курская,

Желательность учрежденія земскихъ техническихъ бюро съ инженерами и техниками по гла-
вѣ 64).

Желательность привлеченія на службу земствъ техникувъ — строителей низшаго ранга или дорожныхъ мастеровъ и десятниковъ 65).

641; Харьковская, 172; Черниговская, 131). За организацию технического надзора высказались, впрочем, и те Комитеты, которые считали более правильным производить устройство и ремонт дорог подрядным способом (Архангельская, 154, 164; Волынская, 103, и друг.).

Въ связи съ сужденіями о техническомъ дорожномъ надзорѣ нѣкоторыми Комитетами былъ поднятъ также вопросъ о недостаткѣ въ Россіи свѣдущихъ техниковъ по дорожной части, объясняемый крайне ограниченнымъ числомъ соответствующихъ техническихъ школъ, и было указано на необходимость открытія, за счетъ казны, специальныхъ учебныхъ заведеній для образованія техниковъ и десятниковъ по дорожной части. Выясненію типа такой школы посвященъ одинъ изъ докладовъ по Новозыбковскому Комитету Черниговской губерніи, при чемъ авторъ доклада рекомендуетъ учрежденіе среднего учебнаго заведенія, подготовляющаго техниковъ-строителей, умѣющихъ строить деревянные мосты и шоссе упрощеннаго типа, снимать планы и производить нивелировки, а также составлять проекты по осушкѣ болотъ, устройству плотинъ, сельскохозяйственныхъ построекъ и т. п. (Вологодская, 10; Вятская, 336; Костромская, 414; Черниговская, 324—325).

Въ противоположность Комитетамъ, видѣвшимъ въ дорожныхъ техникахъ, по выраженію одного доклада, новую культурную силу, идущую потрудиться для деревенскаго жителя рядомъ съ земскимъ врачомъ и учителемъ (Тамбовская, 209), нѣсколькими Комитетами заявлено о ненужности для дорожнаго дѣла постоянного надзора техниковъ-специалистовъ. «Правительство уступило земству на устройство дорожныхъ сооружений такъ-называемые дорожные капиталы, но потребовало, чтобы эти сооружения возводились не иначе, какъ по техническимъ смѣтамъ. Для этого каждому уѣзду потребовалось пригласить техниковъ, затрачивая на этотъ предметъ по двѣ и болѣе тысячи рублей въ годъ, или около 20% изъ получаемаго ежегодно капитала. Сорокалѣтняя же практика земства, — замѣчаетъ Спасскій Комитетъ Рязанской губерніи, — доказала, что дорожныя сооружения хорошо возводились и безъ обязательнаго участія техниковъ, приглашать коихъ слѣдуетъ только въ тѣхъ случаяхъ, когда участіе ихъ вызывается дѣйствительною надобностью. Между тѣмъ, излишніе техники обходятся губерніи не менѣе 20.000 р. въ годъ, на которые много можно сдѣлать добра»... (Рязанская, 653). Противъ технического надзора высказался и Раненбургскій Комитетъ той же Рязанской губерніи, находившій, что сооружения, построенныя подъ наблюденіемъ техниковъ, нисколько не лучше возведенныхъ Управами хозяйственнымъ способомъ, и столь же часто, если не чаще, смываются при поло-

Недостаточность существующаго числа техническихъ школъ и малая возможность открытія специальныхъ учебныхъ заведеній для образованія техниковъ и десятниковъ по дорожной части 66).

Дорожная техника технического надзора и возможность для земства обходиться безъ него 67).

воды; отрицательно отнеслись къ вопросу о необходимости дорожныхъ техникумовъ еще два Комитета: Уманскій—Кіевской губерніи и Петрозаводскій—Олонецкой (Кіевская, 1059; Олонецкая, 258; Рязанская, 323, 653).

Недостаточность установленныхъ закономъ штрафовъ нарушителей дорожныхъ постановлений 69).

Наконецъ, въ значительномъ числѣ Комитетовъ подверглись также обсужденію вопросы о порядкѣ преслѣдованія за дурное состояніе дорогъ и о мѣрахъ къ болѣе дѣйствительному понужденію населенія къ выполненію постановленій по дорожному дѣлу. Какъ указывается въ Трудахъ нѣсколькихъ Комитетовъ, несмотря на важность и значеніе дорогъ для сельской жнани, законъ недостаточно охраняетъ ихъ исправное содержаніе. Такъ, 69 ст. Устава о наказаніяхъ, налагаемыхъ мировыми судьями, ставя на первый планъ, почему - то, тротуары и мосты и лишь на послѣдній — мостовыя и грунтовыя дороги, угрожаетъ денежнымъ взысканіемъ всего до 25 р., притомъ не всѣмъ, кто содержитъ въ неисправномъ видѣ свои дороги, а лишь тѣмъ, кто послѣ напоминанія полиціи о необходимости починить дорогу не исполнитъ этой обязанности; если же такого требованія со стороны полиціи не будетъ предъявлено, то какъ бы плоха ни была дорога, виновный въ томъ не подвергнется никакой отвѣтственности (Витебская, 160; Калужская, 95; Смоленская, II, 60 — 61). Слишкомъ незначительны также взысканія, установленныя и въ другихъ статьяхъ Устава о наказаніяхъ, предусматривающихъ поврежденія дорожныхъ сооружений и загроможденіе пути (ст.ст. 70 — 73) *, въ особенности если принять во вниманіе явно умышленную иногда порчу населеніемъ дорожныхъ сооружений и посадокъ, удостовѣренную мѣстными Комитетами (Казанская, 52; Калужская, 111; Подольская,

*) Уст. о Наказ. 69) За неисправное содержаніе тротуаровъ, мостковъ, мостовыхъ и дорогъ виновные, не приступившіе къ исправленію и послѣ напоминанія, подвергаются:

денежному взысканію не свыше двадцати пяти рублей.

70) За порчу тротуаровъ, мостковъ, мостовыхъ, дорогъ и шоссе или находящихся на нихъ периль, канавъ, столбовъ, деревь и т. п. виновные подвергаются: денежному взысканію не свыше пятнадцати рублей.

71) За прогонъ скота по шоссе, тамъ, гдѣ это запрещено, или же безъ соблюденія установленныхъ для того правилъ, виновные подвергаются: денежному взысканію не свыше пяти рублей.

72) За поврежденіе на дорогахъ мостовъ, переправъ, плотинъ, гатей и т. п. виновные подвергаются: аресту не свыше пятнадцати дней или денежному взысканію не свыше пятидесяти рублей.

73) За препятствованіе проходу по мосткамъ и тротуарамъ или проѣзду по дорогамъ и улицамъ, оставленіемъ на нихъ громоздкихъ предметовъ или инымъ образомъ, виновные подвергаются: денежному взысканію не свыше пяти рублей.

421; Смоленская, II, 61). Не болѣе успѣшно привлеченіе виновныхъ къ отвѣтственности и по 29 ст. Уст. о наказ.—за неисполненіе требованій полиціи о починокъ дорогъ, такъ какъ и въ этомъ случаѣ наказаніе за проступокъ слѣдуетъ не сейчасъ же, а спустя довольно долгое время, въ теченіе котораго дорога остается непочищенной (Виленская, 148). Но и по разборѣ дѣла и наложеніи штрафа, дорога не всегда исправляется, такъ какъ крупному владѣльцу, какъ уже было указано, выгоднѣе иногда уплатить небольшой штрафъ, чѣмъ чинить порядочный участокъ дороги, требующей издержекъ, значительно превышающихъ предѣльную сумму штрафа (Витебская, 126). Въ виду недостаточности установленныхъ въ законѣ взысканій за нарушеніе дорожныхъ постановленій, полиція прибѣгаетъ иногда къ дисциплинарнымъ мѣрамъ по отношенію къ членамъ крестьянскихъ обществъ; но по отношенію къ помѣщикамъ остается одинъ длинный путь судебного преслѣдованія (Курская, 641; Подольская, 76, 79, 81).

По приведеннымъ соображеніямъ многіе Комитеты пришли къ выводу о необходимости пересмотра дѣйствующихъ узаконеній относительно порядка преслѣдованія и отвѣтственности за несоблюденіе правилъ по содержанію и ремонту дорогъ, при чемъ нѣкоторые Комитеты вошли въ ближайшее обсужденіе и желательныхъ въ этомъ отношеніи перемѣнъ.

Останавливаясь на процессуальной сторонѣ вопроса, слѣдуетъ отмѣтить, прежде всего, сдѣланное въ одномъ изъ докладовъ по Витебской губерніи, предложеніе завести при всѣхъ волостяхъ и сельскихъ обществахъ жалобныя книги, куда бы каждый проезжающій могъ заносить свои претензіи на неисправность дорогъ съ цѣлью возбужденія надлежащаго производства, при чемъ подача такихъ жалобъ должна быть освобождена отъ гербоваго сбора и изъята отъ преслѣдованія за диффамачію (Витебская, 126—127).

Затѣмъ, въ видахъ ускоренія принятія мѣръ къ исправленію дорогъ, нѣсколькими Комитетами указывается на желательность предоставленія органамъ дорожнаго надзора права возбуждать обвиненія въ дурномъ состояніи дорогъ, безъ предваренія владѣльцевъ; другіе же Комитеты считаютъ предпочтительнымъ установить въ самомъ законѣ срокъ (напримѣръ, 1 іюня), къ которому дорога должна быть почищена безъ повѣстокъ о томъ полиціи (Витебская, 56, 150; Смоленская I, 121; II, 61).

Далѣе, съ тою же цѣлью усиленія репрессіи и ускоренія исправленія дорогъ часть Комитетовъ признавала желательнымъ предоставить учрежденіямъ, завѣдующимъ дорожнымъ хозяйствомъ, и органамъ дорожнаго надзора (дорожнымъ депутатамъ, приходскому попечителю, уѣздному полицейскому начальнику и т. п.)

Необходимость пересмотра дѣйствующихъ узаконеній относительно порядка преслѣдованія и отвѣтственности виновныхъ къ несоблюденію правилъ по содержанію и ремонту дорогъ 69).

Желательность введенія при волостяхъ и сельскихъ обществахъ жалобныхъ книгъ для записыванія претензій проезжающихъ (на дурное состояніе дорогъ и дорожныхъ сооружений 70).

Желательность предоставленія органамъ дорожнаго надзора права возбуждать обвиненія въ дурномъ состояніи дорогъ безъ предваренія владѣльцевъ 71).

Желательность разрѣшенія дѣлъ о неисправномъ содержаніи дорогъ въ административномъ порядкѣ, съ производствомъ за счетъ виновныхъ ремонта

и наложенъ на
нихъ небольшихъ
штрафовъ 72).

разрѣшать дѣла о неисправномъ содержаніи дорогъ въ администра-
тивномъ порядкѣ, съ правомъ производить за счетъ виновныхъ
ремонтъ дорогъ и налагать на нихъ штрафы въ опредѣленномъ
небольшомъ размѣрѣ, отъ 3 до 10 руб., безъ обращенія къ суду.
«Мировой судья,—говорится по этому вопросу въ Трудахъ Виндав-
скаго Комитета Курляндской губерніи,—не видѣвшій лично дорогъ
и не знающій, въ какомъ состояніи онѣ находятся, присуждаетъ
наказаніе единственно на основаніи полицейскихъ протоколовъ и
свидѣтельскихъ показаній и часто въ сомнительныхъ случаяхъ
налагаетъ слишкомъ мягкія наказанія, при этомъ дѣла затягиваются
на цѣлые мѣсяцы. Производство дѣлъ сопряжено также съ много-
кратными поѣздками, что тяжело отзывается на тѣхъ дворохозяевахъ,
которые живутъ далеко отъ мѣста разбора дѣла; полицейскіе же
чиновники многими поѣздками, ради разбора дѣлъ, отвлекаются
отъ своихъ прямыхъ и важнѣйшихъ обязанностей» (Курляндская,
38). Еще важнѣе, что при такомъ порядкѣ привлеченія виновныхъ
къ отвѣтственности часть изъ нихъ вовсе отъ нея уклоняется,
такъ какъ полиція, не имѣя возможности и времени постоянно
находиться въ камерахъ мировыхъ судей, ограничивается предъ-
явленіемъ требованій о починкѣ дорогъ, но за дѣйствительнымъ
выполненіемъ этихъ требованій весьма часто не слѣдитъ (Гроднен-
ская, 320). Въ связи съ изложеннымъ, въ Лифляндскомъ Губерн-
скомъ Комитетѣ подвергся обсужденію вопросъ о правѣ уѣзднаго
начальника налагать непосредственно взысканія за неисправность
дорогъ на волостного старшину, какъ лицо, отвѣтственное за при-
нятіе мѣръ къ ихъ исправленію, при чемъ вопросъ этотъ былъ
рѣшенъ большинствомъ членовъ Комитета въ утвердительномъ смы-
слѣ (Лифляндская, 4, 24—25).

Желательность
установленія админи-
стративнаго поряд-
ка разрѣшенія дѣлъ
о захватѣ деревенной
полосы смежными
владѣльцами 73).

Нѣсколькими Комитетами были высказаны также пожеланія
объ установленіи административнаго порядка разрѣшенія дѣлъ о
захватѣ дорогъ, улицъ и прогоновъ для скота со стороны придо-
рожныхъ владѣльцевъ, для чего, по мнѣнію одного Комитета, не-
обходимо образовать особыя комиссіи на подобіе существующихъ
оцѣночныхъ комиссій по отчужденію земель (Харьковская, 353;
Черниговская, 396, и др.).

Желательность
упрощенія судебного
производства по до-
рожнымъ искамъ 74).

Не раздѣляя взглядовъ о преимуществахъ административнаго
разбора дорожныхъ проступковъ, часть Комитетовъ признавала
тѣмъ не менѣе чрезмѣрно сложнымъ существующій порядокъ су-
дебнаго производства и выразила пожеланія объ упрощеніи его пу-
темъ передачи разбора дѣлъ объ открытіи новыхъ дорогъ и о сносѣ
построекъ съ бечевниковъ изъ Окружныхъ Судовъ въ вѣдѣніе
Уѣздныхъ Членовъ этихъ Судовъ (Смоленская, I, 121; II, 61).

Переходя къ послѣдствіямъ нарушенія дорожныхъ постановленій и признавая установленныя нынѣ въ законѣ наказанія недостаточными, нѣкоторые Комитеты ограничились заявленіемъ о необходимости, вообще, усиленія взысканій за дурное содержаніе дорогъ, порчу придорожныхъ посадокъ и дорожныхъ сооружений и поврежденіе межевыхъ дорожныхъ знаковъ; другіе же Комитеты указали точнѣе на самыя размѣры и характеръ наказаній. По мнѣнію Козельскаго Комитета Калужской губерніи, за порчу деревьевъ около крестьянскихъ дворовъ, на дорогахъ и по оврагамъ слѣдуетъ карать тюремнымъ заключеніемъ на срокъ не менѣе двухъ мѣсяцевъ, такъ какъ преступленія эти весьма трудно уловимы (Калужская, 113, 128); Кіевскій Губернскій Комитетъ признаетъ желательнымъ приравнять порчу дорожныхъ насажденій уничтоженію деревьевъ въ саду, съ повышеніемъ, такимъ образомъ, наказанія съ 15-рублеваго штрафа до 3-мѣсячнаго ареста; Волчанскій Комитетъ Харьковской губерніи считаетъ необходимымъ наказывать за кражу и умышленную порчу мостовыхъ сооружений не по ст. 72 Уст. о наказ., какъ это установлено нынѣ (арестъ до 2 недѣль), но по ст. 170 того же Устава—тюрьмой до одного года; наконецъ, Харьковскій Уѣздный Комитетъ высказывается за установленіе, вообще, строгихъ наказаній по дорожнымъ проступкамъ, съ тѣмъ, чтобы отвѣтственность виновныхъ была непремѣнно матеріальная, а при несостоятельности замѣнялась принудительными работами по ремонту дорогъ и дорожныхъ сооружений (Харьковская, 423).

Желательность усиленія наказаній за неисправное содержаніе дорогъ и порчу дорожныхъ сооружений и посадокъ (76).

Наконецъ, по тому же вопросу объ отвѣтственности за порчу дорожныхъ сооружений и посадокъ рядъ мнѣній сводился еще къ тому, чтобы отвѣтственность за указанные нарушенія падала не только на прямыхъ виновныхъ, но и на сосѣднихъ съ дорогами владѣльцевъ земель и, въ особенности, на крестьянскія общества, съ привлеченіемъ ихъ къ штрафамъ и назначеніемъ на общественныя работы, какъ дѣйствительныхъ виновныхъ (Витебская, 350; Волинская, 91; Гродненская, 418; Минская, 273; Подольская, 422, 682; Смоленская, II, 224).

Желательность установленія отвѣтственности за порчу дорожныхъ сооружений и посадокъ сосѣднихъ съ дорогами владѣльцевъ земель и крестьянскихъ обществъ (76).

Заключенія Комитетовъ.

На основаніи приведенныхъ сужденій мѣстные Комитеты пришли къ слѣдующимъ заключеніямъ.

I. По вопросу объ административно-хозяйственной организаціи дорожнаго дѣла.

1. Желательно сосредоточить мѣстные пути сообщенія въ вѣдѣніи или подъ ближайшимъ надзоромъ правительственныхъ органовъ или земскихъ учрежденій.

Вологодская губ.: 1) Губернскій (10). 2) Вологодскій У. (149).

Курская губ.: 3) Обоянскій (507, 594) — подѣльные пути передать въ вѣдѣніе **Правительства.**

Могилевская губ.: 4) Оршанскій (112) — желательное учрежденіе постоянного надзора за всѣми дорогами.

Нижегородская губ.: 5) Васильскій (242) — подчинить всѣ дороги вѣдѣнію и надзору мѣстнаго губернатора.

Новгородская губ.: 6) Демянскій (214) — въ вѣдѣніи **Правительства.**

Рязанская губ.: 7) Раненбургскій (323—324) — желательное, чтобы урегулированіе дорогъ составляло предметъ особой компетенціи административной власти.

Самарская губ.: 8) Бугурусланскій (236) — правительственныхъ органовъ.

Симбирская губ.: 9) Симбирскій У. (464) — подѣльные пути.

Тверская губ.: 10) Вышневолоцкій (236) — желателенъ надзоръ **Правительства** за дѣятельностію полиціи по приведенію проселочныхъ дорогъ въ удовлетворительное состояніе.

2. Желательно объединить завѣдываніе всѣми мѣстными дорогами въ рукахъ земскихъ и замѣняющихъ ихъ хозяйственныхъ учрежденій.

Архангельская губ.: 1) Архангельскій У. (154) — въ цѣляхъ равномернаго распределенія дорожной повинности среди всего населенія.

Астраханская губ.: 2) Енотаевскій (99—100). 3) Черноярскій (309).

Бессарабская губ.: 4) Оргѣвскій (317).

Виленская губ.: 5) Губернскій (10). 6) Виленскій У. (83—84). 7) Дисненскій (97) — со включеніемъ главнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ. 8) Лидскій (125). 9) Опшмянскій (148—149). 10) Трокскій (206).

Витебская губ.: 11) Губернскій (53) — со включеніемъ дорогъ, соединяющихъ волости, и подѣльных путей. 12) Велижскій (109). 13) Городокскій (201—202) — со включеніемъ волостныхъ дорогъ и подѣльных путей. 14) Невальскій (367). 15) Полоцкій (396) — со включеніемъ важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ.

Владимірская губ.: 16) Губернскій (2—3). 17) Александровскій (59). 18) Владимірскій У. (69). 19) Гороховецкій (83) — со включеніемъ болѣе важныхъ проселочныхъ дорогъ. 20) Переяславскій (120). 21) Покровскій (147). 22) Судогодскій (151).

Вологодская губ.: 23) Вельскій (66—67) — со включеніемъ подѣльных путей. 24) Сольвычегодскій (217) — со включеніемъ волостныхъ проселочныхъ дорогъ. 25) Великоустюжскій (301).

Волынская губ.: 26) Владимір-Волынскій (56). 27) Житомирскій (86). 28) Заславскій (103). 29) Ковельскій (129—130). 30) Луцкій (157). 31) Острожскій (185). 32) Ровенскій (209). 33) Старокопстантиновскій (226).

Воронежская губ.: 34) Валуйскій (86) — со включеніемъ важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ. 35) Задонскій (105). 36) Коротожскій (118). 37) Острогожскій (151).

Вятская губ.: 38) Вятскій У. (165) — со включеніемъ подѣльных путей. 39) Котельничскій (101). 40) Нолинскій (477). 41) Сарапулскій (591). 42) Слободской (657) — со включеніемъ наиболѣе бойкихъ и важныхъ въ экономическомъ отношеніи проселочныхъ дорогъ.

Гродненская губ.: 43) Губернский (85). 44) Брестский (247). 45) Вѣлостоко-Согольскій (287). 46) Гродненскій У. (432). 47) Кобринскій (474). 48) Пружанскій (503).

Екатеринославская губ.: 49) Верхнедѣпровскій (127). 50) Екатеринославскій У. (136) — со включеніемъ проселочныхъ дорогъ, имеющихъ экономическое значеніе. 51) Мариупольскій (144). 52) Павлоградскій (242) — въ вѣдѣніи Правительства и земства.

Казанская губ.: 53) Ланшевскій (51—52) — со включеніемъ проселочныхъ дорогъ, имеющихъ важное экономическое значеніе. 54) Спасскій (122).

Калужская губ.: 55) Жидриинскій (42). 56) Лихвинскій (168). 57) Медынскій (201) — со включеніемъ болѣе важныхъ проселочныхъ дорогъ. 58) Мещовскій (253) — съ образованіемъ особыхъ уѣздныхъ комитетовъ для распределенія дорогъ на очереди постройки. 59) Перемышльскій (285) — со включеніемъ наиболее проѣзжихъ проселочныхъ дорогъ. 60) Тарусскій (306).

Кіевская губ.: 61) Губернский (16, 42) — подъ общимъ надзоромъ губернской администраціи. 62) Бердичевскій (324) — въ вѣдѣніи органовъ плательщиковъ (уѣздныхъ, волостныхъ и даже сельскихъ). 63) Васильковскій (364, 388) — подъ руководствомъ спеціального дорожнаго учрежденія губерніи. 64) Звенигородскій (410, 440). 65) Каневскій (462, 468) — со включеніемъ болѣе важныхъ проселочныхъ дорогъ. 66) Кіевскій У. (635, 778). 67) Сквирскій (993, 995). 68) Уманскій (1050). 69) Чигиринскій (1126).

Ковенская губ.: 70) Губернский (8—9). 71) Вилькомирскій (37). 72) Ковенскій У. (44—45). 73) Поневѣжскій (115). 74) Россіенскій (136). 75) Тельшевскій (156). 76) Шавельскій (177) — кромя полевыхъ дорогъ.

Костромская губ.: 77) Губернский (104). 78) Костромской У. (414). 79) Солигаличскій (498) — со включеніемъ проселочныхъ дорогъ болѣе важности. 80) Юрьевецкій (516) — въ вѣдѣніи особыхъ уѣздныхъ комитетовъ подъ предѣдательствомъ предводителя дворянства, изъ Уѣздной Земской Управы, земскихъ начальниковъ и уѣзднаго неурядника.

Курляндская губ.: 81) Тальсенскій (63) — въ вѣдѣніи уѣздныхъ совѣщаній по дорожнымъ дѣламъ и особымъ прикладскимъ органамъ.

Курская губ.: 82) Губернский (3). 83) Грайворонскій (111) — со включеніемъ важнейшихъ проселочныхъ дорогъ. 84) Корочанскій (282). 85) Новооскольскій (433, 488, 494) — со включеніемъ болѣе важныхъ проселочныхъ дорогъ. 86) Путивльскій (542) — со включеніемъ всѣхъ болѣе важныхъ проселочныхъ дорогъ и подѣздныхъ путей. 87) Старооскольскій (570—571). 88) Щигровскій (851) — со включеніемъ болѣе важныхъ проселочныхъ путей.

Минская губ.: 89) Губернский (4) — въ вѣдѣніи уѣздныхъ органовъ, съ болѣе обширнымъ участіемъ представителей мѣстнаго населенія. 90) Игуменскій (156) — при надзорѣ особыхъ дорожныхъ наблюдателей. 91) Минскій У. (185). 92) Мозырскій (234) — со включеніемъ болѣе важныхъ проселочныхъ дорогъ. 93) Новогрудскій (259) — со включеніемъ всѣхъ подѣздныхъ путей. 94) Рѣчицкій (381). 95) Слуцкій (409).

Могилевская губ.: 96) Губернский (12). 97) Горецкій (79).

Московская губ.: 98) Вогородскій (136). 99) Волоколамскій (182). 100) Коломенскій (416). 101) Можайскій (422). 102) Рузскій (510).

Нижегородская губ.: 103) Губернский (24, 56). 104) Араамасскій (199) — всѣхъ дорогъ общаго пользованія. 105) Семеновскій (512, 540).

Новгородская губ.: 106) Губернский (11, 13, 96). 107) Боровичскій (140). 108) Вѣлозерскій (202—203) — со включеніемъ волостныхъ дорогъ. 109) Кирилловскій (217). 110) Новгородскій У. (230) — со включеніемъ волостныхъ дорогъ. 111) Тихвинскій (343, 422). 112) Устюженскій (460, 464). 113) Череповецкій (535).

Олонекская губ.: 114) Губернский (37). 115) Вытегорскій (144).

Оренбургская губ.: 116) Губернский (32, 84) — всѣхъ дорогъ общаго пользованія.

Орловская губ.: 117) Губернский (44) — со включеніемъ важнейшихъ проселочныхъ дорогъ. 118) Волховскій (286). 119) Брянскій (305, 307). 120) Кромскій (548) — со включеніемъ казенныхъ шоссеиныхъ дорогъ, имеющихъ болѣе мѣстное значеніе, и важнейшихъ проселочныхъ дорогъ. 121) Малоархангельскій (587, 614) — кромя полевыхъ дорогъ. 122) Сѣвскій (738). 123) Трубчевскій (753) — кромя полевыхъ дорогъ.

Пензенская губ.: 124) Губернский (11—12). 125) Краснослободскій (89).

Пермская губ.: 126) Губернский (19). 127) Екатеринбургскій (174). 128) Камышловскій (210). 129) Красноуфимскій (259). 130) Осинскій (387). 131) Соликамскій (460).

Подольская губ.: 132) Винницкій (234). 133) Гайсинскій (514). 134) Каменецъ-Подольскій (682). 135) Летичевскій (788, 792—794). 136) Литинскій (801, 810). 137) Могилевскій (892). 138) Проскуровскій (977, 1011). 139) Ушицкій (1024).

Полтавская губ.: 140) Губернскій (38) — **желательно установление учреждений и лицъ, на обязанности которых лежало бы руководство по направлению проселочныхъ дорогъ.** 141) Гадячскій (183). 142) Золотоношскій (206). 143) Кобелякскій (219). 144) Константиноградскій (292). 145) Миргородскій (661, 674, 698). 146) Полтавскій У. (731). 147) Прилукскій (760).

Псковская губ.: 148) Губернскій (35). 149) Великолуцкій (101) — **кромя государственнхъ дорогъ, оставшихся въ завѣдываніи Министерства Путей Сообщенія; желательно также учрежденіе особаго уѣзднаго дорожнаго присутствія подъ предѣлительствомъ предводителя дворянства, на должностныхъ лицъ и участковыхъ наблюдателей изъ земскихъ главныхъ, для разрѣшенія скорѣе относительно выбора направления и способовъ устройства дорогъ.** 150) Новоржевскій (116—117). 151) Островскій (232). 152) Порховскій (245). 153) Псковскій У. (263, 295) — **со включеніемъ наземныхъ шоссеиныхъ дорогъ.** 154) Холмскій (341).

Рязанская губ.: 155) Губернскій (18). 156) Егорьевскій (191). 157) Михайловскій (224). 158) Рязанскій У. (482). 159) Спасскій (653).

Самарская губ.: 160) Николаевскій (367). 161) Новоузенскій (379). 162) Самарскій У. (438).

С.-Петербургская губ.: 163) Губернскій (12). 164) Петергофскій (61). 165) Плиссельбургскій (89).

Саратовская губ.: 166) Камышинскій (455).

Симбирская губ.: 167) Курмышскій (360).

Смоленская губ.: 168) Рославльскій (261). 169) Юховскій (297) — **со включеніемъ также шоссеиныхъ дорогъ, устроенныхъ на средства казны.**

Тверская губ.: 170) Дивновскій (47) — **желательно предоставить разрѣшеніе вопросовъ о междугубернскихъ трактахъ особому съѣзду предѣлителей губернскихъ и заинтересованныхъ уѣздныхъ земствъ.** 171) Мелитопольскій (106). 172) Феодосійскій (265).

Тамбовская губ.: 173) Губернскій (9). 174) Моршанскій (325). 175) Темниковскій (414). 176) Усманскій (431). 177) Шацкій (489).

Тверская губ.: 178) Зубцовскій (241). 179) Корчевскій (312, 337). 180) Старицкій (415) — **со включеніемъ шоссеиныхъ дорогъ, устроенныхъ на счетъ казны.**

Тульская губ.: 181) Губернскій (11). 182) Алексинскій (88). 183) Бѣлевскій (123). 184) Новосильскій (368—369). 185) Тульскій У. (462). 186) Чернскій (498) — **со включеніемъ большихъ проселочныхъ дорогъ и подѣланныхъ путей.**

Уфимская губ.: 187) Белебеевскій (35). 188) Бирскій (56, 179).

Харьковская губ.: 189) Губернскій (32). 190) Ахтырскій (172). 191) Волчанскій (206—207). 192) Змиевскій (224). 193) Сумскій (352—353) — **желательно постепенный переходъ проселочныхъ дорогъ въ вѣдѣніе земствъ.** 194) Харьковскій У. (422).

Херсонская губ.: 195) Одесскій (296) — **кромя полевыхъ дорогъ.**

Черниговская губ.: 196) Борзенскій (115, 122). 197) Глуховскій (130—131). 198) Козелецкій (202—203) — **кромя путей, содержимыхъ на средства казны.** 199) Кролевецкій (269). 200) Мглинскій (273). 201) Новоамбовскій (289). 202) Сосницкій (394). 203) Суражскій (430). 204) Черниговскій У. (440).

Эстляндская губ.: 205) Губернскій (55) — **желательно скорѣйшее введеніе въ край земскихъ учреждений.**

Ярославская губ.: 206) Губернскій (12—16) — **кромя полевыхъ дорогъ.** 207) Любимскій (88) — **всѣхъ дорогъ общаго пользованія.** 208) Мышкинскій (163—164) — **со включеніемъ большихъ проселочныхъ дорогъ.** 209) Пошеховскій (192) — **со включеніемъ болѣе важныхъ проселочныхъ дорогъ.** 210) Романово-Ворисоглѣбскій (196). 211) Рыбинскій (211—212). 212) Угличскій (222). 213) Ярославскій У. (233) — **со включеніемъ подѣланныхъ путей.**

3. Хозяйственно - техническую организацію дорожнаго дѣла желательно сосредоточить:

А. Въ уѣздныхъ земствахъ.

Кіевская губ.: 1) Васильковскій (388) — **сохранить общее руководство за губер-**

Б. Въ губернскихъ земствахъ.

Кіевская губ.: 1) Васильковскій (388) — **губернскому учрежденію должно быть**

оких учрежденіях. 2) Чигиринскій (1126).

Олонецкая губ.: 3) Губернскій (37—42)—самое выполненіе дорожныхъ работъ.

Пензенская губ.: 4) Краснослободскій (89).

Пермская губ.: 5) Красноуфимскій (259).

6) Осинскій (387). 7) Шадринскій (498).

Рязанская губ.: 8) Рязанбургскій (323).

Тверская губ.: 9) Губернскій (16). 10)

Ржевскій (366) — распределеніе труда въ дорожномъ дѣлѣ между губернскими и уѣздными земствами должно быть предоставлено усмотрѣнію земскихъ учрежденій, а не законодательной нормировкѣ.

Тульская губ.: 11) Губернскій (11). 12) Богородицкій (94, 107)—контроль за выполненіемъ дорожной смѣты мелкой организаціей. 13) Новосильскій (368).

Харьковская губ.: 14) Изюмскій (250).

Черниговская губ.: 15) Черниговскій У. (440).

Ярославская губ.: 16) Пошехонскій (192).

поручено лишь общее руководство и инспектированіе дорожныхъ работъ.

Олонецкая губ.: 2) Губернскій (37—42)—за губернскими земствами долженъ быть сохраненъ лишь техническій надзоръ и общее руководство работами.

Пензенская губ.: 3) Губернскій (57).

Пермская губ.: 4) Губернскій (18).

Псковская губ.: 5) Псковскій У. (295)—право перехода отъ натуральной дорожной повинности къ денежной и обратно.

Рязанская губ.: 6) Сапожковскій (577)—для примиренія интересовъ сосѣднихъ уѣздовъ.

Таврическая губ.: 7) Мелитопольскій (106).

4. Желательно урегулированіе вопросовъ о порядкѣ содержанія дорогъ, интересующихъ двѣ и болѣе смежныхъ губерній.

Орловская губ.: 1) Губернскій (47) — содержаніе такихъ дорогъ должно находиться въ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія. 2) Малоархангельскій (588, 651).

Таврическая губ.: 3) Днѣпровскій (47)—распределеніе обязанностей по содержанію такихъ дорогъ должно быть предоставлено съѣздамъ представителей губернскихъ и уѣздныхъ земствъ заинтересованныхъ губерній.

5. Завѣдываніе проселочными дорогами желательно возложить на мелкую земскую организацію, съ правомъ самообложенія или безъ него.

Бессарабская губ.: 1) Вендерскій (160, 175).

Витебская губ.: 2) Полоцкій (397).

Вятская губ.: 3) Малмыжскій (334).

Кіевская губ.: 4) Бердичевскій (324).

Костромская губ.: 5) Буйскій (191).

Минская губ.: 6) Рѣчицкій (381).

Московская губ.: 7) Губернскій (14). 8) Звенигородскій (299, 328). 9) Клинскій (381—382, 409—410). 10) Коломенскій (416). 11) Московскій У. (434, 439). 12) Рузскій (509).

Новгородская губ.: 13) Губернскій (13, 96). 14) Боровичскій (140). 15) Бѣлозерскій (200). 16) Старорусскій (281). 17) Тихвинскій (344). 18) Устюженскій (460, 464). 19) Череповецкій (539, 541).

Орловская губ.: 20) Губернскій (273—274). 21) Елецкій (334). 22) Ливенскій (569). 23) Малоархангельскій (614).

Подольская губ.: 24) Гайсинскій (496). 25) Литинскій (810, 846).

Полтавская губ.: 26) Лохвицкій (572).

Псковская губ.: 27) Порховскій (245).

Рязанская губ.: 28) Егорьевскій (191). 29) Рязанскій У. (482).

Смоленская губ.: 30) Губернскій (125). 31) Ельнинскій (164). 32) Сычевскій (284).

Тамбовская губ.: 33) Кирсановскій (192).

Тверская губ.: 34) Весьегонскій (154, 160).

Тульская губ.: 35) Богородицкій (94, 107). 36) Впифанскій (195).

Уфимская губ.: 37) Балебеевскій (38). 38) Бирскій (99, 167).

Херсонская губ.: 39) Одесскій (311).

Черниговская губ.: 40) Ковтопскій (256, 259). 41) Черниговскій У. (440).

6. Для наблюденія за проселочными дорогами желательно учредить, въ помощь Уѣзднымъ Земскимъ Управамъ, дорожныхъ участковыхъ попечителей или старостъ.

Воронежская губ.: 1) Бобровскій (60)—приходниа попечительства.

Вятская губ.: 2) Вятскій У. (165).

Костромская губ.: 3) Макаръевскій (476).

Московская губ.: 4) Богородскій (135). 5) Серпуховскій (615, 636).

Новгородская губ.: 6) Новгородскій У. (232).

Псковская губ.: 7) Великолудскій (101). 8) Холмскій (335, 348).

Рязанская губ.: 9) Зарайскій (219).

Тульская губ.: 10) Богородицкій (94, 107) — участковыхъ попечителей, въ качествѣ выборныхъ отъ малой земской организаціи.

7. Для упорядоченія дорожнаго дѣла желательно введеніе земскихъ учрежденій въ полномъ объемѣ или, по крайней мѣрѣ, преобразование временныхъ совѣщательныхъ комиссій въ постоянные дорожные комитеты, состоящіе подъ предсѣдательствомъ предводителей дворянства, изъ органовъ уѣздной администраціи и представителей мѣстнаго населенія, по избранію губернаторовъ, съ предоставленіемъ означеннымъ представителямъ правъ участковыхъ дорожныхъ попечителей.

Архангельская губ.: 1) Архангельскій У. (154).

Астраханская губ.: 2) Енотаевскій (99). 3) Черноярскій (309).

Виленская губ.: 4) Губернскій (10). 5) Виленскій У. (83—84). 6) Дисненскій (97). 7) Лидскій (125). 8) Ошмянскій (148—149). 9) Трокскій (206).

Витебская губ.: 10) Губернскій (55). 11) Велижскій (109). 12) Городокскій (202). 13) Двинскій (237). 14) Невельскій (369). 15) Полоцкій (397). 16) Себежскій (510).

Волынская губ.: 17) Владимиръ-Волынскій (56). 18) Житомирскій (80). 19) Заславскій (103). 20) Ковельскій (129—130). 21) Луцкій (156). 22) Новоградъ-Волынскій (160). 23) Овручскій (178). 24) Острожскій (185). 25) Ровенскій (209). 26) Старокопстантиновскій (226).

Гродненская губ.: 27) Губернскій (85). 28) Врестскій (247). 29) Вѣлостоко-Сокольскій (286—287). 30) Гродненскій У. (432). 31) Кобринскій (474). 32) Пружанскій (503).

Кіевская губ.: 33) Губернскій (42—43). 34) Бердичевскій (339). 35) Васильковскій (364). 36) Звенигородскій (394, 438). 37) Каневскій (462—463, 468). 38) Кіевскій У. (635). 39) Липовецкій (859). 40) Радомысльскій (908). 41) Сквирскій (993—994). 42) Уманскій (1059). 43) Чигиринскій (1137).

Ковенская губ.: 44) Губернскій (8—9). 45) Вилькомірскій (37). 46) Ковенскій У. (44). 47) Поневѣжскій (115—116). 48) Россіенскій (136). 49) Тельшевскій (156). 50) Шавельскій (177).

Минская губ.: 51) Губернскій (4). 52) Игуменскій (156). 53) Минскій У. (185). 54) Мозырскій (234). 55) Новогрудскій (266). 56) Рѣчицкій (381). 57) Слуцкій (408—409).

Могилевская губ.: 58) Губернскій (12). 59) Горецкій (79). 60) Могилевскій У. (98). 61) Чаусскій (144).

Подольская губ.: 62) Винницкій (234). 63) Гайсинскій (514). 64) Каменецъ-Подольскій (682). 65) Летичевскій (788, 794)—желательно также образованіе волостныхъ комитетовъ. 66) Лятинскій (801, 810). 67) Могилевскій (892, 903—904). 68) Проскуровскій (977, 1011). 69) Ушицкій (1024).

Эстляндская губ.: 70) Ревельскій (179) — надзоръ за содержаніемъ въ исправности всѣхъ дорогъ прихода слѣдуетъ передать церковнымъ попечителямъ.

8. Желательно привлечение къ болѣе дѣятельному надзору за дорогами земскихъ начальниковъ и органовъ уѣздной полиціи.

- Бессарабская губ.:* 1) Сорожскій (342—343, 345).
Волынская губ.: 2) Острожскій (186).
Вятская губ.: 3) Вятскій У. (165).
Курляндская губ.: 4) Гагенпотскій (43).
Курская губ.: 5) Грайворонскій (111) — за второстепенными проселочными дорогами. 6) Рыльскій (560).
Московская губ.: 7) Верейскій (148).
Новгородская губ.: 8) Крестецкій (225).
Олонецкая губ.: 9) Пудоожскій (280).
Полтавская губ.: 10) Роменскій (771).
Псковская губ.: 11) Торопецкій (326).
Рязанская губ.: 12) Данковскій (182). 13) Равенбургскій (323—324). 14) Сапожковскій (517). 15) Спасскій (653).
Самарская губ.: 16) Бугурусланскій (236).
Смоленская губ.: 17) Губернскій (121).
Тамбовская губ.: 18) Губернскій (9). 19) Кирсановскій (192).
Тверская губ.: 20) Вышневолоцкій (236).
Тульская губ.: 21) Веневскій (138).
Харьковская губ.: 22) Ахтырскій (172).

9. Для упорядоченія дорожнаго дѣла необходима организація постоянного технического надзора надъ дорогами.

Архангельская губ.: 1) Архангельскій У. (154, 164)—желательно техническій надзоръ надъ исправленіемъ дорогъ подрядчиками.

Виленская губ.: 2) Виленскій У. (84)—въ лицѣ техниковъ низшаго ранга для каждаго дорожнаго участка. 3) Ошмянскій (149)—въ лицѣ уѣздныхъ дорожныхъ инженеровъ. 4) Свенцяскій (190)—десятниковъ по участкамъ.

Витебская губ.: 5) Губернскій (55)—инженеровъ при губернскомъ комитетѣ. 6) Невельскій (367) — дорожныхъ десятниковъ. 7) Полоцкій (405—406).

Владимирская губ.: 8) Владимірскій У. (69)—колотельниковъ (дорожныхъ мастеровъ) на каждыя 20—40 верстъ.

Волынская губ.: 9) Заславскій (103)—земскихъ дорожныхъ техниковъ.

Гродненская губ.: 10) Брестскій (247). 11) Волковыскій (392).

Калужская губ.: 12) Медынскій (201).

Кіевская губ.: 13) Бердичевскій (324)—въ лицѣ уѣздныхъ инженеровъ. 14) Звенигородскій (394, 438)—уѣздныхъ инженеровъ. 15) Каневскій (469)—дорожныхъ десятниковъ и сторожей. 16) Липовецкій (882). 17) Радомысльскій (908)—въ лицѣ техника при уѣздномъ комитетѣ и двухъ десятниковъ на каждую волость.

10. Въ виду дороговизны приглашенія на службу земствъ лицъ со спеціальнымъ техническимъ образованіемъ и возможности, при простотѣ дорожныхъ сооружений, обойтись безъ техническихъ смѣтъ, — учрежденіе постоянныхъ техническихъ бюро при Управахъ представляется излишнимъ.

- Кіевская губ.:* 1) Уманскій (1059).
Олонецкая губ.: 2) Петроаводскій (258).
Рязанская губ.: 3) Равенбургскій (323). 4) Спасскій (653).

Ковенская губ.: 18) Поневъжскій (116)—
въ лицѣ дорожныхъ инженеровъ. 19) Ша-
вельскій (177)—дорожныхъ мастеровъ.

Костромская губ.: 20) Галичскій (350).
21) Макарьевскій (476)—дорожныхъ оми-
трителей.

Курская губ.: 22) Щигровскій (851).

Минская губ.: 23) Губернскій (42). 24)
Новогрудскій (266). 25) Рѣчицкій (381).

Могилевская губ.: 26) Горецкій (76)—
въ лицѣ дорожнаго техника и подчинен-
ныхъ ему дорожныхъ мастеровъ. 27) Мо-
гилевскій У. (97) — въ лицѣ дорожныхъ
десятильниковъ. 28) Чаусскій (144).

Олонецкая губ.: 29) Губернскій (37—38).

Подольская губ.: 30) Губернскій (66,
68)—желательно учрежденіе новыхъ долж-
ностей дорожныхъ инженеровъ. 31) Гай-
синскій (514). 32) Каменецъ-Подольскій У.
(679, 693)—желательно имѣть дорожныхъ
сторожей для наблюденія за цѣлостью
дорожныхъ сооружений и посадокъ.

Псковская губ.: 33) Великолуцкій (101)—
въ лицѣ дорожныхъ мастеровъ для току-
щаго ремонта дорогъ.

Харьковская губ.: 34) Ахтырскій (172)—
въ лицѣ дорожныхъ мастеровъ во главѣ
рабочихъ артелей.

Черниговская губ.: 35) Глуховскій (126,
131) — въ лицѣ уѣздныхъ техниковъ и
особыхъ артелей дорожныхъ рабочихъ
для каждой волости, съ дорожными ма-
стерами во главѣ.

Ярославская губ.: 36) Губернскій (16).

11. Въ виду недостаточности дорожныхъ техниковъ желательно
увеличеніе числа спеціальныхъ школъ для ихъ подготовки.

Вологодская губ.: 1) Губернскій (10).

Вятская губ.: 2) Малмыжскій (336)—на средства государства.

Костромская губ.: 3) Костромской У. (414, 418)—на средства государства.

II. По вопросу о мѣрахъ противъ нарушителей дорожныхъ постановленій.

1. Желателенъ пересмотръ дѣйствующихъ узаконеній относи-
тельно возбужденія преслѣдованій и отвѣтственности виновныхъ
въ несоблюденіи правилъ по содержанію и ремонту дорогъ и дорож-
ныхъ сооружений.

Калужская губ.: 1) Козельскій (95).

Минская губ.: 2) Губернскій (42).

Олонецкая губ.: 3) Пудожскій (280).

С.-Петербургская губ.: 4) Губернскій (29). 5) С.-Петербургскій У. (66).

Тульская губ.: 6) Чернскій (498).

2. Желательно измѣнить ст. 69 Устава о наказаніяхъ, нала-
гаемыхъ мировыми судьями, въ смыслѣ предоставленія органамъ

дорожнаго надзора права возбуждать обвиненія за дурное состояніе дорогъ, безъ предваренія владѣльцевъ о необходимости ихъ починки.

Витебская губ.: 1) Губернскій (56) и 2) Витебскій (150)—установить опредѣленный срокъ на году для приведенія дорогъ въ порядокъ.

Смоленская губ.: 3) Губернскій (121). 4) Вѣльскій (61).

3. Желательно разрѣшеніе дѣлъ о неисправномъ содержаніи дорогъ въ административномъ порядкѣ, съ наложеніемъ на виновныхъ небольшихъ штрафовъ безъ обращенія къ суду.

Виленская губ.: 1) Ошмянскій (149)—до 10 руб.

Ковенская губ.: 2) Поневѣжскій (116). 3) Россіевскій (136)—до 3 руб.

Курляндская губ.: 4) Видзавскій (33, 33). 5) Добленскій (53—54). 6) Тальсенскій (63)—установить постоянный третейскій судъ подъ предѣдательствомъ уѣзднаго начальника, изъ членовъ—помѣщиковъ, выбранныхъ собраніемъ уполномоченныхъ церковнаго прихода, и членовъ—дворянъ, назначенныхъ собраніемъ волостныхъ старшинъ.

Лифляндская губ.: 7) Губернскій (4, 25)—съ предоставленіемъ уѣздному начальнику права налагать непосредственно взысканія на волостныхъ старшинъ.

Псковская губ.: 8) Великолуцкій (101)—учредить уѣздное дорожное приютство подъ предѣдательствомъ предводителя дворянства изъ должностныхъ лицъ уѣзда и земскихъ гласныхъ, для разбора дорожныхъ споровъ.

Эстляндская губ.: 9) Ревельскій (179).

4. Желательно предоставить учрежденіямъ, завѣдующимъ дорожнымъ хозяйствомъ, и органамъ дорожнаго надзора право производить ремонтъ дорогъ за счетъ неисправныхъ владѣльцевъ и крестьянскихъ обществъ.

Виленская губ.: 1) Виленскій У. (84). 2) Ошмянскій (149).

Казанская губ.: 3) Спасскій (122).

Калужская губ.: 4) Козельскій (95).

Ковенская губ.: 5) Поневѣжскій (116).

Московская губ.: 6) Волоколамскій (182).

Псковская губ.: 7) Торопецкій (326).

Самарская губ.: 8) Новоузенскій (379).

5. Желательно установленіе административнаго порядка разрѣшенія дѣлъ о захватѣ дорожной полосы смежными владѣльцами.

Таурическая губ.: 1) Губернскій (8).

Харьковская губ.: 2) Сумскій (353)—съ образованіемъ особыхъ комиссій на подобіе одѣлочныхъ комиссій по отчужденію.

Черниговская губ.: 3) Сосницкій (396).

6. Желательны изысканія и искowychъ дѣлъ объ открытіи новыхъ дорогъ и о сносѣ построекъ съ бечевниковъ изъ производства Окружныхъ Судовъ и передача ихъ въ вѣдѣніе Уѣздныхъ Членовъ Суда.

Смоленская губ.: 1) Губернскій (121). 2) Вѣльскій (61).

7. Желательно усиленіе наказаній за неисправное содержаніе дорогъ и порчу дорожныхъ сооруженій и посадокъ.

Гродненская губ.: 1) Губернскій (66).

Казанская губ.: 2) Лаишевскій (52).

Калужская губ.: 3) Козельскій (113, 128)—за порчу деревьевъ на дорогахъ должна назначаться тюрьма до 2-хъ мѣсяцевъ.

Кіевская губ.: 4) Губернскій (8)—порчу дорожныхъ насажденій слѣдуетъ приравнять къ уничтоженію деревьевъ въ саду. 5) Бердичевскій (323)—съ возложеніемъ на виновныхъ обязанности посадить новыя деревья на мѣсто поврежденныхъ.

Харьковская губ.: 6) Волчанскій (206)—за умышленную порчу местныхъ сооружений слѣдуетъ назначать наказаніе по ст. 176 Улож. о наказ. (тюремъ до одного года). 7) Харьковскій У. (423)—слѣдуетъ установить матеріальную отвѣтственность виновныхъ, съ заѣмомъ ея, при несостоятельности, принудительными работами по ремонту дорогъ.

8. Желательно установленіе отвѣтственности за порчу дорожныхъ сооружений и посадокъ сосѣднихъ съ дорогами владѣльцевъ земель и крестьянскихъ обществъ.

Витебская губ.: 1) Люцинскій (350)—съ возложеніемъ отвѣтственности за порчу посадокъ и сооружений малолѣтними пастухами и скотомъ на хозяевъ пасущагося скота.

Гродненская губ.: 2) Гродненскій У. (418).

Подольская губ.: 3) Каменецъ-Подольскій У. (682).



Глава IV. Источники денежных средств на дорожное дѣло и натуральная дорожная повинность.

Установленное еще въ 1833 году и сохраняющееся до сихъ поръ раздѣленіе гужевыхъ дорогъ на 5 классовъ или разрядовъ по ихъ подвѣдомственности (Уставъ Пут. Сообщ., ст. 10) опредѣлило вмѣстѣ съ тѣмъ и распредѣленіе бремени ихъ содержанія. Согласно этому закону, дороги перваго класса — главныхъ сообщеній или государственныхъ — должны устраиваться и содержаться на счетъ казны, въ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія (Уст. Пут. Сооб., ст. 11); дороги втораго, третьяго и четвертаго классовъ — большихъ сообщеній, а равно обыкновенныя губернскія и уѣздныя грунтовыя — почтовыя, торговыя и военныя сообщенія — на счетъ земскихъ повинностей, въ вѣдѣніи земскихъ и замѣняющихъ ихъ учреждений (Уст. Пут. Сообщ., ст.ст. 13, 719; Уст. о земск. повин., ст.ст. 33, 124, 263, 289—294); наконецъ, проселочныя или сельскія и полевыя дороги должны содержаться землевладѣльцами и селеніями, чрезъ дачи которыхъ пролегаютъ, но по мѣрѣ совершенной необходимости, надзоръ же за ними возложенъ на мѣстное начальство (Уст. Пут. Сообщ., ст.ст. 802, 806; Уст. о земск. повин., ст. 295). На практикѣ, однако, указанный порядокъ содержанія дорогъ съ теченіемъ времени значительно видоизмѣнился. Какъ уже было упомянуто въ III главѣ, подъ вліяніемъ новыхъ потребностей и условій передвиженія, созданныхъ развитіемъ пароваго транспорта, гужевые пути вообще, и отдѣльные тракты въ частности, потеряли свое прежнее значеніе. Вмѣстѣ съ тѣмъ перестала удовлетворять потребностямъ и установленная классификація дорогъ какъ въ отношеніи ихъ подвѣдомственности, такъ и по распредѣленію бремени ихъ содержанія.

Еще въ началѣ 70-хъ годовъ часть старинныхъ государственныхъ шоссейныхъ дорогъ была передана во временное завѣдываніе нѣкоторыхъ земствъ, съ выдачей изъ казны опредѣленнаго поверстнаго пособія на содержаніе этихъ дорогъ и съ предоставленіемъ земствамъ права взиманія въ свою пользу шоссейныхъ сборовъ. Затѣмъ, закономъ 5 апрѣля 1883 года всѣ казенныя шоссейныя

Распредѣленіе бремени дорожныхъ расходовъ на основаніи дѣйствующаго законодательства.

дороги были раздѣлены на шоссе обще-государственнаго и мѣстнаго значенія, съ выдѣленіемъ изъ числа послѣднихъ въ особую группу малопрѣзжихъ шоссе, и установленъ порядокъ передачи тѣхъ и другихъ дорогъ въ вѣдѣніе земствъ. Именно, шоссеыя дороги государственнаго значенія разрѣшено передавать въ завѣдываніе земствъ, на срокъ до 25 лѣтъ, съ условіемъ поддержанія этихъ путей въ точно установленномъ по договору видѣ, для чего положено отпускать земствамъ изъ казны суммы въ размѣрѣ существующаго ассигнованія на обыкновенный и капитальный ремонтъ передаваемыхъ шоссе, независимо отъ предоставленія права взиманія на нихъ заставныхъ сборовъ; шоссеыя же пути мѣстнаго значенія постановлено передавать въ завѣдываніе земствъ съ условіемъ содержанія вообще въ безопасномъ и удобномъ для проѣзда состояніи и съ разрѣшеніемъ производить на этихъ дорогахъ нѣкоторыя передѣлки, въ соответствии съ дѣйствительными потребностями движенія, при чемъ положено отпускать земствамъ поверстное изъ казны пособіе на содержаніе этихъ дорогъ въ размѣрѣ ассигнованій на одинъ лишь обыкновенный ремонтъ; наконецъ, малопрѣзжія шоссеыя дороги предоставлено перечислять въ разрядъ земскихъ дорогъ безъ всякихъ пособій изъ казны, съ тѣмъ, чтобы дальнѣйшее содержаніе такихъ дорогъ зависѣло всецѣло отъ усмотрѣнія земскихъ учреждений (Уст. Пут. Сообщ., примѣчанія 4 и 5 къ ст. 11 и прил. къ примѣч. 4). Черезъ нѣсколько лѣтъ, однако, обнаружилось, что земства, не имѣя средствъ на содержаніе малопрѣзжихъ шоссе и не признавая за ними экономическаго значенія, прекратили вовсе ихъ ремонтъ, вслѣдствіе чего шоссе эти пришли въ разстройство; тогда Высочайшимъ повелѣніемъ 17 февраля 1889 года было пріостановлено дѣйствіе закона 1883 года въ той его части, которая касалась передачи казенныхъ шоссе земствамъ безъ пособія отъ казны, при чемъ часть вышеуказанныхъ шоссе была принята обратно въ казенное завѣдываніе, а на содержаніе другой части опредѣлено впредь выдавать постоянныя изъ казны пособія. Такимъ образомъ, въ настоящее время казенныя шоссеыя дороги передаются лишь во временное завѣдываніе земскихъ учреждений и на содержаніе ихъ ассигнуются изъ казны опредѣленные денежныя пособія *).

Далѣе, устройство и содержаніе дорогъ второго класса—большихъ сообщеній—было отнесено сперва на счетъ особаго вспомо-

*) Къ 1903 году въ 49 губерніяхъ Европейской Россіи имѣлось казенныхъ шоссеыихъ дорогъ 8.953 версты, изъ этого протяженія было передано въ завѣдываніе земствъ въ 12 губерніяхъ 3.852 версты казенныхъ шоссе, съ ежегоднымъ пособіемъ отъ казны на ихъ содержаніе въ 1.380.107 руб.

гательнаго земскаго сбора, а потомъ переведено на обще-земскія денежные средства и заключаемые подъ земскіе сборы займы; дороги третьяго класса или губернскія положено было устраивать и содержать частью на земскіе сборы, частью натуральною дорожною повинностью населенія; дороги же четвертаго класса — уѣздныя сообщенія — отнесены были всецѣло на натуральную повинность населенія. Съ введеніемъ въ 1864 году земскихъ учрежденій большинство земствъ отказалось, однако, вовсе отъ натуральной дорожной повинности по содержанію земскихъ дорогъ—въ виду сословнаго ея характера и крайней неуравнительности, о чемъ будетъ наложено ниже. Такимъ образомъ, съ теченіемъ времени въ большинствѣ уѣздовъ 34 земскихъ губерній содержаніе земскихъ дорогъ, т. е. дорогъ втораго, третьяго и четвертаго классовъ, отнесено было исключительно на денежные земскіе сборы, въ меньшинствѣ же уѣздовъ этихъ губерній и во всѣхъ губерніяхъ неземскихъ, кромѣ небольшихъ денежныхъ ассигнованій, главнымъ источникомъ содержанія дорогъ, лежащихъ на отвѣтственности земствъ, продолжала оставаться натуральная дорожная повинность *).

Недостаточность этихъ средствъ для приведенія въ порядокъ значительнаго протяженія земскихъ дорогъ сознавалась уже давно; когда же вслѣдъ за сооруженіемъ новыхъ желѣзныхъ дорогъ многіе старые тракты потеряли почти всякое значеніе, а вмѣстѣ съ тѣмъ выяснилась необходимость проложенія новыхъ подѣздныхъ путей въ желѣзнодорожнымъ станціямъ, нужда земствъ въ увеличеніи дорожныхъ ресурсовъ обнаружилась съ полной очевидностью. Въ видахъ удовлетворенія этой потребности еще въ началѣ 1870-хъ годовъ, при передачѣ земствамъ во временное завѣдываніе казенныхъ шоссеинныхъ дорогъ, въ заключаемыхъ съ земскими учрежденіями договорахъ предусматривалось право земствъ обращать свободные остатки отъ казенныхъ пособій по содержанію шоссеинныхъ дорогъ и заставныхъ сборовъ—на устройство въ предѣлахъ губерній новыхъ шоссеинныхъ дорогъ мѣстнаго значенія и въ особенности

*) По свѣдѣніямъ за 1902 годъ, въ 359 уѣздахъ 34 земскихъ губерній земскія дороги, общимъ протяженіемъ въ 117.000 верстъ, содержатся: въ 260 уѣздахъ (73.900 верстъ) исключительно за счетъ денежныхъ земскихъ сборовъ и въ 99 уѣздахъ (43.100 верстъ)—посредствомъ преимущественно натуральной дорожной повинности; во всѣхъ же остальныхъ 15 неземскихъ губерніяхъ Европейской Россіи (безъ области Войска Донскаго), или въ 134 уѣздахъ, изъ 78.680 верстъ всѣхъ земскихъ дорогъ этихъ губерній—76.700 верстъ содержатся, главнымъ образомъ, натуральною дорожною повинностью. Денежныя затраты на дороги изъ земскихъ средствъ, не считая отчисленій на образованіе дорожныхъ капиталовъ, составляли въ 1900 г. по 34 земскимъ губерніямъ 3.340.800 рублей и по 15 губерніямъ неземскимъ, по даннымъ за 1902 годъ, 513.340 рублей, а всего 3.853.940 рублей; стоимость же натуральной дорожной повинности можетъ быть исчислена для всѣхъ сохранившихъ ее уѣздовъ, приблизительно, въ 6,8 милл. руб., по 56,7 рубля на версту земскихъ дорогъ.

подъездныхъ путей къ станціямъ, пристанямъ и важнымъ торгово-промышленнымъ пунктамъ. Законъ 5 апрѣля 1883 года не только сохранилъ право земствъ распоряжаться этими остатками съ указанной цѣлью, но и установилъ, въ случаѣ недостаточности этихъ средствъ, отпустить земствамъ воспособленій изъ казны для сооруженія подъездныхъ путей на небольшихъ протяженіяхъ, въ видѣ безпроцентныхъ ссудъ, выдаваемыхъ на срокъ не болѣе 10 лѣтъ, или, при крайней въ томъ необходимости, въ видѣ безвозвратныхъ пособій въ размѣрѣ не свыше половины исчисленной на постройку этихъ путей суммы, съ тѣмъ, однако, чтобы текущее содержаніе устраиваемыхъ путей относилось во всякомъ случаѣ на средства земствъ (Уст. Пут. Сообщ., ст. 11 прим. 4, прилож. п. 12 и 13)*).

Дальнѣйшее увеличеніе земскихъ средствъ на дорожное дѣло послѣдовало на основаніи закона 1 іюня 1895 года. Согласно этому закону, съ повинности земствъ было снято содержаніе преобразованныхъ по закону 12 іюня 1889 года мировыхъ судебныхъ и по крестьянскимъ дѣламъ учрежденій, а также мировыхъ судей и губернскихъ статистическихъ комитетовъ, съ тѣмъ, чтобы освобождающіяся вслѣдствіе этого земскія средства были обращены на образованіе особаго по каждой губерніи дорожнаго капитала, состоящаго въ распоряженіи губернскихъ земствъ и губернскихъ распорядительныхъ комитетовъ и предназначеннаго на улучшеніе существующихъ путей сообщенія и сооруженіе новыхъ шоссеиныхъ и грунтовыхъ дорогъ, имѣющихъ значеніе для мѣстныхъ сельско-хозяйственныхъ, промышленныхъ и коммерческихъ интересовъ **). Затѣмъ, съ цѣлью предоставленія земствамъ возможности осуществить въ наиболѣе короткій срокъ намѣченные ими планы сооруженія дорожныхъ сѣтей, закономъ 8 февраля 1899 года была разрѣшена выдача земствамъ ссудъ изъ Государственнаго Казначейства подъ обезпеченіе дорожными капиталами, изъ 3,8%, съ тѣмъ, чтобы уплата роста и погашенія по ссудамъ не превышала 70% ежегодныхъ отчисленій земскихъ сборовъ въ дорожные капиталы (Уст.

*) Общая сумма выданныхъ изъ казны земствамъ на основаніи закона 5 апрѣля 1883 года ссудъ и пособій достигла за все время до 1903 года 4.634.780 руб.

***) Въ силу закона 1 іюня 1895 года въ распоряженіе земскихъ учрежденій на составленіе дорожныхъ капиталовъ ежегодно поступаетъ: въ 34 земскихъ губерніяхъ 6.028.978 руб. и въ 15 неземскихъ губерніяхъ 2.814.700 руб., а всего 8.843.678 руб. До 1903 года въ дорожные капиталы 34 земскихъ губерній поступило всего 47,5 милліоновъ руб., изъ которыхъ къ тому времени было затрачено 31,9 милл. руб. и осталось неизрасходованными 15,5 милл. р. (въ томъ числѣ въ недоимкѣ 3,9 милл. руб.); въ 15 же губерніяхъ неземскихъ общая сумма специальныхъ отчисленій въ дорожные капиталы составила до 1903 года 18,7 милл. руб., изъ коихъ должно было остаться въ наличности къ этому времени 13,4 милл. руб.

о земск. повинн., прилож. къ ст. 33 (примѣч. 2); прил. къ ст. 124 (примѣч. 2); прилож. къ ст. 328 (примѣч. 1) *).

Что касается, наконецъ, проселочныхъ дорогъ, то небольшая часть этихъ путей была переведена земствами, въ силу предоставленнаго имъ закономъ права (Полож. о земск. учрежд., ст. 62; Уст. о земск. повинн., ст. 295), въ разрядъ земскихъ дорогъ, т. е. принята на обще-земскій счетъ; это имѣло мѣсто, впрочемъ, въ отношеніи лишь немногихъ дорогъ, которыя получили значеніе важнѣйшихъ подъѣздныхъ путей. Крімъ того, съ образованіемъ дорожныхъ капиталовъ, земствамъ открылась также возможность выдавать денежныя пособія владѣльцамъ земель и крестьянскимъ обществамъ для устройства различныхъ дорожныхъ сооружений (мостовъ, гатей и проч.) по проселочнымъ дорогамъ, состоящимъ на отвѣтственности этихъ владѣльцевъ и обществъ (Уст. о земск. повинн., прилож. къ ст. 33 (примѣч. 2), п. 1; прилож. къ ст. 124 (примѣч. 2), п. 5; прилож. къ ст. 328 (примѣч. 1), п. 3) **). Съ другой стороны, наблюдались случаи, когда тѣ или иные заинтересованныя лица и общества оказывали земствамъ денежныя пособія на содержаніе дорогъ, представляющихъ для этихъ лицъ или обществъ особое значеніе, при чемъ, однако, эти пособія носили строго добровольный характеръ, такъ какъ дѣйствующее дорожное законодательство ихъ вовсе не предусматриваетъ.

Таково дѣйствительное распредѣленіе въ настоящее время расходовъ на гужевыя дороги между казной, земскими учрежденіями, владѣльцами земель и крестьянскими обществами, по землямъ которыхъ дороги пролегаютъ. Отъ установленнаго первоначально въ Уставѣ Путей Сообщенія распредѣленіе это отличается, какъ видно изъ предыдущаго, сосредоточеніемъ въ рукахъ земскихъ учреждений нѣсколько болѣе значительныхъ средствъ на дорожное дѣло, какъ путемъ оказанія земствамъ съ указанною цѣлью нѣкоторыхъ воспомощеній изъ казны, такъ и посредствомъ предоставленія земствамъ въ послѣднее время части суммъ, расходовавшихся ими ранѣе на общегосударственныя потребности. Несмотря на это увеличеніе земскихъ дорожныхъ ресурсовъ, лишь незначительная часть Комите-

Относительная достаточность, по мнѣнію нѣсколькихъ Комитетовъ, земскихъ средствъ для содержанія земскихъ дорогъ 77).

*) До 1903 года изъ общей суммы кредита въ 11½ милл. руб., открытаго въ теченіе 1899—1902 г.г. на выдачу земствамъ процентныхъ ссудъ подъ дорожныя капиталы, въ дѣйствительности отпущено по ходатайствамъ земствъ всего около 2¼ милл. рублей.

**) По свѣдѣніямъ за 1902 годъ, общее протяженіе проселочныхъ дорогъ въ 49 губерніяхъ Европейской Россіи составляло 1.006.500 верстъ, въ томъ числѣ 753.000 верстъ въ 34 земскихъ губерніяхъ и 253.500 верстъ въ 15 губерніяхъ неземскихъ. Стоимость ихъ содержанія, по приблизительнымъ даннымъ, составляетъ въ годъ около 11,3 милл. рублей, по 11,3 рубля въ среднемъ на версту проселка.

Примѣчаніе составителя.

товъ признаеть ихъ достаточными для улучшенія и исправнаго содержанія гужевыхъ дорогъ (Владимірская, 83; Костромская, 350; С.-Петербургская, 61); но и при этомъ оговаривается обыкновенно, что предоставленныхъ земствамъ средствъ можетъ хватить лишь для упорядоченія большихъ трактовъ, состоящихъ нынѣ на отвѣтственности земскихъ учреждений; для приведенія же въ надлежащее состояніе проселочныхъ дорогъ и подъездныхъ путей средства эти являются слишкомъ незначительными (Пензенская, 138; Рязанская, 184, 224; Тверская, 236, 430; Харьковская, 32). Впрочемъ, четырьмя Комитетами: Губернскимъ и Богучарскимъ Воронежской губерніи, Одесскимъ Херсонской губ. и Елифанскимъ Тульской губ. и отдѣльными докладчиками въ нѣкоторыхъ Комитетахъ другихъ губерній было выражено пожеланіе о разрѣшеніи расхода части дорожныхъ капиталовъ и на другія, кромѣ дорожнаго дѣла, земскія потребности—борьбу съ оврагами, народное образованіе, врачебную часть и т. п., при чемъ Елифанскій Комитетъ мотивировалъ свое пожеланіе тѣмъ соображеніемъ, что земскія дороги уѣзда, при наличности подъездныхъ путей къ станціямъ, не представляютъ важнаго значенія для населенія (Воронежская, 3, 66; Самарская, 254; Симбирская, 249, 261, 262; Тульская, 222, 254; Херсонская, 275). Послѣдняго мнѣнія держались также, какъ было уже упомянуто въ первой главѣ, и еще нѣсколько Комитетовъ, признававшихъ второстепенное значеніе мѣстныхъ путей сообщенія въ ряду условій, вліяющихъ на развитіе сельскохозяйственной промышленности, или даже отрицавшихъ самую потребность въ улучшеніи гужевыхъ дорогъ (Курская, 73; Пензенская, 12; Симбирская, 493; Тверская, 366, и др.).

Крайняя недостаточность, по мнѣнію большинства Комитетовъ, имѣющихся въ распоряженіи земскихъ учреждений средствъ для упорядоченія мѣстныхъ дорогъ 78).

Въ противоположность этимъ мнѣніямъ въ Трудахъ весьма значительнаго числа другихъ Комитетовъ находятся указанія на крайнюю недостаточность имѣющихся въ распоряженіи земскихъ учреждений средствъ для сколько-нибудь существеннаго улучшенія мѣстныхъ дорогъ. «Законъ 1 іюня 1895 года, установившій спеціальнѣй дорожный капиталъ, предоставленный въ распоряженіе губернскихъ земствъ на улучшеніе земскихъ дорогъ, несомнѣнно, подвинулъ у насъ нѣсколько впередъ дорожное дѣло, — говорится въ Трудахъ Ржевскаго Комитета Тверской губерніи; но весь этотъ дорожный капиталъ, составляя въ общей сложности по земскимъ губерніямъ всего немного болѣе 6 милл. руб., представляетъ собой въ дорожномъ дѣлѣ лишь каплю въ морѣ. На шоссированіе однихъ земскихъ дорогъ требуется чуть не миллиардъ, но, если и не говорить о шоссированіи, а лишь о содержаніи ихъ въ болѣе или менѣе исправномъ видѣ, путемъ устройства мостовъ, хотя бы деревянныхъ, незаливныхъ гатей, частичнаго мощенія и проч., то и на

это потребуются сотни миллионъ. И затѣмъ еще остаются проселочныя дороги, содержаніе которыхъ въ исправномъ видѣ требуетъ также безконечную массу средствъ» (Тверская, 365). На основаніи приведенныхъ сужденій, а также въ виду признаваемого имъ достаточнаго соответствія нынѣшняго состоянія дорогъ неприхотливымъ требованіямъ и уровню благосостоянія населенія, Ржевскій Комитетъ пришелъ къ заключенію о нежелательности обязательной передачи въ вѣдѣніе земствъ всѣхъ мѣстныхъ дорогъ и коренной ломки дорожнаго дѣла законодательнымъ путемъ. Большинство другихъ Комитетовъ пришло по этому вопросу, какъ ниже будетъ показано, къ совершенно инымъ выводамъ, но самый фактъ крайней недостаточности имѣющихся нынѣ у земствъ дорожныхъ ресурсов признавался въ огромномъ большинствѣ Комитетовъ.

Въ Трудахъ многихъ Комитетовъ встрѣчаются при этомъ примѣрные подсчеты тѣхъ затратъ, производство которыхъ вызывается вполне наивѣщными потребностями дорожнаго дѣла, съ указаніемъ и размѣра недостающихъ средствъ для удовлетворенія этихъ потребностей. «Костромское уѣздное земство,—говорится, на примѣръ, въ Трудахъ Костромскаго Губернскаго Комитета,—произвело обследованіе Галичскаго тракта и нѣкоторыхъ наиболѣе важныхъ дорогъ и составило смѣту на ихъ исправленіе, для приведенія ихъ только въ пробное состояніе, безъ всякихъ усовершенствованій. По произведенному обследованію оказалось, что даже такое скромное исправленіе трактовъ въ предѣлахъ одного Костромскаго уѣзда требуетъ болѣе 800 тыс. руб., между тѣмъ какъ весь земскій бюджетъ уѣзда составляетъ всего 270 тыс. р. въ годъ... При такихъ ничтожныхъ средствахъ, которыми располагаютъ земства, всякаго рода проекты исправленія дорогъ могутъ создаваться у насъ, очевидно, только на бумагѣ, а самыя дороги останутся въ томъ же невозможномъ видѣ и даже со временемъ будутъ ухудшаться» (Костромская, 88). Солигаличскій Комитетъ той же губерніи указываетъ, что состоящій въ распоряженіи земства дорожный капиталъ даетъ возможность устроить въ годъ не болѣе $\frac{1}{50}$ части общаго протяженія грунтовыхъ дорогъ уѣзда, такъ что, когда будетъ исправленъ послѣдній 50-й участокъ, то первый придетъ опять въ полную негодность, въ виду чего такая медленная починка представляетъ положительно сизифову работу (Костромская, 498). Въ Трудахъ Харьковскаго Губернскаго Комитета отмѣчается, что ежегодное поступленіе дорожнаго капитала по губерніи составляетъ около 250 тыс. руб.; при дороговизнѣ же камня въ данной мѣстности и необходимости обращать значительную часть средствъ на устройство мостовъ, на эту сумму можно поспировать ежегодно лишь 12—15 верстъ пути, между тѣмъ какъ для соединенія

важнѣйшихъ административныхъ, торговыхъ и промышленныхъ пунктовъ губерніи съ ближайшими станціями желѣзныхъ дорогъ требуется, при самомъ скромномъ исчисленіи, отъ 1.500 до 2.000 верстъ вымощенныхъ дорогъ. «Для подъема деревни необходимо, чтобы она ни въ какое время года не обращалась въ волчій уголь, чтобы все можно было во всякое время привезти и увести изъ нея. Поэтому,—заключаетъ цитируемый докладъ,—слѣдуетъ тратить въ центральной населенной части Россіи на мѣстныя дороги по крайней мѣрѣ столько же, сколько за послѣдніе годы въ Россіи тратилось на магистральныя желѣзныя дороги, и средства на это должны быть, очевидно, даны изъ казны, которая одна можетъ найти ихъ и обратить на производительную затрату» (Харьковская, 32, 113, 119).

Болѣе подробный расчетъ всѣхъ необходимыхъ затратъ на дорожное дѣло и имѣющихся для того денежныхъ средствъ приведенъ въ докладѣ Ярославской Губернской Земской Управы, принятомъ Губернскимъ Комитетомъ. Согласно этому докладу, въ Ярославской губерніи въ завѣдываніи земства состоитъ въ настоящее время 1.650 верстъ дорогъ, изъ нихъ 142 версты содержатся губернскимъ земствомъ и 1.508 верстъ—уѣздными. Кромѣ этихъ дорогъ, по заявленіямъ Уѣздныхъ Земскихъ Собраній, подтверждаемымъ и данными произведеннаго губернскимъ земствомъ статистико-экономическаго изслѣдованія, необходимо принять въ завѣдываніе земства до 559 верстъ проселочныхъ дорогъ изъ числа подъѣздныхъ, торговыхъ и другихъ путей, имѣющихъ наиболѣе важное экономическое значеніе. Такимъ образомъ, протяженіе всѣхъ дорогъ губерніи, содержаніе которыхъ должно быть отнесено на обязанность земскихъ учрежденій, составитъ 2.209 верстъ. За исключеніемъ изъ этого количества 200 верстъ, имѣющихся въ настоящее время шоссейныхъ и мощеныхъ дорогъ, остается 2.009 верстъ грунтовыхъ дорогъ, содержаніе которыхъ въ удобномъ для проѣзда состояніи, вслѣдствіе неблагоприятныхъ почвенныхъ и климатическихъ условій губерніи, возможно только при капитальной перестройкѣ, съ покрытіемъ полотна каменной одеждой и устройствомъ правильнаго дренажа. Перестройка такого количества грунтовыхъ дорогъ, при стоимости, въ среднемъ, сооруженія одной версты въ 8.000 руб., потребуетъ единовременной затраты громаднаго капитала въ 16.072.000 руб. Но этимъ не исчерпываются расходы земства по приведенію дорогъ въ исправность, такъ какъ на ежегодный ремонтъ дорогъ съ каменной одеждой потребуется затрачивать не менѣе 250 руб. на версту, а на все вышеуказанное протяженіе шоссированныхъ дорогъ губерніи—до 552.250 рублей. Между тѣмъ, въ настоящее время губернское и всѣ уѣздныя земства располагаютъ для дорожнаго дѣла лишь слѣдующими средствами:

а) казенной субсидией на содержание Московско-Ярославского шоссе (83,3 версты)—в 21.698 рублей; б) доходомъ отъ взиманія сбора за проѣздъ по этому шоссе—до 4.000 руб.; в) пособіемъ отъ Угличскаго сельскаго общества на содержание мощеной дороги къ перевозу черезъ озеро Неро (2,04 версты)—150 руб.; г) отчисленіями въ дорожный капиталъ въ размѣрѣ 119.724 рублей, и д) ассигнованіями уѣздныхъ земствъ, въ среднемъ по трехлѣтней сложности за 1899—1901 г.г.,—до 60.425 руб., а всего до 206.000 руб. въ годъ. Очевидно, что, при столь незначительныхъ средствахъ, земства не въ состояніи достигнуть капитальнаго улучшенія всей намѣченной сѣти дорогъ губерніи, такъ какъ увеличеніе расходовъ на дорожное дѣло за счетъ новыхъ земскихъ ассигнованій, на ряду съ ежегодно возрастающими потребностями по другимъ отраслямъ земскаго хозяйства, не представляется возможнымъ (Ярославская, 11—12).

Въ Трудахъ нѣкоторыхъ Комитетовъ находится, далѣе, объясненіе и того непонятнаго съ перваго взгляда явленія, почему многія земства, несмотря на вполне выяснившуюся потребность въ производствѣ тѣхъ или иныхъ затратъ на дорожное дѣло, не расходовали до сихъ поръ полностью всего своего дорожнаго капитала, а накапливали его до крупныхъ, въ иныхъ случаяхъ, суммъ. Какъ видно изъ Трудовъ Комитетовъ Воронежской, Казанской, Орловской и другихъ губерній, земства сберегали суммы дорожнаго капитала съ тою цѣлью, чтобы обезпечить въ будущемъ содержаніе технического персонала и производство необходимаго ремонта вновь устраиваемыхъ дорогъ и дорожныхъ сооружений, опасаясь, что въ противномъ случаѣ постоянно возрастающій расходъ по надзору и ремонту дорогъ чрезъ нѣсколько лѣтъ, за неимѣніемъ другихъ источниковъ, ляжетъ тяжкимъ бременемъ на земскихъ плательщиковъ, при чемъ можетъ даже оказаться необходимымъ возвышеніе обложенія до непосильныхъ для населенія размѣровъ (Воронежская, 90; Казанская, 51; Орловская, 43, 44, и др.). По даннымъ же, приведеннымъ въ Трудахъ другихъ Комитетовъ, напримѣръ, Суджанскаго Курской губерніи и Ефремовскаго Тульской губерніи, средства дорожнаго капитала являются уже и въ настоящее время едва достаточными для обычнаго ежегоднаго ремонта устроенныхъ за его счетъ дорожныхъ сооружений и каменной одежды дорогъ, предназначенныя же на дорожное дѣло, сверхъ отчисленій въ дорожные капиталы, суммы губернскаго и уѣзднаго земскихъ сборовъ, даже при большомъ напряженіи земской смѣты, оказываются настолько незначительными, что на нихъ можетъ быть выполнено лишь ничтожное количество дорожныхъ работъ—по Суджанскому уѣзду, напримѣръ, всего лишь 10—15% ежегодно представляемыхъ на раз-

Невозможность расходованія полностью пятилѣтнихъ дорожныхъ капиталовъ, въ виду необходимости обезпечить въ будущемъ содержаніе технического надзора и ремонтъ новыхъ дорожныхъ сооружений 79).

смотряніе Земскаго Собранія дорожныхъ смѣтъ (Курская, 636; Тульская, 315, и др. *).

Недостаточность и неудовлетворительность ильбинскаго кредитованія земствъ на дорожное дѣло подъ обезпеченіе дорожныхъ капиталами (80).

Многими Комитетами указывается, затѣмъ, на недостаточность и неудовлетворительность установленнаго кредитованія земскихъ учреждений на дорожное дѣло подъ обезпеченіе дорожныхъ капиталовъ, по правиламъ закона 8 февраля 1899 года. Согласно этому закону, ссуды для устройства мѣстныхъ путей сообщенія выдаются въ такомъ размѣрѣ, чтобы уплата роста и погашенія по ссудамъ не превышала 70% ежегодныхъ поступленій земскихъ сборовъ на образованіе дорожныхъ капиталовъ. Въ виду такого ограниченія, предѣльные размѣры ссудъ для отдѣльныхъ уѣздовъ оказываются, въ дѣйствительности, весьма незначительными,—для Боровичскаго уѣзда Новгородской губерніи, на примѣръ, составляютъ не болѣе 100.000 руб., а этихъ средствъ не можетъ хватить даже на устройство 25 верстъ шоссе. При такомъ положеніи вещей является неизбежнымъ весьма постепенное осуществленіе намѣченныхъ работъ, растянутое на многіе десятки лѣтъ, безъ очевидной и осязательной пользы для населенія (Новгородская, 156). Съ другой стороны, отмѣчается значительная сложность самаго процесса полученія правительственныхъ ссудъ на дорожныя сооруженія, такъ какъ по каждой отдѣльной ссудѣ приходится обращаться въ центральныя учрежденія Министерствъ, вслѣдствіе чего дѣла по разрѣшенію ссудъ тянутся иногда годами (Орловская, 46—47, 650). Другихъ же источниковъ кредита земства, какъ таковыя, лишены вовсе, такъ какъ дѣйствующія въ Россіи кредитныя учрежденія, акціонерныя и общественныя, не могутъ открывать имъ кредита, какъ обще-

*) По свѣдѣніямъ о движеніи суммъ дорожныхъ капиталовъ въ 34 земскихъ губерніяхъ съ 1896 по 1903 г. видно, что изъ 47,5 милл. руб., поступившихъ за эти годы на образованіе дорожныхъ капиталовъ, къ 1903 году было затрачено земствами 31,9 милл. руб., въ томъ числѣ: на капитальное улучшеніе дорогъ — 26,5 милл. руб., на ремонтное содержаніе дорожныхъ сооружений — 0,7 милл. руб., на содержаніе технического надзора — 3,8 милл. руб., на наслѣдованіе грузонапряженности дорогъ и техническія изысканія — 0,7 милл. руб. и на выдачу пособій землевладѣльцамъ и сельскимъ обществамъ по содержанію проселочныхъ дорогъ — 0,2 милл. руб. Къ началу 1903 года оставалось въ наличности дорожныхъ капиталовъ по тѣмъ же губерніямъ 11,6 милл. руб. и значилось въ недоимкѣ 3,9 милл. руб., при чемъ въ большинствѣ губерній остатки капиталовъ составляли отъ 100 до 600 тыс. рублей, за исключеніемъ 8 губерній, по которымъ числилось дорожнаго капитала: въ *Курской* губ. въ недоимкѣ — 407,7 тыс. руб. и въ наличности не имѣлось капитала вовсе, въ *Нижегородской* губ. не имѣлось вовсе недоимки и оставалось въ наличности всего 667 рублей, въ *С.-Петербургской* губ. — числилось въ недоимкѣ 304,8 тыс. руб. и оставалось въ наличности 84,8 тыс. руб., въ *Вологодской* губ. — въ недоимкѣ 18,8 тыс. руб. и въ наличности 787,3 тыс. руб., въ *Казанской* губ. — въ недоимкѣ 161,9 тыс. руб. и въ наличности 698,1 тыс. руб., въ *Пермской* губ. — въ недоимкѣ 124,8 тыс. руб. и въ наличности 1.396,4 тыс. руб., въ *Рязанской* губ. — въ недоимкѣ 120,6 тыс. руб. и въ наличности 693,8 тыс. руб. и въ *Смоленской* губ. — въ недоимкѣ 25,5 тыс. руб. и въ наличности 964,8 тыс. руб.

Примѣч. составителя.

ственнымъ органамъ управленія, обладающимъ опредѣленнымъ бюджетомъ и источниками доходовъ, получаемыхъ принудительнымъ путемъ. Земельные банки выдаютъ ссуды не иначе, какъ подъ залогъ недвижимой собственности, коммерческіе банки вовсе не могутъ открывать долгосрочнаго кредита земствамъ, признавая только векселя и обязательства, на торговыхъ сдѣлкахъ основанныя, т. е. срочныя торговыя бумаги. Въ обществахъ взаимнаго кредита и въ городскихъ кредитныхъ обществахъ земства могутъ кредитоваться лишь по залогу процентныхъ бумагъ или недвижимаго имущества на тѣхъ же самыхъ условіяхъ, на которыхъ получаютъ ссуды и частныя лица; къ тому же кредитъ этотъ довольно ограниченъ, обходится недешево и носитъ характеръ краткосрочнаго, а не долгосрочнаго займа, какой необходимъ для капитальнаго улучшенія дорогъ. Наконецъ, фактически, несмотря на разрѣшеніе Устава (Уставъ Государств. Банка, ст. 138), закрыть для земствъ и кредитъ изъ Государственнаго Банка, какъ мало отвѣчающій характеру операций этого центрального эмиссионнаго учрежденія страны (Херсонская, 305—306).

Недостаточность имѣющихся нынѣ въ распоряженіи земствъ средствъ, препятствующая развитію ихъ дѣятельности и въ области дорожнаго дѣла, объясняется многими Комитетами ограниченностью правъ земскихъ учрежденій по увеличенію и расширенію объемовъ земскаго обложенія. На пути къ этимъ стремленіямъ, прежде всего, стоитъ законъ 12 іюня 1900 г. о предѣльности земскаго обложенія, такъ какъ этимъ закономъ ежегодный ростъ земскихъ смѣтъ ограниченъ 3% нормой, кромѣ отдѣльныхъ случаевъ увеличенія ассигнованій съ разрѣшенія правительственныхъ органовъ. Введенная этимъ закономъ мѣра признается частью Комитетовъ и не вполне справедливой и весьма стѣснительной для нормальнаго хода земской жизни. По мнѣнію, напримѣръ, Лохвицкаго Комитета Полтавской губерніи, несправедливость закона о фиксаціи земскаго обложенія вытекаетъ уже изъ того обстоятельства, что ростъ земскихъ затратъ шель въ разныхъ губерніяхъ и даже въ разныхъ уѣздахъ одной и той же губерніи далеко не одинаково; напримѣръ, въ Лохвицкомъ уѣздѣ, въ моментъ изданія закона о фиксаціи, земское обложеніе было значительно скромнѣе, нежели обложеніе другихъ уѣздовъ Полтавской губерніи. Между тѣмъ въ названномъ уѣздѣ масса земскихъ потребностей оставалась неудовлетворенною, среди нихъ, въ особенности, нужды народнаго образованія и медицины и потребности дорожнаго дѣла. Улучшать и развивать эти части земскаго хозяйства возможно было лишь постепенно, поэтому и увеличеніе земскихъ расходовъ шло также постепенно, при чемъ земскій бюджетъ въ теченіе послѣднихъ 17 лѣтъ возросъ съ 67.607

Предѣльность земскаго обложенія, какъ препятствіе къ увеличенію затратъ на дорожное дѣло 81).

рублей до 214.261 рубля или, въ среднемъ, повышался на 12,7% въ годъ. Съ изданіемъ въ 1900 году закона о фиксаціи обложенія дальнѣйшее развитіе мѣропріятій земства въ указанномъ выше на- правленіи пришлось приостановить, къ явной невыгодѣ населенія Лохвицкаго уѣзда, по сравненію съ положеніемъ тѣхъ уѣздовъ, зем- ства которыхъ въ прежніе годы шли болѣе быстрымъ шагомъ, были менѣе экономными и осторожными въ своихъ ассигнованіяхъ и успѣли значительно развить свои бюджеты до изданія упомянутаго закона (Калужская, 286; Московская, 196, 383; Полтавская, 566— 568; Псковская, 206, 244; Тверская, 337, и др.).

Незначительное участие въ расхо- дахъ на дорожное дѣло торгово-про- мышленныхъ пред- пріятій и ненормаль- ность этого явленія, въ виду особой заинтересованности ука- занныхъ предпріятій въ хорошемъ состоя- нии дорогъ 82).

Еще болѣе важнымъ недостаткомъ современнаго земскаго дорожнаго хозяйства признается многими Комитетами незначи- тельное участие въ земскихъ расходахъ вообще, и въ затратахъ на дорожное дѣло въ особенности, фабричныхъ, заводскихъ и иныхъ промышленныхъ и торговыхъ предпріятій, для развитія которыхъ воѣ пути сообщенія, а также и гужевыя дороги представляютъ, несомнѣнно, весьма крупное значеніе. Въ настоящее время про- мышленные и торговые предпріятія, во-1-хъ, привлекаются къ земскому обложенію, путемъ уплаты общаго оцѣночнаго сбора со стоимости недвижимыхъ имуществъ, принадлежащихъ означеннымъ предпріятіямъ; во-2-хъ, на основаніи Высочайше утвержденнаго 8 іюня 1898 года мнѣнія Государственнаго Совѣта о промысло- вомъ обложеніи, предпріятія эти уплачиваютъ въ пользу земства до 15% съ цѣны торговыхъ и промысловыхъ свидѣтельствъ выс- шихъ разрядовъ и до 10% съ цѣны прочихъ свидѣтельствъ. Тѣмъ не менѣе, даже въ общей своей совокупности, указанное обложе- ніе на земскіе расходы торговли и промышленности оказывается весьма незначительнымъ по сравненію съ участіемъ въ этихъ рас- ходахъ частнаго и крестьянскаго землевладѣнія *). Въ виду этого

*) Въ Трудахъ Виленскаго Губернскаго Комитета приведенъ слѣдующій под- счетъ всѣхъ налоговъ и сборовъ, уплачиваемыхъ одной изъ крупнѣйшихъ въ гу- берніи фабрикъ, съ оборотомъ свыше 600.000 руб. въ годъ:

	Платежи въ пользу:	
	государства.	земства.
1. Основной государственный промысло- вый налогъ	150 р.	—
15% земскаго сбора	—	22 р. 50 к.
2. Раскладочный дополнительный сборъ	336 »	—
3. Дополнительный сборъ съ излишка прибыли	1.760 »	—
4. Приказчины свидѣтельства	116 »	—
10% земскаго сбора	—	11 » 60 »
5. Котельный сборъ	325 »	—
6. Земскій сборъ съ недвижимостей	—	396 » 52 »
Итого	2.687 р.	430 р. 62 к.

Такимъ образомъ, указанная фабрика платитъ въ годъ земскихъ повинностей менѣе 1/10% съ годового оборота и притомъ не несетъ никакихъ натуральныхъ повинностей, въ томъ числѣ и по содержанію дороги, ведущей отъ нея къ желѣзно- дорожной станціи (Виленская, 63).

тѣмъ же Высочайше утвержденнымъ 8 июня 1898 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта было предположено предоставить земству въ будущемъ извѣстное участіе въ дополнительномъ промысловомъ обложеніи — раскладочномъ и процентномъ сборахъ, но предположеніе это до сихъ поръ не осуществилось. Между тѣмъ, по мнѣнію многихъ Комитетовъ, указанная недостаточность земскаго обложенія торгово-промышленныхъ предпріятій представляется всего менѣе оправдываемой по отношенію къ дорожному дѣлу, такъ какъ, во-1-хъ, гужевые пути болѣе всего разбиваются и портятся фабрично-заводскими грузами, а во-2-хъ, — что особенно важно — время содержанія огромной части этихъ путей, именно всѣхъ проселочныхъ дорогъ въ большинствѣ уѣздовъ земскихъ губерній и всѣхъ вообще грунтовыхъ дорогъ въ остальныхъ уѣздахъ этихъ губерній и въ губерніяхъ неземскихъ, ложится почти всецѣло, согласно дѣйствующему закону, на натуральную дорожную повинность однихъ землевладѣльцевъ и крестьянскихъ обществъ, по землямъ которыхъ дороги пролегаютъ (Виленская, 10, 63; Вятская, 439; Гродненская, 84 — 85; Кіевская, 344, 882, 1059; Курская, 560; Подольская, 793, 801, 826, 890; Черниговская, 429, и др.). Въ Трудахъ нѣкоторыхъ Комитетовъ отмѣчается также недостаточное участіе въ расходахъ на гужевыя дороги городскихъ и мѣстечковыхъ обществъ (Минская, 87; Могилевская, 98, 136), акцизнаго вѣдомства, какъ владѣльца казенныхъ винныхъ лавокъ и складовъ (Казанская, 73; Кіевская, 882), собственниковъ базарныхъ площадей (Владимірская, 69), лѣсо- и торфо-промышленниковъ (Архангельская, 163; Владимірская, 151; Минская, 155, 234) и другихъ владѣльцевъ различнаго рода предпріятій и хозяйствъ, процвѣтаніе которыхъ находится въ зависимости отъ возможности постоянныхъ удобныхъ сношеній для нихъ съ рынками сбыта и низкаго уровня платы за провозъ грузовъ, т. е. въ конечномъ счетѣ — отъ хорошаго состоянія тѣхъ или иныхъ дорогъ (Ковенская, 176; Самарская, 599, 619; Херсонская, 42; Ярославская, 16, 88, и др.).

Съ особымъ вниманіемъ цѣлый рядъ Комитетовъ остановился при этомъ на неправильности освобожденія желѣзнодорожныхъ линій, принадлежащихъ какъ казнѣ, такъ и частнымъ компаніямъ, и пароходныхъ предпріятій отъ какихъ-либо заботъ и участія въ расходахъ по устройству удобныхъ подъѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ и рѣчнымъ пристанямъ, между тѣмъ какъ владѣльцы этихъ магистральныхъ сообщеній являются болѣе всего заинтересованными въ правильной и равномерной доставкѣ къ нимъ грузовъ и въ привлеченіи ихъ съ возможно болѣе обширнаго

Неправильность существующаго освобожденія желѣзныхъ дорогъ и пароходныхъ предпріятій отъ участія въ расходахъ на подъѣздные пути къ станціямъ и пристанямъ 83).

района *). Послѣдствіемъ такого положенія вещей, какъ на это уже было указано во II-й главѣ настоящаго Свода (стр. 50—51), бываетъ нерѣдко совершенное игнорированіе вновь строящимися транзитными желѣзными дорогами интересовъ мѣстнаго населенія: устройство станцій среди пустыннаго поля, безъ обезпеченія даже какого-либо къ нимъ подъѣзда, обходъ новыми линіями наличныхъ экономическихъ раіоновъ и перемѣщеніе центровъ промышленности и торговой дѣятельности въ другія мѣстности, до того времени иногда почти вовсе безлюдныя, вслѣдствіе чего происходятъ крупныя пертурбаціи въ экономической жизни населенія, соединенныя для многихъ лицъ съ значительнымъ матеріальнымъ ущербомъ, совершенно, притомъ, невознаграждаемымъ. «Представляется чѣмъ то непонятнымъ,—говорится по этому поводу въ одномъ изъ докладовъ Рязанскому Уѣздному Комитету,—что при отчужденіи имущества частныхъ владѣльцевъ подъ желѣзныя дороги по закону оплачивается не только стоимость самаго имущества, но принимается во вниманіе и уменьшеніе цѣнности остальнаго имущества, вызванное отчужденіемъ: напримѣръ, вслѣдствіе разрѣза имѣнія на двѣ части, отдѣленія водопоя, выгона, пастбища и т. п.; между тѣмъ нарушеніе интересовъ цѣлаго района, губерніи, уѣзда, вызываемое проведеніемъ рельсоваго пути, ничѣмъ не оплачивается и при разрѣшеніи его не справляются ни съ мѣстными нуждами, ни съ потребностями, ни съ выгодами или убытками населенія, такъ какъ мѣстные органы остаются въ сторонѣ, и имъ не предоставляется право обсуждать, какую роль будетъ играть новая дорога для данной мѣстности, и какіе убытки могутъ потерпѣть отъ нея существующіе экономическіе районы. Приближая рынки сбыта и создавая новые, транзитная линія, несомнѣнно, приноситъ пользу той полосѣ мѣстнаго района, грунтовыя дороги которой выдерживаютъ провозъ до линіи, болѣе же этого желѣзная дорога, получающая громадныя барыши за счетъ мѣстныхъ потребителей и отправителей грузовъ, ничего данному району не даетъ. Въ результатѣ, рядомъ съ роскошнымъ вокзаломъ оказывается убогія городишка, съ грязной немощеной подъѣздной дорогой. То же самое наблюдается и по отношенію къ воднымъ путямъ. Большія рѣки являются вѣковыми кормилицами народа, но все же львиная доля въ этой кормежкѣ выпадаетъ для акціонерныхъ компаній, транспорти-

*) Въ Труды мѣстныхъ Комитетовъ указанъ всего одинъ случай осуществленія приведенной мысли на практикѣ: въ Винницкомъ уѣздѣ Подольской губерніи Юго-Западными желѣзными дорогами содержится на свой счетъ 22 версты гужевыхъ дорогъ, служащихъ подъѣздными путями къ станціямъ (Подольская, 231).

рующихъ грузы по рѣкѣ. И здѣсь все служить для интересовъ обществъ и лицъ, эксплуатирующихъ водный путь, и очень мало— для мѣстныхъ районовъ. Экономическіе интересы, связанные съ устройствомъ пристаней, со временемъ развода плашкоутовъ, приносятся нерѣдко въ жертву интересамъ транзита» (Рязанская, 486). Частью Комитетовъ отмѣчается также, что въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ, напримѣръ, въ Серпуховскомъ уѣздѣ Московской губерніи, наблюдаются такія явленія, что и при наличности земскаго подъѣзднаго шоссе къ станціямъ, непосредственный проѣздъ къ нимъ на пространствѣ полосы желѣзнодорожнаго отчужденія остается, тѣмъ не менѣе, въ невозможномъ состояніи (Московская, 136, 635).

Таковы указанія Комитетовъ относительно недостаточности для упорядоченія мѣстныхъ дорогъ денежныхъ средствъ, находящихся нынѣ въ распоряженіи земскихъ учреждений. Кромѣ этихъ средствъ, крупнымъ источникомъ для содержанія дорогъ служить еще натуральная дорожная повинность. Въ Уставахъ о земскихъ повинностяхъ и Путей Сообщенія предусматриваются два вида натуральной дорожной повинности: 1) по содержанію земскихъ грунтовыхъ дорогъ, и 2) по содержанію проселочныхъ и полевыхъ дорогъ. Первый видъ повинности носить общественный, обще-земскій характеръ; второй же видъ представляется скорѣе частной повинностью владельцевъ земель и селеній, по дачамъ которыхъ пролегаютъ проселочныя дороги.

Первый видъ повинности примѣняется къ содержанію земскихъ грунтовыхъ (почтовыхъ, торговыхъ и военныхъ) дорогъ, соединяющихъ города губернскіе, уѣздные и другіе между собою и съ пристанями, крѣпостями и иными военными пунктами, а равно по содержанію находящихся на этихъ дорогахъ мостовъ, плотинъ, гатей, переправъ и иныхъ сооружений, для устройства коихъ не требуется особыхъ техническихъ знаній и искусства; на общую натуральную земскую повинность отнесено также содержаніе естественныхъ бечевниковъ, вдоль судоходныхъ и сплавныхъ рѣкъ и озеръ (Уставъ о земск. повин., ст.ст. 33, 124, 263, 289; Уставъ Пут. Сообщ., ст.ст. 752—754, 761—764). Для содержанія земскихъ дорогъ натуральною повинностью, дороги, согласно закону, раздѣляются на участки Уѣзднымъ Земскимъ Собраніемъ, а въ губерніяхъ неземскихъ—Губернскимъ Распорядительнымъ Комитетомъ. Къ каждому изъ сихъ участковъ приписывается часть окрестныхъ селеній, по соображенію количества рабочихъ, потребнаго для содержанія дорож-

Натуральная дорожная повинность.

ныхъ участковъ въ исправности, а также владѣльческія земли, не исключая казенныхъ и удѣльныхъ, по соображенію количества необходимыхъ для дорожныхъ надобностей лѣсныхъ матеріаловъ. Вырубка же и доставка лѣсныхъ матеріаловъ къ мѣсту производства работъ относятся къ обязанности всего земства, т. е. какъ землевладѣльцевъ, такъ и крестьянъ. Приписка селеній и частновладѣльческихъ земель къ участкамъ должна производиться со всею возможною уравнительностью и съ точнымъ наблюденіемъ, чтобы приписываемыя селенія и земли были въ ближайшемъ, сколь возможно, разстояніи отъ дорожнаго участка. Основаніемъ для приписки или раскладки натуральной повинности должны служить количество и производительность земель, численность населенія, количество ежегодно платимаго денежнаго земскаго сбора и другія, по усмотрѣнію земскихъ учреждений, мѣстныя соображенія; при чемъ приписаннымъ къ участку селеніямъ предоставляется устраивать и содержать его личнымъ трудомъ, въ свободное отъ полевыхъ работъ время, во нарядамъ и очередямъ, устанавливаемымъ внутреннимъ распоряженіемъ каждаго общества, или же посредствомъ найма или подряда, добровольно и по собственному усмотрѣнію обществъ заключаемаго, съ оставленіемъ, однако, ответственности за исправное выполненіе работъ на обществѣ, несущемъ повинность. Отпускъ лѣса, необходимаго для исправленія земскихъ дорогъ и находящихся на нихъ сооруженій, производится землевладѣльцами соразмѣрно количеству состоящихъ въ ихъ вѣдѣніи земель. При невозможности отпускать лѣсъ въ натурѣ, землевладѣльцы, въ томъ числѣ казенное и удѣльное вѣдомства, обязываются вносить за причитающееся съ нихъ количество лѣса деньги по цѣнамъ, установленнымъ подлежащими земскими учреждениями или Губернскими Распорядительными Комитетами. Кромѣ того, земскія собранія могутъ, если найдутъ болѣе удобнымъ, вовсе освобождать частныхъ землевладѣльцевъ отъ выполненія натуральной дорожной повинности, съ уравнительнымъ за то возвышеніемъ для нихъ размѣра денежнаго земскаго сбора. Что касается способа выполненія повинности по рубкѣ и доставкѣ лѣсныхъ матеріаловъ, то опредѣленіе его и уравнительная раскладка этой повинности между землевладѣльцами и сельскими обывателями предоставляются земскимъ учреждениямъ и Губернскимъ Распорядительнымъ Комитетамъ, по соображенію съ мѣстными условіями и степенью отягощенія различныхъ классовъ земства дорожною и другими повинностями. Наконецъ, натуральная дорожная повинность можетъ быть полностью переложена въ денежную по постановленіямъ земскихъ собраній, утвержденнымъ Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ; обратное же переложеніе денежной

повинности въ натуральную можетъ послѣдовать лишь въ законодательномъ порядкѣ (Уст. о земск. повин., ст.ст. 268—276, 278, 279, 284, 286, 290—294; Уст. Пут. Сообц., ст.ст. 719, 765, 766, 768—772).

Такимъ образомъ въ основѣ законоположеній, регулирующихъ натуральную повинность, применяемую къ содержанию земскихъ дорогъ, сохранился сословный принципъ, какъ пережитокъ стараго крѣпостного строя. При существованіи крѣпостной зависимости владѣлецъ земли и его крѣпостные крестьяне составляли въ отношеніи повинностей одно нераздѣльное цѣлое, одну хозяйственную единицу, поэтому было совершенно въ порядкѣ вещей, что владѣлецъ отпускалъ для исправленія дорогъ лѣсъ и другіе строительные матеріалы, принадлежавшіе же ему крестьяне производили натурой самое исправленіе дорогъ. Но съ уничтоженіемъ крѣпостного права и выдѣленіемъ изъ прежнихъ помѣстій земельныхъ надѣловъ крестьянъ, сословный принципъ долженъ былъ, естественно, уступить мѣсто принципу имущественному, съ распредѣленіемъ повинностей по общей цѣнности и доходности имущества. На этотъ принципъ и перешло постепенно наше государственное обложеніе; на немъ же основано и обложеніе денежными земскими сборами. Лишь при отбываніи немногихъ натуральныхъ повинностей (дорожной, подводной, по тушенію пожаровъ и др.) сохранило свое значеніе сословное происхожденіе лица. Зависящая отъ этого неуравнительность натуральной повинности для различныхъ классовъ населенія и составляетъ, по мнѣнію многихъ Комитетовъ, одинъ изъ основныхъ недостатковъ дѣйствующаго о ней законодательства (Псковская, 244; Тамбовская, 55; Уфимская, 229, и др.).

«Натуральные повинности,—говорится въ одномъ изъ докладовъ въ Трудахъ Комитетовъ Курской губерніи,—одинъ изъ самыхъ вопіющихъ пережитковъ, тяжелое наслѣдіе, оставленное крестьянамъ крѣпостнымъ правомъ. Одна изъ главныхъ натуральныхъ повинностей — дорожная . . . Согласно съ указаніемъ закона, полотно земскихъ грунтовыхъ дорогъ исправляется исключительно крестьянами, устройство же мостовъ и гатей, т. е. тѣхъ дорожныхъ сооружений, для которыхъ требуются лѣсные и другіе матеріалы, земствомъ отнесено на обще-земскія средства, въ составленіи которыхъ участвуютъ одинаково какъ крестьяне, такъ и частные владѣльцы. Такимъ образомъ, крестьяне отбываютъ дорожную повинность вдвойнѣ, т. е. натурою—личнымъ трудомъ, и деньгами—участіемъ въ приобрѣтеніи дорожныхъ матеріаловъ» (Курская, 678). Правда, въ томъ уѣздѣ, о которомъ говоритъ докладчикъ (Суджанскомъ), земство, находя вышеуказанное положеніе вещей неспра-

Неуравнительность натуральной дорожной повинности вследствие сословного начала, положеннаго въ основу дѣйствующаго закона 84).

ведливымъ, обложило въ 1897 году земли частныхъ землевладѣльцевъ $\frac{1}{2}$ -копеечнымъ сборомъ, доставляющимъ до 400 рублей, идущихъ въ пособіе крестьянамъ, отбывающимъ натуральную повинность; но эта незначительная помощь не можетъ итти, конечно, въ сравненіе съ 6.000—10.000 рублей, представляющихъ стоимость работъ, отбываемыхъ крестьянами въ натурѣ (Курская, 641).

Какъ неравномѣрно распределяется бремя натуральной повинности между владѣльцами земель различныхъ сословій, показываютъ слѣдующія данныя, приводимыя въ Трудахъ мѣстныхъ Комитетовъ. Въ Витебской губерніи, въ Велижскомъ уѣздѣ, отбываніе дорожной повинности обходится крестьянамъ, по переводѣ рабочихъ дней на деньги, въ 21,7 коп. на десятину находящейся въ ихъ пользованіи земли, а частнымъ землевладѣльцамъ—всего въ 3 коп. съ десятины; такой же приблизительно расходъ несетъ за свои земельныя дачи и казна. Въ Дриссенскомъ уѣздѣ той же губерніи эта неравномѣрность менѣе велика: здѣсь стоимость отбыванія дорожной повинности падаетъ на десятину крестьянской земли (18.600 рублей на 93.700 десятинъ) въ размѣрѣ 19,8 коп., а на десятину помѣщичьей (16.500 рублей на 144.200 десятинъ)—въ размѣрѣ 11,4 коп.; но неравномѣрность эта должна еще увеличиться, такъ какъ въ настоящее время съ частныхъ землевладѣльцевъ снимается повинность по поставкѣ лѣсного матеріала для тѣхъ мостовъ, которые приняты на средства губернскаго дорожнаго капитала (Витебская, 98, 320). Въ Кіевскомъ уѣздѣ на десятину крестьянской земли расходъ по выполненію повинности составляетъ отъ 6 до 9 коп.; стоимость же отпущенныхъ частными владѣльцами лѣсныхъ матеріаловъ составляетъ на десятину помѣщичьей земли всего немного болѣе одной копейки (Кіевская, 773, 774). Въ Минскомъ уѣздѣ расходы по выполненію дорожной повинности падаютъ на десятину крестьянской надѣльной земли въ размѣрѣ 8,33 коп., а на десятину частновладѣльческой—1,82 коп.; при чемъ, какъ заявилъ въ Комитетѣ уѣздный исправникъ, расходы крестьянъ достигаютъ иногда еще болѣе значительныхъ размѣровъ, такъ какъ нерѣдко имъ приходится работать на дорогахъ въ такую пору, когда одинъ день можетъ стоить по нѣскольку рублей (Минская, 184).

Подробныя данныя о соотношеніи расходовъ по отбыванію натуральной повинности для различныхъ категорій владѣльцевъ приведены въ Трудахъ Подольскаго Губернскаго Комитета и сведены въ нижеслѣдующей таблицѣ.

№ по порядку.	НАЗВАНІЕ УѢЗДОВЪ.	Число десятичь облагаемой сборами земли.			Число душъ кресть- янскаго наसेле- нія обоого пола.	Протя- женіе въ вер- стахъ зем- скихъ грунто- выхъ дорогъ, содер- жимихъ нату- ральною повин- ностью.	Приблизительная стоимость въ рубляхъ по мѣстнымъ цѣнамъ.			Въ какомъ размѣрѣ расходи по отбытію дорожн. повинности падаютъ, въ средн., въ копейкахъ.			
		Частно- владѣль- ческой, со вклю- ченіемъ казенной и удѣль- ной.	Кресть- янской.	Итого.			Выста- влен- ныхъ кресть- янами пѣшихъ и кон- ныхъ рабочихъ дней.	Стро- итель- ныхъ мате- ріаловъ, постав- лен- ныхъ земле- владѣ- льцамъ.	Итого.	На одного человѣка кресть- янскаго населенія.	На одну десятину земли.		
											Крестьянской.	Частновладѣльческой.	Сколько причтается бы съ десятины при равномѣрномъ распредѣленіи общей суммы дорожныхъ расходовъ на все количество крестьянской и частновладѣльческой земли.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
1	Балтскій . . .	346.217	321.314	667.531	231.526	484	69.000	650	69.650	24,5	21,4	0,2	10,4
2	Брацлавскій . .	110.473	141.461	251.934	177.444	265	10.000	850	10.850	5,6	7,0	0,7	4,3
3	Винницкій . . .	135.712	117.195	252.907	148.551	273	15.135	520	15.655	10,2	12,9	0,8	6,1
4	Гайсинскій . . .	192.628	153.523	283.151	196.787	264	13.390	2.000	15.390	6,8	8,7	1,5	5,4
5	Каменецкій . . .	136.914	103.434	240.348	183.517	463	16.000	545	16.545	8,7	15,4	0,4	6,9
6	Летичевскій . .	110.600	118.257	228.857	132.917	370	13.250	600	13.850	9,9	11,2	0,5	6,0
7	Литинскій . . .	170.362	120.523	290.885	152.776	192	7.215	1.275	8.490	4,7	5,9	0,7	2,9
8	Могилевскій . .	112.700	105.716	218.416	161.297	335	11.030	2.200	13.230	6,8	10,4	1,9	6,0
9	Ольгопольскій .	177.771	155.853	333.629	220.651	340	20.000	3.000	23.000	9,0	12,8	1,6	6,8
10	Проскурвскій .	108.327	114.779	223.106	174.554	557	18.195	585	18.780	10,4	15,8	0,5	8,4
11	Ушицкій	120.226	108.734	228.960	168.580	103	10.000	1.000	11.000	5,9	9,2	0,8	4,8
12	Ямпольскій . . .	146.493	154.474	300.967	218.670	456	19.530	560	20.090	8,9	12,8	0,8	6,6
	Итого	1.805.433	1.715.268	3.520.691	2.217.270	4.002	222.745	13.785	236.530	10,6	12,9	0,8	6,7

Какъ усматривается изъ этихъ данныхъ, расходы по отбыванію дорожной повинности падаютъ, въ среднемъ, на одного человѣка крестьянскаго населенія въ размѣрѣ 10,6 коп., а на десятину крестьянской земли въ размѣрѣ 12,9 коп., колеблясь по отдѣльнымъ уѣздамъ отъ 4,7 коп. на душу населенія и 5,9 коп. на десятину земли — въ Литинскомъ уѣздѣ, и 24,5 коп. на одного человѣка и до 21,4 коп. на десятину, въ Балтскомъ уѣздѣ. На десятину частновладѣльческой и казенной земли соотвѣтствующіе расходы составляли, въ среднемъ, 0,8 коп., отъ 0,2 коп. въ Балтскомъ уѣздѣ до 1,9 коп. въ Могилевскомъ уѣздѣ. Между тѣмъ, при равномѣрномъ распредѣленіи общей суммы дорожныхъ расходовъ на все количество крестьянской и частновладѣльческой земли, обложеніе составило бы не болѣе 6,7 коп., въ среднемъ, по губерніи и лишь въ одномъ уѣздѣ — Балтскомъ — поднялось бы

до 10,4 коп.; зато въ четырехъ другихъ уѣздахъ высота обложения была бы ниже 6 коп. на десятину, въ Литинскомъ же уѣздѣ составила бы всего 2,9 коп. съ десятины (Подольская, 67—82).

О крайне неравномерномъ распредѣленіи бремени натуральной повинности между землевладѣльцами и крестьянскими обществами сообщается въ Трудахъ и многихъ другихъ Комитетовъ, главнымъ образомъ губерній неземскихъ и затѣмъ сѣверныхъ и сѣверо-восточныхъ лѣсныхъ губерній. «Примѣненіе натурального способа содержанія дорогъ,—говорится въ Трудахъ Олонецкаго Губернскаго Комитета,—вызываетъ чрезвычайно неравномерное распредѣленіе повинности между отдѣльными классами населенія и ложится тяжелымъ бременемъ почти исключительно на крестьянское сословіе. Согласно указаніямъ закона, къ дорожнымъ участкамъ приписываются одни сельскія общества, прочія же владѣнія (частныя и казенныя) привлекаются лишь къ отпуску потребнаго для исправленія дорогъ лѣсного матеріала. Въ Олонецкой губерніи съ громадными лѣсными пространствами отпускъ лѣса, при малоцѣнности его на корню (расходы по вырубкѣ и доставкѣ лѣса къ мѣсту производства работъ относятся на земскій счетъ), представляетъ совершенно нечувствительную повинность для частныхъ владѣльцевъ и для казны; между тѣмъ все, что составляетъ наибольшую тяжесть въ дорожномъ строительствѣ—доставка необходимыхъ матеріаловъ и всѣ земляныя работы—падаетъ на долю крестьянъ. Если при этомъ принять во вниманіе немногочисленность населенія Олонецкой губерніи и удаленность на значительное разстояніе сельскихъ поселеній другъ отъ друга, то легко представить, насколько обременительно должно быть для сельскихъ обывателей добросовѣстное исполненіе возлагаемой на нихъ дорожной повинности» (Олонецкая, 46).

Особенно много заявленій о неуравнительномъ распредѣленіи натуральной дорожной повинности между различными классами населенія сдѣлано было въ Комитетахъ трехъ Прибалтійскихъ губерній, гдѣ дорожная повинность, согласно мѣстнымъ узаконеніямъ и изданнымъ въ развитіе ихъ инструкціямъ, распредѣляется въ каждой губерніи различно. Въ Курляндской губерніи повинность по содержанію мѣстныхъ грунтовыхъ дорогъ трехъ разрядовъ, за исключеніемъ мостовъ, трубъ, плотинъ и перевозовъ, для устройства и содержанія которыхъ требуются особое искусство или крупныя денежныя затраты, лежитъ, на основаніи примѣч. къ ст. 1005, ч. III Свод. мѣст. узакон. Губ. Остзейск., на обязанности прилежащихъ къ дорогамъ казенныхъ и частныхъ имѣній. Однако, на практикѣ, по мѣрѣ перехода отдѣльныхъ земель-

ныхъ участковъ въ собственность или арендное пользованіе крестьянъ, помѣщики стали переводить на новыхъ владѣльцевъ лежащую на имѣніи дорожную повинность, путемъ включенія соответствующихъ условій въ купчие контракты или арендные договоры. Порядокъ этотъ былъ злѣмъ утвержденъ дорожной инструкціей Прибалтійскаго генералъ-губернатора отъ 4 апрѣля 1870 года, и въ настоящее время дорожная повинность разверстывается въ Курляндіи такимъ образомъ, что устройство и починка дорогъ натурою, равно какъ и подвозка всѣхъ матеріаловъ, относится къ повинности волостныхъ обществъ, которыя отправляютъ тавовую черезъ отдѣльныхъ дворохозяевъ; помѣщики же отпускаютъ лишь матеріалъ, потребный для устройства и исправленія дорогъ, мостовъ, перевозовъ и пр., и покрываютъ издержки на оплату труда ремесленниковъ, гдѣ онъ оказывается необходимымъ. Такое положеніе вещей представители мелкаго крестьянскаго землевладѣнія признаютъ, въ цѣломъ рядѣ внесенныхъ ими въ Комитеты докладовъ и заявленій, не отвѣчающимъ закону, несправедливымъ и обременительнымъ для мѣстнаго населенія, такъ какъ поставка рабочихъ и подвозка матеріаловъ, при нынѣшней дороговизнѣ рабочихъ рукъ, не могутъ идти ни въ какое сравненіе съ отпускомъ песку, гравіа и камня изъ помѣщичьихъ имѣній. Съ своей стороны, представители помѣщичьяго землевладѣнія сдѣлали возраженія, указывая въ особенности на то, что неравномѣрность повинностнаго обложенія лишь кажущаяся, такъ какъ, при переложеніи дорожной повинности въ той или иной части на крестьянскіе участки, вмѣстѣ съ тѣмъ была соответственно уменьшена и продажная цѣна участка. Раздѣляя послѣдній взглядъ, большинство уѣздныхъ Комитетовъ Курляндской губерніи отвергли необходимость какихъ-либо коренныхъ измѣненій существующаго порядка отбыванія натуральной повинности, но Губернскій Комитетъ, большинствомъ голосовъ всѣхъ представителей мелкаго землевладѣнія и членовъ изъ должностныхъ лицъ, призналъ настоятельную необходимость пересмотра дорожной инструкціи 1870 года, въ цѣляхъ болѣе равномѣрнаго распредѣленія дорожной повинности между владѣльцами помѣщичьей и крестьянской земли (Курляндская, 9—15, 20, 24, 37, 45, 51, 67—68, 72, 74—76).

Въ Лифляндской губерніи, на основаніи мѣстныхъ узаконеній и дорожной инструкціи 1859 года, повинность по содержанію личной работой какъ уѣздныхъ (трехъ классовъ), такъ и приходскихъ дорогъ (двухъ классовъ) лежитъ лишь на владѣльцахъ и арендаторахъ одной повинностной или крестьянской земли, между которыми распредѣляется по «талерамъ», т. е. въ соответствіи съ доходностью культивируемыхъ земель и размѣрами отдѣльныхъ владѣній, при чемъ самыя дороги раздѣлены на участки на основаніи спе-

ціального дорожняго кадастра (Wardirung). На владѣльцахъ же мызной, т. е. помѣщичьей земли лежитъ обязанность по отпуску матеріаловъ и оплатѣ мастера для исправленія мостовъ. Въ Комитетахъ этой губерніи также было указано на неравномѣрность распределенія дорожной повинности между представителями крупнаго и мелкаго землевладѣнія, но въ виду предстоящей въ ближайшемъ времени новой переоцѣнки недвижимыхъ имуществъ на основаніи закона 4 іюня 1901 года признано было предпочтительнымъ отложить до завершения этой переоцѣнки и разрѣшеніе вопроса о привлеченіи къ несенію натуральной повинности въ полномъ объемѣ владѣльцевъ мызной земли (Лифляндская, 3, 23, 160, 166, 171, 178, 197, 202, 227—228).

Наконецъ, въ Эстляндской губерніи земскія повинности, въ томъ числѣ и дорожная (по содержанію дорогъ первыхъ 3-хъ разрядовъ, кромѣ проселочныхъ), распределяются между всѣми владѣльцами земель, по количеству гаженоевъ, т. е. по доходности и размѣрамъ владѣній. Но на практикѣ и здѣсь встрѣчаются случаи переложенія всей или части повинности на крестьянъ-арендаторовъ земель, повинность же очистки дорогъ отъ снѣга раскладывается по душамъ, отчего помѣстья оказываются менѣе отягощенными повинностью, чѣмъ крестьянскія земли. На необходимость устраненія этой неравномѣрности и новой переоцѣнки земли и указали многія сельскохозяйственныя общества и частныя лица, представившія свои доклады въ Эстляндскій Губернскій Комитетъ (Эстляндская, 54—56, 141, 146, 150, 152, 157).

Обременительность для землевладѣльцевъ и неравномѣрная раскладка между ними повинности по поставкѣ дорожно-строительныхъ матеріаловъ 86).

Въ противоположность изложеннымъ сужденіямъ, Себежскій Комитетъ Витебской губерніи находилъ, что цѣны на дорожно-строительные матеріалы за послѣднее время сильно поднялись, исполненіе же повинности по починкѣ дорогъ въ уѣздѣ, вслѣдствіе уменьшенія гужевого движенія послѣ открытія желѣзной дороги, облегчилось, такъ что равновѣсіе между повинностью крестьянъ и частныхъ владѣльцевъ нарушилось. По свѣдѣніямъ Комитета, въ Себежскомъ уѣздѣ у крестьянъ удобной земли 132.323 десятины, почти все—пахота и покосы, а у частныхъ владѣльцевъ 146.089 десятинь, въ томъ числѣ пахоты и покосовъ только 58.589 десятинь, остальное—лѣса, большею частью вырубленные и не приносящіе правильнаго дохода; между тѣмъ стоимость отпускаемыхъ частными владѣльцами дорожныхъ матеріаловъ составляетъ 9.206 рублей или по 6,3 коп. на десятину общей площади принадлежащихъ имъ пахотныхъ и лѣсныхъ земель, тогда какъ работа крестьянъ оцѣнивается всего въ 6.937 рублей 50 коп. или по 5,2 коп. на десятину крестьянской земли. На основаніи этихъ данныхъ, Комитетъ призналъ необходимымъ произвести переоцѣнку дорожной по-

винности и избавить частныхъ владѣльцевъ отъ поставки лѣса и фашины, какъ слишкомъ для нихъ обременительной (Витебская, 510).

Въ другихъ Комитетахъ отмѣчалась не столько обременительность, сколько неравномѣрность распредѣленія между помѣщиками потребныхъ для исправленія дорогъ строительныхъ матеріаловъ. Не говоря уже о томъ, что цѣнность повинности будетъ всегда различна для лицъ, владѣющихъ и не владѣющихъ лѣсами (Подольская, 67, 76, 514), самое распредѣленіе между землевладѣльцами дорожныхъ участковъ приводитъ иногда къ тому, что часть владѣльцевъ вовсе освобождается отъ повинности—за полнымъ отсутствіемъ, на примѣръ, мостовъ въ ихъ участкахъ, между тѣмъ какъ другимъ владѣльцамъ приходится на своихъ участкахъ нести повинность въ усиленномъ размѣрѣ (Подольская, 78, 890). Кромѣ того, съ переходомъ многихъ помѣщичьихъ имѣній въ крестьянскія руки, повинность по отпуску дорожныхъ матеріаловъ съ этихъ имѣній снимается и ложится новою дополнительною тягостью на земли, остающіяся еще за старыми владѣльцами (Гродненская, 84, 231; Орловская, 649). Наконецъ, по мнѣнію Комитетовъ западныхъ губерній, нельзя не считаться и съ тѣмъ фактомъ, что раскладка между помѣщиками повинности по поставкѣ лѣсныхъ матеріаловъ составляется чинами полиціи, нерѣдко малограмотными урядниками и совершенно неграмотными волостными старшинами, по ихъ сообщенію, вслѣдствіе чего предъявляемыя требованія оказываются весьма часто сильно преувеличенными (Волинская, 209). Съ другой же стороны, наблюдаются случаи прямого уклоненія землевладѣльцевъ отъ возложенной на нихъ повинности (Подольская, 233), или безконечные проводочки и споры, въ особенности, если владѣлецъ не имѣетъ лѣса и вынужденъ уплачивать причитающуюся за него сумму деньгами (Кіевская, 501, 882; Минская, 408; Могилевская, 97).

Что касается вырубкы и доставки лѣса къ мѣстамъ дорожныхъ работъ, то въ этомъ отношеніи въ разныхъ губерніяхъ установились самые разнообразныя порядки. Въ однихъ уѣздахъ вырубка и доставка лѣса лежатъ на владѣльцахъ, отпускающихъ матеріалы (Витебская, 54, 97), въ другихъ мѣстностяхъ владѣльцы земель уплачиваютъ крестьянамъ за эти работы извѣстное вознагражденіе (казна и удѣлы въ Архангельской губерніи—Архангельская, 53); иногда вырубка и вывозка лѣса относятся на счетъ земскихъ средствъ (Олонецкая, 46), въ большинствѣ же, повидимому, уѣздовъ и эта повинность возлагается цѣликомъ на крестьянъ (Витебская, 54; Гродненская, 81—82; Подольская, 569), при чемъ доставка лѣса изъ отдаленныхъ дачъ обходится едва ли не дороже самой стои-

Различныя порядки вырубкы и доставки лѣса къ мѣстамъ дорожныхъ работъ 88).

ности матеріаловъ (Минская, 408). Наконецъ, отмѣчается даже случай въ Могилевскомъ уѣздѣ Подольской губерніи, когда крестьянамъ приходилось покупать лѣсной матеріалъ для исправленія дорогъ въ казенныхъ лѣсныхъ дачахъ, — какъ объясняется въ Трудахъ Комитета, въ виду слишкомъ сложной процедуры письменныхъ сношеній полиціи съ администраціей казенной дачи (Подольская, 75, 890); поставка же крестьянами за свой счетъ вѣхъ практикуется во многихъ уѣздахъ (Калужская, 252; Подольская, 75, и др.).

Крайняя неравномерность и произвольность распределенія натуральной дорожной повинности между крестьянскими обществами 87).

Самымъ крупнымъ, однако, недостаткомъ современной натуральной дорожной повинности признается Комитетами неопредѣленность правилъ, установленныхъ въ законѣ для раскладки этой повинности между призываемыми къ дорожнымъ работамъ крестьянскими обществами. Законъ говоритъ о раздѣленіи дорогъ на участки, о необходимости уравнительнаго распределенія этихъ участковъ между селеніями, даже объ облегченіи селеній, обремененныхъ натуральною повинностью, сбавкою съ нихъ денежнаго сбора, но не устанавливаетъ, какъ, именно, это должно быть сдѣлано. Нѣтъ ничего удивительнаго, что при такихъ условіяхъ отбываніе натуральной дорожной повинности приняло на практикѣ самыя разнообразныя формы; и что дѣльмъ рядомъ Комитетовъ отмѣчается фактъ крайней неуравнительности этой повинности для населенія, при самой широкой возможности проявленія усмотрѣнія со стороны низшихъ полицейскихъ и крестьянскихъ властей (Бессарабская, 370; Виленская, 147; Витебская, 396, 406; Волынская, 129—130; Гродненская, 286, 489; Кіевская, 468, 560, 635, 995, 1014; Олонецкая, 46; Подольская, 67, 72—75, 514, 807, 1024; Псковская, 263, и др.).

Вотъ какъ характеризуется отбываніе этой повинности въ запискѣ одного крестьянина, представленной въ Суджанскій Комитетъ Курской губерніи. «Исполненіе дорожной повинности сопровождается большими для крестьянъ непріятностями. Обыкновенно полицейскіе чины выгоняютъ на исправленіе дорогъ цѣлую улицу, заставляя итти изъ каждой хаты по одному работнику, такъ что дома остаются большею частью безпомощныя дѣти, старики и женщины. При этомъ справедливость и хозяйственный интересъ крестьянъ совершенно игнорируются: никакой очереди въ отбываніи повинности не ведется, гонятъ на исправленіе дорогъ безъ всякаго разбора, и зачастую въ страдную пору отрывается отъ полевыхъ работъ единственный работникъ семьи, въ ущербъ своему и безъ того скудному хозяйству. Нельзя также не упомянуть о нехозяйственныхъ требованіяхъ, предъявляемыхъ нерѣдко къ крестьянамъ: на примѣръ, заставляютъ иногда исправлять дороги передъ ярмаркой,

но вызванный ею усиленный проѣздъ снова портить дороги, и крестьянамъ приходится затѣмъ вновь поправлять ихъ; заставляютъ крестьянъ обсаживать дороги деревьями, вопреки ясному закону 2 мая 1895 года, согласно которому посадка по дорогамъ деревьевъ не можетъ быть предметомъ натуральной повинности; между тѣмъ посадки никакой практической пользы не приносятъ, за посаженными деревьями никто не наблюдаетъ, и они скоро пропадаютъ. Законъ о дорожной повинности, не нормируя точно, какое число дней крестьянинъ долженъ посвятить дорожнымъ работамъ, этимъ самымъ даетъ широкій просторъ произволу и усмотрѣнію властей» (Курская, 678—679).

Неравномѣрность распредѣленія натуральной повинности между крестьянскими обществами объясняется также тѣмъ, что въ раскладку входятъ лишь участки земскихъ дорогъ, въ виду чего, хотя величина участковъ, приписываемыхъ къ одному или нѣсколькимъ селеніямъ, и сообразуется до нѣкоторой степени съ количествомъ населенія и трудностью работы, но дѣлается это, — даже въ уѣздахъ, наиболѣе заботящихся о равномѣрности повинности, — лишь очень приблизительно — настолько, насколько вообще это возможно сдѣлать, не призывая для отбыванія повинности отдаленныя села. Вслѣдствіе этого въ Суджанскомъ уѣздѣ Курской губерніи, напримѣръ, на одинъ крестьянскій дворъ приходится отъ 4,5 до 83 погонныхъ сажень земскихъ дорогъ, но зато разстояніе отъ мѣста жительства призываемыхъ до участковъ не превосходитъ 11 верстъ (Курская, 639). Въ другихъ губерніяхъ количество сажень дороги, приходящихся на одно селеніе, болѣе соотвѣтствуетъ размѣрамъ владѣемой земли, но зато мало принимаются во вниманіе трудность работъ на отдѣльныхъ участкахъ и степень удаленности ихъ отъ селеній (Виленская, 30; Кіевская, 772; Могилевская, 97).

Вообще основанія, принятыя для раскладки повинности, весьма разнообразятся не только по губерніямъ, но и по отдѣльнымъ уѣздамъ одной и той же губерніи. Въ Подольской губерніи, напримѣръ, при распредѣленіи дорожныхъ участковъ между селеніями въ одномъ уѣздѣ (Могилевскомъ) принимается во вниманіе лишь протяженіе участковъ, въ другихъ же уѣздахъ учитывается также и трудность работъ. При этомъ въ 8 уѣздахъ установлено и соотношение различныхъ работъ по степени ихъ трудности, а именно: 1 сажень работъ по вывѣшиванію, уравниванію насыпи, срытію горъ, приравнивается 3 саженямъ простой дорожной работы, въ Проскуровскомъ же уѣздѣ — 6 саженямъ; 1 сажень болотистой дороги приравнивается 5 саженямъ, а въ Проскуровскомъ уѣздѣ — 15 саженямъ; 1 сажень мостовыхъ работъ (по устройству мостовъ на кладяхъ), а также 1 сажень работъ по насыпкѣ плотинъ и гатей

приравняется въ Летичевскомъ уѣздѣ 8 саженьмъ обыкновенной работы, въ другихъ уѣздахъ — 15 саженьмъ, а въ Проскуровскомъ — 30 саженьмъ; наконецъ, 1 сажень моста на сваяхъ приравняется 30 саженьмъ, а въ Летичевскомъ уѣздѣ — 45 саженьмъ обыкновенной дорожной работы (Подольская, 73, 891).

Раскладка повинности внутри селеній производится также различными способами: или по числу дворовъ, или по числу наличныхъ душъ рабочаго возраста, или по количеству земли. Послѣдній видъ раскладки признается самымъ удобнымъ и правильнымъ, такъ какъ не даетъ основаній для уклоненія отъ повинности. Если при этомъ происходитъ поурочная раскладка, то за единицу принимается тягловый надѣлъ, за $\frac{1}{2}$ — пѣший и за $\frac{1}{4}$ — огородный. Впрочемъ, въ двухъ уѣздахъ Подольской губерніи (въ Гайсинскомъ и Ушицкомъ) не принимается во вниманіе при раскладкѣ ни одинъ изъ вышеуказанныхъ признаковъ, и раскладка совершается безъ какихъ-либо опредѣленныхъ основаній (Подольская, 67, 72—74). Затѣмъ, въ нѣкоторыхъ уѣздахъ къ отбыванію дорожныхъ работъ привлекаются одни мужчины, въ другихъ же, наравнѣ съ ними, участвуютъ въ работахъ и женщины; въ нѣкоторыхъ уѣздахъ работу выполняютъ даже преимущественно одни женщины, подростки и старики (Кіевская, 772; Могилевская, 97; Подольская, 74, 232). Встрѣчаются указанія и на прямыя несправедливости при нарядахъ крестьянъ на работы; напримѣръ, сельскія власти нерѣдко мирволятъ богатѣямъ и посылаютъ на работы однихъ бѣдняковъ (Волинская, 15—16; Подольская, 571, 814; Харьковская, 388; Херсонская, 44).

Кромѣ крестьянскихъ обществъ, въ нѣкоторыхъ западныхъ губерніяхъ привлекаются къ дорожнымъ работамъ и жители мѣстечекъ — главнымъ образомъ еврей, отбывающіе свою долю повинности наймомъ за счетъ суммъ коробочныхъ сборовъ (Гродненская, 429, 518; Кіевская, 999; Подольская, 568). Въ Велижскомъ уѣздѣ Витебской губерніи небольшой расходъ (517 рублей) несетъ на исправленіе 18 верстъ дорогъ и городъ Велижь (Витебская, 96, 142—143).

Примѣненіе натуральной повинности къ разнообразнымъ работамъ по ремонту дорогъ и дорожныхъ сооруженій и къ проложенію новыхъ дорогъ 88).

Что касается самыхъ работъ, исполняемыхъ населеніемъ при отбываніи натуральной повинности, то состоятъ онѣ преимущественно въ починкѣ существующихъ дорогъ: выравниваніи дорожнаго полотна, прорытіи и прочисткѣ канавъ, установкѣ вѣхъ, устройствѣ огражденій по оврагамъ, постройкѣ небольшихъ мостовъ и проч., при чемъ крестьяне выходятъ на работу съ собственными простѣйшими орудіями — топоромъ, лопатой, а иногда даже съ плугомъ и бороной (Кіевская, 773, 994; Ковенская, 115; Курская, 173, 639; Могилевская, 97; Подольская, 75, и др.). Встрѣ-

чаются, впрочемъ, случаи, отмѣченные въ Трудахъ Комитетовъ Подольской губерніи, когда на обязанность крестьянъ возлагаются и такія работы, для производства которыхъ требуются нѣкоторыя техническія познанія или специальная выучка, вслѣдствіе чего крестьяне бывають вынуждены нанимать мастеровъ-спеціалистовъ (Подольская, 67, 75, 77, 233). Изъ той же Подольской губерніи имѣются, наконецъ, указанія о примѣненіи натуральной повинности къ проложенію новыхъ дорогъ, именно посредствомъ натуральной повинности было сооружено 2¹/₂ версты новой дороги въ Проскуровскомъ уѣздѣ и переустроено въ Летичевскомъ уѣздѣ 38 верствъ проселочной дороги въ военно-транспортную дорогу (Подольская, 71, 790).

Относительно времени призыва населенія на работы и числа дней, занимаемыхъ отбываніемъ натуральной повинности, въ Трудахъ Комитетовъ приводятся свѣдѣнія, указывающія на крайнее разнообразіе существующихъ въ этомъ отношеніи въ различныхъ губерніяхъ порядковъ, не всегда согласныхъ притомъ и съ закономъ. По ст. 772 Устава Путей Сообщенія, исправленіе дорогъ натуральною повинностью должно производиться въ свободное отъ полевыхъ работъ время: осенью — по уборкѣ хлѣба, и весною — послѣ посѣва ярового, но прежде сѣнокоса; и лишь въ случаяхъ чрезвычайныхъ, не терпящихъ отлагательства, дабы не подвергнуть проѣзжающихъ опасностямъ пути и даже вовсе не прекратить сообщеній, предоставляется мѣстнымъ начальствамъ, для исправленія такихъ важныхъ поврежденій, наряжать людей и во время полевыхъ работъ, но всякій разъ съ донесеніемъ о томъ Министерству Внутреннихъ Дѣлъ. Между тѣмъ, многими Комитетами указываются нерѣдкіе случаи неоднократнаго призыва населенія къ дорожнымъ работамъ въ лѣтніе мѣсяцы, составляющіе самую страдную пору въ жизни крестьянина (Кіевская, 347, 635; Курская, 716; Минская, 156, 277; Подольская, 75, 365, 794). Какъ поясняется въ одномъ изъ докладовъ по Кіевской губерніи, потребность въ работахъ именно въ указанный промежутокъ времени вызывается какъ тѣмъ, что дороги и дорожныя сооруженія приходятъ больше всего въ негодность отъ порчи ихъ весенними водами и дождями, такъ и тѣмъ, что въ эти мѣсяцы происходитъ передвиженіе войскъ и совершаются служебныя поѣздки высокопоставленныхъ лицъ духовнаго и гражданскаго вѣдомства. Последняя причина отмѣчается также въ нѣкоторыхъ докладахъ и по другимъ губерніямъ (Кіевская, 773; Подольская, 822; Рязанская, 488). Въ Гайсинскомъ уѣздѣ Подольской губерніи, напримѣръ, изъ 75.932 дней, потраченныхъ крестьянами въ теченіе года на выполненіе натуральной

Призывы населенія къ отбыванію натуральной повинности въ рабочее время и неравномерность числа дней, занимаемыхъ работой на дорогахъ, въ различныхъ мѣстностяхъ 89).

дорожной повинности, на лѣтніе мѣсяцы приходилось 12.580 дней или 16% общаго числа рабочихъ дней (Подольская, 571).

Число дней, посвящаемыхъ отдельными крестьянами отбыванію натуральной повинности, оказывается различнымъ не только въ отдельныхъ губерніяхъ и уѣздахъ, но и въ разныхъ селеніяхъ одного и того же уѣзда. Такъ, напримѣръ, въ Себежскомъ уѣздѣ, Витебской губерніи, население затрачиваетъ на дорожныя работы отъ 2 до 4 дней весной, передъ и послѣ весеннихъ полевыхъ работъ, и по 2 дня осенью, по окончаніи уборки. Въ густо населенномъ Кіевскомъ уѣздѣ на каждую душу мужского рабочаго населенія приходится, въ среднемъ, 0,3 дня, въ дѣйствительности же въ селахъ, удаленныхъ отъ Кіева, на рабочаго падаетъ 0,2 дня, въ селахъ же, ближайшихъ къ Кіеву, 0,6—0,8 дня. Но особенно колеблется число рабочихъ дней, приходящихся на душу рабочаго населенія въ 6 уѣздахъ Подольской губерніи, гдѣ оно составляло:

въ Проскуровскомъ уѣздѣ	отъ 1	до 3	дней
» Литинскомъ »	» 0,25	» 3	»
» Могилевскомъ »	» 0,04	» 3,19	»
» Ольгопольскомъ »	» 5	» 8	»
» Ушицкомъ »	» 1	» 2	»
» Ямпольскомъ »	» 1	» 3	»

Въ прочихъ уѣздахъ той же губерніи значительныхъ колебаній не наблюдалось (Витебская, 508; Кіевская, 773; Подольская, 75).

Дальность разстояній дорожныхъ участковъ отъ призываемыхъ къ исправленію ихъ селеній 90).

Кромѣ времени, непосредственно затраченнаго на исправленіе дорогъ, крестьянскому населенію приходится еще обычно терять отъ одного до нѣсколькихъ дней въ пути къ мѣсту дорожныхъ работъ, такъ какъ разстоянія дорожныхъ участковъ отъ мѣста жительства призываемыхъ нерѣдко достигаютъ нѣсколькихъ десятковъ и даже сотенъ верстъ. Объясняется этотъ фактъ, какъ уже было указано, тѣмъ обстоятельствомъ, что по нѣкоторымъ волостямъ совсемъ почти не проходитъ земскихъ грунтовыхъ дорогъ (ночевыхъ, торговыхъ и военныхъ) или дороги эти пролегаютъ лишь на незначительномъ протяженіи, вслѣдствіе чего, при распредѣленіи дорожныхъ участковъ, приходится назначать таковые въ чужихъ волостяхъ, а иногда даже и въ другихъ уѣздахъ. Такъ, напримѣръ, въ Витебской губерніи население нерѣдко призывается къ дорожнымъ работамъ на разстояніяхъ до 25 и 30 верстъ, крестьяне же Городокскаго уѣзда выполняютъ натуральную повинность въ сосѣднихъ уѣздахъ Велижскомъ и Витебскомъ, при чемъ разстоянія дорожныхъ участковъ отъ селеній доходятъ до 100 верстъ. Особенно велики указанная разстоянія въ рѣдко населенныхъ сѣверныхъ и восточныхъ губерніяхъ; въ Архангельской губерніи

участки земскихъ дорогъ отстоятъ отъ призываемыхъ къ ихъ починкѣ селеній на 300 и болѣе верстъ, при максимальномъ разстояніи въ 612 верстъ. Немалый, впрочемъ, путь къ мѣсту производства работъ приходится дѣлать крестьянамъ даже въ такой плотно населенной губерніи, какъ Подольская: по свѣдѣніямъ мѣстныхъ Комитетовъ, и въ этой губерніи разстоянія выхода на работы достигаютъ въ отдѣльныхъ случаяхъ 50 и даже 60 верстъ (въ Гайсинскомъ уѣздѣ); между тѣмъ, на проходъ 50 верстъ въ каждую сторону, т. е. всего 100 верстъ, требуется около 4 дней пути, что значительно превышаетъ въ этой губерніи самое время исполненія дорожныхъ работъ. Жалуются на дальность участковъ также изъ Прибалтійскихъ губерній, а въ Минской и Подольской губерніяхъ отмѣчается фактъ, что при существующемъ порядкѣ отбыванія натуральной повинности крестьяне зачастую привлекаются къ исправленію дорожныхъ участковъ на разстоянія въ нѣсколько десятковъ верстъ, между тѣмъ какъ тутъ же, возлѣ ихъ деревни, дороги исправляются другими чужими людьми (Архангельская, 53, 163—164; Витебская, 160, 201, 320, 508; Курляндская, 11; Курская, 284; Лифляндская, 158; Минская, 88, 156, 277; Подольская, 67, 514, 570, 571, 681, 807, и др.).

При такой отдаленности дорожныхъ участковъ многіе крестьяне и цѣлыя сельскія общества естественно замѣняютъ отбываніе повинности въ натурѣ наймомъ за себя рабочихъ, вступая для этого въ соглашеніе съ лежащими вблизи дорогъ селеніями или сдавая работы особымъ подрядчикамъ. Насколько это оказывается иногда выгоднымъ для населенія, можно судить по даннымъ, приведеннымъ въ Трудахъ Витебскаго Губернскаго Комитета, согласно которымъ исправленіе 1 версты дороги обходится въ Велижскомъ уѣздѣ при наймѣ — въ 56 руб., а при работѣ натурою — 151 руб. 50 коп. «Обычно говорятъ,—добавляетъ авторъ доклада (Велижскій предводитель дворянства),—что при замѣнѣ натуральной повинности наймомъ дороги бывають хуже, но, по моему мнѣнію, дорожные участки, исправляемые натурою, не выдѣляются своею доброкачественностью изъ участковъ, содержащихся наймомъ» (Витебская, 97). Кромѣ дальности разстояній, къ замѣнѣ личнаго отбыванія повинности наймомъ побуждаютъ крестьянъ и многія другія обстоятельства. Иногда причиной найма служитъ уходъ на заработки, нерѣдко прибѣгаютъ къ найму болѣе состоятельные крестьяне, иногда же обращаются къ нему и бѣдняки—въ случаѣ, на примѣръ, какихъ-либо спѣшныхъ работъ по дому; въ одной изъ волостей Архангельскаго уѣзда передача дорожныхъ работъ подрядчику вытекала, по свидѣтельству мѣстнаго исправника, изъ стремленія

Замѣна отбыванія повинности наймомъ рабочихъ или сдачею дорожныхъ участковъ подрядчикамъ (91).

крестьянъ къ болѣе равномерному распредѣленію повинности между населеніемъ. О вынужденномъ наймѣ мастеровъ для производства болѣе сложныхъ работъ уже было сказано выше (Архангельская, 53, 164; Витебская, 97, 160, 436; Курская, 679; Подольская, 67, 77, и др.).

Отрицательные результаты примѣненія натуральной дорожной повинности съ технической стороны (92).

Помимо крайней неуравнительности и значительной обременительности для населенія многихъ губерній нынѣшнихъ порядковъ отбыванія натуральной дорожной повинности, повинность эта, въ современной ея организаціи, по мнѣнію большого числа Комитетовъ, оказывается въ сущности малоприспособленнымъ средствомъ и для дорожнаго дѣла. Нося въ глазахъ населенія характеръ дарового, а вмѣстѣ съ тѣмъ принудительнаго труда, главное же—выполняемая почти безъ всякаго присмотра и наблюденія съ технической стороны, натуральная повинность отбывается населеніемъ зачастую небрежно, кое-какъ, для вида; равнымъ образомъ помѣщики отпускаютъ нерѣдко самые непрочные и плохіе лѣсные матеріалы, результатомъ чего являются непроѣзжія дороги и полугнилые мосты (Виленская, 105, 110, 190; Гродненская, 431; Калужская, 159; Новгородская, 546—547, и др.). «Причину плохого состоянія дорогъ въ настоящее время слѣдуетъ отнести къ нынѣшнему способу ихъ ремонта натуральною повинностью,—говорится въ Трудахъ Полоцкаго Комитета, Витебской губерніи. Время этого ремонта падаетъ на самую невыгодную для крестьянъ пору года—на весну. Необходимость производства сельскохозяйственныхъ работъ, недостатокъ рабочихъ рукъ въ виду того, что многіе спѣшатъ до наступленія лѣтней страды сходить на сплавъ лѣса, наконецъ, изнуренность рабочихъ лошадей послѣ зимы—все это отзывается на качествахъ работъ по исправленію дорогъ. Во многихъ мѣстахъ дороги требуютъ настилки большаго или меньшаго количества балласта, подъ рукой его нѣтъ, а возить издалека представляется затруднительнымъ для крестьянина; большой расчетъ для него представляетъ и поѣздка въ казенный лѣсъ за настоящими фашинами, и въ результатѣ вся работа сводится къ тому, что рабочіе, положивъ, гдѣ нужно, плохой фашинникъ, засыпаютъ образовавшіяся промоины, выбоины и колеи просто землей, взятой тутъ же изъ придорожной канавы, сверху забрасываютъ кусками дерна,—и дорога въ сухую погоду кажется исправленной, но съ наступленіемъ первыхъ дождей все это принимаетъ свой прежній видъ, а свѣженабросанная земля, подчасъ глинистая, дѣлаетъ дорогу еще болѣе непроѣздной, чѣмъ прежде» (Витебская, 405). Въ подобныхъ же выраженіяхъ характеризуютъ производимыя въ настоящее время натуральною повинностью работы и многіе другіе Комитеты. «Грустно смотрѣть весною,—замѣчаетъ авторъ одного изъ докладовъ по По-

дольской губерніи,—во время исправленія дорогъ на массу копошащагося народа, въ большинствѣ случаевъ женщинъ и подростковъ, работающихъ за своихъ мужей и отцовъ, зная, что первый хорошій дождь и работа ихъ, по крайней мѣрѣ на половину, пропала. Наблюденіе надъ работами, въ лучшемъ случаѣ, имѣетъ полицейскій урядникъ, а чаще всего сельскія должностныя лица; но даже минимума необходимаго технического руководства эти власти дать не могутъ, и въ результатѣ масса человѣческаго труда и немало матеріаловъ тратится почти безъ всякой пользы» (Подольская, 793).

Въ виду указанныхъ недостатковъ натуральной дорожной повинности большинство земствъ успѣшило отказаться отъ нея вскорѣ же по введеніи земскихъ учрежденій, и въ настоящее время натуральная повинность по содержанію земскихъ дорогъ сохранилась главнымъ образомъ въ губерніяхъ, не имѣющихъ земскихъ учрежденій, а изъ губерній земскихъ—всего въ 99 уѣздахъ изъ 359 уѣздовъ этихъ губерній, но и во многихъ изъ тѣхъ земскихъ уѣздовъ, гдѣ она еще окончательно не замѣнена денежной, населеніе отбываетъ ее посредствомъ найма или же замѣняетъ взносомъ соотвѣтствующей суммы въ земскую кассу (въ Псковской, Смоленской и другихъ губерніяхъ) *).

Второй видъ натуральной дорожной повинности состоитъ въ содержаніи проселочныхъ и полевыхъ дорогъ и лежитъ на селеніяхъ и владѣльцахъ, чрезъ дачи коихъ названныя дороги пролегаютъ, при чемъ, согласно закону, дороги эти должны быть исправляемы лишь въ мѣрѣ совершенной необходимости (Уставъ о земск. повин., ст. 295; Уставъ Пут. Сообщ., ст. 802). Однако, далѣе въ законѣ содержатся указанія, что начальники губерній должны обращать особенное вниманіе на тѣ проселочныя дороги, которыя имѣютъ либо военное, либо торговое значеніе, и вообще на тѣ дороги, которыя, кромѣ взаимнаго сношенія сосѣднихъ селеній между собою, служатъ сообщеніемъ и лежащихъ въ отдаленности мѣстъ, по какимъ-либо особеннымъ къ тому причинамъ. Затѣмъ указывается обязанность владѣльцевъ устраивать на проселочныхъ до-

Содержаніе проселочныхъ дорогъ селеніями и владѣльцами, по землямъ которыхъ эти дороги пролегаютъ.

*) Натуральная повинность примѣняется къ содержанію земскихъ дорогъ: въ 7 уѣздахъ Бессарабской губерніи, 3—Вологодской, 6—Воронежской, 3—Вятской, 8—Екатеринославской, 6—Казанской, 4—Калужской, 2—Костромской, 7—Курской, 1—Новгородской, 3—Олонекской, 7—Орловской, 1—Пермской, 4—Полтавской, 2—Псковской, 4—Рязанской, 3—С.-Петербургской, 5—Смоленской, 4—Таврической, 1—Тамбовской, 6—Тульской, 5—Уфимской, 5—Харьковской, и 2—Херсонской, а всего въ 99 уѣздахъ 24 земскихъ губерній.

Примѣчаніе составителя.

рогахъ, гдѣ слѣдуетъ, мосты, перевозки и гати, и обязанность мѣстнаго начальства заботиться, чтобы проселочныя дороги такъ же, какъ и большія, были исправны и безопасны; наконецъ, упоминается объ отвѣтственности владѣльцевъ дорогъ за состояніе таковыхъ въ гражданскомъ порядкѣ—передъ проѣзжающими и въ уголовномъ—передъ властями (Уставъ Путей Сообщенія, ст. ст. 804 — 806, 894, 895).

Причины плохого состоянія проселочныхъ дорогъ.

Къ какимъ результатамъ приводитъ примѣненіе указанныхъ законоположеній на практикѣ, и въ какомъ состояніи, по свидѣтельству мѣстныхъ Комитетовъ, находятся проселочныя дороги, уже было изложено въ I главѣ настоящаго Свода (стр. 8—13). Одной изъ причинъ ужаснаго состоянія этихъ дорогъ является отсутствіе правильно поставленнаго надзора за выполненіемъ подлежащими учрежденіями и лицами лежащихъ на нихъ по содержанію названныхъ дорогъ обязанностей (см. выше, глава III, стр. 74—76). Другая, не менѣе, если не болѣе, важная причина заключается въ крайней неравномѣрности распредѣленія бремени по содержанію проселочныхъ дорогъ между отдѣльными селеніями и владѣльцами, при чемъ для многихъ изъ нихъ это бремя оказывается нерѣдко совершенно непосильнымъ.

Неравномѣрное распредѣленіе между владѣльцами земель бремени по содержанію проселочныхъ дорогъ⁹³⁾.

«Проселочныя дороги въ Ярославской губерніи,—говорится въ Трудахъ Ярославскаго Губернскаго Комитета,—содержатся и исправляются въ формѣ натуральной повинности крестьянскими обществами и частными владѣльцами, чрезъ земли которыхъ проходятъ, и надворъ за исправленіемъ ихъ находится въ вѣдѣніи полиціи, волостной и сельской администраціи. Эти наиболѣе важныя для деревенской жизни, а слѣдовательно—и народнаго хозяйства, дороги находятся въ самомъ печальномъ состояніи. Повинность по содержанію ихъ, при отсутствіи правильной организаціи отбыванія ея и при крайней неравномѣрности распредѣленія между населеніемъ, не столько достигаетъ цѣли — исправнаго состоянія дорогъ, сколько стѣсняетъ владѣльцевъ земель... При неодинаковой цѣнности земли, при разнообразіи грунта, при разницѣ въ площади участковъ и въ величинѣ и цѣнности мостовыхъ сооруженій получаютъ на практикѣ разительные примѣры неравномѣрности. Въ одномъ мѣстѣ у владѣльца или селенія 50 десятинъ въ квадратной полосѣ, и дорога идетъ по этой землѣ на разстояніи только 50 сажень, а въ другомъ мѣстѣ то же количество владѣемой земли тянется узкой полосой, и дорога идетъ на разстояніи версты. Въ одномъ мѣстѣ грунтъ земли песчаный, не скоро портящійся отъ проѣзда и дождей и легкій для ремонта, въ другомъ участкѣ тяжелая глина, скоро портящаяся отъ атмосферическихъ вліяній и проѣзда, и потому дорога ремонтируется съ трудомъ. Наконецъ, нерѣдко бойкій проселокъ,

дорого стоящій по исправленію, пролегаетъ на большомъ разстояніи по крестьянской или частновладѣльческой землѣ, и ремонтъ его тяжелымъ бременемъ лежитъ на владѣльцахъ; между тѣмъ рядомъ, не прилегая къ этой землѣ, находится крупное фабричное или торговое, или промышленное заведеніе, или же крупная экономія, пользующіяся этой дорогой, портяція ее и никакого участія въ ремонтѣ ее не принимающія. Еще больше разнообразія и несправедливости получается съ мостовыми сооружениями, такъ какъ въ одномъ участѣ мостъ стоитъ всего нѣсколько рублей, а въ другомъ—нѣсколько сотъ рублей» (Ярославская, 14, 15). На отвѣтственномъ содержаніи, на примѣръ, одного изъ сельскихъ обществъ Котельничскаго уѣзда, Вятской губерніи, находится $9\frac{1}{4}$ версты большой проселочной дороги, служащей почтовымъ трактомъ, при чемъ на этомъ протяженіи встрѣчается 21 дорожное сооруженіе, часть которыхъ уже пришла въ окончательную ветхость и требуетъ мѣстами перестройки заново, но у сельскаго общества не имѣется для этого никакихъ средствъ (Вятская, 299, 300). По свидѣтельству Кологривскаго Комитета, Костромской губерніи, мелкіе владѣльцы нерѣдко бываютъ вынуждены затрачивать на починку своихъ проселочныхъ дорогъ суммы, приближающіяся къ доходности ихъ имѣній, и были даже случаи предъявленія къ нимъ требованій починки дорогъ на суммы, превышающія стоимость всего имѣнія; между тѣмъ владѣльцы крупныхъ площадей несутъ поразительно ничтожную повинность, такъ какъ большія дачи, по причинѣ ихъ малонаселенности, пересѣкаются обыкновенно незначительнымъ количествомъ дорогъ (Костромская, 398). Въ нѣсколькихъ Комитетахъ отмѣчается крайняя обременительность для владѣльцевъ содержанія дорогъ, проходящихъ по низменнымъ, сырымъ мѣстамъ или пересѣкающихъ рѣчки, ручьи и овраги (Костромская, 511; Тверская, 239; Черниговская, 202, и др.). Въ такомъ же смыслѣ высказываются о крайней неуравнительности повинности по содержанію проселочныхъ дорогъ и многіе другіе Комитеты. Пыталось приходиться въ такихъ случаяхъ на помощь владѣльцамъ земель и селеній земство, или принимая на себя отдѣльныя сооружения, или субсидируя крестьянскія общества; но то и другое оказывалось малодѣйствительнымъ, за отсутствіемъ исполнительныхъ органовъ земства на мѣстахъ для выполненія работъ за счетъ земства или для контроля за правильнымъ расходо-ваніемъ субсидій; главное же—вслѣдствіе недостаточности земскихъ средствъ и существующей напряженности земскаго обложенія (Орловская, 648).

Несправедливость возложенія бремени по содержанію проселочныхъ дорогъ на однихъ владѣльцевъ прилегающихъ къ этимъ дорогамъ земель явственно обнаруживается при сопоставленіи поло-

женія упомянутыхъ владѣльцевъ съ положеніемъ собственниковъ земель, расположенныхъ у земскихъ дорогъ, или, такъ называемыхъ, большаковъ: въ то время, какъ первые, кромѣ содержанія проселочныхъ дорогъ, призываются также къ выполненію натуральной повинности по ремонту земскихъ дорогъ, вторые несутъ только послѣднюю обязанность, а вмѣстѣ съ тѣмъ пользуются трактами, приведенными болѣе или менѣе въ порядокъ за счетъ общихъ земскихъ ресурсовъ; владѣльцамъ же земель у проселочныхъ дорогъ, несущимъ двойныя издержки, приходится нерѣдко сдѣлать не одинъ десятокъ верстъ по этимъ неблагоустроеннымъ путямъ, прежде чѣмъ добраться до земскаго тракта (Вологодская, 137; Новгородская, 550).

Содержаніе крестьянскими обществами проселочныхъ дорогъ въ предѣлахъ чужихъ владѣній 94).

Во многихъ Комитетахъ было указано, что натуральною повинностью крестьянскихъ обществъ не только содержатся проселочныя дороги, пролегающія по ихъ землямъ, но также и чужія дороги въ предѣлахъ постороннихъ владѣній. Такъ, крестьяне чинятъ дороги на церковныхъ и монастырскихъ земляхъ. Въ силу примѣчанія къ статьѣ 755 Устава Путей Сообщенія священно-и церковно-служители обязаны исправлять повинность по содержанію дорогъ на тѣхъ церковныхъ земляхъ, кои, не составляя удѣловъ, закономъ для церквей назначенныхъ, суть особыя дачи, заключающія церковную собственность; и лишь на земляхъ, къ церквамъ отмежеванныхъ (т. е. церковныхъ удѣлахъ), исправленіе дорогъ, мостовъ и гатей лежитъ на прихожанахъ. Между тѣмъ указанная статья закона толкуется на практикѣ распространительно, и крестьянъ привлекаютъ нерѣдко къ починкѣ дорогъ на всѣхъ церковныхъ и монастырскихъ земляхъ, а церкви—эти крупные землевладѣльцы во многихъ уѣздахъ—вовсе освобождаются отъ дорожной повинности (Витебская, 150; Вятская, 299, 300; Новгородская, 157). Затѣмъ, приводится нѣсколько случаевъ, когда крестьяне были вызываемы на работы для починки проселочныхъ дорогъ, пролегающихъ чрезъ казенныя лѣсныя дачи, при чемъ, какъ свидѣтельствуемъ Яренскій Комитетъ, Вологодской губерніи, крестьянамъ приходилось не только затрачивать трудъ, но и уплачивать еще стоимость необходимаго для исправленія этихъ дорогъ матеріала (Вологодская, 334; Новгородская, 140). О значительности труда и расходовъ, оказавшихся необходимыми для выполненія этого требованія, можно судить по приведеннымъ въ предыдущихъ главахъ настоящаго Свода отзывамъ Комитетовъ о состояніи дорогъ на казенныхъ земляхъ (стр. 10, 74—75). Наконецъ, цѣлымъ рядомъ Комитетовъ удостовѣряется фактъ, что крестьянскимъ трудомъ принудительно содержатся и многіе десятки верстъ проселочныхъ дорогъ въ предѣлахъ помѣщичьихъ земель, при чемъ въ однихъ уѣздахъ помѣщики отпускаютъ хотя лѣсной матеріалъ, необходимый

для починки дорогъ и мостовъ (Кіевская, 970; Курская, 678; Минская, 233), въ другихъ же уѣздахъ не дѣлаютъ, повидимому, и этого (Бессарабская, 39; Кіевская, 634, 974; Орловская, 738; Подольская, 569, 680—681, и др.).

Въ тѣсной связи съ вопросомъ объ обременительности для владѣльцевъ земель содержанія проселочныхъ дорогъ находится также указаніе Комитетовъ на важный пробѣлъ дѣйствующаго дорожнаго законодательства, заключающійся въ отсутствіи постановленій о волостныхъ дорогахъ, т. е. дорогахъ, обслуживающихъ населеніе цѣлой волости и потому подлежащихъ содержанію на средства всего волостного общества. Въ существованіи подобнаго рода дорогъ не можетъ быть сомнѣній, между тѣмъ ни въ Уставѣ Путей Сообщенія, ни въ Уставѣ о земскихъ повинностяхъ о такихъ дорогахъ ничего не упоминается, рѣшеніемъ же Правительствующаго Сената (рѣшеніе Перваго Общаго Собранія Правительствующаго Сената 25 ноября 1894 года и 26 апрѣля 1896 года № 87) разъяснено, что, если бы волостные сходы даже сами желали принять такіа дороги на счетъ своихъ волостей, то они не имѣютъ права ни разсуждать, ни постановлять приговоровъ объ этомъ (Вятская, 299; Пермская, 329).

Что же касается, наконецъ, перевода проселочныхъ дорогъ въ земскія, то, хотя соотвѣтствующее право и предоставлено Земскимъ Собраніямъ и Губернскимъ Распорядительнымъ Комитетамъ (Полож. о земск. учрежд. ст. 62 и Уставъ о земск. повинн. ст. 295), но осуществленіе его на практикѣ происходитъ лишь въ сравнительно рѣдкихъ случаяхъ, въ виду, главнымъ образомъ, отсутствія въ настоящее время въ распоряженіи земскихъ учрежденій достаточныхъ средствъ для содержанія огромнаго протяженія проселочныхъ дорогъ,—о чемъ уже упомянуто было выше.

Таковы указанія Комитетовъ относительно недостатковъ обоихъ видовъ натуральной дорожной повинности, главнымъ образомъ—о крайней неуравнительности распредѣленія ея между сельскимъ населеніемъ. Между тѣмъ размѣръ бремени, налагаемаго этою повинностью на землевладѣльцевъ и крестьянъ, оказывается, по свѣдѣніямъ мѣстныхъ Комитетовъ, далеко немалымъ, при чемъ приближительная стоимость выполненія повинности, по переводѣ ея на деньги, превышаетъ даже всю совокупность денежныхъ затратъ на мѣстные пути сообщенія. Для сужденія о размѣрѣ этого бремени могутъ служить приведенныя въ Трудахъ нѣкоторыхъ Комитетовъ свѣдѣнія о протяженіи дорогъ, содержимыхъ за счетъ денежныхъ земскихъ средствъ, и дорогъ, исправляемыхъ натуральною повинностью, и цифровыя данныя о числѣ дней и стоимости работъ и матеріаловъ, затрачиваемыхъ населеніемъ на ремонтъ послѣднихъ.

Отсутствіе въ законѣ постановленій о волостныхъ дорогахъ и невозможность вслѣдствіе этого принятія болѣе важныхъ проселочныхъ дорогъ на средства цѣлаго волостного общества 95).

Затруднительность перевода проселочныхъ дорогъ въ земскія.

Размѣръ бремени, возлагаемаго отбываніемъ натуральной повинности по содержанію земскихъ и проселочныхъ дорогъ на владѣльцевъ земель и крестьянскія общества 96).

По даннымъ Архангельскаго Губернскаго Комитета, изъ 2.628 верстъ земскихъ дорогъ губерніи только 237 верстъ ремонтируются за счетъ денежныхъ земскихъ средствъ. Остальныя 2.391 верста содержатся натуральною повинностью населенія, на обязанности котораго лежитъ и исправленіе проселковъ (3.500 верстъ), кромѣ тѣхъ, кои пролегаютъ удѣльными дачами. Отправленіе натуральной дорожной повинности ложится главною тяжестью на однихъ крестьянъ, при чемъ повинность распредѣляется крайне неравномѣрно въ зависимости отъ количества дорогъ, степени ихъ благоустройства и разстоянія дорожныхъ участковъ отъ призываемыхъ къ ихъ исправленію сельскихъ обществъ. По расчету на одну ревизскую душу отбываніе этой повинности составило въ 1901 году для различныхъ селеній губерніи расходъ отъ 24 $\frac{1}{4}$ коп. до 1 рубля 76 $\frac{3}{4}$ коп. Въ Архангельскомъ же уѣздѣ, въ частности, стоимость отбыванія натуральной повинности была еще выше — отъ 54 коп. до 2 руб. 89 коп. на ревизскую душу, при чемъ самая повинность, въ виду крайней удаленности участковъ отъ обязанныхъ къ ихъ исправленію селеній, была отбита, болѣе чѣмъ на половину, посредствомъ найма или сдачи дорожныхъ работъ за счетъ мірскихъ сборовъ подрядчикамъ. Въ Трудахъ Шенкурскаго Уѣзднаго Комитета той же губерніи приведены данныя, позволяющія судить о размѣрѣ затратъ, падающихъ на версту пути: исправленіе 343 верстъ земскихъ трактовъ обошлось здѣсь крестьянамъ, не считая стоимости лѣсныхъ матеріаловъ, отпущенныхъ казною и удѣльнымъ вѣдомствомъ, въ 23.130 рублей или по 68 рублей на версту; исправленіе же 880 верстъ проселочныхъ дорогъ потребовало работы, оцѣненной въ 13.922 рубля, или почти въ 16 рублей на версту пути (Архангельская, 53, 164, 245).

По свѣдѣніямъ, сообщеннымъ въ Трудахъ Губернскаго и Велижскаго Уѣзднаго Комитетовъ Витебской губерніи, въ Велижскомъ уѣздѣ имѣется 313 $\frac{1}{2}$ верстъ земскихъ и 2.267 верстъ проселочныхъ дорогъ. Изъ числа земскихъ дорогъ 81 верста содержится натурой, 157 верстъ исправляются крестьянами посредствомъ найма и черезъ подрядчиковъ такъ же, какъ и 18 верстъ, падающихъ по разверсткѣ на обывателей города Велижа; затѣмъ еще 57 $\frac{1}{2}$ верстъ содержатся за счетъ крестьянъ сосѣдняго Городокскаго уѣзда. Общая стоимость ремонта земскихъ дорогъ составила 33.561 руб. 74 коп., при чемъ натуральныхъ работъ было отбито крестьянами Велижскаго уѣзда — конныхъ и пѣшихъ дней (считая стоимость коннаго отъ 60 до 80 коп. и пѣшаго дня отъ 40 до 50 коп.) — на сумму 11.825 рублей 40 коп.; подрядчикамъ за исправленіе дорогъ уплачено тѣми же крестьянами 9.655 рублей 56 коп., а всего отбываніе повинности обошлось крестьянскимъ обществамъ уѣзда въ

21.480 рублей 96 коп.; затѣмъ крестьянами Городокскаго уѣзда было исполнено работъ въ натурѣ на 382 рубля и сдано съ подряда на 4.556 рублей 23 коп.; за счетъ города было произведено работъ на 517 рублей и, наконецъ, поставка лѣсныхъ матеріаловъ обошлась частнымъ владѣльцамъ въ 6.550 руб. 90 коп. и казнѣ — въ 74 рубля 65 коп. На одну версту пути общая сумма затратъ составила, въ среднемъ, 107 рублей, въ дѣйствительности же стоимость содержанія значительно разнилась, въ зависимости не только отъ характера дорожныхъ работъ, но и отъ способа выполненія повинности, при чемъ содержаніе одной версты дороги, не считая стоимости лѣсныхъ матеріаловъ, поставляемыхъ землевладѣльцами, обходилось крестьянскому населенію: при исправленіи дорогъ натурою въ 151 рубль 50 коп., а при сдачѣ дорожныхъ работъ съ подряда — въ 56 рублей. Что касается проселочныхъ дорогъ, то онѣ ремонтируются въ Велижскомъ уѣздѣ владѣльцами земель, по которымъ пролегаютъ, и содержаніе ихъ обошлось казнѣ при 25½ верстахъ ремонтируемаго пути — 394 рубля или по 15 рублей 45 коп. на версту пути; частнымъ землевладѣльцамъ при 591¼ версты — 6.235 рублей 75 коп., или по 10 руб. 50 коп. на версту, и крестьянамъ, при 1.649¾ версты исправляемыхъ дорогъ — 14.473 руб. 50 коп., или по 8 руб. 75 коп. на версту, и, кромѣ того, на содержаніе рѣчныхъ перевозовъ затрачено было изъ мірскихъ средствъ сельскихъ обществъ 887 рублей, а всего проселочныя дороги Велижскаго уѣзда потребовали для своего содержанія труда и средствъ на сумму 21.990 руб. 25 коп., или, въ среднемъ, 9 рублей 70 коп. на версту (Витебская, 96—99, 135—145).

Болѣе подробныя данныя, выясняющія значеніе натуральной повинности въ ряду другихъ источниковъ содержанія дорогъ, приведены въ Трудахъ Кіевскаго Уѣзднаго Комитета. Въ Кіевскомъ уѣздѣ земскихъ дорогъ 675½ верстъ и проселочныхъ дорогъ 1.590 верстъ. Изъ общаго протяженія земскихъ дорогъ 13½ вер. представляютъ собою разнаго рода большія дорожныя сооруженія: мосты, гати, шоссе и т. п., и потому содержатся денежною повинностью, при чемъ за послѣднія 5 лѣтъ сумма ежегоднаго дѣйствительнаго расхода земствъ на дорожное дѣло составила, въ среднемъ, въ годъ: за счетъ дорожнаго капитала по 20.552 руб. и изъ другихъ денежныхъ земскихъ источниковъ — 13.101 рубль, а всего 33.656 руб. Ремонтъ остальныхъ 662 вер. земскихъ дорогъ потребовалъ 15.880 рабочихъ дней, оцѣниваемыхъ въ 13.228 р.; кромѣ того, частными владѣльцами уѣзда отпускается для дорожныхъ сооруженій лѣснаго матеріала ежегодно на сумму, въ среднемъ, 3.152 руб.; всего же содержаніе земскихъ дорогъ нату-

ральной повинностью обходится въ 16.380 руб.—по 24 руб. 75 к. на версту пути. Наконецъ, исправленіе 4,590 вер. проселочныхъ дорогъ поглощаетъ ежегодно, въ среднемъ, по приблизительнымъ даннымъ, до 5.000 конныхъ и около 14.000 пѣшихъ рабочихъ дней, что—при цѣнѣ конной подводѣ въ 1 рубль 20 коп. въ день и пѣшаго рабочаго въ 40 коп.—составитъ 11.600 руб., а со включеніемъ, примѣрно, до 3.000 руб., представляющихъ цѣнность потребныхъ для исправленія дорогъ матеріаловъ, общая стоимость повинности населенія по исправленію проселочныхъ дорогъ выразится въ 14.600 р., или въ 3,18 руб. на версту пути. Такимъ образомъ, общая сумма затратъ на дорожное дѣло составляетъ по Кіевскому уѣзду—64.636 руб., почти половину каковой суммы (30.980 руб.) образуетъ стоимость выполненія натуральной дорожной повинности по содержанію земскихъ и проселочныхъ дорогъ; при чемъ количество отбытыхъ натурою работъ, въ особенности для проселочныхъ дорогъ, показано, очевидно, въ преуменьшенномъ размѣрѣ—всего въ 3,18 руб. на версту пути, между тѣмъ какъ въ Сквирскомъ уѣздѣ той же Кіевской губерніи, по свѣдѣніямъ Уѣзднаго Комитета, повинность по содержанію проселочныхъ дорогъ оцѣнена значительно выше, а именно по 14 р. на версту (Кіевская, 772—775, 994—995).

Еще полнѣе свѣдѣнія по Подольской губерніи. Въ губерніи этой на отвѣтственности земства состоитъ 4.252 вер. и считается проселочныхъ дорогъ 16.222 вер. Изъ общаго протяженія земскихъ трактовъ на денежные земскіе сборы содержится 201 верста, на счетъ частнаго владѣльца—27 верствъ и за счетъ Юго-Западныхъ жел. дорогъ—22 вер., а всего—250 в. и натуральной дорожною повинностью исправляются—4.002 вер. Приблизительная стоимость отбытыхъ крестьянами для исправленія дорогъ конныхъ и пѣшихъ рабочихъ дней составляетъ 222.745 руб., землевладѣльцами же отпущено матеріаловъ на 13.785 руб., а всего натуральная повинность оцѣнивается въ 236.530 руб., или по 59 руб. на версту пути.

Затѣмъ содержаніе проселочныхъ дорогъ исчисляется, не считая затратъ на матеріалы, въ 177.950 р., или по 11 р. на одну версту. Такимъ образомъ, содержаніе земскихъ и проселочныхъ дорогъ натуральною повинностью обошлось населенію Подольской губерніи свыше 414.480 р., между тѣмъ какъ вся сумма денежныхъ расходовъ на дорожное дѣло изъ земскихъ средствъ, включая и затраты изъ дорожнаго капитала, составила за пятилѣтіе 1897—1901 г.г.: а) за счетъ земскихъ сборовъ—280.093 р., и б) за счетъ дорожнаго капитала—1.194.187 руб., а всего 1.474.280 руб. или, въ среднемъ, ежегодно по 294.855 р. (Подольская, 68—70, 79—82, 232—234, 514, 568—573). По отдѣльнымъ уѣздамъ протя-

женіе дорогъ и стоимость ихъ содержанія распределяются слѣдующимъ образомъ (Подольская, 69—82).

№ по порядку.	НАЗВАНІЕ УѢЗДОВЪ.	Площади уѣздовъ въ ква- дратныхъ верстахъ.	Протя- женіе въ вер- стахъ дорогъ, содер- жимихъ на счетъ дешевы- хъ зем- скихъ средствъ.	Протяже- ніе въ верстахъ земскихъ грунто- выхъ до- рогъ, со- держи- мыхъ на- тураль- ною ко- вни- мостью.	Приблизительная сто- мость въ рубляхъ по мѣст- нымъ цѣнамъ.			Стои- мость содержа- нія одной версты земской грунто- вой до- роги въ рубляхъ.	Протя- женіе въ верстахъ просе- лочныхъ дорогъ.	Стои- мость содержа- нія про- селоч- ныхъ дорогъ.	Стои- мость содержа- нія одной версты проселоч- ныхъ до- рогъ въ рубляхъ.
					Выста- вленныхъ крестья- нами цѣныхъ и кон- ныхъ рабочихъ дней.	Матеріа- ловъ, по- ставлен- ныхъ зе- млевла- дѣльцами на исправ- леніе дорогъ.	ИТОГО.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
1	Балтскій . . .	6.784,8	5	484	69.000	650	69.650	144	3.500	66.000	19
2	Брацлавскій . .	2.706,3	51 *)	265	10.000	850	10.850	41	1.500	1.750?	1 ?
3	Винницкій . . .	2.619,3	22 **)	273	15.135	520	15.655	57	945	9.300	10
4	Гайсинскій . . .	2.972,7	1	264	13.390	2.000	15.390	58	1.660	34.050	21
5	Каменецкій . . .	2.540,6	—	463	16.000	545	16.545	36	1.340	11.000	8
6	Летичевскій . .	2.399,1	16	270	13.250	600	13.850	51	1.023	4.150	4
7	Литинскій . . .	2.927,7	—	192	7.215	1.275	8.490	44	1.000	4.855	5
8	Могилевскій . .	2.402,6	17	335	11.030	2.200	13.230	40	1.326	7.705	6
9	Ольгопольскій .	3.561,3	17	340	20.000	3.000	23.000	68	908	9.000	10
10	Проскуровскій .	2.345,9	2	557	18.195	585	18.780	34	772	7.410	10
11	Ушицкій	2.432,4	83	103	10.000	1.000	11.000	107	1.200	10.000	8
12	Ямпольскій . . .	3.179,1	36	456	19.530	560	20.090	44	1.058	12.700	12
	Итого	36.921,7	250	4.002	222.745	13.785	236.530	59	16.222	177.950	11

Въ земскихъ губерніяхъ, какъ уже было указано, натуральная повинность примѣняется, главнымъ образомъ, лишь къ содержанію проселочныхъ дорогъ. О стоимости населенію отбыванія этой повинности можно судить по слѣдующимъ даннымъ. Въ Котельническомъ уѣздѣ Вятской губерніи, въ 7 участкахъ земскихъ начальниковъ, проходитъ 1.730 верстъ проселочныхъ дорогъ, на коихъ находится 313 мостовъ, 128 гатей и 7 перевозовъ; на исправленіе этихъ дорогъ крестьяне ежегодно тратятъ 4.763 руб. деньгами и 98.330 дней работою, что, при цѣнѣ рабочаго дня въ 30 коп., составитъ въ общей суммѣ затрату въ 34.262 р., или около 20 р. на версту. Несмотря на столь значительные расходы, проселочныя

*) Въ томъ числѣ устроено и содержится на счетъ частнаго владѣльца 27 верстъ мощеной дороги.

***) Содержатся за счетъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

дороги въ уѣздѣ находятся въ весьма неудовлетворительномъ состояніи, особенно—мосты и гати (Вятская, 300).

Въ Кунгурскомъ уѣздѣ Пермской губерніи имѣется трактовыхъ дорогъ $253\frac{3}{4}$ вер., которыя содержатся удовлетворительно при ежегодной затратѣ со стороны земства, въ среднемъ по пятилѣтней сложности, до 24.000 р., или по 94 р. 45 к. на версту. Проселочныхъ дорогъ въ уѣздѣ 1.600 вер. и ремонтъ ихъ натуральною повинностью обходится сельскимъ обществамъ до 38.000 р. или по 23 р. 75 к., въ среднемъ, на версту пути, при чемъ въ нѣкоторыхъ волостяхъ повинность по содержанію дорогъ обходится всего до 3 р. и даже до 1 р. 25 к. на версту. Зато и проселочныя дороги въ уѣздѣ признаются плохими до невозможности (Пермская, 337).

Близкія къ приведеннымъ даннымъ сообщаются и по Мещовскому уѣзду Калужской губерніи. На отвѣтственности уѣзднаго земства состоитъ здѣсь 254 вер., а проселочныхъ дорогъ пролегалъ до 2.500 верствъ. На земскихъ дорогахъ натуральная повинность выражается лишь въ обстановкѣ ихъ вѣхами въ зимнее время, что обходится мѣстному населенію, примѣрно, въ 480 р. каждую зиму. На самое же содержаніе земскихъ трактовъ затрачивается, по даннымъ за послѣднія пять лѣтъ, ежегодно 12.900 р. за счетъ дорожнаго капитала и по 5.000 р. за счетъ общихъ земскихъ сборовъ, а всего содержаніе 254 вер. земскихъ дорогъ обходится въ 18.380 р., или по 72 р. 40 к. на версту.

Проселочныя дороги содержатся исключительно на средства владѣльцевъ земель, по которымъ онѣ пролегаютъ, при чемъ крестьянское населеніе исправляетъ свои дороги натурой, въ рѣдкихъ только случаяхъ прибѣгая къ подрядному способу. При оцѣнкѣ рабочаго дня въ 40 к., стоимость содержанія проселочныхъ дорогъ обходится населенію уѣзда около 9.000—10.000 руб. ежегодно, т. е. до 4 р. на версту cadaго проселка (Калужская, 252).

Наконецъ, весьма полныя свѣдѣнія сообщаются въ Трудахъ Грайворонскаго и Суджанскаго Комитетовъ Курской губерніи. Въ Грайворонскомъ уѣздѣ на отвѣтственности земства находятся 10 дорогъ общимъ протяженіемъ въ 247 верствъ, съ 69 мостами. До 1883 года дороги эти содержались смѣшанною повинностью: земство строило дорожныя сооруженія (мосты, гати и проч.), а населеніе обязано было приводить въ порядокъ полотно дорогъ, но съ января мѣсяца 1883 года, по постановленію Земскаго Собранія, натуральная дорожная повинность была замѣнена денежной, въ видахъ уравненія тягости дорожнаго бремени. За послѣднія пять лѣтъ расходы земства на дорожное дѣло, т. е. на устройство мостовъ, гатей и проч. и ремонтъ пути, составили: за счетъ губер-

скаго и уѣзднаго земскихъ сборовъ 21.179 рублей или, въ среднемъ, по 4.235 рублей 80 коп. въ годъ и за счетъ дорожнаго капитала 37.326 рублей или въ годъ по 7.465 рублей, а всего тратилось ежегодно около 11.700 рублей, что на версту пути представляетъ расходъ въ 47 рублей 40 коп., при чемъ годовал затрата земства собственно на ремонтъ полотна дорогъ составляетъ около 2.500 рублей или по 10 рублей на версту. Проселочныхъ дорогъ въ Грайворонскомъ уѣздѣ насчитывается 170, общимъ протяженіемъ въ 934 версты. Всѣ эти дороги сооружаются и исправляются собственнымъ трудомъ и средствами населенія, при чемъ необходимые строительные матеріалы приобрѣтаются въ большинствѣ случаевъ крестьянами на мірской счетъ. Когда же проселочныя дороги пролегаютъ черезъ земли нѣсколькихъ обществъ и частныхъ владѣльцевъ или по землямъ общаго владѣнія, ремонтъ такихъ дорогъ производится съ обоюднаго согласія крестьянъ и владѣльцевъ въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ. Крупные землевладѣльцы уѣзда принимаютъ при этомъ на свою долю значительные расходы на починку дорогъ, мелкіе же владѣльцы земель стараются всякими способами отстранить себя отъ расходовъ по дорожной повинности; на помощь крестьянамъ пришло зато земство, ассигновавъ имъ денежныя пособія на содержаніе проселочныхъ дорогъ въ общей суммѣ на 300 рублей; но, съ другой стороны, крестьяне за свой счетъ производятъ ремонтъ тѣхъ участковъ земскихъ дорогъ, которые пролегаютъ въ предѣлахъ ихъ селеній. По свѣдѣніямъ волостныхъ правленій, крестьянское населеніе ежегодно посвящаетъ на исправленіе проселочныхъ дорогъ до 6.000 пѣшихъ и 2.000 конныхъ дней, что, при мѣстныхъ цѣнахъ на трудъ пѣшаго рабочаго въ 50 коп. за день и коннаго въ 1 рубль, составитъ до 5.000 рублей; кромѣ того, расходъ на матеріалы и другія затраты для дорогъ обходится сельскимъ обществамъ въ 3.885 рублей, уплачиваемыхъ изъ мірскихъ суммъ. Если не считать не поддающихся учету расходовъ частныхъ землевладѣльцевъ, то общая совокупность пожертвованій населенія на проселочныя дороги трудомъ и деньгами выразится въ суммѣ 9.185 рублей или около 10 рублей на версту проселка.

Суджанскій уѣздъ Курской губерніи принадлежитъ къ числу тѣхъ немногихъ уѣздовъ земскихъ губерній, въ которыхъ натуральная дорожная повинность примѣняется до сихъ поръ къ содержанію не только проселочныхъ, но и земскихъ дорогъ. Этихъ трактовыхъ дорогъ, именуемыхъ на мѣстѣ транспортными, находится въ настоящее время на отвѣтственности земства 216 верстъ, изъ коихъ замощено до 10 верстъ, около версты (450 саж.) занимаютъ деревянные мостовыя сооруженія и до 4 верстъ находится подъ

гатами и водоотводными трубами, при чемъ содержаніе всѣхъ этихъ искусственныхъ сооружений производится за счетъ денежныхъ земскихъ средствъ. За послѣднее пятилѣтіе на дорожныя сооружения было израсходовано:

Изъ суммъ:	въ 1897 г.	1898 г.	1899 г.	1900 г.	1901 г.	Всего
		р	у	б	л	
Дорожнаго капитала . .	—	10.741	3.241	4.355	4.779	23.116
Губернскаго земск. сбора	4.055	5.119	2.153	830	3.006	15.163
Уѣзднаго земскаго сбора.	468	288	1.746	3.054	2.260	7.816
Итого . .	4.523	16.148	7.140	8.239	10.045	46.095

Всего за пятилѣтіе было, такимъ образомъ, издержано изъ земскихъ средствъ 46.095 руб., или, въ среднемъ, по 9.219 руб. ежегодно. Остальныя 201 верста земскихъ дорогъ представляютъ грунтовое полотно, содержимое натуральною повинностью населенія. Стоимость отбыванія этой повинности установить точно невозможно, такъ какъ размѣры труда, потребнаго на исправленіе дорогъ, колеблются изъ года въ годъ, въ зависимости отъ состоянія весенней и лѣтней погоды; по свѣдѣніямъ же за 1897 годъ, стоимость отбываемыхъ крестьянами работъ, при оцѣнкѣ рабочаго дня мужчинъ въ 25 коп., женщинъ въ 20 коп., подростковъ въ 15 коп. и коннаго рабочаго въ 50 коп., опредѣлена, только за три мѣсяца, въ 5.788 рублей или въ 28,8 рубля на версту дороги. Но сумму эту, по мнѣнію автора рассматриваемаго доклада, необходимо увеличить, такъ какъ, во-1-хъ, рабочій день оцѣненъ слишкомъ дешево, особенно для конныхъ рабочихъ, и во-2-хъ, помимо починки дорогъ въ весенніе мѣсяцы, исправленіе ихъ производилось и въ другое время года, такъ что годовую оцѣнку натуральной повинности слѣдуетъ принять въ суммѣ отъ 6 до 10 тысячъ руб. или въ 30 — 50 рублей на версту ремонтируемаго пути. Что касается, наконецъ, проселочныхъ дорогъ, то протяженіе ихъ, опредѣленное приблизительно по трехверстной картѣ Генеральнаго Штаба, составляетъ въ Суджанскомъ уѣздѣ отъ 2 тысячъ до 2¹/₂ тысячъ верстъ, при чемъ полотно ихъ на крестьянскихъ земляхъ исправляется собственными трудами населенія, а на земляхъ частныхъ владѣльцевъ ремонтируется или за плату, или за матеріаль, выдаваемый крестьянамъ на ихъ мосты; самую же постройку и ремонтъ мостовъ сдаютъ нерѣдко съ подряда и крестьянскія общества. Стоимости содержанія проселочныхъ дорогъ авторъ доклада не опредѣляетъ; если же примѣнить къ Суджанскому уѣзду цифру расхода на версту пути, выведенную для Грайворонскаго уѣзда (10 руб.), то общая сумма затратъ на проселочныя дороги выразится для уѣзда въ 20.000—25.000 рублей. Такимъ образомъ, общая сумма

расходовъ деньгами и личнымъ трудомъ населенія на дорожное дѣло опредѣляется по Суджанскому уѣзду отъ 35.620 рублей до 44.619 рублей, при чемъ денежные затраты составляютъ всего 9.619 рублей, а остальные 26.000—35.000 рублей представляютъ стоимость отбываемой населеніемъ на земскихъ и проселочныхъ дорогахъ натуральной дорожной повинности (Курская, 117—123, 635—642).

Такимъ образомъ, по приведеннымъ даннымъ, стоимость содержанія натуральною повинностью одной версты земскихъ дорогъ обходится мѣстному, преимущественно крестьянскому населенію, отъ 24 рублей 75 коп. и 30 — 50 рублей въ Киевской и Курской губерніяхъ (въ Киевскомъ и Суджанскомъ уѣздахъ) до 68 руб. и даже 107 рублей въ губерніяхъ крайняго сѣвера и сѣверо-западныхъ (въ Шенкурскомъ уѣздѣ Архангельской губерніи и Велижскомъ уѣздѣ Витебской губерніи), а, въ среднемъ, составляетъ 56 рублей 70 коп., — цифру, весьма близкую къ сообщенной въ наиболѣе подробныхъ свѣдѣніяхъ, представленныхъ по Комитетамъ Подольской губерніи, гдѣ содержаніе одной версты земскихъ дорогъ обходилось, въ среднемъ, въ 59 рублей. Что цифры эти не представляются преувеличенными, можно видѣть изъ сопоставленія ихъ съ суммами затратъ, производившихся на содержаніе земскихъ трактовъ въ тѣхъ уѣздахъ, въ которыхъ натуральная повинность замѣнена денежною, и гдѣ на версту земскихъ дорогъ падаетъ въ годъ денежнаго расхода отъ 47 рублей 40 коп., по Курской губерніи (Грайворонскій уѣздъ), до 72 рублей 40 коп., по Калужской губерніи (Мещовскій уѣздъ), и 94 рублей 45 коп., по Пермской губерніи (Кунгурскій уѣздъ).

Стоимость содержанія проселочныхъ дорогъ значительно ниже, такъ какъ эти дороги во много разъ уже земскихъ: предѣльная ширина ихъ, по закону (Уст. Пут. Сообщ., ст. 531), составляетъ всего 3 сажени, а въ лѣсныхъ мѣстностяхъ 5 сажень, въ дѣйствительности же дороги эти еще уже, какъ на это было указано въ I главѣ настоящаго Свода (стр. 10). Кромѣ того, и требованія, предъявляемыя къ владѣльцамъ земель относительно степени исправности этихъ дорогъ, не могутъ быть высоки, такъ какъ по закону (Уст. Пут. Сообщ., ст. 802) дороги эти исправляются лишь по мѣрѣ совершенной необходимости; на практикѣ же, какъ было уже отмѣчено въ III главѣ настоящаго Свода (стр. 74—76), вслѣдствіе отсутствія правильно поставленнаго надзора за проселочными дорогами, пути эти находятся въ весьма неудовлетворительномъ состояніи и нерѣдко вовсе не починаются владѣльцами прилегающихъ земель, въ особенности же земель казенныхъ и частновладѣльческихъ. Тѣмъ не менѣе и въ предѣлахъ такихъ минимальныхъ расходовъ,

Приблизительная
общая стоимость от-
быванія натуральной
дорожной повинности
и отношеніе ея къ
общей суммѣ денеж-
ныхъ затратъ на до-
рожное дѣло.

содержаніе проселочныхъ дорогъ обходится, по вышеприведеннымъ свѣдѣніямъ о затратахъ труда на ихъ исправленіе крестьянскими обществами, отъ 3 рублей 18 коп. на одну версту дороги, по Киевской губерніи (Кіевскій уѣздъ), и 4 рублей, по Калужской губерніи (Мещовскій уѣздъ), до 16 рублей, по Архангельской губерніи (Шенкурскій уѣздъ), 20 рублей, по Вятской губерніи (Котельническій уѣздъ), и 23 рублей 75 коп., по Пермской губерніи (Кунгурскій уѣздъ). Въ среднемъ, расходъ по содержанію одной версты проселочныхъ дорогъ можетъ быть принять въ 11—12 рублей на версту, въ каковой суммѣ онъ опредѣленъ и въ подробныхъ данныхъ, сообщенныхъ Комитетами Подольской губерніи.

Итакъ, на версту пути стоимость отбыванія натуральной повинности составляетъ около 57 рублей для земскихъ дорогъ и около 11—12 рублей для проселочныхъ, а для всѣхъ дорогъ, содержащихся натуральною повинностью въ 49 губерніяхъ Европейской Россіи (119.800 верстъ земскихъ дорогъ и 1.006.500 верстъ проселочныхъ дорогъ), общая сумма затратъ землевладѣльцевъ и крестьянскаго населенія по отбыванію этой повинности представляетъ крупную цифру въ 6,8 милліоновъ рублей для земскихъ дорогъ и въ 11,3 милл. руб. для проселочныхъ путей, а всего свыше 18 милліоновъ рублей. Между тѣмъ вся совокупность денежныхъ затратъ земствъ на дорожное дѣло, включая и ежегодныя отчисленія на образованіе дорожныхъ капиталовъ, не превышаетъ 12,7 милліоновъ рублей, а съ присоединеніемъ выдаваемого изъ казны пособія на содержаніе переданныхъ въ завѣдываніе земствъ казенныхъ шоссе, составлявшаго къ 1903 году 1,38 милл. рублей,—достигаетъ всего 14 милліоновъ рублей. Такъ какъ, однако, главное бремя земскаго обложенія падаетъ также на владѣльцевъ земель, то въ дѣйствительности оказывается, что содержаніе мѣстныхъ дорогъ ложится главною своею тяжестью на однихъ владѣльцевъ земель, а среди нихъ, въ особенности, на крестьянскія общества, выносящія на своихъ плечахъ основное бремя натуральной дорожной повинности по исправленію дорогъ личнымъ трудомъ.

Рѣдкіе случаи зачета натуральной повинности при раскладкѣ денежныхъ земскихъ сборовъ 97).

Хотя, въ видахъ облегченія дорожной и другихъ натуральныхъ повинностей, законъ (Уст. о земск. повин., ст. ст. 275, 290) предписываетъ при раскладкѣ повинностей принимать во вниманіе не только населенность, количество и производительность земель, но и размѣры ежегодно платимаго денежнаго земскаго сбора и, вообще, производить эту раскладку съ возможной уравнительностью, т. е., между прочимъ, и въ соотвѣтствіи съ денежнымъ обложеніемъ,—однако, на практикѣ размѣры натуральной повинности при раскладкѣ денежныхъ земскихъ сборовъ въ соображеніе

почти не принимаются, — по объясненію, напримѣръ, Подольскаго Губернскаго Комитета, вслѣдствіе того обстоятельства, что распределе- ніе дорогъ на участки, содержимыя натуральною повинностью, производится Уѣздными Распорядительными Комитетами, не имѣющими никакого касательства къ раскладкѣ денежныхъ земскихъ сборовъ; Губернскій же Распорядительный Комитетъ ограничивается лишь отпускомъ, по отдѣльнымъ ходатайствамъ крестьянскихъ обществъ, пособій въ тѣхъ случаяхъ, когда на эти общества возлагается обя- занность по постройкѣ сооружений, требующихъ значительныхъ мате- ріальныхъ затратъ или техническихъ познаній (Подольская, 71—72; Кіевская, 772). Единичнымъ, повидимому, явленіемъ представляется, поэтому, фактъ, приводимый Вытегорскимъ Уѣзднымъ Комитетомъ Олонецкой губерніи, что въ названномъ уѣздѣ, въ видахъ уравни- тельнаго отбыванія земскихъ повинностей, крестьянскія земли вто- рого по доходности разряда, въ возмѣщеніе за отбываніе населе- ніемъ натуральныхъ повинностей, облагаются на 75 % ниже вла- дѣльческихъ (Олонецкая, 143).

При такихъ условіяхъ, нынѣшній порядокъ содержанія дорогъ натуральною повинностью признается огромнымъ большинствомъ Комитетовъ неправильнымъ и несправедливымъ: неправильнымъ, такъ какъ повинность эта распределяется весьма неравномѣрно, и несправедливымъ, такъ какъ къ отбыванію ея не привлекаются вовсе торговая и промышленная предпріятія и различныя другія категоріи лицъ, пользующихся дорогами. «Въ районѣ Сквирскаго уѣзда, — говорится, напримѣръ, въ Трудахъ Кіевской губерніи, — имѣется 6 свеклосахарныхъ заводовъ, 6 винокуренныхъ заводовъ и болѣе 40 крупныхъ мельницъ, а также много другихъ значи- тельныхъ торговыхъ предпріятіи. По количеству груза, привози- маго и увозимаго изъ этихъ заведеній, а также экспорта къ же- лѣзнодорожнымъ станціямъ муки, грунтовая дорога уѣзда имѣютъ важное значеніе для развитія торговли и промышленности; а между тѣмъ натуральная повинность по исправленію этихъ дорогъ всею своею тяжестью несправедливо ложится исключительно на земле- дѣльческій классъ населенія» (Кіевская, 995). Подобныя же мнѣнія высказаны и весьма многими другими Комитетами, при чемъ въ губерніяхъ неземскихъ указывается, главнымъ образомъ, на непра- вильность исправленія натуральною повинностью большихъ тракто- выхъ дорогъ, состоящихъ на попеченіи земства; въ губерніяхъ же съ земскимъ самоуправленіемъ преимущественно отмѣчаются тягость и неравномѣрность повинности по содержанію проселочныхъ дорогъ.

Несправедливость и неравномѣрность нынѣшняго порядка содержанія земскихъ и проселочныхъ до- рожекъ натуральною повинностью.

Желательность участия казны въ дѣлѣ улучшенія мѣстныхъ дорогъ.

На основаніи изложенныхъ соображеній огромное большинство мѣстныхъ Комитетовъ, обсуждавшихъ вопросы объ источникахъ средствъ на дорожное дѣло, пришло къ выводамъ о совершенной недостаточности денежныхъ средствъ, имѣющихся нынѣ на этотъ предметъ въ распоряженіи земскихъ учреждений, и крайней неупорядоченности натуральной дорожной повинности. Въ виду этого многіе Комитеты признавали желательнымъ, чтобы часть расходовъ по улучшенію мѣстныхъ дорогъ была взята на себя Государственнымъ Казначействомъ. При этомъ, по мнѣнію однихъ Комитетовъ, помощь изъ казны дорожному дѣлу должна выразиться въ назначеніи земствамъ для усиленія дорожныхъ средствъ ежегодныхъ и единовременныхъ пособій, а также въ принятіи на счетъ казны нѣкоторыхъ расходовъ обще-государственнаго характера, покрывавшихся до сихъ поръ изъ земскихъ средствъ, съ тѣмъ, чтобы освобождающіяся у земствъ суммы были обращены на дорожные расходы; по мнѣнію же другихъ Комитетовъ, участіе Государственнаго Казначейства въ дорожномъ дѣлѣ должно состоять въ принятіи на средства казны устройства и содержанія болѣе важныхъ гужевыхъ трактовъ съ тѣмъ, чтобы, въ свой чередъ, земства употребили освобождающіяся у нихъ вслѣдствіе этой мѣры средства на упорядоченіе менѣе значительныхъ мѣстныхъ путей сообщенія.

Желательность выдачи изъ казны пособій на нужды дорожнаго строительства (98).

Изъ числа Комитетовъ, высказавшихся за выдачу изъ казны пособій на нужды дорожнаго строительства, одни предусматривали возможность оказанія такихъ пособій лишь земскимъ учрежденіямъ, другіе же Комитеты допускали выдачу изъ казны пособій также проектированной мелкой земской организаціи и даже непосредственно сельскимъ обществамъ. Многими Комитетами указаны при этомъ и предметы назначенія пособій: на устройство и содержаніе шоссе-ныхъ дорогъ, большихъ земскихъ трактовъ, проселочныхъ дорогъ, на дорожныя сооруженія, на усиленіе губернскихъ дорожныхъ капиталовъ и образованіе капиталовъ уѣздныхъ и др.; встрѣчаются также указанія и на самые размѣры пособій, при чемъ, по мнѣнію сдѣлавшихъ эти указанія Комитетовъ, таковыя пособія должны составлять отъ $\frac{1}{3}$ до $\frac{1}{2}$ и даже $\frac{2}{3}$ затратъ на дорожное дѣло изъ земскихъ средствъ (Вологодская, 183; Волынская, 103—104; Калужская, 9, 306; Черниговская, 130, 315, и др.).

Желательность освобожденія земствъ отъ нѣкоторыхъ расходовъ обще-государственнаго характера, съ обращеніемъ освобождающихся суммъ на дорожное дѣло (99).

Частью Комитетовъ выражены далѣе пожеланія о принятіи на средства казны нѣкоторыхъ обязательныхъ нынѣ для земствъ расходовъ, представляющихъ затраты обще-государственнаго характера, съ тѣмъ, чтобы расходуемая на этотъ предметъ земствами суммы были обращены на удовлетвореніе дорожныхъ потребностей. Въ числѣ таковыхъ затратъ Комитетами указываются расходы по квартирной и подводной повинностямъ, въ частности—по развѣздамъ

чиновъ полиціи и судебныхъ слѣдователей; по предоставленію помѣщенія для засѣданій Уѣздныхъ Съѣздовъ и Окружныхъ Судовъ; по содержанію арестныхъ домовъ и найму этапныхъ помѣщеній; по сбору ополченія; наконецъ, по субсидированію среднихъ учебныхъ заведеній и министерскихъ образцовыхъ училищъ.

Исходя изъ той же мысли о крайней недостаточности для упорядоченія мѣстныхъ дорогъ имѣющихся нынѣ въ распоряженіи земствъ источниковъ средствъ, большинство Комитетовъ пришло къ заключенію о предпочтительности, вмѣсто оказанія пособій, болѣе планомѣрнаго распредѣленія бремени по содержанію гужевыхъ дорогъ между казною, земствами, владѣльцами земель и другихъ имуществъ. При этомъ одни Комитеты намѣтили лишь въ общихъ чертахъ тѣ основанія, по которымъ должно быть произведено упомянутое раздѣленіе дорогъ, а именно: значеніе дорогъ для государственныхъ и мѣстныхъ интересовъ, размѣры грузового движенія по дорогамъ, характеръ дорожнаго полотна; другіе же Комитеты—каковыхъ оказалось значительное большинство—выразились болѣе опредѣленно и указали точно, содержаніе какихъ дорогъ должно быть отнесено на средства казны, губернскихъ и уѣздныхъ земствъ, мелкой земской или волостной единицы, владѣльцевъ придорожныхъ земель, болѣе заинтересованныхъ въ дорогахъ учреждений и лицъ и, наконецъ, желѣзныхъ дорогъ и паромныхъ предпріятій, хотя отдѣльные Комитеты пришли при этомъ не только къ разнообразнымъ, но и прямо къ противоположнымъ выводамъ, какъ это усматривается изъ приводимой ниже группировки мнѣній Комитетовъ по шести вышеуказаннымъ категоріямъ учреждений и лицъ, между которыми должны быть распредѣлены устройство и содержаніе гужевыхъ дорогъ.

По мнѣнію значительнаго числа Комитетовъ, при распредѣленіи бремени дорожныхъ расходовъ между различными учреждениями и лицами, на средства Государственного Казначейства должны быть, прежде всего, отнесены устройство и содержаніе главнѣйшихъ гужевыхъ трактовъ, имѣющихъ обще-государственное или широкое мѣстное значеніе. Къ числу таковыхъ дорогъ одни Комитеты причисляютъ большіе транзитные тракты, соединяющіе главнѣйшіе пункты Имперіи (Архангельская, 54; Киевская, 324), другіе Комитеты — дороги, соединяющія сосѣднія губерніи и вообще представляющія интересъ для нѣсколькихъ губерній (Нижегородская, 388; Орловская, 47), нѣкоторые же Комитеты — дороги, имѣющія обще-губернское значеніе (Костромская, 104, 178, 414, 418). Какъ на мотивъ къ отнесенію содержанія этихъ дорогъ на средства казны, помимо недостаточности земскихъ средствъ, Костромской Губернскій Комитетъ указываетъ, между прочимъ, слѣдующія со-

Необходимость
правильнаго раздѣ-
ленія дорогъ на раз-
ряды въ цѣляхъ со-
отвѣтственнаго рас-
предѣленія бремени
по ихъ содержанію.
100).

Желательность
отнесенія на сред-
ства казны расхо-
довъ по устройству
и содержанію мѣст-
ныхъ дорогъ:

а) Главныхъ трак-
товъ, имѣющихъ об-
ще-государственное
или широкое мѣст-
ное значеніе 101).

ображенія. Правительство затрачиваетъ громадныя средства на постройку желѣзныхъ дорогъ, и желѣзнодорожная сѣть быстро развивается. Однако, это желѣзнодорожное строительство, изрѣзавшее хорошими путями центральную и южную Россію, распространившееся даже на Сибирь и Маньчжурію, до сихъ поръ обходило сѣверныя губерніи. Долгъ справедливости по отношенію къ этимъ губерніямъ — улучшить хотя бы грунтовыя дороги, въ виду чего государство должно принять участіе въ расходахъ по ихъ содержанию (Костромская, 178).

б) Стратегическихъ или военно-коммуникаціонныхъ дорогъ 102).

Затѣмъ, нѣкоторые Комитеты высказываются за отнесеніе на Государственное Казначейство, полностью или частью, расходовъ по содержанию стратегическихъ или военно-коммуникаціонныхъ дорогъ, какъ путей сообщенія обще-государственного значенія. Далѣе, указывается на необходимость возложенія на казну содержанія почтовыхъ дорогъ. «Подобно тому, — говорится въ Трудахъ Солигаличскаго Комитета Костромской губерніи, — какъ земство не участвуетъ въ содержаніи государственной почты, оно должно быть освобождено и отъ содержанія почтовыхъ дорогъ, чтобы имѣть возможность направить освобождающіяся средства на улучшение своихъ мѣстныхъ дорогъ» (Костромская, 498). Нѣкоторые Комитеты при этомъ добавляютъ, что если почтовый трактъ имѣетъ также мѣстное торговое значеніе, то въ содержаніи его должны участвовать и земскія средства; высказываются также пожеланія объ отнесеніи на казну, хотя бы только части расходовъ по содержанию почтовыхъ дорогъ, безотносительно къ значенію ихъ для торговыхъ сношеній.

в) Почтовыхъ дорогъ 103).

г) Подѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ 104).

Въ виду крупнаго значенія подѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ и затруднительности поддержанія ихъ въ исправномъ состояніи, вслѣдствіе усиленнаго на нихъ грузового движенія во всякое время года, нѣсколькими Комитетами была указана настоятельная необходимость поспировація этихъ путей и вообще капитальнаго ихъ улучшенія за счетъ Государственнаго Казначейства или при широкомъ его пособіи. Далѣе, по мнѣнію 20 Комитетовъ, желательно отнесеніе на средства казны устройства и содержанія всѣхъ вообще шоссейныхъ и мощеныхъ дорогъ или хотя бы расходовъ по первоначальному устройству шоссе, въ виду полной непосильности затратъ на покрытіе дорогъ каменной одеждой для земскихъ средствъ. Высказаны были также пожеланія объ устройствѣ за счетъ казны широкой сѣти шоссейныхъ дорогъ, равномерно обслуживающихъ всю территорію государства (Смоленская II, 296; Тверская, 415).

д) Дорогъ съ искусственнымъ полотномъ (шоссейныхъ и мощеныхъ) 105).

е) Торговыхъ трактовъ съ большимъ грузовымъ движеніемъ 106).

Затѣмъ, 11 Комитетовъ высказались за отнесеніе на средства казны содержанія большихъ торговыхъ трактовъ съ значительнымъ

грузовымъ движеніемъ. Двѣнадцать же Комитетовъ признали желательнымъ отнести на казенныя средства, полностью или частью, расходы по отчужденію земли, первоначальному устройству и содержанию мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія вообще, не исключая и проселочныхъ путей, или хотя бы болѣе значительныхъ дорогъ изъ числа этихъ путей. Наконецъ, 3 Комитета считали необходимымъ возложить на казну расходы по устройству болѣе крупныхъ мостовыхъ и другихъ дорожныхъ сооружений.

На ряду со средствами Государственнаго Казначейства, по мнѣнію огромнаго большинства Комитетовъ, важнѣйшимъ источникомъ для устройства и содержанія мѣстныхъ дорогъ должны служить земскія средства (денежныя сборы и натуральная дорожная повинность) и образованные на основаніи закона 1 іюня 1895 г. губернскіе дорожныя капиталы. На указанные источники, усиленные какъ пособіями изъ казны, такъ и путемъ предоставленія земствамъ новыхъ видовъ обложенія, о которыхъ будетъ отчасти упомянуто ниже, должны быть устраиваемы и содержимы, по мнѣнію многихъ Комитетовъ, всѣ мѣстныя гужевыя дороги общаго пользованія, не исключая проселочныхъ путей. Другіе Комитеты, однако, признавали возможнымъ отнесеніе на земскія средства лишь болѣе важныхъ мѣстныхъ дорогъ: стратегическихъ и военно-коммуникаціонныхъ дорогъ, большихъ почтовыхъ и транзитныхъ земскихъ трактовъ (большаковъ), подъѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ и парходнымъ пристанямъ, шоссейныхъ и мощеныхъ дорогъ, торговыхъ трактовъ и вообще дорогъ съ большимъ грузовымъ движеніемъ (напримѣръ, по опредѣленію одного изъ Комитетовъ, всѣхъ дорогъ, по которымъ проходитъ въ базарные дни не менѣе 75 подводъ въ каждую сторону—Ковенская, 115); наконецъ, большихъ проселочныхъ дорогъ, получившихъ съ теченіемъ времени, кромѣ чисто мѣстнаго, еще и обще-уѣздное значеніе, а въ частности — дорогъ, соединяющихъ волостныя правленія и другіе мѣстные административные центры, или ведущихъ отъ большихъ селъ къ городамъ, торговымъ центрамъ и церквамъ, и вообще наиболѣе бойкихъ и важныхъ въ экономическомъ отношеніи проселочныхъ дорогъ.

Но и многіе изъ тѣхъ Комитетовъ, по мнѣнію которыхъ принятіе на земскія средства содержанія всѣхъ проселочныхъ дорогъ не представляется возможнымъ по недостаточности этихъ средствъ, признаютъ тѣмъ не менѣе необходимымъ отнести на счетъ земства устройство и содержаніе болѣе крупныхъ мостовыхъ и другихъ дорожныхъ сооружений—плотинъ, гатей, паромовъ, водоотводныхъ устройствъ и т. п., въ виду какъ значительной стоимости этихъ сооружений, такъ и необходимости при устройствѣ ихъ наблюденія и руководства со стороны технического персонала.

ж) Мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія 107).

з) Большихъ мостовыхъ и другихъ дорожныхъ сооружений 108).

Желательность отнесенія на земскія средства расходовъ по устройству и содержанию гужевыхъ дорогъ:

а) мѣстныхъ дорогъ вообще 109).

б) стратегическихъ и военно-коммуникаціонныхъ 110).

в) почтовыхъ дорогъ 111).

г) подъѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ 112).

д) дорогъ съ искусственнымъ полотномъ (шоссейныхъ и мощеныхъ) 113).

е) дорогъ торговыхъ и транспортныхъ съ большимъ грузовымъ движеніемъ 114).

ж) большихъ проселочныхъ дорогъ, имѣющихъ обще-уѣздное значеніе 115).

з) проселочныхъ дорогъ вообще 116).

Желательность отнесенія на земскія средства расходовъ по устройству и содержанию болѣе значительныхъ мостовыхъ и другихъ дорожныхъ сооружений 117).

Желательность выдачи изъ земскихъ средствъ пособій мелкой дорожной единицѣ, частнымъ землевладѣльцамъ и сельскимъ обществамъ на устройство и содержаніе болѣе трудныхъ въ техническомъ отношеніи и болѣе дорогихъ для ремонта участковъ дорогъ, состоящихъ на отвѣтственности этихъ организацій, владѣльцевъ и обществъ. При этомъ большинство Комитетовъ указываетъ, въ общихъ чертахъ, на желательность принятія на земскія средства болѣе сложныхъ и дорогихъ дорожныхъ сооружений, или на выдачу пособій для ихъ устройства; нѣсколько же Комитетовъ опредѣляетъ болѣе точно тѣ случаи, когда участіе земства въ означенныхъ расходахъ должно обязательно имѣть мѣсто, напримѣръ, при сооруженіи мостовъ свыше 3, 4 или 5 сажень (Витебская, 509; Гродненская, 474; Ковенская, 136, и др.), гатей длиннѣе 50 сажень, водоотводныхъ канавъ длиннѣе 100 сажень и т. д. (Псковская, 101).

Другіе Комитеты признаютъ желательной выдачу изъ земскихъ средствъ пособій мелкой дорожной единицѣ, частнымъ землевладѣльцамъ и сельскимъ обществамъ на устройство и содержаніе болѣе трудныхъ въ техническомъ отношеніи и болѣе дорогихъ для ремонта участковъ дорогъ, состоящихъ на отвѣтственности этихъ организацій, владѣльцевъ и обществъ. При этомъ большинство Комитетовъ указываетъ, въ общихъ чертахъ, на желательность принятія на земскія средства болѣе сложныхъ и дорогихъ дорожныхъ сооружений, или на выдачу пособій для ихъ устройства; нѣсколько же Комитетовъ опредѣляетъ болѣе точно тѣ случаи, когда участіе земства въ означенныхъ расходахъ должно обязательно имѣть мѣсто, напримѣръ, при сооруженіи мостовъ свыше 3, 4 или 5 сажень (Витебская, 509; Гродненская, 474; Ковенская, 136, и др.), гатей длиннѣе 50 сажень, водоотводныхъ канавъ длиннѣе 100 сажень и т. д. (Псковская, 101).

Желательность отнесенія на средства мелкой земской единицы, волости или иной мелкой дорожной организаціи расходовъ по устройству и содержанію:

а) важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ, имѣющихъ общео-волостное значеніе 119).

б) проселочныхъ дорогъ вообще 120).

в) второстепенныхъ и малопрѣздныхъ проселочныхъ дорогъ 121).

Затѣмъ, въ видахъ достиженія большей равномѣрности въ распредѣленіи бремени по содержанію проселочныхъ дорогъ и болѣе хозяйственнаго производства расходовъ, значительное число Комитетовъ признавало желательнымъ отнести устройство и содержаніе проселочныхъ дорогъ на средства мелкой земской единицы, всеобщей волости или иной мелкой дорожной организаціи, съ привлеченіемъ къ содержанію дорогъ всѣхъ жителей опредѣленной округи, въ зависимости отъ ихъ налогоспособности и степени заинтересованности въ мѣстныхъ дорогахъ. Въ частности, на средства волостей Кунгурскій Комитетъ Пермской губерніи предполагалъ отнести содержаніе болѣе важныхъ проселочныхъ дорогъ; имѣющихъ общео-волостное значеніе, проектируя съ этою цѣлью установленіе въ законодательномъ порядкѣ особаго разряда волостныхъ дорогъ (Пермская, 300, 329); равнымъ образомъ, высказался за желательность сохраненія существующаго порядка содержанія коммунальныхъ дорогъ на средства отдѣльныхъ коммунъ Измаильскій Комитетъ, Бессарабской губерніи (Бессарабская, 189—190). Три другихъ Комитета предлагали, напротивъ, возложить на мелкую дорожную единицу лишь содержаніе второстепенныхъ и малопрѣздныхъ проселочныхъ дорогъ (Вятская, 657; Псковская, 245, Ярославская, 144). Значительное, однако, число Комитетовъ, а именно 33 Комитета, высказались за отнесеніе на средства волостей или мелкихъ единицъ содержанія всѣхъ вообще проселочныхъ дорогъ, при пособіяхъ отъ земствъ или безъ нихъ. О предполагаемыхъ при этомъ способахъ покрытія дорожныхъ расходовъ и основаніяхъ раскладки натуральной повинности между жителями этихъ мелкихъ дорожныхъ единицъ или округъ будетъ сказано ниже.

Наконецъ, рядъ Комитетовъ призналъ вовсе неосуществимымъ принятіе на общественныя средства содержанія всѣхъ дорогъ общаго пользованія и высказался за сохраненіе существующаго порядка содержанія большей части мѣстныхъ дорогъ владѣльцами и сельскими обществами, по землямъ которыхъ эти дороги пролегаютъ. Особенно затруднительнымъ казалось при этомъ Комитетамъ принятіе на отвѣтственность общественныхъ органовъ текущаго ремонта дорогъ, производство котораго всегда обойдется этимъ органамъ дороже, нежели мѣстнымъ владѣльцамъ. «Самое устройство дорогъ,—говорится, на примѣръ, въ докладѣ предсѣдателя Саратовской Уѣздной Земской Управы,—не представляетъ большихъ затрудненій и какихъ-либо исключительныхъ затратъ, потому что при устройствѣ дороги всегда можно имѣть непрерывный надзоръ въ лицѣ техниковъ и контроль въ лицѣ представителей тѣхъ учреждений, въ вѣдѣніи коихъ находится сооружаемая дорога; но вслѣдъ за устройствомъ пути является необходимость въ ремонтѣ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и необходимость въ совершенно излишнихъ и непродуцательныхъ расходахъ со стороны земства. Вотъ, въ какомъ видѣ представляется вопросъ о мелочномъ ремонтѣ. Получается, на примѣръ, сообщеніе, что дождемъ промыло рытвину на 30-й верстѣ отъ села X и испортилась слань въ настилѣ на мосту Z. Кто-нибудь изъ Управы или состоящій при Управѣ техникъ отправляется для осмотра на мѣстѣ, гонить земскихъ лошадей; осмотрѣвъ поврежденіе, ѣдетъ въ ближайшее село или деревню и нанимаетъ рабочихъ для исправленія. Часто все исправленіе стоитъ всего 2 или 3 рубля, а земство израсходовало, если ремонтъ только въ 30 верстахъ, слѣдующую сумму: прогоны на пару лошадей и обратно за 60 верстъ—3 рубля и суточныхъ командированному лицу—1 р. 80 к., итого 4 рубля 80 копеекъ, т. е. необходимая при ремонтѣ поѣздка обходится на 60—100% дороже самаго ремонта, и въ чемъ бы вѣдѣніи ни были дороги, избѣжать этихъ расходовъ нельзя» (Саратовская, 199, 200; Симбирская, 33). Съ другой стороны, противъ перевода проселочныхъ дорогъ на общественныя средства высказывались многіе изъ членовъ Комитетовъ изъ крестьянъ, особенно въ сѣверныхъ и сѣверо-восточныхъ губерніяхъ, значительную площадь которыхъ занимаютъ казенныя и удѣльныя земли, такъ какъ, по мнѣнію этихъ лицъ, указанный переводъ означалъ бы лишь усиленіе для крестьянъ бремени по отбыванію натуральной дорожной повинности, при посредствѣ которой содержатся до сихъ поръ многіе земскіе тракты въ этихъ губерніяхъ (Вологодская, 218).

Что касается самыхъ разрядовъ дорогъ, содержаніе которыхъ должно быть, по мнѣнію Комитетовъ, отнесено на отвѣтственность

Желательность отнесенія устройства и содержанія гужевыхъ дорогъ на отвѣтственность владѣльцевъ и сельскихъ обществъ, по землямъ которыхъ эти дороги пролегаютъ:

а) Мѣстныхъ дорогъ вообще (122).

б) Проселочныхъ дорогъ (123).

в) Второстепенныхъ и малопроѣзжихъ проселочныхъ дорогъ (124).

г) Полевыхъ дорогъ (125).

придорожныхъ владѣльцевъ земель, то въ этомъ отношеніи Комитетами выражены разнообразныя пожеланія. Грайворонскій Комитетъ, Курской губерніи, признавалъ желательнымъ возложить на владѣльцевъ земель обязанность приведенія въ проѣзжій видъ даже транспортныхъ дорогъ въ 10-саженной ширинѣ, съ предоставленіемъ за это владѣльцамъ пользованія остающимися дорожными обрѣзами. За отнесеніе ремонта всѣхъ мѣстныхъ грунтовыхъ дорогъ на владѣльцевъ придорожныхъ земель высказался также Брацлавскій Комитетъ Подольской губерніи (Курская, 120; Подольская, 176). Затѣмъ 57 Комитетовъ признали необходимымъ оставить на отвѣтственности владѣльцевъ всѣ вообще проселочныя дороги, 23 Комитета—второстепенныя и малопрѣзжія проселочныя дороги и, наконецъ, 12 Комитетовъ—лишь полевыя дороги. Весьма важнымъ представлялось при этомъ отнесеніе къ повинности жителей населенныхъ пунктовъ починки проходящихъ черезъ эти пункты дорогъ—улицъ, такъ какъ эти уличные участки и вызываютъ наиболѣе расходовъ: по даннымъ, на примѣръ, Трудовъ Полтавскаго Губернскаго Комитета, до 80% дорожныхъ средствъ Полтавской губерніи расходуется на ремонтъ участковъ дорогъ въ предѣлахъ населенныхъ пунктовъ (Полтавская, 32; Тверская, 336). Далѣе, многими Комитетами, преимущественно изъ сѣверо-восточныхъ губерній, указывается на настоятельную необходимость болѣе широкаго ассигнованія средствъ вѣдомствами Государственныхъ Имуществъ и Удѣловъ, для устройства и постояннаго содержанія дорогъ, проходящихъ по землямъ этихъ вѣдомствъ, ибо въ настоящее время, какъ было указано уже выше, нерѣдко встрѣчаются случаи, когда крестьянскимъ обществамъ приходится чинить проселки на казенныхъ земляхъ (Вологодская, 333, 334; Вятская, 16, 165, 530, 657; Олонецкая, 37, 144, 180, 207, и др.). Равнымъ образомъ, нѣсколькими Комитетами выражены пожеланія объ освобожденіи крестьянъ отъ починки дорогъ на церковныхъ и монастырскихъ земляхъ (Витебская, 150; Вятская, 299, 300; Новгородская, 140; Псковская, 223; Ярославская, 218). Затѣмъ, относительно самаго порядка содержанія дорогъ отмѣчается желательность установленія обязательныхъ требованій къ владѣльцамъ земель (Пермская, 270; Таврическая, 106) и опредѣленіе условій, при наличности которыхъ могли бы быть оказываемы владѣльцамъ пособія отъ земствъ или выдаваемы на льготныхъ основаніяхъ ссуды (Екатеринославская, 144; Костромская, 511; Нижегородская, 560; Пензенская, 12; Полтавская, 770—771; Псковская, 326, и др.).

Желательность
привлеченія къ рас-
ходамъ по устрой-

Выше были уже приведены указанія Комитетовъ на сравнительно незначительное участіе въ дорожныхъ расходахъ владѣль-

цевъ различнаго рода торгово-промышленныхъ предпріятій, а также городскихъ и мѣстечковыхъ обществъ. Между тѣмъ въ хорошемъ состояніи дорогъ болѣе, чѣмъ кто-либо, заинтересовано торгово-промышленное населеніе, а въ особенности, владѣльцы заводовъ и фабрикъ, грузы которыхъ въ теченіе круглаго года проходятъ ежедневно по нѣскольку десятковъ верстъ по мѣстнымъ гужевымъ дорогамъ. Сознаніе особой заинтересованности въ дорогахъ отдѣльныхъ владѣльцевъ привело на Западѣ къ стремленіямъ соразмѣрить, при распредѣленіи между обывателями дорожной повинности, участіе въ издержкахъ съ той пользой, которую дороги приносятъ отдѣльнымъ общинамъ или промышленнымъ предпріятіямъ. Отсюда явилось специальное обложеніе крупныхъ промышленныхъ предпріятій во Франціи и Пруссіи и образованіе специально-дорожныхъ союзовъ въ Австріи (Виленская, 63; Тамбовская, 157). Исходя изъ того же принципа, значительное число (87) Комитетовъ признавало желательнымъ привлечь къ непосредственному участию въ дорожныхъ расходахъ, на ряду съ землевладѣльцами и сельскими обществами, также города и мѣстечки (Бессарабская, 317; Волынская, 94; Курляндская, 24; Могилевская, 136, и др.), владѣльцевъ фабрикъ и заводовъ (Виленская, 10, 63, 148; Калужская, 201; Кіевская, 324, 344, 468, 908, 995, и др.) и другихъ представителей торгово-промышленнаго класса: лѣсо-и торфо-промышленниковъ (Архангельская, 163; Владимірская, 151; Минская, 155, 234), собственниковъ базарныхъ площадей (Владимірская, 69), скупщиковъ хлѣба и разнаго рода подрядчиковъ (Витебская, 446; Самарская, 606, 619) и различныхъ торговыхъ предпріятія, не исключая казенныхъ винныхъ лавокъ и складовъ (Казанская, 73; Кіевская, 344, 382, 1059; Подольская, 514, и др.).

Относительно способовъ и размѣра участія названныхъ предпріятій въ дорожномъ дѣлѣ Комитетами и отдѣльными членами таковыхъ выражены разнообразныя мнѣнія. Встрѣчаются указанія о привлеченіи фабрикъ и заводовъ, независимо отъ общаго земскаго обложенія, къ платежу особаго процентнаго сбора съ дохода въ дорожные капиталы (Виленская, 148, 150; Витебская, 55, 202; Калужская, 201) или къ платежу сборовъ по цѣнности имущества (Калужская, 149, 150); другіе Комитеты высказываются за обложеніе торгово-промышленныхъ предпріятій соотвѣтственно размѣрамъ ихъ торговаго оборота (Вологодская, 66—67), или по максимальной доступной для заводовъ нормѣ переработки продуктовъ (Кіевская, 1059); нѣкоторые Комитеты предлагаютъ облагать предпріятія по количеству провезенныхъ пудовъ груза и числу пройденныхъ грузомъ верстъ пути, какъ показателямъ дѣйствительнаго пользованія

ству и содержанію мѣстныхъ гужевыхъ дорогъ, кромѣ земле владѣльцевъ и сельскихъ обществъ, также городовъ и мѣстечекъ, владѣльцевъ торговыхъ и промышленныхъ предпріятій и другихъ лицъ, заинтересованныхъ въ хорошемъ состояніи мѣстныхъ дорогъ (26).

дорогами, а слѣдовательно—и степени ихъ порчи отдѣльными предпріятіями (Волинская, 89, 103; Кіевская, 344; Подольская, 826). Выражаются также пожеланія о привлеченіи промышленныхъ предпріятій къ натуральной дорожной повинности, съ приравненіемъ извѣстнаго размѣра ихъ оборотовъ къ опредѣленному числу десятинъ земли (Псковская, 348; Тамбовская, 210). Наконецъ, нѣкоторые Комитеты высказываются за предоставленіе самимъ Земскимъ Собраніямъ опредѣленія степени заинтересованности отдѣльныхъ лицъ, обществъ и учреждений въ дорогахъ, для соотвѣтственнаго распредѣленія дорожнаго бремени между всѣмъ населеніемъ извѣстной округи, тяготеющей къ опредѣленной дорогѣ (Воронежская, 145, 151; Ковенская, 165, 176; Костромская, 442; Московская, 9, 182, 185, 434; Новгородская, 230; Рязанская, 191, и др.), или хотя бы установленіе въ законѣ права владѣльцевъ промышленныхъ предпріятій производить ремонтъ интересующихъ ихъ проселочныхъ дорогъ, пролегающихъ по чужимъ землямъ (Костромская, 361).

Желательность привлеченія желѣзныхъ дорогъ и пароходныхъ предпріятій къ участию въ расходахъ по устройству и содержанію подъѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ и рѣчнымъ пристанямъ.

Къ числу владѣльцевъ и учреждений, наиболѣе заинтересованныхъ въ хорошемъ состояніи гужевыхъ дорогъ, относятся, по мнѣнію многихъ Комитетовъ, также желѣзныя дороги и пароходныя предпріятія, такъ какъ отъ степени исправности подъѣздныхъ путей къ станціямъ и пристанямъ во многомъ зависитъ правильная и равномерная доставка къ нимъ грузовъ, равно какъ и привлеченіе послѣднихъ съ возможно болѣе обширнаго района. Между тѣмъ именно ближайшіе къ станціямъ и пристанямъ участки подъѣздныхъ путей болѣе всего разбиваются грузами, скопляющимися къ магистральнымъ сообщеніямъ съ разныхъ сторонъ, и для содержанія своего въ порядкѣ требуютъ поэтому значительныхъ затратъ, далеко превосходящихъ размѣры обыкновенныхъ расходовъ на прочіе гужевые пути. Въ виду приведенныхъ соображеній многими Комитетами выражаются пожеланія о привлеченіи желѣзныхъ дорогъ, а нѣсколькими Комитетами—также и пароходныхъ предпріятій—къ участию въ расходахъ по устройству и содержанію подъѣздныхъ путей.

Желательность привлеченія желѣзныхъ дорогъ и пароходныхъ предпріятій къ непосредственному сооружеиію и содержанію подъѣздныхъ путей 127).

Большинство означенныхъ Комитетовъ высказывается при этомъ за непосредственное сооружеиіе и содержаніе подъѣздныхъ путей желѣзными дорогами и пароходными предпріятіями за ихъ счетъ (Костромская, 361; Новгородская, 214, Рязанская, 486) или на совмѣстныя средства желѣзныхъ дорогъ, казны и земства (С.-Петербургская, 29; Харьковская, 53; Черниговская, 125, 269); отмѣчается также, что источникомъ средствъ для сооружеиія подъѣздныхъ путей могли бы служить суммы сбора въ $\frac{1}{5}$ коп. съ пуда,

взимаемаго теперь желѣзными дорогами на устройство складочныхъ помѣщеній (Гродненская, 85, 474). Въ частности, предлагается обязать желѣзныя дороги къ устройству подъѣздовъ въ районѣ 1, 2, 5, 10, 20, 25 и даже 50-верстнаго радіуса отъ станціи (Виленская, 148; Воронежская, 120; Новгородская, 214; Тверская, 17, 78, и др.). Указывается даже на желательность привлеченія желѣзныхъ дорогъ къ сооруженію подъѣздныхъ шоссейныхъ путей къ станціямъ въ числѣ верстъ, равномъ длинѣ самой желѣзной дороги на всемъ ея протяженіи вообще или въ предѣлахъ каждаго уѣзда въ отдѣльности (Московская, 635; Псковская, 245). Другіе Комитеты ограничиваютъ бремя желѣзныхъ дорогъ лишь обязанностью устройства подъѣздныхъ путей до соединенія станціи съ ближайшимъ пунктомъ гужевой дороги или съ пунктомъ встрѣчи нѣсколькихъ, идущихъ въ направленіи къ станціи дорогъ (Орловская, 140; С.-Петербургская, 44; Симбирская, 95; Тульская, 462, и др.). Часть же Комитетовъ признавала необходимымъ обязать желѣзныя дороги лишь содержаніемъ въ исправности подъѣздовъ въ предѣлахъ полосы отчужденія, а также дорогъ, идущихъ по резервамъ желѣзнодорожнаго полотна, и переѣздовъ черезъ это полотно (Екатеринославская, 242; Рязанская, 324; Ярославская, 14); въ одномъ случаѣ была указана желательность отнесенія на средства желѣзныхъ дорогъ отчужденія земли подъ устройство подъѣздныхъ путей (Тамбовская, 325).

Затѣмъ, участіе желѣзныхъ дорогъ въ расходахъ по устройству и содержанію подъѣздныхъ путей могло бы, по мнѣнію нѣкоторыхъ Комитетовъ, заключаться въ привлеченіи желѣзнодорожныхъ предпріятій къ сборамъ въ пользу земствъ, такъ какъ главная часть земскихъ затратъ на дорожное дѣло производится преимущественно на оборудованіе подъѣздныхъ путей. До сихъ поръ желѣзныя дороги, за исключеніемъ строеній съ жилыми помѣщеніями, не привлекались вовсе къ земскому обложенію, между тѣмъ, какъ ему подлежатъ другія имущества казны и публичныхъ учреждений, напримѣръ, казенныя земли, лѣса и заводы (Полтавская, 648; Самарская, 308). Въ видахъ предоставленія земствамъ средствъ на устройство подъѣздныхъ путей привлеченіе желѣзныхъ дорогъ къ земскимъ сборамъ было бы, поэтому, вполне справедливымъ. При этомъ одни Комитеты высказываются за обложеніе самой площади земли подъ полосой желѣзнодорожнаго отчужденія (Витебская, 493), другіе же за обложеніе желѣзнодорожныхъ сооружений и желѣзнодорожныхъ имуществъ вообще (Рязанская, 18, 482; Саратовская, 446). Выражаются также пожеланія о привлеченіи желѣзныхъ дорогъ къ земскимъ сборамъ въ качествѣ промышленныхъ предпріятій (Самарская, 308), съ установленіемъ таковыхъ сборовъ

Желательность обложенія желѣзныхъ дорогъ сборами въ пользу земствъ на устройство и содержаніе подъѣздныхъ путей 128).

въ извѣстномъ процентномъ отношеніи къ доходу желѣзныхъ дорогъ (Московская, 9, 616; Черниговская, 19, 415), или пропорціонально размѣру грузооборота станцій (Кіевская, 1059; Харьковская, 353).

Желательность перевозки желѣзными дорогами по пониженному тарифу камня, щебня, песку и другихъ строительныхъ матеріаловъ, потребныхъ для сооруженія подъѣздныхъ путей (29).

Наконецъ, участіе желѣзныхъ дорогъ въ устройствѣ подъѣздныхъ путей можетъ, по мнѣнію Комитетовъ, выразиться въ бесплатной перевозкѣ камня, щебня, песку и другихъ дорожно-строительныхъ матеріаловъ или въ перевозкѣ этихъ матеріаловъ по пониженному противъ существующаго тарифу, примѣняемому притомъ на болѣе широкихъ основаніяхъ, нежели это дѣлается въ настоящее время *) (Херсонская, 45, 46, 363; Ярославская, 12, 14); равнымъ образомъ, могъ бы быть предоставленъ желѣзными дорогами бесплатный проѣздъ всѣмъ состоящимъ на службѣ въ земствахъ лицамъ при поѣздкахъ ихъ по дѣламъ, касающимся завѣдыванія гужевыми дорогами (Ярославская, 13).

Источники земскихъ средствъ на дорожное дѣло.

Такова схема распредѣленія дорожныхъ расходовъ, предположенная мѣстными Комитетами въ видахъ достиженія дѣйствительнаго улучшенія гужевыхъ дорогъ на всемъ ихъ огромномъ протяженіи. Главное бремя расходовъ по этой схемѣ, по мнѣнію большинства Комитетовъ, должно лечь на земскія средства, какъ и бремя расходовъ по удовлетворенію многихъ другихъ нуждъ мѣстнаго населенія. Указаніе мѣръ къ усиленію земскихъ средствъ и изысканіе необходимыхъ для того источниковъ составили, поэтому, одну изъ главныхъ задачъ въ работахъ сельскохозяйственныхъ Комитетовъ. Сужденіямъ Комитетовъ объ источникахъ земскихъ средствъ посвящены особые отдѣлы другихъ Сводовъ Трудовъ мѣстныхъ Комитетовъ («Земельное обложеніе», «Косвенные налоги», «Финансовая политика», «Кредитъ»), въ настоящемъ же Сводѣ приводятся въ дальнѣйшемъ мнѣніи и заключенія Комитетовъ лишь о такихъ источникахъ средствъ, которые имѣютъ ближайшее отношеніе къ дорожному хозяйству или представляютъ собою выраженіе принципа самооплаты въ дорожномъ дѣлѣ.

Желательность расширенія и облегченія пользованія кредитомъ для устройствъ гужевыхъ дорогъ.

Въ числѣ источниковъ средствъ для сооруженія и капитальнаго улучшенія гужевыхъ дорогъ, вслѣдствіе крупныхъ размѣровъ вызываемыхъ дорожнымъ строительствомъ затратъ, помимо безвозвратныхъ пособій изъ казны, видное мѣсто, по мнѣнію Комитетовъ, должно занять правильное пользованіе кредитомъ. Выше были уже отмѣчены недостаточность и неудовлетворительность нынѣшняго кредитованія земствъ подѣ обеспеченіе дорожными капиталами, по правиламъ закона 8 февраля 1899 года. Пересмотрѣ

*) Соображенія о примѣненіи льготнаго дорожно-строительнаго тарифа изложены также въ Сводѣ «Желѣзныя дороги и тарифы».

этихъ правилъ въ цѣляхъ большей льготности и доступности кредитованія изъ казны, а равно открытіе новыхъ формъ кредита для дорожнаго дѣла должны, поэтому, быть поставлены на ближайшую очередь.

При упомянутомъ пересмотрѣ, по мнѣнію 18 Комитетовъ, основной формой дорожнаго кредита должна, однако, попрежнему оставаться выдача ссудъ непосредственно изъ казны, но ссуды эти должны выдаваться на самыхъ льготныхъ условіяхъ, а по мнѣнію нѣсколькихъ Комитетовъ, должны быть даже безпроцентными (Московская, 383; Могилевская, 98; Тульская, 384) и притомъ выдаваться на продолжительные сроки. Далѣе, выражаются пожеланія о выдачѣ ссудъ подъ обезпеченіе не только дорожными капиталами, но также и поступлениями отъ заставныхъ и попудныхъ сборовъ и спеціального дорожнаго налога (Ковенская, 117; Московская, 383; Херсонская, 363; Ярославская, 16, 109, 127); а равно о предоставленіи пользованія дорожными ссудами изъ казны, кромѣ земскихъ учрежденій, также частнымъ владѣльцамъ и сельскимъ обществамъ (Екатеринославская, 144; Московская, 209); встрѣчается еще указаніе на учрежденіе, для выдачи дорожныхъ ссудъ, особаго дорожнаго государственнаго фонда (Тверская, 160).

Далѣе, 5 Комитетовъ обратили вниманіе на сложность самой процедуры полученія ссудъ и, въ соотвѣтствіи съ этимъ, выразили пожеланія объ образованіи за счетъ казны, въ распоряженіе губернскихъ земствъ, особыхъ фондовъ, изъ средствъ которыхъ могли бы уже выдаваться ссуды на дорожное дѣло уѣзднымъ земствамъ; вмѣстѣ съ тѣмъ упомянутые Комитеты признали также желательнымъ предоставленіе земствамъ права кредитоваться для дорожныхъ надобностей въ частныхъ рукахъ и въ ипотечныхъ банкахъ (Орловская, 16, 47, 586; Херсонская, 299). Наконецъ, 5 Комитетами было указано на желательность выпуска облигаціонныхъ займовъ для дорожныхъ надобностей, главнымъ образомъ для устройства шоссе, и 3 Комитетами — на включеніе капитальнаго переустройства сельскихъ дорогъ въ число тѣхъ работъ, на производство которыхъ распространяются операціи меліоративнаго кредита (Вятская, 18; Калужская, 43; Киевская, 1134; Псковская, 341, и др.).

Затѣмъ, въ цѣляхъ увеличенія собственно земскихъ затратъ на дорожное дѣло, въ виду крайней стѣснительности установленной закономъ 12 іюня 1900 года 3% нормы повышенія земскихъ смѣтъ, о чемъ уже было изложено выше, — нѣсколькими Комитетами выражено пожеланіе объ изыятіи изъ указанной нормы, въ числѣ другихъ, также и дорожныхъ расходовъ (Калужская, 286; Полтавская, 568; Смоленская, I, 84) или хотя бы того прироста земскихъ смѣтъ, который происходитъ вслѣдствіе установленія спеціальныхъ сборовъ для погашенія дорожныхъ займовъ или для за-

а) Посредствомъ выдачи на льготныхъ основаніяхъ ссудъ изъ казны 130).

б) Посредствомъ образованія за счетъ казны въ распоряженіе губернскихъ земствъ особыхъ фондовъ, для выдачи ссудъ на дорожную работу и облегченія кредитованія въ частныхъ банкахъ 131).

в) Посредствомъ выпуска государственныхъ и гарантированныхъ Правительствомъ мѣстныхъ облигаціонныхъ займовъ 132).

г) Посредствомъ распространенія операцій меліоративнаго кредита на переустройство сельскихъ дорогъ 133).

Желательность изыятія расходовъ на дорожное дѣло отъ установленной закономъ 12 іюня 1900 г. предѣльной нормы повышенія земскихъ смѣтъ 134).

мѣны натуральной дорожной повинности (Московская, 383; Черниговская, 429).

Желательность предоставления болѣе свободнаго распоряженія земскими дорожными капиталами и расходованія ихъ какъ на устройство и капитальное улучшеніе, такъ и на содержаніе мѣстныхъ дорогъ (136).

Стѣснительными, по мнѣнію Комитетовъ, являются и дѣйствующія правила расходованія дорожныхъ капиталовъ. Согласно закону 1 іюня 1895 года и изданнымъ въ развитіе его правиламъ и распоряженіямъ, суммы дорожныхъ капиталовъ расходуются на улучшеніе существующихъ путей сообщенія и сооруженіе и содержаніе шоссейныхъ и грунтовыхъ дорогъ, имѣющихъ значеніе для мѣстныхъ сельскохозяйственныхъ промышленныхъ и коммерческихъ интересовъ (прилож. къ ст. 33 прим. 2 Уст. о земск. повин.), при чемъ было разъяснено, что подъ содержаніемъ дорогъ не слѣдуетъ понимать обыкновеннаго ихъ ремонта; равнымъ образомъ постановлено, чтобы расходы изъ дорожныхъ капиталовъ производились не иначе, какъ на основаніи ежегодныхъ смѣтъ, а въ случаѣ выполненія работъ уѣздными земствами—не иначе, какъ подъ условіемъ предварительнаго составленія необходимыхъ плановъ и техническихъ исчисленій по улучшенію дорожной части (Инстр. земск. учрежд. 6 ноября 1895 года объ образованіи, храненіи и расходованіи дорожныхъ капиталовъ); по правиламъ же о дорожныхъ капиталахъ, изданныхъ для девяти западныхъ губерній, предполагенныя къ производству за счетъ этихъ капиталовъ работы должны быть опредѣлены въ каждой губерніи на три года впередъ особыми операціонными планами дорожнаго хозяйства, при чемъ планы эти подлежатъ утвержденію Министровъ Внутреннихъ Дѣлъ и Финансовъ (Прилож. къ ст. 124 прим. 2 Уст. о земск. пов.). Такая сложная регламентація не можетъ, по мнѣнію Комитетовъ, не тормозить развитія дорожнаго дѣла. Поэтому слѣдуетъ предоставить органамъ дорожнаго управленія болѣе свободное распоряженіе земскими дорожными капиталами, съ правомъ расходованія ихъ на разнообразныя потребности дорожнаго хозяйства, въ зависимости отъ мѣстныхъ интересовъ, и притомъ безъ обязательнаго составленія техническихъ смѣтъ и представленія таковыхъ на утвержденіе губернскихъ техническихъ бюро (Лифляндская, 204, 228; Новгородская, 422; Рязанская, 339; Черниговская, 440, и др.).

Желательность образованія особыхъ уѣздныхъ дорожныхъ капиталовъ посредствомъ выдѣленія части суммъ губернскаго дорожнаго капитала и за счетъ другихъ источниковъ (136).

Съ тою же цѣлью предоставленія уѣзднымъ органамъ большей свободы дѣйствій въ области дорожнаго дѣла, въ особенности въ случаѣ отмѣны натуральной дорожной повинности и перевода содержанія всѣхъ или хотя главнѣйшихъ дорогъ въ уѣздѣ на денежные средства, многіе Комитеты предлагаютъ образовать особые уѣздные дорожные капиталы. На составленіе этихъ капиталовъ могутъ быть выдѣлены части суммъ губернскихъ дорожныхъ капиталовъ, взимаемыхъ по уѣзднымъ смѣтамъ (Виленская, 84; Калужская, 42, 207; Минская, 234, и др.), или поступленія отъ особыхъ до-

рожныхъ сборовъ съ фабрикъ и заводовъ (Виденская, 148, 150), а также—сборовъ, установленныхъ взаи́мнъ натуральной дорожной повинности (Кіевская, 1126; Подольская, 788, 793; Черниговская, 269, и др.), или, наконецъ, оба эти источника вмѣстѣ, усиленные еще пособиями изъ казны (Кіевская, 364, 388, 859, 1059; Пермская, 174; Тульская, 11, и др.).

Кромѣ обсужденія вопросовъ о болѣе свободномъ пользованіи существующими земскими дорожными средствами и иномъ распредѣленіи таковыхъ въ отношеніи завѣдыванія, рядъ Комитетовъ указалъ также на нѣкоторые спеціальныя источники средствъ для покрытія затратъ на дорожное дѣло. О сборахъ съ владѣльцевъ промышленныхъ предприятий было упомянуто уже выше, при разсмотрѣніи вопроса о привлеченіи къ участию въ дорожныхъ расходахъ наиболѣе заинтересованныхъ въ дорогахъ мѣстныхъ владѣльцевъ; о сборахъ взаи́мнъ натуральной повинности будетъ сказано ниже. Затѣмъ остаются еще такъ называемые попудные сборы и сборы заставные.

Взиманіе попудныхъ сборовъ, т. е. сборовъ съ привозимыхъ и отвозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ товаровъ, разрѣшаемо было до сихъ поръ городскимъ управленіямъ для замощенія ведущихъ къ вокзаламъ городскихъ улицъ и подъѣздовъ *). По примѣру городовъ, нѣсколькими Комитетами предлагается установленіе попудныхъ сборовъ и въ пользу земствъ и притомъ не только съ желѣзнодорожныхъ грузовъ, но и съ грузовъ провозимыхъ по воднымъ путямъ, со взиманіемъ сборовъ на пароходныхъ пристаняхъ (Владимірская, 69; Симбирская, 464). Указываются и размѣры этихъ сборовъ въ $\frac{1}{20}$, $\frac{1}{15}$, $\frac{1}{10}$, $\frac{1}{5}$, $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$ и даже въ 1 коп. съ пуда грузовъ и въ 3—5 коп. съ каждой головы мелкаго и крупнаго скота (Калужская, 223; Симбирская, 464; Херсонская, 363; Ярославская, 13); при этомъ выражаются пожеланія о выдачѣ изъ казны ссудъ подѣ обезпеченіе попудными сборами, для скорѣйшаго устройства подѣздныхъ путей (Херсонская, 363, Ярославская, 16, 112). Отмѣчается также желательность обращенія на сооруженіе подѣздныхъ путей поступленій отъ сборовъ въ $\frac{1}{5}$ коп. съ пуда, взимаемыхъ нынѣ на устройство складочныхъ помѣщеній (Гродненская, 85, 474).

Оправданіе къ установленію попудныхъ сборовъ заключается въ томъ, что съ устройствомъ покрытыхъ каменной одеждой подѣ-

Желательность установленія попудныхъ сборовъ съ грузовъ, отправляемыхъ и получаемыхъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ и пароходныхъ пристаняхъ, для устройства и содержанія подѣздныхъ путей 137).

*) Высочайше утвержденнымъ 8 мая 1895 года мнѣніемъ Государственнаго Совета взиманіе попуднаго сбора въ $\frac{1}{10}$ коп. разрѣшено на станціи Воейково, Сызрано-Вяземской желѣзной дороги, для возмѣщенія казны расхода по устройству шоссе отъ названной станціи до с. Каменки Пензенской губерніи.

ѣздныхъ путей и при исправномъ ихъ содержаніи, мѣстное населеніе и, въ особенности, торгово-промышленныя предпріятія получаютъ большія выгоды, какъ отъ уменьшенія расходовъ по перевозкѣ грузовъ, такъ и отъ возможности при болѣе благоприятныхъ условіяхъ расширить торговые обороты. Вслѣдствіе этого за установленіе попутныхъ сборовъ высказываются сами торговцы и промышленники, какъ объ этомъ свидѣтельствуешь въ своемъ докладѣ Ярославская Губернская Земская Управа (Ярославская, 14). Приводимыя въ Трудахъ Комитетовъ возраженія противъ попутныхъ сборовъ сводятся къ тому, что уплачивать эти сборы въ конечномъ счетѣ придется тому же сельскому хозяину, на котораго они и лягутъ всецѣло новою тяжестью (Курская, 434, 850).

Вопросъ объ установленіи шоссейныхъ или заставныхъ сборовъ за проѣздъ по мѣстнымъ дорогамъ (138).

Болѣе отрицательное отношеніе обнаружилось въ сужденіяхъ нѣкоторыхъ членовъ Комитетовъ къ заставнымъ или шоссейнымъ сборамъ. По высказаннымъ мнѣніямъ, сборы эти не достигаютъ ни равномерности, ни цѣли, несмотря на свою высоту, доходящую, напримѣръ, въ Московской губерніи до 1 коп. съ версты и лошади вслѣдствіе того, что всѣ короткіе переѣзды считаются за десять верстъ, при чемъ каждая застава получаетъ за два переѣзда—предшествующій и послѣдующій, хотя бы дѣйствительный проѣздъ по шоссе составлялъ только одну-двѣ версты; въ то же время всѣ переѣзды по шоссе въ промежуткахъ между заставами не оплачиваются вовсе. Весьма стѣснительны также задержки и остановки проѣзжающихъ, причиняемая взысканіемъ сборовъ; крестьянъ же, не обладающихъ иногда совершенно наличными деньгами, устройство заставъ приводитъ порою въ прямо безвыходное положеніе. Трудно избѣжать и многочисленныхъ обходовъ и злоупотребленій съ шоссейными сборами; самое же главное—сборы эти оказываются весьма непродуктивными, такъ какъ издержки ихъ взиманія поглощаютъ значительную часть поступленій: по свѣдѣніямъ, приводимымъ, напримѣръ, въ Трудахъ Комитетовъ Ярославской губерніи—до 25—30%, а въ большинствѣ случаевъ даже до 70—80%, если не дають убытка (Московская, 483—484, 677—678; Ярославская, 127).

Желательность замѣны заставныхъ сборовъ особымъ обложеніемъ лошадей.

Въ виду указанныхъ недостатковъ заставныхъ сборовъ, были сдѣланы предложенія о замѣнѣ ихъ особымъ обложеніемъ лошадей. при чемъ ставки обложенія (отъ 50 коп. до 3—5 руб. въ годъ) должны устанавливаться въ соотвѣтствіи съ назначеніемъ лошадей: въ низшемъ размѣрѣ для крестьянскихъ и рабочихъ лошадей въ сельскомъ хозяйствѣ, въ среднемъ—для усадебныхъ и выѣздныхъ лошадей и легкихъ запряжекъ и въ высшемъ размѣрѣ—для промысловыхъ и заводскихъ лошадей, идущихъ съ тяжелою клядою. «Скажутъ,—добавляетъ одинъ изъ докладчиковъ, сдѣлавшихъ при-

веденное предложене, — что будетъ затруднительно услѣдить за правильностью поступленія этого сбора; на это можно возразить, что даже въ городахъ, гдѣ гораздо больше подвижности въ обладаніи лошадьми, и тамъ не представляется особой трудности во взиманіи налога на лошадей. Въ деревнѣ же помѣщикъ и фабрикантъ всегда на мѣстѣ и почти не измѣняютъ своихъ запряжекъ, а крестьянинъ, который имѣетъ лошадь, держится за нее до послѣдней крайности, такъ что всякій староста безошибочно отвѣтитъ на вопросъ, сколько въ деревнѣ лошадей. Наконецъ, прекрасный матеріалъ для опредѣленія обложенія могутъ дать военно-конскія переписи» (Московская, 484, 678, 679). Предложенія эти не были приняты разсматривавшими ихъ Комитетами, по заявленію Серпуховскаго Комитета, — въ виду слишкомъ спеціальнаго характера затронутаго вопроса. Установленіе же въ пользу земскихъ средствъ сборовъ за проѣздъ по шоссеинымъ дорогамъ и пользованіе болѣе цѣнными дорожными сооружениями было признано желательнымъ 12 Комитетами.

Наконецъ, 17 Комитетовъ выразили пожеланія о привлеченіи къ устройству и содержанію улучшенныхъ дорогъ и дорожныхъ сооружений частной инициативы и предприимчивости, съ предоставленіемъ устраивающимъ дороги лицамъ взиманія тѣхъ же заставныхъ и мостовыхъ сборовъ. При этомъ, однако, 4 Комитета отнеслись отрицательно къ устройству частными лицами платныхъ паромовъ и переправъ (Витебская, 106, 150; Волынская, 186; Лифляндская, 180).

Желательность предоставленія частной инициативѣ устройства и содержанія дорогъ и дорожныхъ сооружений, съ правомъ взиманія заставныхъ сборовъ 189).

Таковы сужденія и пожеланія Комитетовъ относительно распределенія бремени расходовъ по устройству и содержанію гужевыхъ дорогъ и источниковъ денежныхъ средствъ на дорожное дѣло. Какъ бы ни были велики эти средства, ихъ не можетъ хватить, по мнѣнію весьма значительнаго числа Комитетовъ, для содержанія въ исправномъ состояніи всего громаднаго протяженія мѣстныхъ дорогъ, въ особенности дорогъ проселочныхъ; полное же переложеніе нынѣшней натуральной повинности въ денежную повлечетъ за собою совершенно непосильное отягощеніе земской смѣты. Такъ, напримѣръ, цифра необходимыхъ денежныхъ расходовъ на содержаніе лишь земскихъ дорогъ въ Виленской губерніи исчислена въ 500.000 рублей; переводъ же на денежные средства содержанія всѣхъ проселочныхъ дорогъ потребовалъ бы въ одномъ Мещовскомъ уѣздѣ Калужской губерніи ежегодной добавочной затраты въ 175.000 рублей, между тѣмъ какъ населеніемъ уѣзда всѣхъ казенныхъ, сословныхъ и земскихъ сборовъ уплачивается

Непосильность для населенія перевода натуральной дорожной повинности въ денежную 140).

около 350.000 рублей, такъ что новый дорожный налогъ составилъ бы увеличеніе обложенія на 50%; въ Полтавской губерніи для той же цѣли потребовалось бы увеличеніе земскаго сбора на 5 коп. съ десятины (Витебская, 53; Калужская, 252—253; Полтавская, 32—33). Обременительность этихъ высокихъ платежей для массы сельскаго населенія, съ одной стороны, и наличность у того же населенія въ извѣстныя времена года большаго или меньшаго досуга побуждаютъ, по мнѣнію многихъ Комитетовъ, къ сохраненію натуральной дорожной повинности. Сами крестьяне рѣшительно предпочитаютъ натуральную повинность денежной и отбываютъ работы натурою, несмотря на то, что нерѣдко приходится выходить для этого на очень большія разстоянія (Витебская, 55; Вятская, 726; Минская, 184; Оренбургская, 31, и др.).

Желательность сохранения натуральной дорожной повинности, при болѣе равномерномъ распредѣленіи и упорядоченіи ея отбыванія 141).

По изложеннымъ соображеніямъ 101 Комитетъ высказался за сохраненіе натуральной дорожной повинности, признавъ въ то же время необходимымъ коренную реформу ея, въ цѣляхъ болѣе равномерности распредѣленія повинности и упорядоченія ея отбыванія. Въ сихъ видахъ значительное число Комитетовъ признавало прежде всего желательнымъ уравненіе въ отношеніи повинности разныхъ классовъ населенія, съ привлеченіемъ къ ея отбыванію, на одинаковыхъ основаніяхъ, лицъ всѣхъ сословій и съ предоставленіемъ каждому призываемому права замѣнять ее денежными взносами по опредѣленію земства (Кіевская, 468; Курляндская, 11—12; Лифляндская, 202, 228; Московская, 182, 185; Орловская, 587; С.-Петербургская, 11, 66; Тамбовская, 192; Ярославская, 16, и др.). Сравнительно меньшее число Комитетовъ находило предпочтительнымъ привлекать къ отбыванію натуральной повинности лишь однихъ крестьянъ, съ установленіемъ, однако, соответствующихъ денежныхъ сборовъ съ прочихъ владѣльцевъ (Бессарабская, 12; Гродненская, 336, 379; Екатеринославская, 93; Московская, 148, 156; Тульская, 138).

Затѣмъ, многіе Комитеты указали на необходимость нормированія самыхъ размѣровъ повинности, при чемъ предлагалось установить закономъ опредѣленное число дней работы, отъ 1 до 2—3 и даже 6 дней въ году, по образцу французскаго законодательства (Бессарабская, 189—190; Виленская, 148; Кіевская, 352; Ковенская, 176—177; Тамбовская, 158). Точно также признавалось желательнымъ установленіе предѣльныхъ разстояній для вызова населенія на работы, съ ограниченіемъ разстояній опредѣленнымъ числомъ—5, 10—верстъ или предѣлами волости (Виленская, 97; Витебская, 367; Калужская, 223; Курляндская, 42). Указывался также Комитетами характеръ дорожныхъ работъ, къ выполненію которыхъ могло бы быть призываемо населеніе, при чемъ, по мнѣ-

нію однихъ Комитетовъ, работы эти могутъ состоять лишь въ доставкѣ и подготовкѣ строительныхъ матеріаловъ (Вессарабская, 183), по мнѣнію другихъ—въ содержаніи одного полотна дорогъ (Вятская, 165—166), или также и небольшихъ дорожныхъ сооружений, съ обязательнымъ, однако, принятіемъ на обще-земскія средства мостовыхъ и другихъ дорожныхъ сооружений, требующихъ значительныхъ затратъ трудомъ и матеріалами (Виленская, 31, 97; Витебская, 237; Владимірская, 100; Калужская, 306, и др.). Различныя пожеланія выражены Комитетами относительно категорій дорогъ, къ исправленію которыхъ могла бы примѣняться натуральная повинность: большинство Комитетовъ признавало возможнымъ допустить пользованіе этою повинностью лишь для содержанія проселочныхъ дорогъ (Вятская, 16; Калужская, 95, 201; Курская, 560) и притомъ лишь при благоприятныхъ условіяхъ мѣстности (Виленская, 190; Владимірская, 69); меньшинство же высказывалось за исправленіе этою повинностью всѣхъ мѣстныхъ дорогъ, въ томъ числѣ большихъ земскихъ трактовъ (Гродненская, 85; Еватеринославская, 93).

Распредѣленіе повинности, по мнѣнію однихъ Комитетовъ, слѣдуетъ производить по цѣнности и доходности имущества, примѣнительно къ денежной земской раскладкѣ, или по талерамъ и гакамъ, какъ это принято въ Прибалтійскихъ губерніяхъ (Псковская, 244—245; Курляндская, 72; Лифляндская, 171; С.-Петербургская, 86, 87; Эстляндская, 141); по мнѣнію другихъ Комитетовъ, для распредѣленія натуральной повинности долженъ быть изысканъ спеціальнй масштабъ, при чемъ предлагается, на примѣръ, принять за единицу обложенія извѣстное количество десятинъ земли и къ нему приравнять соотвѣтствующую рабочую и упряжную конную силу населенія, расчленивъ на эти дорожныя единицы и промышленныя предпріятія, по величинѣ ихъ оборотовъ (Тамбовская, 210), или производить раскладку по образцу Финляндіи, т. е. съ приравненіемъ промышленныхъ предпріятій къ земельной собственности въ извѣстномъ отношеніи къ доходу (Калужская, 95). Встрѣчаются также указанія на привлеченіе къ отбыванію повинности отдѣльныхъ владѣльцевъ и обществъ, въ соотвѣтствіи со степенью ихъ заинтересованности въ мѣстныхъ дорогахъ, по опредѣленію уѣзднаго земства или мелкой дорожной единицы (Московская, 9, 182, 185; Новгородская, 225; Пермская, 262, 376; Псковская, 35). Далѣе, значительное число Комитетовъ высказывается за распредѣленіе дорожныхъ участковъ, по образцу Прибалтійскихъ губерній, не только между частными владѣльцами и сельскими обществами, но и отдѣльными крестьянскими дворами, съ принятіемъ при этомъ въ расчетъ какъ протяженія участковъ, такъ и

степени трудности работъ въ зависимости отъ свойствъ грунта и положенія участка (Виленская, 125; Витебская, 508; Московская, 148, 156, 565; С.-Петербургская, 66, и др.) и съ оказаніемъ денежныхъ пособій болѣе обремененнымъ дворохозяевамъ, въ случаѣ невозможности вполнѣ равномернаго распределенія участковъ (Владимирская, 69; Курляндская, 55, 59, 62, 67, 68; Рязанская, 18, 58). Наконецъ, нѣсколько Комитетовъ находило возможнымъ сохранить въ главныхъ основаніяхъ существующій порядокъ отбыванія населеніемъ натуральной повинности, отнеся лишь содержаніе болѣе проѣзжихъ дорогъ на денежные средства и болѣе правильно распредѣливъ дорожные участки какъ между селеніями, для ихъ содержанія, такъ и между частными владѣніями, для доставки лѣса и другихъ строительныхъ матеріаловъ (Витебская, 508; Ковенская, 8, 37, 115, 156; Курляндская, 45; Курская, 542 — 543; Лифляндская, 197; Могилевская, 144; Подольская, 889).

Желательность сохраненія натуральной дорожной повинности, отъ установленія за отбываніе ея вознагражденія 142).

Признавая также желательнымъ сохраненіе натуральной повинности, часть Комитетовъ высказалась вмѣстѣ съ тѣмъ за выдачу отбывающему повинности населенію особаго вознагражденія, т. е. за установленіе платной повинности. При этомъ предлагалось всю сумму годовыхъ дорожныхъ расходовъ разложить на все количество земли въ уѣздѣ и причитающуюся сумму платежей съ казенныхъ и частновладѣльческихъ земель обратить на вознагражденіе крестьянъ за отбываніе повинности въ натурѣ или въ уплату за нихъ казенныхъ и земскихъ налоговъ (Архангельская, 189; Витебская, 352, 493; Смоленская, II, 261).

Желательность предоставленія рѣшенія по вопросу о сохраненіи натуральной дорожной повинности или о замѣнѣ ея денежною усмотрѣнію земскихъ собраній или мелкой дорожной единицы 143).

Затѣмъ нѣсколько Комитетовъ высказалось за предоставленіе рѣшенія вопроса о сохраненіи натуральной дорожной повинности или о замѣнѣ ея денежною усмотрѣнію Земскихъ Собраній или мелкихъ дорожныхъ единицъ, такъ какъ единообразное разрѣшеніе этого вопроса въ законѣ не можетъ быть признано правильнымъ, въ виду крайняго различія естественныхъ, экономическихъ и даже бытовыхъ условій нашей страны (Курская, 3; Минская, 4; Московская, 278, 299, 328, 434; Псковская, 295; Смоленская, I, 121; Тульская, 369; Ярославская, 164).

Желательность замѣны натуральной дорожной повинности денежною 144).

Наконецъ, значительное число Комитетовъ признало необходимымъ вовсе отказаться отъ натуральной дорожной повинности, какъ архаическаго пережитка иного времени и строя жизни. Въ пользу полнаго переложенія натуральной повинности въ денежную говорить, по мнѣнію Комитетовъ, уже одна ея неравномѣрность, неустраняемая по самому существу дѣла. Не менѣе важны также техническія соображенія, такъ какъ исправленіе дорогъ неподготовленнымъ населеніемъ не можетъ привести къ удовлетворительнымъ результатамъ, установленіе же за работами технического над-

зора не осуществимо, вслѣдствіе одновременнаго производства работъ на огромномъ протяженіи дорогъ массою деревенскаго люда въ опредѣленные періоды года. Затѣмъ, лишь при содержаніи дорогъ на денежные сборы возможны планомѣрное постепенное сооруженіе шоссеиныхъ дорогъ и приведеніе въ порядокъ дорогъ грунтовыхъ, такъ какъ капитальныя работы требуютъ, очевидно, и подготовленныхъ рабочихъ, и затраты сразу большихъ денежныхъ суммъ на небольшомъ протяженіи дорогъ или даже отдѣльныхъ участковъ дорогъ. Наконецъ, не вполне правильны и преувеличены опасенія о чрезмѣрномъ обремененіи населенія платежами при переложеніи повинности въ денежную: по даннымъ, выяснившимся, на примѣръ, въ Подольской губерніи, упомянутая замѣна повинности сборами повлекла бы за собой увеличеніе обложенія отдѣльныхъ крестьянъ-домохозяевъ всего на 6—8—10 копеекъ въ годъ, на что крестьяне охотно готовы согласиться. Притомъ же собранныя съ населенія суммы, до извѣстной степени, вернутся ему обратно въ видѣ заработной платы, главное же—само населеніе освободится отъ безцѣльнаго и неприятнаго труда, а часть новаго налогового бремени распределится на всѣ предметы земскаго обложенія, въ томъ числѣ и на торгово-промышленныя предпріятія, въ настоящее время вовсе не привлекаемыя къ натуральной повинности (Витебская, 98 — 99; Вологодская, 217; Калужская, 159 — 160; Подольская, 570, 682, 793, 867, 888, 892, и др.).

По приведеннымъ соображеніямъ 122 Комитета высказались за переложеніе натуральной повинности въ денежную, при чемъ 65 Комитетовъ указали на желательность для замѣны ея установленія спеціальнаго дорожнаго сбора какъ съ земельныхъ владѣній, такъ и съ торгово-промышленныхъ предпріятій, о чемъ уже было сказано выше.

Въ заключеніе настоящей главы остается еще упомянуть о выраженныхъ въ Трудахъ нѣкоторыхъ Комитетовъ пожеланіяхъ, чтобы къ работамъ по устройству и улучшенію дорогъ были принудительно привлекаемы, съ одной стороны,—воинскія команды и лица, освобождаемыя отъ воинской повинности, кромѣ увольняемыхъ по физическимъ недостаткамъ (Кіевская, 926; Орловская, 669, 677; Псковская, 255; Рязанская, 494), а съ другой—различныя категоріи лицъ, нарушающихъ въ какомъ-либо отношеніи общественный порядокъ: недоимщики по земскимъ сборамъ изъ крестьянъ, съ зачетомъ работъ въ слѣдующее съ нихъ платежи (Вятская, 726), лица, просящія милостыню, съ выдачей имъ соотвѣтственнаго вознагражденія (Тверская, 446), нарушители лѣснаго устава, съ зачетомъ двухъ дней ареста за одинъ день работы (Нижегородская, 242), и вообще кратко-и средне-срочные арестанты,

Желательность замѣны натуральной дорожной повинности денежною, съ установленіемъ спеціальнаго дорожнаго сбора 146).

Желательность привлеченія къ дорожнымъ работамъ воинскихъ командъ и лицъ, освобожденныхъ отъ воинской повинности, а также различныхъ категорій нарушителей общественного порядка 146).

обеспеченіе которыхъ правильными работами представляетъ большую общественную важность (Витебская, 521; Волынская, 113—114; Подольская, 623, и др.).

Желательность производства дорожныхъ работъ для доставленія заработка населенію при неурожаѣ и другихъ общественныхъ бѣдствіяхъ (147).

Наконецъ, нѣсколько Комитетовъ признавали устройство и улучшеніе дорогъ однимъ изъ доступныхъ и желательныхъ видовъ общественныхъ работъ, предпринимаемыхъ для доставленія заработка населенію при неурожаѣ и другихъ общественныхъ бѣдствіяхъ.

Заключенія Комитетовъ.

На основаніи изложенныхъ сужденій, Комитеты пришли къ нижеслѣдующимъ заключеніямъ.

А.

1. Съ образованіемъ дорожныхъ капиталовъ, существующихъ земскихъ средствъ достаточно для поддержанія въ удовлетворительномъ состояніи земскихъ грунтовыхъ дорогъ.

Владимірская губ.: 1) Гороховецкій (83).

Костромская губ.: 2) Галичскій (350).

Олонецкая губ.: 3) Петрозаводскій (258) — для проведенія новыхъ дорогъ.

Рязанская губ.: 4) Данковскій (182, 184). 5) Михайловскій (224).

С.-Петербургская губ.: 6) Петергофскій (61).

Тверская губ.: 7) Вышневолоцкій (236).

2. Въ виду второстепеннаго значенія гужевыхъ дорогъ для сельскаго населенія, желательно предоставить земствамъ право расходовать дорожные капиталы и на другія мѣстныя потребности.

Воронежская губ.: 1) Губернскій (3) и 2) Богучарскій (66) — на работы по борьбѣ съ оврагами.

Тульская губ.: 3) Епифанскій (222, 254) — на устройство больницъ, школъ и т. п.

Херсонская губ.: 4) Одесскій (275) — на народное образованіе.

Б.

I. Въ виду недостаточности имѣющихся въ распоряженіи земскихъ учрежденій средствъ на дорожное дѣло, желательно:

1. Установить выдачу изъ казны пособій на нужды дорожнаго строительства.

Бессарабская губ.: 1) Бендерскій (160, 175) — малой земской единицѣ на содержаніе проселочныхъ дорогъ.

Владимірская губ.: 2) Владимірскій У. (69) — земству на содержаніе большихъ трактовъ и шоссеиныхъ дорогъ. 3) Ковровскій (100) — земству на содержаніе мостовыхъ и другихъ крупныхъ сооруженій на проселочныхъ дорогахъ.

Вологодская губ.: 4) Вельскій (66—67) — земству на устройство важнѣйшихъ дорогъ общаго пользованія, съ привлеченіемъ къ содержанію ихъ всѣхъ заинтересованныхъ владѣльцевъ и лицъ. 5) Кадниковскій (183) — въ суммѣ, равной затратамъ мѣстнаго населенія на проселочныя дороги.

Волынская губ.: 6) Заславскій (103—104) — въ размѣрѣ $\frac{1}{2}$ расходовъ по устройству и содержанію мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія.

Воронежская губ.: 7) Валуийскій (86) — на оборудованіе главнѣйшихъ подъѣздныхъ путей. 8) Задонскій (105) — для открытія земству новые источники обложенія. 9) Острогожскій (145, 151) — на усиленіе дорожныхъ капиталовъ.

Екатеринославская губ.: 10) Павлоградскій (242) — земству на содержаніе проселочныхъ дорогъ.

Казанская губ.: 11) Лайшевскій (51) — на содержаніе улучшенныхъ дорогъ за счетъ дорожнаго капитала.

Калужская губ.: 12) Губернскій (1, 9) — въ распоряженіе губернскаго земства на увеличеніе средствъ дорожнаго капитала, въ размѣрѣ 550.000 рублей ежегодно. 13) Жиздринскій (42) — на образованіе уѣздныхъ дорожныхъ капиталовъ для устройства и содержанія проселочныхъ дорогъ. 14) Калужскій У. (73). 15) Мосальскій (280). 16) Перемышльскій (285) — на покупку камня и постройку шоссе, съ возложеніемъ на владѣльцевъ земель повинности по доставкѣ камня и песка. 17) Тарусскій (306) — въ опредѣленномъ отношеніи къ земскимъ назначеніямъ на дорожное дѣло.

Кіевская губ.: 18) Губернскій (16) — на оборудованіе дорогъ государственнаго значенія. 19) Кіевскій У. (635, 779). 20) Чигиринскій (1126).

Костромская губ.: 21) Макарьевскій (476) — на устройство почтовыхъ и торговыхъ трактовъ. 22) Нерехтскій (483) — на усиленіе дорожнаго капитала для устройства мостовъ на большихъ рѣкахъ по проселочнымъ дорогамъ.

Курская губ.: 23) Губернскій (3). 24) Новооскольскій (434, 368) — на шоссеваніе и усовершенствованіе подъѣздныхъ путей. 25) Путивльскій (542) — на устройство крупныхъ дорожныхъ сооруженій: большихъ мостовъ, дамбъ и проч., съ отнесеніемъ самыхъ работъ на натуральную повинность крестьянскихъ обществъ. 26) Старооскольскій (569, 571) — земству на содержаніе важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ. 27) Фатежскій (784).

Могилевская губ.: 28) Могилевскій У. (98) — на шоссеваніе подъѣздныхъ путей.

Московская губ.: 29) Губернскій (9) — на приведеніе въ порядокъ дорогъ общаго пользованія, съ улучшеніемъ преимущественно отдѣльныхъ непродуктивныхъ мѣстъ. 30) Дмитровскій (209, 226). 31) Можайскій (422) — на содержаніе проселочныхъ дорогъ въ размѣрѣ одинаковомъ съ особымъ сборомъ, взимаемымъ со всѣхъ владѣльцевъ земель. 32) Серпуховскій (616, 635) — на проведеніе мѣстныхъ шоссеваныхъ дорогъ, изъ суммъ, ассигнуемыхъ на постройку желѣзныхъ дорогъ второстепеннаго значенія.

Нижегородская губ.: 33) Губернскій (24) — на содержаніе земскихъ дорогъ. 34) Васильскій (237, 242). 35) Горбатовскій (284) — въ распоряженіе сельскихъ обществъ на упорядоченіе проселочныхъ дорогъ. 36) Макарьевскій (405) — крестьянскимъ обществамъ на содержаніе проселочныхъ дорогъ общаго пользованія. 37) Сергачскій (560) — на устройство главнѣйшихъ дорогъ.

Новгородская губ.: 38) Кирилловскій (217).

Олонецкая губ.: 39) Лодѣянопольскій (207) — на исправленіе земскихъ дорогъ, пролегающихъ по казеннымъ дачамъ. 40) Петроваводскій (258) — посредствомъ отпускаяемыхъ матеріаловъ при устройствѣ новыхъ дорогъ. 41) Повънецкій (275).

Орловская губ.: 42) Болховскій (286) — для содержанія уѣздныхъ и проселочныхъ дорогъ. 43) Брянскій (304, 306—307) — на сооруженіе и содержаніе шоссеваныхъ, почтовыхъ, подъѣздныхъ и важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ. 44) Дмитровскій (317) — на содержаніе транспортныхъ дорогъ. 45) Карачевскій (530) — на содержаніе дорогъ общегосударственнаго значенія. 46) Кромскій (548) — земству на содержаніе шоссеваныхъ и большихъ проселочныхъ дорогъ. 47) Мценскій (669).

Пермская губ.: 48) Екатеринбургскій (174) — на образованіе уѣздныхъ дорожныхъ капиталовъ.

Полтавская губ.: 49) Кобелякскій (219) — на устройство шоссеваныхъ подъѣздныхъ и почтовыхъ дорогъ. 50) Пирятинскій (718, 725). 51) Прилукскій (760) — на устройство шоссе и дорожныхъ сооруженій, большихъ мостовъ и др. 52) Роменскій (770—771) — на покрытіе хотя бы половины расхода по устройствѣ шоссеваныхъ подъѣздныхъ путей.

Псковская губ.: 53) Губернскій (35) — на устройство подъѣздныхъ путей. 54) Псковскій У. (295) — на содержаніе шоссеваныхъ дорогъ, служащихъ для военныхъ цѣлей.

Рязанская губ.: 55) Егорьевскій (191) — на усиленіе дорожныхъ капиталовъ. 56) Рязскій (374) — на дороги стратегическаго значенія. 57) Сапожковскій (564).

Самарская губ.: 58) Губернскій (14). 59) Бугуруславскій (280, 287).

С.-Петербургская губ.: 60) Губернскій (12)—земствамъ, въ случаѣ исключительныхъ затратъ на дороги, по техническимъ условіямъ или въ виду спеціальныхъ требованій. 61) Лужскій (44)—земствамъ, въ случаѣ неопосильности для нихъ содержанія дорогъ въ зависимости отъ качества грунта и большаго протяженія дорогъ. 62) Новоладожскій (51)—земству, изъ средствъ Главнаго Управленія казенной продажи питей, нуждающагося въ улучшеніяхъ дорогахъ для перевозки вина.

Симбирская губ.: 63) Курмышскій (370). 64) Сыранскій (507, 536)—для усиленія земскихъ средствъ на содержаніе проселочныхъ дорогъ.

Смоленская губ.: 65) Вяземскій (74)—на устройство шосейныхъ дорогъ.

Тамбовская губ.: 66) Губернскій (9, 17) и 67) Кирсановскій (192) — на усиленіе дорожнаго капитала. 68) Тамбовскій У. (342) — на устройство подѣздныхъ путей. 69) Усманскій (431)—на содержаніе проселочныхъ дорогъ.

Тверская губ.: 70) Новоторжскій (77)—на приведеніе въ порядокъ земскихъ дорогъ. 71) Старицкій (415) — на содержаніе сѣти шосейныхъ дорогъ, устроенныхъ за счетъ государственнаго займа.

Тульская губ.: 72) Губернскій (11) — на усиленіе уѣдныхъ дорожныхъ капиталовъ. 73) Бѣлевскій (123)—земству, на содержаніе проселочныхъ дорогъ. 74) Тульскій У. (459)—на широкое развитіе подѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ и на улучшеніе проселочныхъ дорогъ.

Уфимская губ.: 75) Уфимскій У. (319, 334) — городу Уфы и Уфимскому уѣзду земству на устройство постоянного моста у города Уфы черезъ рѣку Вѣлюю.

Харьковская губ.: 76) Губернскій (32, 53) — земству для оборудованія проселочныхъ дорогъ и для содержанія подѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ. 77) Ахтырскій (172) — на содержаніе торговыхъ и почтовыхъ дорогъ. 78) Змиевскій (224) — на устройство подѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ. 79) Купянский (253, 264). 80) Сумскій (353)—на устройство дорожныхъ сооруженій на проселочныхъ дорогахъ.

Херсонская губ.: 81) Одесскій (296) — на содержаніе дорогъ, имѣющихъ военное или крупное экономическое значеніе, а также на шоссеваніе ихъ.

Черниговская губ.: 82) Борзенскій (122, 125)—на устройство и содержаніе подѣздныхъ путей. 83) Глуховскій (126, 130—131) — въ развѣрѣ половинны расходовъ по устройству капитальныхъ сооруженій на проселочныхъ дорогахъ. 84) Козелецкій (203). 85) Черниговскій У. (440)—на содержаніе почтовыхъ и военно-транспортныхъ дорогъ.

Ярославская губ.: 86) Рыбинскій (212).

2. Освободить земства отъ обязательныхъ расходовъ общегосударственнаго характера, съ обращеніемъ соотвѣтственныхъ суммъ на дорожное дѣло.

Владимірская губ.: 1) Владимірскій У. (69) — отъ расходовъ по развѣздамъ чиновъ полиціи и судебныхъ слѣдователей.

Вятская губ.: 2) Малмыжскій (334). 3) Нолинскій (484)—отъ расходовъ по субсидированію среднихъ учебныхъ заведеній, по развѣздамъ правительственныхъ чиновниковъ, по предоставленію помѣщеній для засѣданій уѣднаго сѣзда и окружнаго суда, по содержанію арестныхъ домовъ и по найму этаныхъ помѣщеній.

Калужская губ.: 4) Медынскій (201). 5) Тарусскій (306) — отъ расходовъ по поставкѣ подводъ для развѣздовъ чиновъ полиціи и судебныхъ слѣдователей.

Костромская губ.: 6) Губернскій (88) — отъ расходовъ по подводной и квартирной повинности.

Курская губ.: 7) Рыльскій (560)—отъ расходовъ по развѣздамъ чиновъ полиціи и судебного вѣдомства.

Новгородская губ.: 8) Бѣлозерскій (203).

Полтавская губ.: 9) Лохвицкій (567)—отъ расходовъ по содержанію арестныхъ домовъ и этаныхъ помѣщеній, по развѣздамъ правительственныхъ чиновниковъ, по предоставленію помѣщеній для засѣданій уѣднаго сѣзда и окружнаго суда и по субсидированію среднихъ учебныхъ заведеній и министерскихъ образцовыхъ училищъ.

Псковская губ.: 10) Порховской (244—245) — отъ расходовъ по содержанію полицейскихъ учрежденій и по развѣздамъ чиновъ полиціи и судебныхъ слѣдователей.

Черниговская губ.: 11) Глуховскій (126, 130) и 12) Кролевецкій (269)—отъ расходовъ на субсидированію среднихъ учебныхъ заведеній и министерскихъ народныхъ училищъ; содержанію арестныхъ домовъ и станционныхъ помѣщеній; по обору библиотечнаго; по развѣдамъ правительственныхъ чиновниковъ, и др.

II. Въ цѣляхъ справедливаго распредѣленія бремени по содержанію гужевыхъ дорогъ между казною, земствами, владѣльцами земель и другими заинтересованными учрежденіями и лицами, желательно правильное раздѣленіе дорогъ на разряды.

Архангельская губ.: 1) Шенкурскій (245—246)—въ особенности разграниченіе проселочныхъ и земско-проселочныхъ дорогъ.

Бессарабская губ.: 2) Хотинскій (390).

Витебская губ.: 3) Губернскій (56). 4) Люцинскій (351, 352).

Вологодская губ.: 5) Вологодскій У. (124, 149)—соотвѣтственно значенію дорогъ.

Гродненская губ.: 6) Губернскій (86)—по характеру дорожнаго полотна и общественому значенію дорогъ. 7) Волковыскій (392). 8) Гродненскій У. (432).

Кіевская губ.: 9) Губернскій (16). 10) Каневскій (468).

Ковенская губ.: 11) Поневѣжскій (117). 12) Шавельскій (176) — въ зависимости отъ размѣровъ грузового движенія.

Московская губ.: 13) Богородскій (136)—въ особенности точное опредѣленіе проселочныхъ дорогъ.

Минская губ.: 14) Минскій У. (185)—отъ облегченіемъ перевода дорогъ изъ одного разряда въ другой.

Олонецкая губ.: 15) Губернскій (37, 44)—въ особенности точное опредѣленіе проселочныхъ дорогъ.

Полтавская губ.: 16) Роменскій (770, 771)—по степени важности соединяемыхъ дорогами пунктовъ и по размѣрамъ грузового движенія.

Псковская губ.: 17) Губернскій (35)—въ зависимости отъ значенія дорогъ.

Самарская губ.: 18) Бугурусланскій (236, 280)—соотвѣтственно значенію дорогъ.

С.-Петербургская губ.: 19) Царскосельскій (172)—въ особенности точное опредѣленіе проселочныхъ дорогъ.

Тверская губ.: 20) Губернскій (15, 76).

Тульская губ.: 21) Губернскій (11). 22) Крапивенскій (355). 23) Тульскій У. (462).

Харьковская губ.: 24) Харьковскій У. (422)—по размѣрамъ грузового движенія.

Ярославская губ.: 25) Губернскій (15, 16)—по значенію и степени необходимости дорогъ для мѣстнаго населенія.

III. При распредѣленія бремени по содержанію гужевыхъ дорогъ между казною, земствами, мелкой земскою или волостною единицею, владѣльцами земель и наиболѣе заинтересованными въ дорогахъ учрежденіями и лицами, желательно:

1. Отнести на средства Государственнаго Казначейства расходы по капитальному улучшенію и содержанію гужевыхъ дорогъ и дорожныхъ сооружений:

а) Главныхъ трактовъ, имѣющихъ обще-государственное или широкое мѣстное значеніе.

Архангельская губ.: 1) Губернскій (54)—С.-Петербургскаго и Московскаго столичныхъ трактовъ.

Бессарабская губ.: 2) Измаильскій (189, 190)—сохранивъ установленное старыми румынскими законами обложенію воѣхъ обывателей, безъ различія сословія, ежегоднымъ налогомъ въ 4 рубля 50 коп. съ души на устройство государственныхъ дорогъ.

3) Хотинскій (390).

Вятская губ.: 4) Малмыжскій (336). 5) Сарапульскій (591).

Казанская губ.: 6) Ланшевскій (51) — большіхъ земскихъ дорогъ. 7) Чистопольскій (167).

Кіевская губ.: 8) Бердичевскій (324) — дорога, соединяющихъ главные пункты Имперіи.

Ковенская губ.: 9) Шавельскій (165, 176).

Костромская губ.: 10) Губернскій (104, 178) и 11) Костромской У. (414, 418) — дорога, имѣющихъ обще-губернское значеніе, съ оставленіемъ ихъ въ завѣдываніи земскихъ учреждений.

Курская губ.: 12) Щигровскій (851, 860) — дорога, соединяющихъ соседнія губерніи.

Могилевская губ.: 13) Могилевскій У. (98) — дорога, необходимая для нѣсколькихъ губерній или для нѣсколькихъ уѣздовъ смежныхъ губерній, съ привлеченіемъ къ участию въ расходахъ и соответствующихъ земствъ. 14) Оршанскій (113).

Нижегородская губ.: 15) Княгининскій (388) — дорога, пролегающихъ по двумъ и болѣе губерніямъ.

Орловская губ.: 16) Губернскій (47) — дорога, проходящихъ по территоріи одной губерніи, но имѣющихъ значеніе для населенія другой.

Подольская губ.: 17) Ольгопольскій (946) — транзитныхъ дорогъ, съ установленіемъ для ихъ содержанія особаго дорожнаго сбора съ владѣльцевъ земель, городскихъ недвижимыхъ имуществъ, фабрикъ и другихъ промышленныхъ предпріятій.

Псковская губ.: 18) Губернскій (35). 19) Великолуцкій (101) — дорога, состоящихъ изъ въ завѣдываніи Министерства Путей Сообщенія.

Смоленская губ.: 20) Губернскій (121). 21) Рославльскій (261) — большіхъ дорогъ, соединяющихъ города.

Тульская губ.: 22) Тульскій У. (462).

Черниговская губ.: 23) Козелецкій (202).

б) Стратегическихъ или военно-коммуникаціонныхъ дорогъ.

Бессарабская губ.: 1) Хотинскій (380).

Вилненская губ.: 2) Опшмянскій (148, 150).

Волынская губ.: 3) Новоградъ-Волыньскій (162).

Гродненская губ.: 4) Вѣлостоко-Совольскій (286).

Кіевская губ.: 5) Каневскій (468). 6) Липовецкій (860).

Смоленская губ.: 7) Губернскій (121). 8) Гжатскій (86).

в) Почтовыхъ дорогъ.

Вологодская губ.: 1) Никольскій (195).

Вятская губ.: 2) Губернскій (16) — отчасти на средства казны содержаніе почтовыхъ трактовъ, служащихъ только для движенія почты, и на общественныя средства казны и земства почтовыхъ трактовъ, имѣющихъ также мѣстное торговое значеніе.

3) Малмыжскій (336). 4) Нолинскій (477).

Кіевская губ.: 5) Каневскій (468).

Костромская губ.: 6) Губернскій (104, 178) — съ оставленіемъ дорогъ въ завѣдываніи земства. 7) Ветлужскій (251) — известную часть расходовъ. 8) Костромской У. (414, 418). 9) Солигаличскій (498). 10) Чухломскій (511).

Нижегородская губ.: 11) Княгининскій (383). 12) Сергачскій (560).

Олонецкая губ.: 13) Вытегорскій (144) — С.-Петербурго-Архангельскаго почтоваго тракта, обслуживающаго интересы пяти губерній.

Пензенская губ.: 14) Саранскій (137).

Подольская губ.: 15) Ольгопольскій (946) — съ установленіемъ особаго сбора на содержаніе почтовыхъ дорогъ съ владѣльцевъ земель, городскихъ недвижимыхъ имуществъ, фабрикъ и другихъ промышленныхъ предпріятій.

Полтавская губ.: 16) Кобелякскій (219) — известную часть расходовъ.

Самарская губ.: 17) Губернскій (14). 18) Бугурусланскій (280, 287).

г) Подъѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ.

Волынская губ.: 1) Острожскій (185, 186) — шоссеиныхъ и мощеныхъ подъѣздныхъ путей.

Костромская губ.: 2) Макарьевскій (476).

Курская губ.: 3) Новооскольскій (433—434, 468, 488, 494)—съ передачей ассигнуемых въ казны средствъ въ распоряженіе земства.

Новгородская губ.: 4) Новгородскій У. (230). 5) Старорусскій (278)—шоссейныхъ подѣздныхъ путей.

Орловская губ.: 6) Дмитровскій (317)—шоссейныхъ подѣздныхъ путей.

Полтавская губ.: 7) Роменскій (770—771)—хотя бы половину расходовъ по шоосированію и капитальному улучшенію подѣздныхъ путей.

Самарская губ.: 8) Губернскій (14). 9) Бугурусланскій (280, 287).

Симбирская губ.: 10) Губернскій (47, 148)—шоссейныхъ и рельсовыхъ путей.

Черниговская губ.: 11) Губернскій (19)—шоосированныхъ, мощеныхъ или уакоколейныхъ подѣздныхъ путей. 12) Кролевецкій (269)—или на счетъ казны, желѣзныхъ дорогъ и земства. 13) Суражскій (429)—шоосированныхъ, мощеныхъ или уакоколейныхъ подѣздныхъ путей.

д) Дорогъ съ искусственнымъ полотномъ (шоссейныхъ и мощеныхъ).

Волынская губ.: 1) Губернскій (16)—по первоначальному сооружеію шоссейныхъ дорогъ. 2) Новоградъ-Волынскій (162). 3) Острожскій (185—186)—по первоначальному устройству шоссе на подѣздныхъ путяхъ. 4) Староконстантиновскій (225—226)—на вѣстную часть расходовъ по замощенію главнѣйшихъ трактовъ.

Кіевская губ.: 5) Радомысльскій (908)—главныхъ шоссейныхъ магистралей.]

Ковенская губ.: 6) Поневѣжскій (115)—по первоначальному устройству шоссе.

Курская губ.: 7) Новооскольскій (468—488)—подѣздныхъ путей. 8) Обоянскій (507, 534).

Новгородская губ.: 9) Новгородскій У. (230). 10) Старорусскій (278).

Орловская губ.: 11) Дмитровскій (317)—по первоначальному устройству желѣзныхъ или шоссейныхъ подѣздныхъ путей. 12) Кромскій (548)—съ передачей дорогъ въ завѣдываніе земства.

Подольская губ.: 13) Брацлавскій (176).

Псковская губ.: 14) Псковскій У. (295)—съ передачей дорогъ въ завѣдываніе земства. 15) Торопецкій (328)—по первоначальному устройству шоссе.

Рязанская губ.: 16) Пронскій (283)—по первоначальному устройству шоссе на важнѣйшихъ трактахъ.

Смоленская губ.: 17) Рославльскій (261). 18) Юхновскій (296)—по устройству широкой сѣти шоссейныхъ дорогъ.

Тверская губ.: 19) Губернскій (16, 77). 20) Старицкій (415)—по устройству широкой сѣти шоссейныхъ дорогъ, съ возложеніемъ затѣмъ содержанія дорогъ, при особѣи отъ казны, на земство.

е) Торговыхъ трактовъ съ большимъ грузовымъ движеніемъ.

Вологодская губ.: 1) Никольскій (195).

Кіевская губ.: 2) Каневскій (468).

Костромская губ.: 3) Ветлужскій (251)—на вѣстную часть расходовъ. 4) Чухломскій (511).

Курская губ.: 5) Обоянскій (507, 534)—съ покрытіемъ этихъ дорогъ каменной одеждой.

Орловская губ.: 6) Трубчевскій (753)—дорогъ, соединяющихъ крупныя промышленныя центры.

Пензенская губ.: 7) Саранскій (137).

Самарская губ.: 8) Губернскій (14). 9) Бугурусланскій (280, 287).

Симбирская губ.: 10) Губернскій (47)—дорогъ, ведущихъ къ крупнымъ торговымъ пунктамъ.

Тульская губ.: 11) Ефремовскій (315).

ж) Мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія вообще.

Вологодская губ.: 1) Губернскій (10). 2) Вологодскій У. (124, 149)—всѣхъ дорогъ общаго пользованія, вообще.

Екатеринославская губ.: 3) Славяносербскій (249)—часть расходовъ по содержанію дорогъ, имѣющихъ общае значеніе.

Курская губ.: 4) Новооскольскій (434, 468)—съ сохраненіемъ дорогъ въ завідываніи земства.

Новгородская губ.: 5) Демянскій (214).

Самарская губ.: 6) Новоузенскій (379, 393)—по отчужденію земли подъ большія земскія дороги. 7) Самарскій У. (438)— по отчужденію земли подъ дороги общаго пользованія.

Уфимская губ.: 8) Белебеевскій (85)—по первоначальному устройству дорогъ, сохранивъ завідываніе ими за земствомъ. 9) Вирскій (56, 179)—то же.

Черниговская губ.: 10) Борзенскій (115)—половину расходовъ по содержанію проселочныхъ дорогъ.

Ярославская губ.: 11) Любимскій (88)—большинствъ дорогъ вообще. 12) Помехонскій (192)—болѣе важныхъ уѣздныхъ дорогъ.

в) Большихъ мостовъ и другихъ дорожныхъ сооружений.

Астраханская губ.: 1) Черноярскій (298)—мостовъ, переправъ и колодезъ на скотопригонныхъ трактахъ.

Псковская губ.: 2) Торонецкій (326)—дорого стоящихъ и сложныхъ мостовыхъ и другихъ дорожныхъ сооружений.

Тверская губ.: 3) Калязинскій (251)—на подѣдныхъ путяхъ.

2. Отнести на земскія средства расходы по капитальному улучшенію и содержанію гужевыхъ дорогъ и дорожныхъ сооружений.

а) Мѣстныхъ дорогъ вообще.

Архангельская губ.: 1) Архангельскій У. (150). 2) Печорскій (189)—всѣхъ дорогъ общаго пользованія.

Астраханская губ.: 3) Енотаевскій (99—100).

Владимірская губ.: 4) Владимірскій У. (69)—дорогъ крупнаго мѣстнаго значенія на средства уѣзднаго земства, при пособіи отъ губернскаго земства.

Вологодская губ.: 5) Велико-Устюжскій (301).

Воронежская губ.: 6) Задонскій (105). 7) Острогожскій (145, 151)—на средства дорожнаго капитала, усиленаго пособіями изъ казенн. и добровольными взносами мѣстнаго населенія, заинтересованнаго въ скорѣйшемъ оборудованіи тѣхъ или иныхъ дорогъ.

Вятская губ.: 8) Сарапульскій (591)—дорогъ мѣстнаго значенія, со включеніемъ большей части кнѣжскихъ проселочныхъ дорогъ.

Гродненская губ.: 9) Брестскій (247)—на уѣздныя земскія средства.

Екатеринославская губ.: 10) Верхнедѣпровскій (127)—всѣхъ гужевыхъ дорогъ.

11) Мариупольскій (144)—дорогъ, служащихъ для сообщенія обширныхъ районовъ.

Калужская губ.: 12) Мещовскій (253—254). 13) Перемышльскій (285)—большинствъ земскихъ трактовъ.

Кіевская губ.: 14) Бердичевскій (324)—всѣхъ мѣстныхъ дорогъ. 15) Каневскій (468)—дорогъ, имѣющихъ губернское значеніе—на губернскія земскія средства и уѣздныхъ—на уѣздныя, при облегченіи перевода проселочныхъ дорогъ, имѣющихъ болѣе крупное значеніе, въ разрядъ уѣздныхъ дорогъ.

Курляндская губ.: 16) Тальсенскій (62—63).

Курская губ.: 17) Щигровскій (851)—междууѣздныхъ дорогъ—на губернскія земскія средства, а дорогъ, соединяющихъ одно селеніе съ другимъ—на средства дорожнаго капитала и натуральную дорожную повинность.

Могилевская губ.: 18) Оршанскій (113)—съ раздѣленіемъ дорогъ по способу содержанія на губернскія и уѣздныя.

Московская губ.: 19) Клинскій (370, 371, 383)—съ установленіемъ спеціальнаго земскаго дорожнаго налога для погашенія займовъ, заключенныхъ на устройство дорогъ. 20) Коломенскій (416)—губернскихъ—на средства дорожнаго капитала, уѣздныхъ—на счетъ уѣзднаго земства.

Нижегородская губ.: 21) Княгининскій (383)—кромѣ междугубернскихъ и почтовыхъ трактовъ, съ отнесеніемъ содержанія мѣстныхъ дорогъ на дорожный капиталъ. 22) Семеновскій (512, 540).

Новгородская губ.: 23) Кирилловский (217)—*всѣхъ дорогъ общаго пользованія, при пособіи отъ казны.* 24) Крестецкій (225)—*всѣхъ мѣстныхъ дорогъ, кромѣ проселочныхъ, съ возложеніемъ на предорожныхъ владѣльцевъ земель и крестьянскія общества обязанности откупать бесплатно матеріалы на починку дорогъ, прелегающихъ чрезъ ихъ земли.*

Олонецкая губ.: 25) Лодейнопоольскій (207)—*при пособіяхъ изъ казны.*

Орловская губ.: 26) Трубчевскій (753)—*всѣхъ мѣстныхъ дорогъ, кромѣ дорогъ, соединяющихъ крупныя промышленныя центры, и полевыхъ.*

Пензенская губ.: 27) Саранскій (137)—*на счетъ дорожнаго капитала.*

Пермская губ.: 28) Екатеринбургскій (174)—*всѣхъ мѣстныхъ дорогъ, не исключая и проселочныхъ.* 29) Красноуфимскій (253, 259)—*транзитныхъ дорогъ.* 30) Соликамскій (460)—*дорогъ, имѣющихъ какъ торговое, такъ и чисто сельскохозяйственное значеніе, на губернской дорожной капиталъ.*

Подольская губ.: 31) Винницкій (233—234). 32) Летичевскій (788, 794)—*всѣхъ мѣстныхъ дорогъ, не исключая и проселочныхъ.* 33) Литинскій (810)—*большихъ дорогъ, на средства губернскаго дорожнаго капитала.*

Полтавская губ.: 34) Гадячскій (183)—*всѣхъ мѣстныхъ дорогъ, не исключая и проселочныхъ.* 35) Золотоношскій (206)—*кромѣ подъѣздныхъ путей.* 36) Миргородскій (674, 698)—*всѣхъ дорогъ общаго пользованія.* 37) Роменскій (770)—*дорогъ, соединяющихъ мѣстныя крупныя центры между собою и съ подъѣздными путями къ желѣзнодорожнымъ станціямъ.*

Псковская губ.: 38) Губернскій (35)—*земскихъ трактовъ.* 39) Великолуцкій (101)—*мѣстныхъ дорогъ, соединяющихъ уѣзды и губернскіе города и волостныя правленія.* 40) Порховскій (245)—*всѣхъ мѣстныхъ дорогъ, не исключая и проселочныхъ.*

Саратовская губ.: 41) Камышинскій (455)—*губернскихъ дорогъ—на средства губернскаго земскаго сбора и дорожнаго капитала, а уѣздныхъ дорогъ—на средства уѣзднаго земскаго сбора.*

Смоленская губ.: 42) Гжатскій (86)—*большихъ трактовъ.*

Тамбовская губ.: 43) Губернскій (9, 17)—*всѣхъ мѣстныхъ дорогъ, при пособіи отъ казны.*

Черниговская губ.: 44) Козелецкій (202)—*важнѣйшихъ земскихъ трактовъ.* 45) Кролевецкій (269)—*главныхъ земскихъ трактовъ, на средства дорожнаго капитала.*

б) Стратегическихъ и военно-коммуникаціонныхъ дорогъ.

Витебская губ.: 1) Витебскій У. (150).

Гродненская губ.: 2) Врестскій (247)—*на губернскій дорожный капиталъ.*

Могилевская губ.: 3) Сѣнненскій (136).

Подольская губ.: 4) Губернскій (68)—*на специальныйъ земскій дорожный сборъ.*

в) Почтовыхъ дорогъ.

Архангельская губ.: 1) Печорскій (189)—*на губернскій сборъ.*

Витебская губ.: 2) Витебскій У. (150).

Волынская губ.: 3) Новоградъ-Волынскій (162).

Вятская губ.: 4) Вятскій У. (166)—*на средства губернскаго земства.*

Гродненская губ.: 5) Вѣлостоко-Сокольскій (286—287).

Казанская губ.: 6) Мамадышскій (61)—*на денежныя сборы.*

Кіевская губ.: 7) Радомысльскій (908).

Костромская губ.: 8) Макарьевскій (476)—*при пособіи отъ казны.*

Олонецкая губ.: 9) Лодейнопоольскій (207).

Орловская губ.: 10) Брянскій (304, 306—307)—*при пособіи отъ казны.*

Подольская губ.: 11) Губернскій (68)—*на специальныйъ земскій дорожный сборъ.*

г) Подъѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ.

Бессарабская губ.: 1) Сорокскій (345)—*съ установленіемъ для шоссирования подъѣздныхъ путей вооснованіи натуральной дорожной повинности.*

Витебская губ.: 2) Губернскій (53, 56). 3) Городокскій (202). 4) Невельскій (367)—*дорогъ, соединяющихъ волостныя правленія съ желѣзнодорожными станціями.*

5) Полоцкій (396, 406). 6) Себежскій (508, 509).

- Волынская губ.:* 7) Новоградъ-Волынской (162).
Кіевская губ.: 8) Радомысльскій (908)—шоссейныхъ путей.
Курская губ.: 9) Путивльскій (542)—на средства дорожнаго капитала.
Минская губ.: 10) Новогрудскій (266)—на дорожный капиталъ.
Орловская губ.: 11) Брянскій (304, 306—307)—при пособіи отъ казны.
Пермская губ.: 12) Красноуфимскій (270)—на средства уѣднаго дорожнаго капитала. 13) Чердынскій (488—489)—устройство новыхъ подъѣздныхъ путей къ рѣкѣ. 14) Шадринскій (498)—на дорожный капиталъ.
Псковская губ.: 15) Великолукскій (101).
Смоленская губ.: 16) Рославльскій (261).
Харьковская губ.: 17) Губернскій (53)—при пособіяхъ отъ казны и желѣзныхъ дорогъ.
Черниговская губ.: 18) Браенскій (122, 125)—при участіи казны и желѣзныхъ дорогъ.

д) Дорогъ съ искусственнымъ полотномъ (шоссейныхъ и мощеныхъ).

- Бессарабская губ.:* 1) Сорокскій (345)—съ шоссированной подъѣздныхъ путей при посредствѣ всеосновной натуральной дорожной повинности.
Владимірская губ.: 2) Владимірскій У. (69)—на средства губернскаго земства, при широкомъ участіи въ расходахъ со стороны казны.
Гродненская губ.: 3) Слонимскій (518)—на средства дорожнаго капитала.
Кіевская губ.: 4) Радомысльскій (908)—подъѣздныхъ путей.
Ковенская губ.: 5) Поневѣжскій (115) — участки дорогъ въ деревняхъ и мѣстечкахъ, съ отношеніемъ шоссировки участковъ дорогъ, проходящихъ чрезъ мѣстечки, на счетъ корочнаго сбора.
Куриляндская губ.: 6) Гробинскій (49)—на дорожный капиталъ.
Орловская губ.: 7) Брянскій (304, 306—307)—при пособіи изъ казны.
Псковская губ.: 8) Торопецкій (326)—содержаніе дорогъ, устроенныхъ на казенныя средства.
Смоленская губ.: 9) Юхновскій (297)—небольшихъ дорогъ съ шоссированной покрышкой.
Тверская губ.: 10) Старицкій (415)—при пособіи отъ казны.
Харьковская губ.: 11) Харьковскій У. (422).

е) Дорогъ торговыхъ и транспортныхъ съ большимъ грузовымъ движеніемъ.

- Астраханская губ.:* 1) Черноярскій (305)—скотопрогонныхъ трактовъ.
Виленьская губ.: 2) Дисненскій (97)—такъ называемыхъ портово-торговыхъ дорогъ. 3) Свенцянкскій (190)—на средства дорожнаго капитала.
Витебская губ.: 4) Витебскій У. (150).
Владимірская губ.: 5) Владимірскій У. (69)—на средства губернскаго земства, при широкомъ участіи въ расходахъ со стороны казны.
Волынская губ.: 6) Новоградъ-Волынской (162)
Воронежская губ.: 7) Валуйскій (86).
Вятская губ.: 8) Вятскій У. (166)—на средства уѣднаго земства, при пособіи изъ суммъ дорожнаго капитала. 9) Малмыжскій (336).
Гродненская губ.: 10) Вѣлостоко-Сокольскій (286)—на денежные сборы, взимаемые со всѣхъ владѣльцевъ недвижимой собственности.
Казанская губ.: 11) Мамадышскій (61). 12) Чистопольскій (167).
Ковенская губ.: 13) Поневѣжскій (115)—дорогъ, по которымъ проходитъ въ базарные дни не менѣе 75 подводъ въ каждую сторону.
Костромская губ.: 14) Губернскій (104, 178). 15) Костромскій У. (414, 418). 16) Макарьевскій (476)—при пособіи отъ казны.
Подольская губ.: 17) Губернскій (68)—на спеціальныя земскія дорожныя сборы.
Псковская губ.: 18) Великолукскій (101).
Тульская губ.: 19) Чернскій (479, 498).
Черниговская губ.: 20) Кролевецкій (269). 21) Суражскій (429, 430).

ж) Большихъ проселочныхъ дорогъ, имѣющихъ обще-уѣздное значеніе.

Бессарабская губ.: 1) Измаильскій (189—190)—дорогъ, ведущихъ къ уѣздному городу, охраняемъ нѣмѣцкѣи порядкомъ, установленный румынскими законами, объ отбываніи каждымъ жителемъ общины гражданской натуральной повинности для содержанія уѣздныхъ дорогъ, при обложеніи крупныхъ землевладѣльцевъ небольшими дорожными налогами съ десятныи.

Витебская губ.: 2) Губернскій (53, 56). 3) Витебскій У. (150). 4) Городокскій (201, 202). 5) Невельскій (367). 6) Полоцкій (396, 406)—также дорогъ, ведущихъ къ церквамъ. 7) Себежскій (509).

Владимірская губ.: 8) Гороховецкій (83).

Вологодская губ.: 9) Никольскій (195). 10) Сольвычегодскій (201)—дорогъ, соединяющихъ волостныя правленія.

Вятская губ.: 11) Нолинскій (477). 12) Сарапульскій (591). 13) Слободской (657)—наиболѣе бѣжныхъ и важныхъ въ экономическомъ отношеніи проселочныхъ дорогъ.

Гродненская губ.: 14) Вѣлостоко-Сокольскій (286)—дорогъ, служащихъ для общаго пользованія и съ большимъ грузовымъ движеніемъ.

Калужская губ.: 15) Медынскій (201)—дорогъ, имѣющихъ важное значеніе для цѣлой округа, съ привлеченіемъ къ ихъ содержанію мѣстнаго населенія, путемъ отбыванія натуральной повинности, и владѣльцевъ промышленныхъ заведеній, путемъ взносов особыхъ оборотовъ съ дохода.

Кіевская губ.: 16) Каневскій (466). 17) Черкасскій (1098).

Ковенская губ.: 18) Вилькомирскій (87).

Курская губ.: 19) Новооскольскій (433, 488, 494)—по заявленіямъ полиціи и частныхъ лицъ, при уловоки отнесенія расходовъ по устройству и содержанію подѣздныхъ путей на обще-государственныя средства. 20) Рыльскій (559)—дорогъ, признанныхъ уѣздными земствами наиболѣе важными, на дорожный капиталъ. 21) Старооскольскій (569, 571)—при широкомъ пособіи изъ государственныхъ средствъ. 22) Щигровскій (851, 860)—дорогъ, соединяющихъ между собою селенія.

Минская губ.: 23) Губернскій (4). 24) Мозырскій (234). 25) Новогрудскій (266)—дорогъ, соединяющихъ большія торговыя мѣстечки и волостныя правленія, съ отношеніемъ ихъ содержанія на счетъ дорожнаго капитала. 26) Рѣчицкій (381). 27) Слуцкій (408).

Нижегородская губ.: 28) Арзамасскій (199).

Новгородская губ.: 29) Вѣлозерскій (202—203). 30) Новгородскій У. (230)—дорогъ, соединяющихъ волостныя правленія.

Орловская губ.: 31) Болховскій (286). 32) Брянскій (304, 306—307)—дорогъ, представляющихъ значеніе для всего уѣзда, при пособіи на ихъ содержаніе изъ казны. 33) Кромыскій (549).

Пермская губ.: 34) Верхотурскій (172).

Псковская губ.: 35) Великолуцкій (101)—дорогъ, соединяющихъ волостныя правленія. 36) Новоржевскій (117)—дорогъ, имѣющихъ крупное значеніе для уѣзда. 37) Порховскій (245).

Тульская губ.: 38) Чернскій (479, 497)—дорогъ, соединяющихъ большія селенія и ведущихъ къ подѣзднымъ путямъ.

Черниговская губ.: 39) Козелецкій (203). 40) Кролевецкій (269). 41) Суражскій (429, 430)—дорогъ между волостными правленіями и главными торговыми пунктами—на средства существующаго дорожнаго капитала, а втеростепенныхъ дорогъ между отдѣльными селами и деревнями—на подлежащее образованію уѣздныя дорожныя капиталы.

Ярославская губ.: 42) Мышкинскій (163).

з) Проселочныхъ дорогъ вообще.

Вологодская губ.: 1) Губернскій (10). 2) Вологодскій У. (124, 149)—или на средства Государственнаго Казначейства.

Вятская губ.: 3) Котельническій (101, 300).

Екатеринославская губ.: 4) Верхнедѣпровскій (127). 5) Павлоградскій (242)—при пособіи изъ средствъ казны.

Калужская губ.: 6) Жиздринский (42)—на средства особого уездного дорожного капитала.

Киевская губ.: 7) Бердичевский (324). 8) Васильковский (364).

Костромская губ.: 9) Кологривский (377, 378, 398)—от раскладки расходов по содержанию проселков между владельцами земель, соразмерно их доходам от земли и общей потребности в путях сообщения.

Курская губ.: 10) Губернский (3).

Московская губ.: 11) Рузский (510)—от привлечением к покрытию расходов войтх осоловий.

Нижегородская губ.: 12) Семеновский (512, 540).

Новгородская губ.: 13) Валдайский (211). 14) Череповецкий (535).

Олонецкая губ.: 15) Губернский (37).

Орловская губ.: 16) Съевский (738). 17) Трубчевский (753).

Пермская губ.: 18) Екатеринбургский (174). 19) Камышловский (210). 20) Осинский (387). 21) Чердынский (488)—по предложению новых проселочных дорог.

Подольская губ.: 22) Лetichevский (788, 794). 23) Лытинский (810).

Полтавская губ.: 24) Гадячский (183). 25) Кобелякский (219). 26) Полтавский У. (731). 27) Прилукский (760)—при пособии на устройство дорожных сооружений от казны.

Псковская губ.: 28) Порховский (245).

Самарская губ.: 29) Новоузенский (379, 393)—по отчуждению земель для проселочных дорог.

С.-Петербургская губ.: 30) Губернский (12).

Симбирская губ.: 31) Курмышский (360, 369, 370)—при пособии от казны.

Тамбовская губ.: 32) Губернский (9, 17)—при пособии от казны. 33) Моршанский (325, 333). 34) Усманский (431) — при пособии от казны и акционерных обществ. 33) Шацкий (433, 439).

Тульская губ.: 36) Алексинский (88). 37) Бѣлевский (123)—при пособии от казны. 38) Новосильский (369).

Харьковская губ.: 39) Губернский (32) — при пособии из средств Государственного Казначейства. 40) Ахтырский (172)—кроме сельских и городских улиц. 41) Волчанский (206). 42) Змиевский (224). 43) Сумский (353)—жалательно постоянное принятие содержания проселочных дорог на средства земства, при пособии от казны.

Херсонская губ.: 44) Одесский (296, 311—321) — или на средства мелкой земской единицы.

Черниговская губ.: 45) Борзенский (115, 122, 125) — при пособии от казны в размере $\frac{1}{2}$ расходов. 46) Новозыбковский (299, 308). 47) Черниговский У. (440).

Ярославская губ.: 48) Любимский (88)—на средства губернского земства, от ута-повления особаго дорожного налога. 49) Романово-Борисоглебский (196)—плановых дорог.

и) Больше значительных мостовых и других дорожных сооружений на проселочных дорогах.

Виленская губ.: 1) Дисненский (97) — больше крупных дорожных сооружений (мостов, плотин, гатей), на счет дорожного капитала.

Витебская губ.: 2) Губернский (55) — дорожных сооружений, требующих принятия технических знаний. 3) Витебский У. (150)—больших мостов и гатей. 4) Городокский (202) и 5) Двинский (237)—больших мостовых сооружений. 6) Люцинский (352)—мостов длиной 1 сажень—на общий губернский земский сбор. 7) Невельский (367)—больших мостов, на дорожный капитал. 8) Рѣжницкий (493). 9) Себежский (509)—по устройству дамб и мостов длиной больше 4 саж. на больших проселочных дорогах, на средства дорожного капитала.

Владимирская губ.: 10) Ковровский (100) — мостовых и других крупных дорожных сооружений, при субсидии от казны.

Вятская губ.: 11) Вятский У. (141, 165) — груб, мостов, гатей и по укреплению грунта в топких и вязких мѣстах на больших проселочных дорогах и на подъездных путях. 12) Малмыжский (336)—больших и дорог стальных дорожных сооружений. 13) Орловский (530) — по устройству мостов на проселках и земских трактах, с безлатными отпущкомъ лѣсовых материала из казенных дачь.

Гродненская губ.: 14) Губернский (86) и 15) Брестский (248) — дорого стоящих мостов сложной конструкции, на средства губернского дорожного капитала. 16) Бѣло-стоко-Сокошский (286) — мостов на земскихъ дорогахъ и дорого стоящихъ сооружений на проселочныхъ дорогахъ (гатей, выравнивнн пути и проч.). 17) Вѣльскій (379) — мостовъ, на губернской земской оборъ. 18) Кобринскій (474) — мостовъ длиннѣе 3 саж., на счетъ дорожнаго капитала. 19) Пружанскій (503) — болѣе сложныхъ сооружений, на счетъ дорожнаго капитала. 20) Слонимскій (518) — болѣе крупныхъ мостовыхъ сооружений на дорогахъ волостныхъ и проселочныхъ.

Казанская губ.: 21) Губернский (11) — съ предоставленіемъ земству права проводить работы на проселочныхъ дорогахъ и возводить техническія сооружения безъ согласія владѣльцевъ земель, по которымъ дороги пролегаютъ.

Калужская губ.: 22) Перемышльскій (285) — мостовъ на всѣхъ дорогахъ.

Ковенская губ.: 23) Вилькомирскій (37). 24) Росіенскій (136) — мостовъ отъ 4 саж. длины, на счетъ губернскаго земскаго оборъ.

Костромская губ.: 25) Губернский (70, 104, 178) и 26) Костромской У. (414, 418) — большихъ и дорого стоящихъ дорожныхъ сооружений, требующихъ техническихъ знаній,

Курская губ.: 27) Грайворонскій (111, 123) — дорожныхъ сооружений: мостовъ, гатей, плотинъ и проч. на большихъ проселочныхъ дорогахъ, соединяющихъ селенія между собою. 28) Рыльскій (560) — болѣе значительныхъ и длинныхъ дорожныхъ сооружений, съ покрытіемъ расходовъ изъ средствъ, употребляемыхъ нынѣ на развѣды чиновъ полиціи и судебного вѣдомства. 29) Щигровскій (851) — болѣе сложныхъ техническихъ дорожныхъ сооружений.

Минская губ.: 30) Рѣчицкій (380—381) — мостовъ, трубъ, переправъ и другихъ искусственныхъ сооружений.

Могилевская губ.: 31) Могилевскій У. (97) — значительныхъ искусственныхъ сооружений (мостовъ, гатей и проч.) на земскихъ дорогахъ, на средства дорожнаго капитала. 32) Чаусскій (144) — мостовъ и другихъ дорого стоящихъ дорожныхъ сооружений, на средства дорожнаго капитала.

Олонецкая губ.: 33) Губернский (37) — дорожныхъ сооружений, требующихъ техническихъ познаній.

Оренбургская губ.: 34) Губернский (32) — искусственныхъ дорожныхъ сооружений, на средства дорожнаго капитала и земскій оборъ.

Пермская губ.: 35) Ирбитскій (201) — на счетъ дорожнаго капитала.

Рязанская губ.: 36) Егорьевскій (190) — болѣе дорогихъ сооружений.

Самарская губ.: 37) Вузулукскій (321) — дорожныхъ сооружений, требующихъ техническихъ знаній и большихъ денежныхъ затратъ.

Смоленская губ.: 38) Рославльскій (261). 39) Юхновскій (297).

Тверская губ.: 40) Вышневолоцкій (236) — неосильныхъ для владѣльцевъ земель дорожныхъ сооружений.

Черниговская губ.: 41) Козелецкій (202, 203) — мостовъ, гатей и насыпей на земскихъ и большихъ проселочныхъ дорогахъ, съ привлеченіемъ населенія, крестьянскихъ обществъ и частныхъ владѣльцевъ въ доставкѣ отроительныхъ матеріаловъ и выполненію въ натурѣ нѣкоторыхъ работъ по устройству этихъ сооружений.

3. Установить выдачу изъ земскихъ средствъ пособій мелкой дорожной единицы, частнымъ землевладѣльцамъ и сельскимъ обществамъ на устройство и содержаніе болѣе трудныхъ участковъ дорогъ и дорожныхъ сооружений, вызывающихъ значительные расходы.

Бессарабская губ.: 1) Вендерскій (160, 175) — мелкой земской единицы на содержаніе проселочныхъ дорогъ.

Владимірская губ.: 2) Владимірскій У. (69) — волостямъ на содержаніе проселочныхъ дорогъ.

Екатеринославская губ.: 3) Славяносербскій (249) — на содержаніе дорогъ общаго значенія, устроенныхъ при пособіяхъ изъ казны.

Ковенская губ.: 4) Губернский (8) — на починку мостовъ и на вознагражденіе за отводъ воды изъ дорожныхъ канавъ на проселочныхъ и земскихъ дорогахъ. 5) Тельшевскій (156).

Костромская губ.: 6) Чухломскій (511) — важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ съ большимъ грузовымъ движениемъ.

Курляндская губ.: 7) Добленскій (55) — дворохозяевамъ, обремененнымъ дорожной повинностью. 8) Тальсенскій (62—63) — дворохозяевамъ, обязаннымъ привезкомъ гравія на разстояніе болѣе 10 верстъ.

Московская губ.: 9) Богородскій (135—136) — мелкой дорожной единицѣ на устройство и содержаніе наиболее цѣнныхъ дорожныхъ сооружений на проселочныхъ дорогахъ.

Нижегородская губ.: 10) Сергачскій (560) — владѣльцамъ земель, посредствомъ предоставленія имъ дешеваго и льготнаго кредита на устройство мостовъ на проселочныхъ дорогахъ.

Олонецкая губ.: 11) Вытегорскій (144). 12) Лодейнопольскій (214) — на приведеніе новыхъ и исправленіе существующихъ дорогъ между отдѣльными селеніями.

Пензенская губ.: 13) Губернскій (12) — въ исключительныхъ случаяхъ для урешенія повинности отдѣльныхъ владѣльцевъ и селеній.

Пермская губ.: 14) Кунгурскій (300) — волостямъ на приведеніе въ порядокъ волостныхъ дорогъ.

Полтавская губ.: 15) Роменскій (771) — владѣльцамъ земель на устройство капитальныхъ сооружений на проселочныхъ дорогахъ.

Псковская губ.: 16) Великолуцкій (101) — волостямъ на сооруженіе мостовъ длиннѣе 5 саж., гатей длиннѣе 50 саж. и водоотводныхъ канавъ длиннѣе 100 саж. 17) Торопецкій (326) — владѣльцамъ земель на устройстве болѣе дорогихъ мостовыхъ и другихъ дорожныхъ сооружений.

Рязанская губ.: 18) Губернскій (18, 58) — изъ суммъ дорожнаго капитала. 19) Егорьевскій (191) — мелкой земской единицѣ на содержаніе болѣе важныхъ проселочныхъ дорогъ.

Тверская губ.: 20) Старицкій (415) — на содержаніе дорогъ, первоначально усвоеннослужащими за счетъ казны.

Тульская губ.: 21) Веневскій (138).

Ярославская губ.: 22) Романово-Борисоглѣбскій (196) — владѣльцамъ земель, на содержаніе второстепенныхъ проселочныхъ дорогъ. 23) Ярославскій У. (233) — владѣльцамъ земель на устройство значительныхъ мостовъ и гатей на проселочныхъ дорогахъ.

4. Отнести на средства мелкой земской единицы, волости или иной мелкой дорожной организаціи расходы по устройству и поддержанію проселочныхъ дорогъ:

а) Важнѣйшихъ дорогъ, имѣющихъ обще-волостное значеніе.

Бессарабская губ.: 1) Измайлскій (189—190) — коммунальныхъ дорогъ — на средства коммуны, сохраненіе имѣнный порядокъ отбыванія натуральной повинности, установленный румынскими законами, съ привлеченіемъ крупныхъ землевладѣльцевъ къ платежу небольшого дорожнаго налога съ десятинъ земель.

Пермская губ.: 2) Кунгурскій (300) — установилъ разрядъ волостныхъ дорогъ.

б) Проселочныхъ дорогъ вообще.

Бессарабская губ.: 1) Бендерскій (160, 175) — съ помощью земствъ и Правительства.

Владимірская губ.: 2) Владимірскій У. (69) — при пособіяхъ въ необходимыхъ случаяхъ отъ уѣзднаго земства.

Вятская губ.: 3) Малмыжскій (336) — съ отнесеніемъ большихъ и дорого стоящихъ дорожныхъ сооружений на средства земства.

Кіевская губ.: 4) Губернскій (16) — съ установленіемъ общесословныхъ волостныхъ сборовъ.

Московская губ.: 5) Богородскій (135, 136) — на средства, полученные путемъ добровольныхъ пожертвованій и изъ земскихъ пособій, съ привлеченіемъ также къ участию въ расходахъ владѣльцевъ фабрикъ. 6) Звенигородскій (209, 299, 328). 7) Клинскій (381—382, 409—410). 8) Коломенскій (416). 9) Серпуховскій (636).

Нижегородская губ.: 10) Нижегородскій У. (454).

Новгородская губ.: 11) Губернскій (11, 13, 96). 12) Воровничскій (140)—*съ отгнѣной льготѣ по починкѣ дорогъ для владѣльцевъ казенныхъ и дѣржавныхъ земель.* 13) Крестецкій (225)—*возможнѣ на земскихъ начальниковъ распредѣленіе повинности по содержанию проселочныхъ дорогъ въ участкѣ между всѣми владѣльцами земли (не исключая и казны), пропорціонально размѣру владѣнія и въ соответствии съ значеніемъ дороги и характеромъ мѣстности.* 14) Тихвинскій (343, 422)—*съ раскладкой расходовъ на мнущества всѣхъ сословій, не исключая и земель духовенства.* 15) Устюженскій (464).

Орловская губ.: 16) Губернскій (44). 17) Малоархангельскій (587, 614).

Пермская губ.: 18) Ирбитскій (201).

Псковская губ.: 19) Губернскій (35) — *подъ названіемъ волостныхъ дорогъ.* 20) Великолуцкій (101)—*дорогъ между селеніями по кратчайшимъ и удобнѣйшимъ направленіямъ, подъ названіемъ волостныхъ, съ пособіемъ изъ земскихъ средствъ на устройство болѣе дорогихъ дорожныхъ сооруженій.*

Рязанская губ.: 21) Егорьевскій (191 — 192) — *съ пособіемъ отъ земства изъ средствъ дорожнаго капитала, въ случаѣ неоснѣнности расходовъ для дорожной округи.* 22) Зарайскій (219). 23) Михайловскій (224).

С.-Петербургская губ.: 24) Шлиссельбургскій (89).

Саратовская губ.: 25) Камышинскій (455).

Смоленская губ.: 26) Губернскій (124—125)—*малой сельскохозяйственной единицы.* 27) Ельнинскій (164).

Тамбовская губ.: 28) Кирсановскій (192).

Тверская губ.: 29) Весьегонскій (154).

Тульская губ.: 30) Богородицкій (94, 107). 31) Епифанскій (195, 196, 215). 32) Тульскій У. (462).

Херсонская губ.: 33) Одесскій (311, 321).

в) Второстепенныхъ и малопроѣзжихъ проселочныхъ дорогъ.

Вятская губ.: 1) Слободской (657).

Псковская губ.: 2) Порховскій (245).

Ярославская губ.: 3) Мышкинскій (164)—*съ распредѣленіемъ дорожныхъ участковъ внутри волости между селеніями по числу душъ населенія.*

5. Возложить устройство и содержаніе гужевыхъ дорогъ на отвѣтственность владѣльцевъ и сельскихъ обществъ, по землямъ которыхъ эти дороги пролегаютъ.

а) Мѣстныхъ дорогъ вообще.

Курская губ.: 1) Грайворонскій (111, 120) — *по приведенію въ преѣзжій видъ транспортныхъ дорогъ въ 10-саженной ширинѣ, съ предоставленіемъ въ пользу владѣльцевъ земель обрѣзовъ дорогъ свыше указанной ширины.*

Подольская губ.: 2) Брацлавскій (176).

б) Проселочныхъ дорогъ.

Витебская губ.: 1) Двинскій (237) — *кромя большихъ мостовъ.* 2) Полоцкій (396, 406).

Владимірская губ.: 3) Ковровскій (100)—*кромя мостовыхъ сооруженій.*

Вологодская губ.: 4) Губернскій (10) и 5) Яренскій (333—334)—*всѣхъ владѣльцевъ земель, не исключая вѣдомства Государственныхъ Имуществъ.*

Вольнская губ.: 6) Новоградъ-Волынскій (162).

Вятская губ.: 7) Губернскій (16) — *съ ассигнованіемъ изъ казны необходимыхъ средствъ на исправленіе дорогъ, пролегающихъ по казеннымъ землямъ.* 8) Вятскій У. (141, 165—166)—*при отнесеніи дорожныхъ сооруженій на средства земства.* 9) Орловскій (530)—*съ ассигнованіемъ изъ казны необходимыхъ средствъ на исправленіе дорогъ, пролегающихъ по казеннымъ землямъ.* 10) Слободской (657)—*съ усиленіемъ казенныхъ ассигнованій на проведеніе новыхъ и исправленіе существующихъ дорогъ въ прѣдѣлахъ казенныхъ дачъ.*

Гродненская губ.: 11) Брестскій (247).

Екатеринославская губ.: 12) Мариупольскій (144) — съ выдачею долгосрочныхъ судовъ изъ казны на приведение дорогъ въ порядокъ.

Казанская губ.: 13) Мамадышскій (61). 14) Спасскій (122). 15) Чистопольскій (167) — съ установленіемъ особыхъ сборовъ съ сельскихъ обществъ.

Калужская губ.: 16) Лихвинскій (168) — подъ надзоромъ Земской Управы.

Кіевская губ.: 17) Радомысльскій (908) — при участіи въ расходахъ санитаресованныхъ въ дорогахъ владѣльцевъ фабрикъ и заводовъ.

Костромская губ.: 18) Губернскій (70, 104, 162, 178) — кромѣ большихъ и дорого стоящихъ дорожныхъ сооруженій. 19) Галичскій (350). 20) Костромской У. (414, 418). 21) Макарьевскій (476). 22) Чухломскій (511) — при пособіяхъ отъ земства въ случаяхъ чрезвычайной обременительности расходовъ для владѣльцевъ. 23) Юрьевецкій (516) — съ обязательствомъ исправлять также землія дороги.

Курская губ.: 24) Грайворонскій (111, 123) — съ отнесеніемъ устройства и содержанія дорожныхъ сооруженій на средства дорожного капитала.

Лифляндская губ.: 25) Губернскій (4) — дороги, соединяющихъ между собою классныя дороги.

Могилевская губ.: 26) Сѣнненскій (136).

Московская губ.: 27) Верейскій (148) — съ исправленіемъ участковъ, неспособныхъ для отдѣльныхъ лицъ путемъ общественныхъ работъ.

Нижегородская губ.: 28) Сергачскій — съ выдачею судовъ изъ земскихъ средствъ на устройство мостовъ.

Олонекская губ.: 29) Губернскій (37, 38) — съ усиленіемъ казенныхъ ассигнованій на приведеніе въ порядокъ дорогъ, пролегающихъ по казеннымъ землямъ. 30) Вытегорскій (144) — при пособіяхъ земства на приведеніе въ порядокъ болѣе трудныхъ участковъ и ассигнованій казною и вѣдомствомъ Удѣловъ постоянныхъ суммъ на содержаніе въ исправности дорогъ, пролегающихъ по принадлежащихъ имъ дачамъ. 31) Каргопольскій (180) и 32) Лодейнополюскій (207) — при болѣе широкомъ участіи вѣдомства Государственныхъ Имуществъ въ исправленіи дорогъ, пролегающихъ по казеннымъ землямъ.

Пензенская губ.: 33) Губернскій (12) — при пособіи отъ земства въ случаяхъ неспособности расходовъ для владѣльцевъ земель. 34) Саранскій (137).

Подольская губ.: 35) Ольгопольскій (946). 36) Проскуровскій (977).

Полтавская губ.: 37) Переяславскій (709) — съ обязательствомъ обсадки дорогъ вербами. 38) Роменскій (770, 771) — съ пособіемъ изъ земскихъ средствъ въ случаяхъ неспособности расходовъ для владѣльцевъ земель.

Псковская губ.: 39) Торопецкій (326) — съ пособіемъ отъ земства на устройство мостовыхъ и дорожныхъ сооруженій, неспособныхъ для владѣльцевъ.

Рязанская губ.: 40) Губернскій (18) — при пособіяхъ отъ земства. 41) Данковскій (182). 42) Сапожковскій (577). 43) Спасскій (653) — если исправленіе дорогъ не вызываетъ особенно крупныхъ затратъ.

Самарская губ.: 44) Бузулукскій (321). 45) Новоузенскій (379, 393).

С.-Петербургская губ.: 46) Петергофскій (61).

Симбирская губ.: 47) Губернскій (33).

Смоленская губ.: 48) Бѣльскій (61). 49) Гжатскій (86). 50) Рославльскій (261) — съ отнесеніемъ ремонта всѣхъ проселочныхъ дорогъ на крестьянъ, вознаграждаемыхъ за это за счетъ денежныхъ сборовъ, взимаемыхъ съ помѣщиковъ.

Таурическая губ.: 51) Мелитопольскій (106) — съ предоставленіемъ Земскимъ Собораніямъ издавать обязательныя постановленія по вопросамъ о благоустройствѣ и содержаніи этихъ дорогъ.

Тверская губ.: 52) Губернскій (15, 76). 53) Вышневолоцкій (236) — кромѣ дорого стоящихъ дорожныхъ сооруженій. 54) Ржевскій (336).

Тульская губ.: 55) Губернскій (11).

Ярославская губ.: 56) Ростовскій (218) — не исключая казны, церквей, монастырей и другихъ общественныхъ учрежденій, владѣющихъ землями. 57) Ярославскій У. (233) — съ помощію отъ земства на устройство дорогихъ дорожныхъ сооруженій.

в) Второстепенныхъ и малопрѣзжихъ проселочныхъ дорогъ.

Витебская губ.: 1) Губернскій (55, 56). 2) Витебскій У. (150) — всѣхъ владѣльцевъ, не исключая монастырей и церковныхъ причтовъ. 3) Себежскій (509).

Вологодская губ.: 4) Никольскій (195). 5) Сольвычегодскій (201).

Воронежская губ.: 6) Валуйскій (86)—по оборудованіи этихъ дорогъ за счетъ земства.

Вятская губ.: 7) Вятскій У. (141, 165—166) — дорогъ, служащихъ только для проѣзда владѣльцевъ и крестьянъ, смежныхъ съ иными селеніями. 8) Ноллинскій (477).

Гродненская губ.: 9) Вѣлостокоскольскій (287)—съ установленіемъ денежныхъ сборовъ съ владѣльцевъ земель. 10) Волковыскій (392).

Кіевская губ.: 11) Черкасскій (1098).

Костромская губ.: 12) Солдгаличскій (498).

Курская губ.: 13) Гривворонскій (111, 123) — частныхъ дорогъ, соединяющихъ селенія съ отдѣльными хуторами. 14) Рыльскій (559, 560)—съ отнесеніемъ на частныхъ землеуладѣльцевъ поставки дорожныхъ матеріаловъ, а на крестьянъ соседнихъ деревень исправленія дорожного полотна.

Лифляндская губ.: 15) Губернскій (4)—содержаніе дорогъ, необходимыхъ только для проѣзда отдѣльныхъ владѣльцевъ на принадлежащія имъ земли, отнесена на средства этихъ владѣльцевъ.

Орловская губ.: 16) Брянскій (304, 307). 17) Кромскій (548).

Пермская губ.: 18) Красноуфимскій (253, 259). 19) Кунгурскій (300).

Рязанская губ.: 20) Егорьевскій (191).

Тульская губ.: 21) Чернскій (479, 498).

Черниговская губ.: 22) Козелецкій (202)—дорогъ, служащихъ исключительно для надобностей владѣльцевъ земель, по которымъ онѣ пролегаютъ.

Ярославская губ.: 23) Романово-Ворисоглѣбскій (196)—при пособіи отъ земства.

г) Полевыхъ дорогъ.

Вятская губ.: 1) Ноллинскій (477).

Кіевская губ.: 2) Васильевскій (364). 3) Радомысльскій (908).

Ковенская губ.: 4) Шавельскій (165, 176).

Орловская губ.: 5) Трубчевскій (753).

Пензенская губ.: 6) Саранскій (137).

Пермская губ.: 7) Красноуфимскій (253, 259).

Полтавская губ.: 8) Миргородскій (674).

Тверская губ.: 9) Вышневолоцкій (236).

Тульская губ.: 10) Чернскій (479, 498).

Херсонская губ.: 11) Одесскій (296).

Черниговская губ.: 12) Козелецкій (202).

6. Привлечь къ расходамъ по устройству и содержанію мѣстныхъ грунтовыхъ дорогъ, кромѣ землевладѣльцевъ и сельскихъ обществъ, также города, мѣстечки, владѣльцевъ торговыхъ и промышленныхъ предпріятій и другихъ лицъ, заинтересованныхъ въ хорошемъ состояніи мѣстныхъ дорогъ.

Виленская губ.: 1) Губернскій (10) — фабрикантовъ, заводчиковъ и акціонерныя компаніи, посредствомъ обложенія особымъ процентнымъ сборомъ съ доходовъ предпріятій въ пользу дорожнаго капитала. 2) Вилейскій (73) — владѣльцевъ фабричныхъ заведеній. 3) Ошмянскій (148, 150) — владѣльцевъ фабрикъ, заводовъ и акціонерныя компаніи посредствомъ обложенія особымъ процентнымъ сборомъ съ дохода въ пользу уѣзднаго дорожнаго капитала. 4) Трокскій (206, 207) — владѣльцевъ промышленныхъ и торговыхъ предпріятій.

Витебская губ.: 5) Губернскій (55, 56). 6) Городокскій (202)—владѣльцевъ торговыхъ и промышленныхъ предпріятій, посредствомъ обложенія специальнымъ дорожнымъ сборомъ.

Владимірская губ.: 7) Губернскій (2—3). 8) Александровскій (59) — частныхъ лицъ и акціонерныя общества, если они нуждаются отъ дорогъ особенную пользу, напримеръ, при разработкѣ гѣса, торфа, при перевозкѣ разнаго рода грузовъ и т. п. 9) Владимірскій У. (69)—собственникововъ базарныхъ площадей—въ содержаніи прилагающихъ къ базарамъ дорогъ. 10) Переяславскій (120). 11) Покровскій (147). 12) Су-

догодскій (151) — члѣтныкъ лицъ и акціонерныя общества, если они извлекають отъ дорогъ особенную пользу.

Вологодская губ.: 13) Вельскій (66—67) — владѣльцевъ торгово-промышленныхъ предпріятій, соотвѣтственно ихъ торговому обороту.

Волынская губ.: 14) Житомирскій (86) — владѣльцевъ промышленныхъ заведеній. 15) Заславскій (89, 103) — владѣльцевъ фабрично-заводскихъ и торговыхъ предпріятій, города и мѣстечки и всѣхъ лицъ, заинтересованныхъ въ хорошемъ состояніи дорогъ, съ отношеніемъ одной трети всѣхъ дорожныхъ расходовъ на торговлю и промышленность, соотвѣтственно количеству пудовъ перевезенныхъ товаровъ и грузовъ. 16) Ковельскій (129—130) — города, мѣстечки и владѣльцевъ фабричныхъ предпріятій, посредствомъ обложенія ихъ соотвѣтственнымъ денежнымъ сборомъ. 17) Луцкій (157) — владѣльцевъ фабрикъ и заводовъ. 18) Новоградъ-Волинскій (162) — владѣльцевъ промышленныхъ заведеній, посредствомъ обложенія денежными земскими сборомъ на дорожныя потребности. 19) Ровенскій (209) — владѣльцевъ фабрично-заводскихъ предпріятій, посредствомъ обложенія специальнымъ процентнымъ сборомъ съ доходовъ. 20) Староконстантиновскій (225) — владѣльцевъ фабрично-заводскихъ и торговыхъ предпріятій.

Воронежская губ.: 21) Острогжскій (145, 151) — заинтересованныхъ въ улучшеніи тѣхъ или иныхъ дорогъ мѣстныхъ жителей, съ постановкой работъ на этихъ дорогахъ на первую очередь.

Вятская губ.: 22) Нолинскій (484). 23) Сарапульскій (554) — владѣльцевъ торгово-промышленныхъ предпріятій, посредствомъ обложенія дополнительными сборами въ пользу дорожнаго капитала.

Гродненская губ.: 24) Губернскій (85) — владѣльцевъ фабричныхъ и акціонерныхъ предпріятій. 25) Вѣлостоко-Сокольскій (286—287) — всѣхъ лицъ и учрежденій, владѣющихъ недвижимою собственностью, съ обложеніемъ ихъ пропорціонально доходности имущества. 26) Кобринскій (474) — владѣльцевъ фабричныхъ и заводскихъ предпріятій и мѣщанскія общества.

Екатеринославская губ.: 27) Вахмутскій (93) — акціонерныя общества. 28) Славяносербскій (249) — всего мѣстнаго населенія.

Калужская губ.: 29) Медынскій (201) — владѣльцевъ промышленныхъ заведеній, посредствомъ обложенія определеннымъ процентнымъ сборомъ съ дохода для содержанія проселочныхъ дорогъ, имѣющихъ значеніе для цѣлой округи.

Кіевская губ.: 30) Бердичевскій (324) — владѣльцевъ сельскохозяйственныхъ и фабрично-заводскихъ заведеній, посредствомъ обложенія сборами по цѣнности этихъ заведеній. 31) Звенигородскій (394, 438) — акціонерныя общества. 32) Каневскій (468) — владѣльцевъ промышленныхъ заведеній и заводовъ, къ содержанію натуральною повинностью проселочныхъ дорогъ. 33) Липовецкій (847, 859) — всѣхъ пользующихся дорогами. 34) Радомысльскій (908) — владѣльцевъ фабрикъ и акціонерныхъ предпріятій къ содержанію проселочныхъ дорогъ, которыми они пользуются. 35) Сквирскій (995) — владѣльцевъ фабрично-заводскихъ и торгово-промышленныхъ предпріятій, посредствомъ обложенія особымъ дорожнымъ сборомъ. 36) Таращанскій (1027) — владѣльцевъ фабрикъ, заводовъ, мельницъ и другихъ торговыхъ и промышленныхъ предпріятій. 37) Уманскій (1059) — владѣльцевъ фабрикъ и заводовъ по максимальной нормѣ переработки продуктовъ. 38) Чигиринскій (1126) — владѣльцевъ фабрично-заводскихъ, промышленныхъ и торговыхъ заведеній.

Ковенская губ.: 39) Губернскій (8) — владѣльцевъ промышленныхъ предпріятій всякаго рода посредствомъ дополнительнаго земельного обложенія въ пользу дорожнаго капитала. 40) Поневѣжскій (115) — владѣльцевъ заводовъ, фабрикъ и акціонерныхъ компаній, посредствомъ обложенія процентнымъ сборомъ съ дохода въ пользу уѣднаго дорожнаго капитала. 41) Шавельскій (165, 176) — всѣхъ пользующихся дорогами, соразмѣрно съ темъ пользою, которую данная дорога приноситъ отдѣльнымъ общинамъ, промышленнымъ предпріятіямъ, городамъ, мѣстечкамъ, возчикамъ и т. д.

Костромская губ.: 42) Кинешемскій (356, 361) — всѣхъ заинтересованныхъ лицъ, предоставивъ имъ право чинить плановыя проселочныя дороги, помимо согласія владѣльцевъ земли. 43) Солигаличскій (498) — владѣльцевъ промышленныхъ предпріятій, съ предоставленіемъ земству права распредѣленія между ними и владѣльцами земель расходовъ по содержанію интересующихъ ихъ большихъ проселочныхъ дорогъ.

Курская губ.: 44) Губернский (3)—владельцев крупных промышленных предприятий къ устройству и содержанию дорогъ, ведущих къ этимъ предприятиямъ отъ ближайшихъ сель. 45) Путивльскій (542—543)—акционерныя общества, къ устройству подъездовъ къ ихъ предприятиямъ или станціямъ желѣзныхъ дорогъ, чрезъ которыя отправляются производимые ими товары, хотя бы на половинныхъ расходахъ съ земствомъ. 46) Рыльскій (560)—акционерныя общества и владельцы крупныхъ промышленныхъ предприятий къ содержанию проселочныхъ дорогъ, разбиваемыхъ фабричными грузами.

Лифляндская губ.: 47) Губернский (3) — владельцы всѣхъ недвижимыхъ имуществъ. 48) Валкскій (156). 49) Вольмарскій (180)—владельцы торговыхъ и промышленныхъ предприятий.

Минская губ.: 50) Игуменскій (156)—фабрикантовъ, лесопромышленниковъ, торговцевъ и вообще всѣхъ владельцев грузовъ, посредствомъ обложенія специальными сборами. 51) Мозырскій (234) — лесопромышленниковъ, владельцев торговыхъ предприятий и акционерныхъ общества, посредствомъ обложенія сборами въ пользу уѣдныхъ дорожныхъ капиталовъ. 52) Новогрудскій (266) — владельцы фабрикъ и заводовъ, соответственно оцѣнкѣ этихъ предприятий для обложенія земскими сборами. 53) Рѣчицкій (380)—владельцы заводовъ, фабрикъ и городскихъ недвижимыхъ имуществъ, посредствомъ привлеченія ихъ къ натуральной дорожной повинности, съ правомъ взаимнаго денежнаго выкупа, пропорциональна дѣльности или доходности имуществъ по земскимъ оцѣнкамъ.

Могилевская губ.: 54) Могилевскій У. (98)—городскихъ общественныхъ управленій къ сопровожденію подѣльныхъ дорогъ къ городамъ, когда эти дороги проходятъ въ чертѣ города или на городскихъ земляхъ. 55) Свѣненскій (136) — жителей мѣстечекъ.

Московская губ.: 56) Губернский (9)—всего населенія, пользующагося определенными проселочными дорогами, къ содержанию этихъ дорогъ. 57) Богородскій (136)—владельцы фабрикъ къ содержанию проселочныхъ дорогъ, которыми они пользуются. 58) Волоколамскій (182, 185)—города и владельцы фабрикъ и торгово-промышленныхъ заведеній къ содержанию проселочныхъ дорогъ, которыми они пользуются, съ распределеніемъ расходовъ между ними и сельскимъ населеніемъ по усмотрѣнію уѣдныхъ земскихъ собраний. 59) Московскій У. (434)—всѣхъ владельцев къ содержанию тѣхъ проселочныхъ дорогъ, которыми они пользуются. 60) Рузскій (510, 534)—лицъ всѣхъ сословій, посредствомъ обложенія специальнымъ денежнымъ сборомъ на содержание проселочныхъ дорогъ.

Нижегородская губ.: 61) Ардатовскій (118)—всѣхъ пользующихся дорогами, съ распределеніемъ земскими собраниями расходовъ между заинтересованными лицами. 62) Нижегородскій У. (465)—владельцы торгово-промышленныхъ предприятий, посредствомъ новышенія для нихъ обложенія промысловыхъ налоговъ.

Новгородская губ.: 63) Боровичскій (140) — акционерныя общества къ капитальному переустройству проселочныхъ дорогъ. 64) Валдайскій (211)—акционерныя общества и владельцы фабрикъ къ содержанию дорогъ, которыми они пользуются, соразвѣрно этому пользованію. 65) Новгородскій У. (230)—всѣхъ лицъ, пользующихся проселочными дорогами, къ устройству и содержанию этихъ дорогъ.

Олонецкая губ.: 66) Губернский (37)—всѣхъ владельцев недвижимыхъ имуществъ и лицъ торговаго класса, къ содержанию дорогъ натуральною повинностью.

Пермская губ.: 67) Камышловскій (210) — владельцы фабрикъ и заводовъ къ участию въ расходахъ по исправленію дорогъ, служащихъ промышленнымъ цѣлямъ по взаимному между заводууправленіями и земствомъ соглашенію.

Подольская губ.: 68) Губернский (68)—владельцы фабрикъ и заводовъ и городскихъ недвижимыхъ имуществъ, посредствомъ обложенія особымъ дорожнымъ сборомъ, взимаемымъ по общей земской раскладкѣ. 69) Гайсинскій (514) — акционерныя общества. 70) Летичевскій (788, 793) — владельцы торгово-промышленныхъ предприятий и всѣхъ вообще лицъ, пользующихся дорогами, посредствомъ обложенія ихъ равнотѣрнымъ дорожнымъ сборомъ. 71) Литинскій (801, 809)—владельцы фабрично-заводскихъ предприятий, посредствомъ обложенія по валовому обороту или по количеству транспортируемыхъ грузовъ. 72) Могилевскій (892)—владельцы фабрично-заводскихъ предприятий, посредствомъ обложенія специальнымъ дорожнымъ сборомъ, распределеннымъ соответственно дѣльности фабрично-заводскихъ помѣщеній. 73) Ольгопольскій

(946)—владельцев фабричных и промышленных предприятий и городских недвижимых имуществ, посредством обложения специальными дорожными сборами.

Рязанская губ.: 74) Егорьевский (191)—владельцев недвижимых имуществ, соответственно их собственности и степени заинтересованности в местных дорогах.

Самарская губ.: 75) Бугурусланский (280, 287)—общества и частных владельцев, когда эти учреждения или лица заявят земству о желаніи скорѣйшаго улучшения такихъ путей и сооружений въ предѣлахъ ихъ владѣній, устройство которыхъ по плану земства отлагается. 76) Ставропольскій (619)—прѣзжихъ окучниковъ хлѣба.

С.-Петербургская губ.: 77) Лужскій (44)—владельцевъ промышленныхъ предприятий, къ содержанию проселочныхъ дорогъ натуральною повинностью или путемъ уплаты денежныхъ сборовъ.

Таврическая губ.: 78) Феодосійскій (265)—владельцевъ имуществъ, заинтересованныхъ въ улучшеніи дорогъ, съ предоставленіемъ земству опредѣленія ихъ доли участія въ дорожныхъ расходахъ.

Тамбовская губ.: 79) Усманскій (431)—акціонерныя общества.

Тульская губ.: 80) Веневскій (138)—акціонерныя общества къ содержанию проселочныхъ дорогъ.

Херсонская губ.: 81) Губернскій (42)—города и владельцы фабрикъ и заводовъ.

Черниговская губ.: 82) Борзенскій (122, 125)—владельцевъ промышленныхъ предприятий къ содержанию дорогъ, ведущихъ къ ихъ предприятиямъ, а также вѣтви и местовъ на принадлежащихъ или вододѣляющихъ промышленныхъ сооруженияхъ. 83) Стародубскій (415, 421) и 84) Черниговскій У. (440)—фабрикантовъ, промышленниковъ и торговцевъ къ содержанию дорогъ, ведущихъ къ ихъ предприятиямъ.

Ярославская губ.: 85) Губернскій (16)—владельцевъ фабрикъ, заводовъ и торгово-промышленныхъ предприятий, къ содержанию проселочныхъ дорогъ, которыми они пользуются. 86) Любимскій (88)—акціонерныя общества къ содержанию проселочныхъ дорогъ. 87) Рыбинскій (212)—города къ устройству подъѣздныхъ дорогъ, съ установленіемъ для этого попутныхъ сборовъ.

7. Привлечь желѣзныя дороги къ участию въ расходахъ по устройству и содержанию подъѣздныхъ путей къ станціямъ:

а) Возложивъ сооруженіе и содержаніе подъѣздныхъ путей непосредственно на желѣзныя дороги.

Бессарабская губ.: 1) Хотинскій (380).

Виленская губ.: 2) Губернскій (10). 3) Опшмянскій (148, 150)—на протяженіи 5 верстъ отъ станціи.

Владимірская губ.: 4) Владимірскій У. (69)—на протяженіи 1—2 верстъ.

Воронежская губ.: 5) Бобровскій (57, 59). 6) Нижнедѣвницкій (120)—всѣхъ дорогъ, примыкающихъ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ въ районѣ 20 верстного радіуса.

Гродненская губ.: 7) Губернскій (85) и 8) Кобринскій (474)—за счетъ сбора въ 1/5 коп. съ пуда на устройство складочныхъ помѣщеній.

Екатеринославская губ.: 9) Павлоградскій (242)—съ приспособленіемъ резервовъ около полотна желѣзныхъ дорогъ въ подъѣздные пути къ станціямъ, открытые для общаго пользованія.

Ковенская губ.: 10) Поневѣжскій (115)—на разстояніи 5 верстъ. 11) Шавельскій (165, 184).

Костромская губ.: 12) Кинешемскій (356, 361)—возложивъ также на переходныя общества устройство и содержаніе дорогъ, ведущихъ къ проталамъ. 13) Нерехтскій (483).

Курская губ.: 14) Губернскій (3).

Московская губ.: 15) Богородскій (136)—въ предѣлахъ полосы отчужденія. 16) Клинскій (371, 383)—шоссейныхъ подъѣздныхъ путей. 17) Серпуховскій (616, 635)—шоссированныхъ подъѣздовъ въ предѣлахъ полосы отчужденія, объявивъ, кромѣ того, вновь строящихся желѣзныхъ дорогъ къ сооруженію подъѣздныхъ шоссей-

ныхъ путей въ количествѣ верстъ, равною протяженію желѣзной дороги на территории уѣзда.

Нижегородская губ.: 18) Княгининскій (388).

Новгородская губ.: 19) Демянскій (214)—на протяженіи до 50 верстъ, предоставить выборъ направленія подъѣздныхъ путей соглашенію желѣзнодорожныхъ управленій съ земствами; возложить также обязанность устройства подъѣздныхъ путей и на пароходныя общества.

Пензенская губ.: 20) Инсарскій (79—80).

Полтавская губ.: 21) Золотоношскій (206).

Псковская губ.: 22) Порховскій (245) — обязать желѣзныя дороги устраивать на каждую версту желѣзныхъ дорогъ 1 версту шоссе, по указанію мѣстной администраціи и земства.

Рязанская губ.: 23) Раненбургскій (324) — перевадежъ черезъ желѣзнодорожное полотно.

С.-Петербургская губ.: 24) Губернскій (12, 29)—отнести сооруженіе подъѣздныхъ путей отъ новыхъ желѣзнодорожныхъ станцій на совѣстныя средства земства и желѣзной дороги. 25) Лужскій (44)—отъ ближайшаго пункта существующей гужевой дороги.

Симбирская губ.: 26) Губернскій (14, 95, 137). 27) Алатырскій (95, 192) и 28) Карсунскій (95, 336)—до соединенія съ ближайшимъ трактомъ общаго пользованія.

Тамбовская губ.: 29) Губернскій (9, 17) и 30) Моршанскій (325) — расходы по отчужденію земли подъ подъѣздные пути.

Тверская губ.: 31) Губернскій (16, 17, 78)—въ районѣ хотя бы 1-верстного радіуса отъ станціи. 32) Тверской У. (430—431)—до пункта, въ которомъ соединяются малкія дороги, ведущія къ станціи.

Тульская губ.: 33) Губернскій (11)—до соединенія съ существующими дорогами. 34) Алексинскій (88). 35) Крапивенскій (355). 36) Тульскій У. (462)—до мѣста соединенія нѣсколькихъ дорогъ, на протяженіи 10 верстъ по различнымъ направленіямъ отъ станціи. 37) Чернскій (479, 497, 498).

Харьковская губ.: 38) Губернскій (53)—на совѣстныя средства казны, земства и желѣзныхъ дорогъ. 39) Волчанскій (207).

Херсонская губ.: 40) Губернскій (42). 41) Тираспольскій (363) — на протяженіи 1—2 верстъ отъ станціи.

Черниговская губ.: 42) Вораенскій (122, 125) и 43) Кролевецкій (269)—на совѣстныя средства казны, земства и желѣзныхъ дорогъ. 44) Черниговскій У. (440).

Ярославская губ.: 45) Губернскій (14, 16)—въ предѣлахъ полосъ отчужденія. 46) Мышкинскій (163). 47) Рыбинскій (212).

б) Обложивъ желѣзныя дороги сборами въ пользу земствъ на устройство и содержаніе подъѣздныхъ путей.

Витебская губ.: 1) Губернскій (55, 56). 2) Рѣжикскій (493) — съ площади земли подъ полосой отчужденія.

Воронежская губ.: 3) Губернскій (7).

Кіевская губ.: 4) Уманскій (1059)—въ соотвѣтствіи съ среднимъ размѣромъ ввоза и вывоза станціи.

Ковенская губ.: 5) Губернскій (8)—въ пользу дорожнаго капитала.

Курская губ.: 6) Щигровскій (851).

Минская губ.: 7) Игуменскій (156).

Московская губ.: 8) Губернскій (9) и 9) Серпуховскій (616, 635)—въ размѣрѣ нѣмнотнаго процента съ дохода.

Нижегородская губ.: 10) Нижегородскій У. (465).

Полтавская губ.: 11) Лубенскій (648)—съ площади земли подъ полосой отчужденія и съ желѣзнодорожныхъ зданій.

Рязанская губ.: 12) Губернскій (18, 58) и 13) Рязанскій У. (482) — съ желѣзнодорожныхъ сооруженій.

Самарская губ.: 14) Бугурусланскій (308) — съ желѣзныхъ дорогъ, какъ предпріятій.

Саратовская губ.: 15) Вольскій (446)—съ желѣзнодорожныхъ мнуществъ.

Харьковская губ.: 16) Сумскій (353)—соотвѣтственно количеству отправляемыхъ и получаемыхъ на станціяхъ грузовъ.

Черниговская губ.: 17) Губернскій (19). 18) Стародубскій (415, 421)—въ разнѣхъ мѣстныхъ процентахъ съ дохода.

в) Обязавъ желѣзныя дороги производить по пониженному тарифу перевозку камня, щебня, песку и другихъ строительныхъ матеріаловъ, потребныхъ для сооруженія подъѣздныхъ путей.

Московская губ.: 1) Дмитровскій (209, 226).

Новгородская губ.: 2) Новгородскій У. (230)— для устройства земскихъ дорогъ вообще.

Полтавская губ.: 3) Губернскій (33)—съ распространеніемъ льготнаго тарифа на строительныя нужды земскаго дорожнаго дѣла вообще. 4) Пирятинскій (718).

Херсонская губ.: 5) Губернскій (42)—безъ особаго каждый разъ соглашенія земства съ желѣзными дорогами. 6) Тираспольскій (363)—бесплатную перевозку камня.

Ярославская губ.: 7) Губернскій (12, 13, 14, 16)—бесплатную или по крайне льготному тарифу и притомъ по возможности срочную перевозку строительныхъ матеріаловъ; обязавъ также казенныя желѣзныя дороги предоставлять бесплатныя проѣзды какъ съ пассажирскими, такъ и съ товарными поѣздами всѣмъ состоящимъ на службѣ въ земствѣ лицамъ по дѣламъ, касающимся завѣдыванія гужевыми дорогами.

IV. Въ видахъ развитія дорожнаго дѣла и изысканія необходимыхъ для того средствъ желательно.

1. Расширить и облегчить пользованіе кредитомъ для устройства гужевыхъ дорогъ:

а) Установивъ льготныя основанія выдачи ссудъ непосредственно изъ казны.

Екатеринославская губ.: 1) Мариупольскій (144)—долгосрочныхъ ссудъ земствамъ и частнымъ владѣльцамъ на устройство мѣстныхъ и проселочныхъ дорогъ.

Кіевская губ.: 2) Кіевскій У. (635, 779).

Ковенская губ.: 3) Пеневижскій (117)—на устройство грунтовыхъ дорогъ и шоссе, съ отнесеніемъ уплаты процентовъ и погашенія на счетъ заставныхъ сборовъ.

Костромская губ.: 4) Варнавинскій (209)—на устройство земскихъ дорогъ.

Могилевская губ.: 5) Могилевскій У. (98)—беспроцентныхъ ссудъ.

Московская губ.: 6) Волоколамскій (182)—земству на улучшеніе главныхъ путей. 7) Дмитровскій (209, 226) — земству, частнымъ лицамъ и сельскимъ обществамъ на самыхъ льготныхъ условіяхъ. 8) Клинскій (371, 383)—земствамъ безъ процентовъ для устройства мѣстныхъ дорогъ, съ предоставленіемъ права устанавливать спеціальныя дорожныя налоги для погашенія этихъ займовъ.

Нижегородская губ.: 9) Горбатовскій (284)—до 100 тысячъ рублей, съ погашеніемъ изъ дорожнаго капитала.

Новгородская губ.: 10) Боровичскій (140) — земству для шоссеванія земскихъ трактовъ.

Таврическая губ.: 11) Феодосійскій (265)—для устройства подъѣздныхъ путей.

Тверская губ.: 12) Весьегонскій (160)—учредивъ для выдачи ссудъ особый государственныя фондъ.

Тульская губ.: 13) Новосильскій (384)—беспроцентныхъ ссудъ.

Херсонская губ.: 14) Одесскій (235)—долгосрочныхъ ссудъ земству. 15) Тираспольскій (363)—на шоссеваніе транспортныхъ дорогъ, съ погашеніемъ за счетъ поступленій отъ полюдныхъ сборовъ съ отправляемыхъ и получаемыхъ на станціяхъ грузовъ.

Черниговская губ.: 16) Козелецкій (203).

Ярославская губ.: 17) Губернскій (16). 18) Мологскій (109, 112, 127)—подъ обеспечение поступленіями отъ полюдныхъ сборовъ.

б) Образовавъ за счетъ казны, въ распоряженіи губернскихъ земствъ, особые фонды для выдачи ссудъ на дорожныя работы и облегчивъ земствамъ кредитованіе въ частныхъ банкахъ.

Екатеринославская губ.: 1) Екатеринославскій У. (136)—на устройство дорогъ съ каменной одеждой.

Орловская губ.: 2) Губернскій (46—47). 3) Дмитровскій (317). 4) Малоархангельскій (586, 588).

Херсонская губ.: 5) Одесскій (299).

в) Выпуская особые государственные или гарантированные Правительствомъ мѣстные облигаціонные займы.

Кіевская губ.: 1) Губернскій (16).

Тамбовская губ.: 2) Губернскій (14)—мѣстные займы на обезпеченіе дорожныхъ капиталами.

Тверская губ.: 3) Губернскій (16, 78). 4) Кашинскій (306)—мѣстные займы, съ погашеніемъ изъ средствъ дорожнаго капитала. 5) Старицкій (415)—большіе государственные займы.

г) Распространивъ операціи по меліоративному кредиту на капитальное переустройство землевладѣльцами и сельскими обществами прилегающихъ по ихъ землямъ дорогъ.

Вятская губ.: 1) Губернскій (18).

Калужская губ.: 2) Жиадринскій (43).

Кіевская губ.: 3) Чигиринскій (1134).

2. Изъять расходы на дорожное дѣло отъ установленной закономъ 12 іюня 1900 года предѣльной нормы повышенія земскихъ смѣтъ.

Калужская губ.: 1) Перемышльскій (286).

Московская губ.: 2) Клинскій (383)—при установленіи спеціального сбора для погашенія дорожныхъ займовъ.

Полтавская губ.: 3) Лохвицкій (588).

Смоленская губ.: 4) Губернскій (84)—при новышеніи расходовъ на экономическія нужды населенія вообще.

Черниговская губ.: 5) Суражскій (429)—при установленіи сборовъ взаимъ привлеченія населенія къ натуральной дорожной повинности.

3. Предоставить органамъ дорожнаго хозяйства болѣе свободно распоряжаться земскими дорожными капиталами и расходовать ихъ какъ на устройство и капитальное улучшеніе, такъ и на содержаніе мѣстныхъ дорогъ.

Вологодская губ.: 1) Устьсысольскій (294).

Ковенская губ.: 2) Губернскій (8) — на выдачу вознагражденія частнымъ владѣльцамъ за отводъ воды изъ дорожныхъ канавъ и на сооруженіе и починку мостовъ.

Лифляндская губ.: 3) Феллинскій (204). 4) Юрьевскій (228)—также для устройства водныхъ путей сообщенія.

Новгородская губ.: 5) Тихвинскій (422).

Олонецкая губ.: 6) Губернскій (40)—преимущественно на проложеніе новыхъ гужевыхъ дорогъ. 7) Лодейнопольскій (214)—на устройство новыхъ дорогъ. 8) Петрозаводскій (258)—исключительно на проложеніе новыхъ гужевыхъ дорогъ.

Пензенская губ.: 9) Сараяскій (137)—на содержаніе дорогъ мѣстнаго значенія.

Пермская губ.: 10) Красноуфимскій (262, 270)—на устройство и содержаніе подѣльныхъ путей. 11) Соликамскій (460)—на устройство и содержаніе мѣстныхъ дорогъ, имѣющихъ какъ торговое, такъ и чисто сельскохозяйственное значеніе. 12) Чердын-

скій (488 489). 13) Шадринскій (498)—на устройство новыхъ проселочныхъ дорогъ и подъездныхъ путей.

Рязанская губ.: 14) Раненбургскій (339)—безъ обязательнаго составленія техническихъ смѣтъ.

Тульская губ.: 15) Новосильскій (384).

Черниговская губ.: 16) Черниговскій У. (440)—безъ представленія техническихъ смѣтъ на утвержденіе губернскаго технического бюро.

4. Образовать особые уѣздные дорожные капиталы посредствомъ выдѣленія части суммъ губернскаго дорожнаго капитала или за счетъ другихъ источниковъ.

Астраханская губ.: 1) Енотаевскій (99—100).

Виленская губ.: 2) Виленскій У. (84). 3) Ошмянскій (148, 150)—изъ поступленийъ отъ особаго процентнаго сбора съ доходовъ фабрикъ, заводовъ и акціонерныхъ компаній, установленнаго на покрытие расходовъ по содержанию иѣстныхъ дорогъ.

Калужская губ.: 4) Жидринскій (42). 5) Медыньскій (207).

Кіевская губ.: 6) Васильковскій (364, 388)—также изъ поступленийъ отъ денежныхъ сборовъ, установленныхъ взаимѣтъ натуральной дорожной повинности. 7) Звенигородскій (394). 8) Липовецкій (859)—также изъ поступленийъ отъ сборовъ, взимаемыхъ съ лицъ, пользующихся дорогами, взаимѣтъ натуральной повинности. 9) Уманскій (1059)—также изъ поступленийъ отъ специальныхъ сборовъ, установленныхъ взаимѣтъ натуральной повинности. 10) Чигиринскій (1126)—изъ поступленийъ отъ специальныхъ сборовъ на дорожное дѣло, установленныхъ взаимѣтъ натуральной повинности.

Ковенская губ.: 11) Поневѣжскій (116).

Минская губ.: 12) Мозырскій (234).

Олонецкая губ.: 13) Губернскій (37, 42).

Пермская губ.: 14) Екатеринбургскій (174)—изъ поступленийъ отъ специальныхъ сборовъ съ крестьянскихъ обществъ и частныхъ владѣльцевъ, военныхъ ассигнованій и пособій изъ казны. 15) Красноуфимскій (253, 259, 270). 16) Осинскій (387). 17) Шадринскій (498).

Подольская губ.: 18) Летичевскій (788, 793)—изъ поступленийъ отъ специальныхъ дорожныхъ сборовъ, установленныхъ взаимѣтъ натуральной повинности.

Рязанская губ.: 19) Раненбургскій (323).

Тверская губ.: 20) Губернскій (16, 77).

Тульская губ.: 21) Губернскій (11)—также изъ пособій отъ казны. 22) Новосильскій (369).

Черниговская губ.: 23) Глуховскій (126, 130). 24) Кролевецкій (269). 25) Суражскій (430)—изъ поступленийъ отъ специальныхъ сборовъ, установленныхъ взаимѣтъ натуральной повинности.

Ярославская губ.: 26) Пошехонскій (192).

5. Установить попутные сборы съ грузовъ, отправляемыхъ и получаемыхъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ (и паромныхъ пристаняхъ), для устройства и содержанія подъездныхъ путей.

Владимірская губ.: 1) Владимірскій У. (69)—и на паромныхъ пристаняхъ, въ размѣръ доли конейки, въ соответствии съ тарифной классификаціей.

Гродненская губ.: 2) Губернскій (85). 3) Кобринскій (474)—желательно, чтобы установленный сборъ въ $\frac{1}{2}$ коп. на устройство складовъ и приспособленій для храненія грузовъ на желѣзнодорожныхъ станціяхъ расходовался также на устройство подъездныхъ путей.

Московская губ.: 4) Серпуховскій (616, 635).

Орловская губ.: 5) Губернскій (46)—съ утвержденія губернатора. 6) Малоархангельскій (588, 649)—съ утвержденія губернатора, по приведеніи подъездныхъ путей въ благоустроенный видъ.

Херсонская губ.: 7) Тираспольскій (363) — въ $\frac{1}{4}$ коп. съ пуда, для оплаты понаименованныхъ изъ казны средствъ на шоширование транспортныхъ путей.

Ярославская губ.: 8) Губернский (13, 16)—въ разширѣ 1, 1/2, 1/3 и 1/10 коп. съ пуда грузовъ и 5—8 коп. съ каждой головы скота, съ выдачей ссудъ подъ сборы на постройку подъездныхъ путей. 9) Мологскій (109, 112, 127)—съ выдачей ссудъ подъ эти сборы для скорѣйшаго устройства путей. 10) Рыбинскій (212)—въ пользу городовъ, для устройства къ нимъ подъездныхъ путей.

6. Установить шоссейные или заставные сборы за проѣздъ по мѣстнымъ дорогамъ.

Астраханская губ.: 1) Черноярскій (334).
Кіевская губ.: 2) Губернский (16) — въ невысокомъ разширѣ. 3) Бердичевскій (324—325)—за пользованіе цѣнными дорожными сооруженіями. 4) Каневскій (468).
Ковенская губ.: 5) Поневѣжскій (117).
Курская губ.: 6) Обоянскій (507, 534).
Нижегородская губ.: 7) Васильскій (237, 242) — по 5 коп. съ лошади. 8) Горбатовскій (284)—сборы за проѣздъ по Дуденевскому сѣзду.
Новгородская губ.: 9) Боровичскій (140).
Орловская губ.: 10) Губернский (46)—за проѣздъ по шоссе и по мостамъ, съ утвержденія губернатора. 11) Малоархангельскій (588, 649) — съ утвержденія губернатора.
Полтавская губ.: 12) Гадячскій (183)—за пользованіе специальными дорожными сооруженіями.

7. Предоставить частной инициативѣ устройство и содержаніе дорогъ и дорожныхъ сооруженій, съ правомъ взиманія заставныхъ сборовъ.

Витебская губ.: 1) Велижскій (106) и 2) Витебскій У. (150)—кромя паромовъ на большихъ трактахъ.
Волынская губ.: 3) Острожскій (186)—кромя паромовъ.
Кіевская губ.: 4) Губернский (16)—съ сооруженіемъ дорогъ на занятый капиталъ и съ обязательствомъ для учреждений и лицъ, заинтересованныхъ въ устройствѣ улучшеннаго пути, постепенно погашать капиталъ и содержать дорогу за счетъ заставныхъ сборовъ или иныхъ источниковъ. 5) Чигиринскій (1184).
Ковенская губ.: 6) Губернский (8) и 7) Тельшевскій (156)—шоссейныхъ дорогъ, гатей и болѣе сложныхъ мостовъ.
Лифляндская губ.: 8) Вольмарскій (180)—кромя переправъ на уѣздныхъ и приходскихъ дорогахъ.
Нижегородская губ.: 9) Горбатовскій (284) — установивъ земскій контроль надъ перевозами и таксами на перевозъ на все время пользованія переправами до недоставы. 10) Сергачскій (560)—установивъ таксы за пользованіе перевозами, устроенными на частный счетъ.
Орловская губ.: 11) Малоархангельскій (588, 650).
Подольская губ.: 12) Могилевскій (892).
Псковская губ.: 13) Великолуцкій (102)—на основаніи особыхъ соглашеній съ Министерствомъ Путей Сообщенія, или земствомъ или волостными правленіями.
Самарская губ.: 14) Бугурусланскій (291—292). 15) Новоузенскій (382) — при воспрещеніи взиманія арендныхъ платъ за берега при устройствѣ переправъ.
Смоленская губ.: 16) Губернский (121). 17) Юхновскій (297) — дорогъ и мостовъ, со взиманіемъ заставныхъ и мостовыхъ сборовъ.

V. Въ виду крупныхъ недостатковъ нынѣшней натуральной дорожной повинности и крайней неудовлетворительности результатовъ въ ея примѣненіи для дорожнаго дѣла, желательно.

1. Сохранивъ натуральную дорожную повинность, подвергнуть коренному пересмотру регулирующее ее законодательство, въ цѣляхъ

болѣе равномернаго распредѣленія повинности и упорядоченія ея отбыванія.

Бессарабская губ.: 1) Губернскій (12)—по содержанію земскихъ дорогъ, съ распространіемъ на лицъ всѣхъ сословій (въ томъ числѣ и однодворцевъ) и съ предоставленіемъ лицамъ привилегированнымъ права замѣны отбыванія повинности соотвѣтствующими денежными взносами. 2) Бѣлецкій (182)—установилъ общую натуральную повинность, съ раскладкою ея Земскимъ Собраніемъ, по доставкѣ и подготовкѣ матеріаловъ для устройства улучшенныхъ путей. 3) Иманьскій (189—190)—сохранивъ нѣмѣшній порядокъ, установленный румынскими законами, по отбыванію каждымъ жителемъ коммуны дорожной повинности въ размѣрѣ трехъ дней для содержанія уѣздныхъ дорогъ и трехъ дней для содержанія коммунальныхъ дорогъ, съ правомъ замѣны деньгами по стоимости рабочего дня, опредѣляемой Земскимъ Собраніемъ. 4) Сорокскій (345)—установилъ всеобщую натуральную дорожную повинность, съ правомъ замѣны денежными взносами для шоссеванія подъѣздныхъ путей.

Виленская губ.: 5) Губернскій (10). 6) Дисненскій (97)—ограничилъ привывъ населенія на работы лишь предѣлами волости, съ отнесеніемъ болѣе крупныхъ дорожныхъ сооружений на счетъ дорожнаго капитала. 7) Лидскій (125)—распредѣлилъ дороги на участки между отдѣльными домохозяевами. 8) Ошмянскій (148)—предоставилъ дорожнымъ комисиамъ опредѣлять максимальное количество рабочихъ дней для лицъ, отбывающихъ натуральную повинность, съ распредѣленіемъ между ними соотвѣтствующихъ дорожныхъ участковъ. 9) Свенцянкскій (190)—привелъ ранѣе дороги въ надлежащій видъ, на средства дорожнаго капитала.

Витебская губ.: 10) Губернскій (55—56). 11) Двинскій (237)—съ отнесеніемъ на земскія средства крупныхъ мостовыхъ сооружений. 12) Невельскій (367)—съ ограниченіемъ разстояній по призыву населенія на работы предѣлами волости. 13) Себежскій (508, 509)—съ раздѣленіемъ дорожныхъ участковъ между отдѣльными домохозяевами изъ крестьянъ и съ облегченіемъ бремени частныхъ землевладѣльцевъ по отпуску лѣса и фашины.

Владимірская губ.: 14) Владимірскій У. (69)—по содержанію проселочныхъ дорогъ, при благоприятныхъ условіяхъ свойства почвы и рельефа мѣстности, съ замѣной въ противоположномъ случаѣ повинностью денежною, при пособіяхъ изъ средствъ уѣзднаго земства. 15) Ковровскій (100)—по содержанію проселочныхъ дорогъ, съ отнесеніемъ на денежные земскія средства содержанія мостовъ и другихъ крупныхъ дорожныхъ сооружений.

Волынская губ.: 16) Ковельскій (130)—по содержанію всѣхъ мѣстныхъ дорогъ, при равномерномъ распредѣленіи дорожныхъ расходовъ на все населеніе уѣзда и съ привлеченіемъ къ денежнымъ расходамъ городовъ, мѣстечекъ и фабричныхъ предприятий въ соотвѣтствіи съ количествомъ труда, затрачиваемого крестьянами на отбываніе дорожной повинности натурою.

Вятская губ.: 17) Губернскій (16)—по содержанію проселочныхъ дорогъ. 18) Вятскій У. (141, 165—166)—по содержанію лишь полотна большихъ и проселочныхъ дорогъ и для исправленія малыхъ проселочныхъ дорогъ, съ распредѣленіемъ дорогъ на участки между отдѣльными домохозяевами.

Гродненская губ.: 19) Губернскій (85)—по содержанію земскихъ дорогъ, съ раздѣленіемъ дорогъ на участки между отдѣльными домохозяевами. 20) Вѣльскій (379)—въ случаѣ невозможности обратитъ натуральную дорожную повинность въ денежную, желательнo содержаніе полотна грунтовыхъ дорогъ и гатей возложить на крестьянъ въ предѣлахъ той же волости, гдѣ они проживаютъ, съ отнесеніемъ устройства и содержанія мостовъ на денежные сборы съ казенныхъ и частновладѣльческихъ земель. 21) Гродненскій У. (432)—до введенія земскихъ учрежденій, съ распредѣленіемъ дорогъ на участки между отдѣльными домохозяевами. 22) Кобринскій (474)—по содержанію земскихъ дорогъ, съ отнесеніемъ ремонта мостовъ длиннѣе 3 сажень на дорожный капиталъ и съ распредѣленіемъ дорогъ на участки между отдѣльными домохозяевами.

Екатеринославская губ.: 23) Бахмутскій (93)—для крестьянскаго населенія, по содержанію подъѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ и населеннымъ мѣстностямъ.

Калужская губ.: 24) Козельскій (95)—по содержанію проселочныхъ дорогъ, съ равномернымъ распредѣленіемъ повинности между владѣльцами земель и торгово-

промышленныхъ предприятий, по образцу Финляндіи. 25) Мѣдвнскій (201) — по содержанию проселочныхъ дорогъ, съ правомъ заѣмы соответствующихъ денежныхъ взносовъ по опредѣленію закона. 26) Тарусскій (306) — по содержанию дорожнаго полотна, съ отношеніемъ устройства и ремонта дорожныхъ сооружений на денежные земскія средства.

Кіевская губ.: 27) Каневскій (468) — по содержанию проселочныхъ дорогъ, съ равномернымъ распредѣленіемъ повинности между крестьянскими обществами, земле-владѣльцами и владельцами промышленныхъ заведеній и заводовъ.

Ковенская губ.: 28) Губернскій (8) — точно опредѣливъ участіе землевладѣльцевъ — (не исключая и казны, какъ владельца недвижимости), по поставкѣ гравія и строительныхъ матеріаловъ для починки мостовъ, посредствомъ приписки опредѣленныхъ дорожныхъ участковъ и мостовъ къ отдѣльнымъ имѣніямъ. 29) Вилькомирскій (37) — распредѣливъ участки земскихъ дорогъ между землевладѣльцами для доставленія въ надлежащемъ количествѣ лѣсного матеріала и гравія. 30) Поневѣжскій (115, 116) — возложивъ на казенныя земли поставку не только лѣсныхъ матеріаловъ, но и гравія, наравнѣ съ частными землевладѣльцами, и установивъ максимальное число рабочихъ дней для каждаго селенія, отбывающаго повинность личнымъ трудомъ. 31) Тельшевскій (156) — съ привлеченіемъ казенныхъ владѣній къ поставкѣ дорожно-строительныхъ матеріаловъ (лѣса, булыжника, гравія, желѣза для мостовыхъ скрѣпъ и проч.). 32) Шавельскій (165, 176 — 177) — распространивъ повинность, съ правомъ заѣмы денежныхъ взносовъ, на всѣхъ жителей въ возрастѣ отъ 16 до 60 лѣтъ и установивъ нормальное число рабочихъ дней: для содержанія проселочныхъ дорогъ — 3 дней и для содержанія колесныхъ дорогъ — 1 дня, по образцу Франціи.

Курляндская губ.: 33) Губернскій (11—12) — подвергнувъ пересмотру дорожную инструкцію 1870 года, въ цѣляхъ болѣе равномернаго распредѣленія натуральной повинности между частными землевладѣльцами и крестьянами. 34) Баусскій (29). 35) Виндавскій (33) — подвергнувъ дорожную инструкцію 1870 года пересмотру, въ цѣляхъ болѣе правильнаго распредѣленія дорожныхъ участковъ между дворохозяевами. 36) Гагенпотскій (42) — ограничивъ разстояніе для подвозки строительныхъ матеріаловъ (гравія) 10 верстами. 37) Гольдингенскій (45) — сохранивъ нынѣшній порядокъ отбыванія повинности, установленный дорожной инструкціей 1870 года. 38) Гробинскій (49) — устраняя за счетъ дорожнаго капитала шоссе на наиболее трудныхъ участкахъ подъѣздныхъ путей, въ цѣляхъ облегченія натуральной повинности. 39) Добленскій (55) — выдавая денежные пособія изъ дорожнаго капитала наиболее обремененнымъ повинностью дворохозяевамъ и предоставляя дворохозяевамъ право соединять свои участки и сдавать ихъ съ подряда. 40) Иллуекскій (59) — отпуская изъ земскихъ средствъ денежные пособія въ случаяхъ чрезвычайнаго обремененія лицъ, обязанныхъ повинностью. 41) Тальсенскій (62 — 63) — установивъ выдачу пособій дворохозяевамъ, обязаннымъ провозкою гравія на разстояніе болѣе 10 верстъ. 42) Туккумскій (67 — 68) — установивъ выдачу пособій наиболее обремененнымъ повинностью дворохозяевамъ. 43) Фридрихштадтскій (72, 76) — облегчивъ полученіе дорожно-строительныхъ матеріаловъ (гравія) и урегулировавъ распредѣленіе между отдѣльными хозяевами дорожныхъ участковъ такъ, чтобы разстояніе ихъ отъ усадебъ было не велико, и чтобы притомъ всѣ участки одного и того же дворохозяина находились въ одной мѣстѣ.

Курская губ.: 44) Путивльскій (542 — 543) — на существующихъ основаніяхъ, съ отношеніемъ на денежные земскія средства устройства подъѣздныхъ путей къ станціямъ и на средства акціонерныхъ обществъ подъѣздовъ къ ихъ заводамъ и фабрикамъ. 45) Рыльскій (559, 560) — по содержанию проселочныхъ дорогъ и небольшихъ дорожныхъ сооружений, съ отношеніемъ на частныхъ владѣльцевъ омежныхъ съ дорогами земель отпуску дорожныхъ матеріаловъ, а на крестьянъ соседнихъ деревень — производствѣ самыхъ работъ. 46) Старооскольскій (569, 571) — по содержанию второстепенныхъ проселочныхъ дорогъ, съ равномернымъ распредѣленіемъ повинности между всѣмъ населеніемъ.

Лифляндская губ.: 47) Губернскій (3, 25) — по устройству и содержанию приходскихъ дорогъ, отложивъ болѣе равномерное распредѣленіе повинности до окончанія переоцѣнки недвижимыхъ имуществъ. 48) Валкскій (158) — распредѣливъ дорожные участки возможно ближе къ мѣсту жительства лицъ, призываемыхъ къ отбыванію повинности. 49) Верроскій (166). 50) Венденскій (171) — на существующихъ основаніяхъ. 51) Перновскій (197) — на существующихъ основаніяхъ, впродѣ до введенія въ дѣйствіе

въ край новой реформы земельного обложения. 52) Рижскій У. (202)—распределить повинность на равныхъ основаніяхъ между помѣщичьими и крестьянскими землями. 53) Юрьевскій (228)—равноѣрно распределить повинность между всѣми землевладѣльцами, по завершеніи податной реформы.

Минская губ.: 54) Мозырскій (234)—по содержанию проселочныхъ дорогъ, съ возложеніемъ на владѣльцевъ земель поставки дорожныхъ матеріаловъ, а на крестьянъ—самаго производства работъ. 55) Рѣчицкій (380—381)—для содержанія какъ земскихъ, такъ и большихъ проселочныхъ дорогъ, распределить повинность соответственно цѣнности или доходности имуществъ, облагаемыхъ земскими сборами, съ правомъ заѣмы денежными сборомъ для землевладѣльцевъ, владѣльцевъ заводовъ, фабрикъ и городскихъ недвижимыхъ имуществъ и съ переводомъ причитающагося оклада сбора для крестьянскихъ обществъ въ рабочіе дни—лѣтніе и конные, по определенной на каждое трехлѣтіе таксѣ; на частныхъ владѣльцахъ и вѣдомствѣ Государственныхъ Имуществъ должна быть оставлена также обязанность отпуска лѣса для дорожныхъ сооружений, съ зачетомъ стоимости лѣса, по определенной таксѣ, при взысканіи слѣдующихъ съ владѣнія денежныхъ оборотовъ. 56) Слуцкій (408, 409)—для крестьянъ—по содержанію какъ земскихъ, такъ и большихъ проселочныхъ дорогъ, имѣющихъ торговое значеніе.

Могилевская губ.: 57) Губернскій (10)—съ соблюденіемъ, насколько возможно, требованій равноѣрности. 58) Климовичскій (85)—распределить дорожные участки возможно ближе къ исправляющимъ ихъ деревнямъ. 59) Оршанскій (112)—съ правомъ заѣмы денежными взносами, по примѣру Франціи. 60) Чаусскій (144)—на существующихъ основаніяхъ.

Московская губ.: 61) Верейскій (148, 156)—по содержанію проселочныхъ дорогъ, съ раздѣленіемъ ихъ на участки между отдѣльными крестьянскими дворами въ зависимости отъ отдаленности участковъ и качества грунта. 62) Волоколамскій (182, 185)—для содержанія проселочныхъ дорогъ, съ привлеченіемъ къ повинности всѣхъ пользующихся дорогами (городовъ, частныхъ владѣльцевъ, сельскихъ обществъ, владѣльцевъ фабрикъ и торгово-промышленныхъ заведеній), съ правомъ заѣмы денежными взносами.

Нижегородская губ.: 63) Губернскій (24)—по содержанію проселочныхъ дорогъ.

Новгородская губ.: 64) Крестецкій (225)—равноѣрно распределить дороги на участки между всѣми владѣльцами земли, пропорціонально размѣрамъ владѣнія и по соображенію съ значеніемъ дороги и характеромъ мѣстности.

Олонецкая губ.: 65) Вытегорскій (144)—по содержанію всѣхъ мѣстныхъ дорогъ, кромя почтовыхъ. 66) Каргопольскій (180)—для содержанія какъ земскихъ, такъ и проселочныхъ дорогъ. 67) Лодейнопольскій (207)—для содержанія проселочныхъ дорогъ.

Оренбургская губ.: 68) Губернскій (32)—по исправленію неолотва мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія, съ привлеченіемъ къ повинности всего населенія губерніи, не исключая и частныхъ владѣльцевъ, съ правомъ заѣмы денежными взносами по определенной таксѣ.

Орловская губ.: 69) Малоархангельскій (587)—съ привлеченіемъ къ отбыванію повинности всѣхъ сословій.

Пермская губ.: 70) Красноуфимскій (262)—по содержанію проселочныхъ дорогъ, съ распределеніемъ повинности между населеніемъ, въ зависимости отъ пользованія дорогами отдѣльными лицами.

Подольская губ.: 71) Брацлавскій (176)—возложить на владѣльцевъ земель ремонтъ пролегающихъ по ихъ землямъ дорожныхъ участковъ всѣхъ мѣстныхъ дорогъ.

Псковская губ.: 72) Губернскій (35)—для содержанія проселочныхъ (волостныхъ) дорогъ, съ равноѣрной раскладкой земствомъ повинности между всѣми классами населенія волости, съ сохраненіемъ за каждымъ призываемымъ къ повинности права заѣмы отбываніе ея денежными взносами. 73) Новоржевскій (117)—по содержанію большихъ проселочныхъ дорогъ. 74) Порховскій (244—245)—съ раскладкою между всѣми владѣльцами въ уѣздѣ, примѣнительно къ денежному земскому обложенію, съ правомъ для каждаго заѣмы повинности денежными взносами, при отнесеніи расходовъ по устройству искусственныхъ дорожныхъ сооружений (мостовъ, гатей и проч.) на денежные земскія средства.

Рязанская губ.: 75) Губернскій (18, 58)—для содержанія проселочныхъ дорогъ, съ правомъ заѣмы отбыванія повинности денежными взносами и съ выдачей пособій наиболѣе обремененнымъ повинностью лицамъ изъ суммъ дорожнаго капитала. 76) Данковскій (182)—для содержанія проселочныхъ дорогъ, съ усиленіемъ надзора за ихъ

исправностью. 77) Рязскій (374) — для содержанія полотна проселочныхъ дорогъ, съ привлеченіемъ къ отбыванію повинности войскъ осоловій, при зашитъ ея для лицъ приимлеженныхъ денежными сборами. 78) Спасскій (653)—для содержанія проселочныхъ дорогъ.

С.-Петербургская губ.: 79) Губернскій (11)—для содержанія проселочныхъ дорогъ, съ привлеченіемъ къ отбыванію повинности всего населенія уѣзда. 80) С.-Петербургскій У. (86)—равноѣрно распредѣливъ повинность между мѣстными землевладѣльцами и крестьянскими обществами, съ точнымъ указаніемъ участка каждому домохозяину. 81) Шлиссельбургскій (89) — для содержанія проселочныхъ дорогъ, съ уравнительной раскладкой повинности по направленію отдѣльныхъ участковъ дорогъ между частными владѣльцами и селеніями въ предѣлахъ волости.

Смоленская губ.: 82) Гжатскій (86)—по содержанію проселочныхъ дорогъ, съ раздѣленіемъ ихъ на подворные участки по примѣру Финляндіи и Прибалтійскихъ губерній. 83) Рославльскій (281)—съ распредѣленіемъ участковъ дорогъ между отдѣльными дворохозяевами.

Тамбовская губ.: 84) Кирсановскій (192, 210)—предоставивъ мелкой земской единицѣ раскладку дорожной повинности между владѣльцами земли, собственниками упряжекъ и промышленными предпріятіями, при сохраненіи за привлекаемыми къ повинности лицами права зашиты рабочей окладъ денежными взносомъ.

Тверская губ.: 85) Губернскій (15, 76), 86) Вышневолоцкій (239) и 87) Ржевскій (366)—по содержанію проселочныхъ дорогъ. 88) Старинскій (415)—для содержанія дорогъ, усовершенствованныхъ за счетъ Государственнаго Казначейства.

Тульская губ.: 89) Губернскій (11)—для содержанія проселочныхъ дорогъ. 90) Богородицкій (94, 107)—для содержанія проселочныхъ дорогъ мелкою земскою единицею. 91) Веневскій (138)—для крестьянскихъ обществъ, по содержанію проселочныхъ дорогъ. 92) Епифанскій (195, 196, 215)—для содержанія проселочныхъ дорогъ мелкою земскою единицею, съ распространеніемъ на всѣхъ жителей безъ различія сословія.

Харьковская губ.: 93) Губернскій (32)—съ правомъ зашиты денежными взносами. 94) Зміевскій (224)—распространивъ на все населеніе, съ правомъ для каждаго зашиты денежными взносами. 95) Харьковскій У. (422—423)—съ привлеченіемъ къ отбыванію повинности всего мѣстнаго населенія безъ различія сословія, при сохраненіи за каждымъ призываемымъ права зашиты себя наемными рабочими.

Херсонская губ.: 96) Губернскій (42)—по содержанію проселочныхъ дорогъ.

Черниговская губ.: 97) Козелецкій (203)—для содержанія важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ, по раскладкѣ повинности Земскими Собраніями между крестьянскими обществами и частными владѣльцами земель. 98) Мглинскій (273)—равноѣрно распредѣливъ повинность между всѣми владѣльцами уѣзда. 99) Новозыбковскій (299—308)—установивъ въ законодательномъ порядкѣ соотвѣтственные правила, подробности примѣненія которыхъ должны быть опредѣляемы отдѣльными земствами въ зависимости отъ мѣстныхъ и бытовыхъ условій.

Эстляндская губ.: 100) Губернскій (54—56) — равноѣрно распредѣливъ между владѣльцами земель, въ связи съ общей реформой мѣстнаго земскаго обложенія.

Ярославская губ.: 101) Губернскій (16)—привлекая къ содержанію проселочныхъ дорогъ какъ личнымъ трудомъ, такъ и денежными средствами и матеріалами, все населеніе въ известномъ районѣ, пользующееся дорогами и имѣющее собственность въ какомъ бы то ни было видѣ, при отнесеніи къ обязанности земства снабженія населенія дорого стоящими орудіями: катками, снѣгообразывающими треугольниками и т. п.

2. Сохранивъ натуральную дорожную повинность, установить за отбываніе ея вознагражденіе.

Архангельская губ.: 1) Печорскій (189)—для крестьянскихъ обществъ, съ вознагражденіемъ по существующимъ справочнымъ цѣнамъ на трудъ.

Витебская губ.: 2) Люцинскій (352)—для крестьянскихъ обществъ по ремонту полотна всѣхъ грунтовыхъ дорогъ, не исключая и проселочныхъ, съ обращеніемъ въ уплату причитающихся съ крестьянъ казенныхъ и земскихъ налоговъ поступленій отъ специальныхъ дорожныхъ денежныхъ сборовъ, подлежащихъ вниманію съ казенныхъ и частновладѣльческихъ земель, по равноѣрной раскладкѣ всей суммы годово-

выхъ дорожныхъ расходовъ на все количество земель въ уѣздѣ. 3) Рѣжницкій (493)— по содержанию всѣхъ мѣстныхъ дорогъ, не исключая и проселочныхъ.

Смоленская губ.: 4) Рославльскій (261)—обязавъ крестьянъ содержать натуральною повинностью всѣ проселочныя дороги, а землевладѣльцевъ—доставлять средства на вознагражденіе крестьянъ.

3. Рѣшеніе вопроса о сохраненіи натуральной дорожной повинности или о замѣнѣ ея денежною предоставитъ усмотрѣнію Земскихъ Собраній и мелкой дорожной единицы.

Курская губ.: 1) Губернскій (3)—для содержанія проселочныхъ дорогъ, при условіи полной уравнительности повинности для лицъ всѣхъ сословій и предоставленія всѣмъ желающимъ права замѣнять ее денежными взносами.

Минская губ.: 2) Губернскій (4).

Московская губ.: 3) Губернскій (9) — для содержанія проселочныхъ дорогъ, съ равноѣрными и необременительными разверстаніемъ повинности между всѣмъ населеніемъ въ районѣ определенной округи. 4) Звенигородскій (278, 299, 328—329)—усмотрѣнію мелкой земской единицы, для содержанія проселочныхъ дорогъ. 5) Московскій У. (434)—для содержанія проселочныхъ дорогъ.

Псковская губ.: 6) Псковскій У. (295)— усмотрѣнію губернскаго земства.

Смоленская губ.: 7) Губернскій (121).

Тульская губ.: 8) Новосильскій (369).

Ярославская губ.: 9) Мышкинскій (164)—усмотрѣнію волостной единицы, для содержанія второстепенныхъ проселочныхъ дорогъ.

4. Натуральную дорожную повинность замѣнить денежною.

Архангельская губ.: 1) Губернскій (53—54)—по содержанію мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія. 2) Архангельскій У. (150).

Астраганская губ.: 3) Черноярскій (298, 333—334).

Виленская губ.: 4) Вилейскій (73) — по содержанію мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія.

Витебская губ.: 5) Велижскій (106)—по содержанію земскихъ дорогъ.

Вологодская губ.: 6) Вельскій (67) и 7) Никольскій (195) — по содержанію земскихъ и большихъ проселочныхъ дорогъ. 8) Сольвычегодскій (201) — по содержанію большихъ проселочныхъ дорогъ.

Волынская губ.: 9) Губернскій (16) и 10) Острожскій (185)—по содержанію земскихъ дорогъ.

Воронежская губ.: 11) Острогожскій (145, 151)—по содержанію всѣхъ мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія.

Вятская губ.: 12) Нолинскій (477)—по содержанію большихъ проселочныхъ дорогъ.

Гродненская губ.: 13) Бѣльскій (378—379)—по содержанію земскихъ дорогъ, 14) Гродненскій У. (432)—по содержанію земскихъ и большихъ проселочныхъ дорогъ, по введеніи въ край земскихъ учрежденій. 15) Пружанскій (503) — по содержанію земскихъ дорогъ.

Казанская губ.: 16) Губернскій (11)—по содержанію земскихъ дорогъ. 17) Мамадышскій (61)—по содержанію земскихъ почтовыхъ и торговыхъ трактовъ. 18) Чебоксарско-Козьмодемьянскій (148).

Калужская губ.: 19) Жнадринскій (42)—по содержанію какъ земскихъ, такъ и проселочныхъ дорогъ. 20) Перемышльскій (285) — по содержанію большихъ земскихъ дорогъ.

Кіевская губ.: 21) Каневскій (468) — по содержанію мѣстныхъ дорогъ, кромя проселочныхъ. 22) Таращанскій (1027). 23) Черкасскій (1093, 1098) — по содержанію земскихъ дорогъ.

Костромская губ.: 24) Губернскій (70, 162)—по содержанію земскихъ трактовъ и важѣйшихъ проселочныхъ дорогъ. 25) Ветлужскій (261)—по содержанію всѣхъ мѣстныхъ дорогъ.

Курляндская губ.: 26) Тальсенскій (62—63)—съ отнесеніемъ содержанія устроенныхъ за счетъ земскихъ средствъ, новыхъ дорогъ, на земскія же средства.

Курская губ.: 27) Губернский (2—3) — по содержанию больших или транспортных дорогъ, находящихся въ вѣдѣніи губернскаго земства. 28) Корочанскій (282) — при условіи нахожденія всѣхъ дорогъ въ исключительномъ вѣдѣніи земства. 29) Новооскольскій (433, 488) — для содержанія проселочныхъ дорогъ, по принятіи подвѣдныхъ путей на обще-государственный отчетъ. 30) Фатежскій (784) — по содержанію земскихъ дорогъ.

Лифляндская губ.: 31) Губернский (3) — по устройству и содержанію уѣздныхъ дорогъ.

Минская губ.: 32) Мѣнскій У. (185).

Могилевская губ.: 33) Могилевскій У. (97) — по содержанію земскихъ дорогъ, съ постепенной замѣной натуральной повинности денежною.

Новгородская губ.: 34) Губернский (11, 96) — по содержанію проселочныхъ дорогъ.

Олонекская губ.: 35) Лодейнополюскій (207) — по содержанію земскихъ дорогъ.

Орловская губ.: 36) Брянскій (304). 37) Сѣвскій (738) — по содержанію какъ земскихъ, такъ и проселочныхъ дорогъ.

Пермская губ.: 38) Губернский (19). 39) Верхотурскій (172) — по содержанію дорогъ, имѣющихъ общественное значеніе. 40) Камышловскій (210) — по содержанію проселочныхъ дорогъ. 41) Осинскій (387) — то же.

Подольская губ.: 42) Винницкій (233, 234). 43) Проскуровскій (977, 1011) — по содержанію земскихъ дорогъ. 44) Ушицкій (1024).

Полтавская губ.: 45) Кобелякскій (219). 46) Полтавскій У. (731). 47) Прилукскій (760) — по содержанію всѣхъ мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія.

Симбирская губ.: 48) Сѣвгилеевскій (442) — то же. 49) Сызранскій (536).

Смоленская губ.: 50) Ельнинскій (164).

Тульская губ.: 51) Ржевскій (366) — по содержанію земскихъ дорогъ.

Уфимская губ.: 52) Стерлитамакскій (270).

Харьковская губ.: 53) Ахтырскій (172) — хотя бы для содержанія земскихъ дорогъ. 54) Сумскій (353) — по содержанію проселочныхъ дорогъ.

Херсонская губ.: 55) Одесскій (296). 56) Херсонскій У. (397).

Черниговская губ.: 57) Черниговскій У. (440).

5. Натуральную дорожную повинность замѣнить денежною, установивъ взамѣнъ ея специальный дорожный сборъ.

Архангельская губ.: 1) Шенкурскій (246) — со всѣхъ владѣльцевъ земель, пропорціонально числу десятинъ земли.

Астраханская губ.: 2) Губернский (5) — съ сельскихъ обществъ, другихъ землевладѣльцевъ и разночинцевъ, проживающихъ въ поселкахъ, для содержанія мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія.

Бессарабская губ.: 3) Измайлскій (189—190) — небольшою подесятинный сборъ съ крупныхъ землевладѣльцевъ.

Витебская губ.: 4) Городокскій (202) — со всѣхъ земель и торговыхъ и промышленныхъ предпріятій, для содержанія земскихъ и большихъ проселочныхъ дорогъ. 4) Люцинскій (352) — съ казенныхъ и частновладѣльческихъ земель по расчету суммы, приходящейся на десятину земли, при распредѣленіи всѣхъ годовыхъ дорожныхъ расходовъ на все количество земли въ уѣздѣ. 6) Полоцкій (396, 405, 406) — со всѣхъ владѣльцевъ земли, по числу десятинъ и качеству земли, для содержанія земскихъ дорогъ. 7) Рѣжицкій (493) — съ казенныхъ и частныхъ земель, для содержанія всѣхъ мѣстныхъ дорогъ.

Владимирская губ.: 8) Переяславскій (120) — съ имущества всѣхъ сословій, не исключая и духовенства.

Волинская губ.: 9) Владиміръ-Волинскій (56). 10) Житомирскій (86) — съ имущества всѣхъ сословій для содержанія земскихъ дорогъ. 11) Заславскій (89, 103) — съ сельскаго и городского населенія и вообще со всѣхъ владѣльцевъ, заинтересованныхъ въ хорошемъ состояніи дорогъ. 12) Луцкій (157). 13) Овручскій (178) — со всѣхъ владѣльцевъ для содержанія земскихъ дорогъ. 14) Ровенскій (209) — съ земель и фабрикъ, при чемъ размѣръ подесятиннаго налога долженъ измѣняться въ соотвѣтствіи со значеніемъ проходящихъ черезъ каждую часть уѣзда дорогъ, фабрики же и заводы должны быть обложены процентнымъ сборомъ съ прибыли. 15) Староконстантиновскій (225) — со всѣхъ владѣльцевъ, для содержанія земскихъ дорогъ.

Гродненская губ.: 16) Бѣлостоко-Сокольскій (286—287)—со всѣхъ лицъ и учрежденій, не исключая монастырей и духовенства, владѣющихъ недвижимою собственностью, въ соотвѣтствіи съ доходностью этой собственности. 17) Бѣльскій (378—379)—со казенныхъ и частновладѣльческихъ земель на устройство и содержаніе мостовъ. 18) Волковысскій (392)—со всѣхъ землевладѣльцевъ по количеству десятинъ земли, для содержанія земскихъ дорогъ.

Вятская губ.: 19) Котельничскій (101)—со всѣхъ владѣльцевъ въ уѣздѣ, не исключая и церквей, для содержанія проселочныхъ дорогъ. 20) Слободской (657)—со крестьянъ, по равнойрѣной раскладкѣ въ пользу волости, для содержанія второстепенныхъ проселочныхъ дорогъ.

Казанская губ.: 21) Чистопольскій (167)—со сельскихъ обществъ, для содержанія проселочныхъ дорогъ.

Калужская губ.: 22) Мещовскій (253—254)—со всѣхъ имуществъ по ихъ доходности, для содержанія какъ земскихъ, такъ и проселочныхъ дорогъ.

Кіевская губ.: 23) Бердичевскій (324)—со всѣхъ земель и промышленныхъ заведеній по цѣнности ихъ. 24) Васильковскій (364, 388)—со владѣльцевъ имуществъ, для содержанія какъ земскихъ, такъ и проселочныхъ дорогъ. 25) Звенигородскій (394, 438)—со акціонерныхъ обществъ, частныхъ владѣльцевъ и крестьянскихъ обществъ. 26) Кіевскій У. (635, 778)—со имуществъ всѣхъ обществъ, предпріятій и частныхъ лицъ, для содержанія какъ земскихъ, такъ и проселочныхъ дорогъ. 27) Липовецкій (847, 859)—со всѣхъ пользующихся дорогами съ тѣмъ, чтобы крестьяне могли при желаніи отбывать повинность натурою. 28) Радомысльскій (908)—со владѣльцевъ земельной собственности на равныхъ для всѣхъ основаніяхъ, для содержанія земскихъ дорогъ. 29) Сквирскій (993, 995)—со крестьянскихъ обществъ, владѣльцевъ земель, фабрично-заводскихъ и торгово-промышленныхъ предпріятій, для содержанія земскихъ дорогъ. 30) Уманскій (1059)—со землевладѣльцевъ—подесятинно, съ заводовъ—по максимальной нормѣ переработки продуктовъ и съ жалѣзныхъ дорогъ—по среднему размѣру ввоза и вывоза со станціи. 31) Чигиринскій (1126)—со владѣльцевъ земель, фабрично-заводскихъ, промышленныхъ и торговыхъ заведеній.

Костромская губ.: 32) Кологривскій (377, 378, 398)—со владѣльцевъ земель, соразмѣрно ихъ доходамъ и общей потребности въ путяхъ сообщенія, для содержанія проселочныхъ дорогъ.

Лифляндская губ.: 33) Вольмарскій (178)—со всѣхъ землевладѣльцевъ на равныхъ основаніяхъ, для содержанія уѣздныхъ и приходскихъ (класныхъ) дорогъ.

Минская губ.: 34) Игуменскій (156)—со крестьянъ, землевладѣльцевъ, фабрикантовъ, лѣсопромышленниковъ и другихъ лицъ. 35) Мозырскій (234)—со владѣльцевъ земель, лѣсопромышленниковъ, торговыхъ и акціонерныхъ предпріятій, для содержанія проселочныхъ дорогъ, переводимыхъ въ разрядъ земскихъ. 36) Новогрудскій (259, 266)—со владѣльцевъ земель, фабрикъ и заводовъ, для содержанія военно-коммуникационныхъ и почтовыхъ дорогъ. 37) Слуцкій (408, 409)—со помѣщичьихъ земель, въ размѣрѣ стоимости причитающихся къ поставкѣ съ каждаго владѣльца лѣсныхъ матеріаловъ.

Московская губ.: 38) Коломенскій (416)—въ пользу волости, со частныхъ владѣльцевъ и сельскихъ обществъ, на содержаніе проселочныхъ (волостныхъ) дорогъ. 39) Можайскій (422)—со всѣхъ владѣльцевъ земли, для содержанія проселочныхъ дорогъ. 40) Рузскій (509)—со лицъ всѣхъ сословій, для содержанія проселочныхъ дорогъ.

Нижегородская губ.: 41) Нижегородскій У. (454)—со всѣхъ мѣстныхъ жителей. 42) Семеновскій (512, 540).

Новгородская губ.: 43) Кирилловскій (217)—со владѣльцевъ земель пропорціонально числу десятинъ, для содержанія проселочныхъ дорогъ. 44) Старорусскій (278)—со частныхъ владѣльцевъ. 45) Тихвинскій (343, 422)—со имуществъ всѣхъ сословій, не исключая и земель духовенства, на содержаніе проселочныхъ дорогъ.

Пермская губ.: 46) Екатеринбургскій (174)—со крестьянскихъ обществъ и частныхъ владѣльцевъ, для образованія уѣзднаго дорожнаго капитала на содержаніе мѣстныхъ дорогъ и мостовъ общаго пользованія.

Подольская губ.: 47) Губернскій (66—68)—со крестьянской и частновладѣльческой земли, съ недвижимыхъ имуществъ въ городахъ и мѣстечкахъ и съ фабрикъ и за-

ведень, для содержанія земскихъ почтовыхъ, торговыхъ и военныхъ дорогъ. 48) Гайсинскій (514)—со всѣхъ земель и имуществъ акціонерныхъ обществъ, но дѣльности этихъ земель и имуществъ. 49) Лептучевскій (788, 793, 794)—со владѣльцевъ земель, торгово-промышленныхъ предпріятій, крестьянскихъ обществъ и другихъ жителей уѣзда, пользующихся дорогами, по уравнительной раскладкѣ, для содержанія какъ земскихъ, такъ и проселочныхъ дорогъ. 50) Литинскій (801, 809)—со владѣльцевъ земли—подосытно и со фабрично-заводскихъ предпріятій—по валовому ихъ обороту или въ соотвѣтствіи со точно установленнымъ количествомъ перевозимыхъ грузовъ, для содержанія проселочныхъ дорогъ; при отнесеніи содержанія земскихъ дорогъ на средотва губернскаго дорожнаго капитала. 51) Могилевскій (892)—со земли и торгово-промышленныхъ предпріятій. 52) Ольгопольскій (946)—со владѣльцевъ земель, городскихъ имуществъ, фабрикъ и другихъ промышленныхъ предпріятій. 53) Ямпольскій (1065)—со лицъ всѣхъ сословій.

Псковская губ.: 54) Великолуцкій (101)—со землевладѣльцевъ—по количеству принадлежащей имъ земли и количеству головъ скота, со безземельныхъ—по числу взрослыхъ душъ, со владѣльцевъ другихъ недвижимыхъ имуществъ—по величинѣ и стоимости такихъ и со владѣльцевъ торгово-промышленныхъ предпріятій—по величинѣ торговаго оборота, въ пользу волостей на содержаніе проселочныхъ дорогъ, при производствѣ волостями раскладки черезъ каждыя 5 лѣтъ.

Рязанская губ.: 55) Михайловскій (224)—со владѣльцевъ земель, подосытно, въ пользу мелкой земской организаціи для содержанія проселочныхъ дорогъ.

Саратовская губ.: 56) Камышинскій (455)—со сельскихъ обществъ и частныхъ владѣльцевъ въ пользу волости, для содержанія проселочныхъ дорогъ.

Симбирская губ.: 57) Курмышскій (360, 369, 370)—для содержанія проселочныхъ дорогъ.

Смоленская губ.: 58) Бѣльскій (61)—для содержанія большихъ земскихъ дорогъ.

Тульская губ.: 59) Тульскій У. (462)—со владѣльцевъ имуществъ, въ пользу мелкой земской единицы для содержанія проселочныхъ дорогъ.

Уфимская губ.: 60) Губернскій (13) и 61) Меназелинскій (229—230)—со всѣхъ сословій.

Черниговская губ.: 62) Глуховскій (126, 131) и 63) Кролевецкій (269)—на образованіе уѣздныхъ дорожныхъ капиталовъ. 64) Суражскій (429, 430)—по доходности имуществъ, соотвѣтственно обложенію земскими оборами, на образованіе уѣздныхъ дорожныхъ капиталовъ.

Ярославская губ.: 65) Любимскій (88)—со крестьянскихъ обществъ, частныхъ владѣльцевъ и акціонерныхъ обществъ, въ пользу губернскаго земства на содержаніе проселочныхъ дорогъ.

VI. Въ видахъ развитія дорожнаго дѣла желательно.

1. Привлечь къ работамъ по устройству и улучшенію гуже-выхъ дорогъ лицъ, освобождаемыхъ отъ воинской повинности, а также различнаго рода нарушителей общественнаго порядка.

Витебская губ.: 1) Себежскій (521)—арестантовъ—къ устройству шоссеиныхъ дорогъ, колѣкъ щелей и землянымъ дорожнымъ работамъ.

Вятская губ.: 2) Губернскій (34)—краткосрочныхъ арестантовъ.

Московская губ.: 3) Рузскій (533)—краткосрочныхъ арестантовъ, со заглавной двухъ дней ареста однимъ днемъ работы.

Нижегородская губ.: 4) Васильскій (237, 242)—нарушителей дѣснаго устава, со зачетомъ двухъ дней ареста за одинъ день работы.

Новгородская губ.: 5) Валдайскій (211)—арестантовъ, со отнесеніемъ на счетъ земства расходовъ на подводы, инструменты и продовольствіе во время работы.

Орловская губ.: 6) Мценскій (669)—лицъ, освобожденныхъ отъ воинской повинности, кромя увольняемыхъ по физическимъ недостаткамъ, а также арестантовъ.

Псковская губ.: 7) Губернскій (35)—арестантовъ, съ выдачей имъ вознагражденія. 8) Порховскій (245)—арестантовъ, отбывающихъ наказаніе въ исправительныхъ отдѣленіяхъ и тюрьмахъ, къ работамъ по устройству шоссе.

Смоленская губ.: 9) Юхновскій (297)—арестантовъ.

2. Отнести устройство и улучшение мѣстныхъ гужевыхъ дорогъ къ числу общественныхъ работъ, предпринимаемыхъ съ цѣлью доставленія заработка населенію при неурожаѣ и другихъ народныхъ бѣдствіяхъ.

Витебская губ.: 1) Дриссенскій (320—321).

Кіевская губ.: 2) Губернскій (16).

Олонецкая губ.: 3) Губернскій (38, 42—43) и 4) Петроаводскій (257)—устройство новыхъ дорогъ.

Орловская губ.: 5) Елецкій (379—381)—исправленіе проселочныхъ дорогъ.

Раздѣлъ II.

ВОДНЫЕ ПУТИ СООБЩЕНІЯ.

Глава V. Внутренніе и внѣшніе водные пути сообщенія.

Кромѣ вопросовъ о желѣзныхъ и гужевыхъ дорогахъ, мѣстныя Комитеты подвергли также обсужденію вопросы о водныхъ путяхъ сообщенія—внутреннихъ и внѣшнихъ. Крупное экономическое значеніе внутреннихъ водныхъ сообщеній не подлежитъ, по мнѣнію Комитетовъ, сомнѣнію. О важности этихъ путей для народнаго хозяйства можно судить по тѣмъ сотнямъ милліоновъ пудовъ грузовъ, которые ежегодно передвигаются по большимъ рѣкамъ изъ одного конца Россіи въ другой, а также подвозятся водою къ желѣзнымъ дорогамъ или мѣстнымъ торгово-промышленнымъ центрамъ. По отношенію къ громаднѣмъ сельскохозяйственнымъ продуктамъ водные пути сообщенія представляютъ особо крупныя преимущества въ сравненіи даже съ желѣзными дорогами, въ виду значительно большей дешевизны рѣчныхъ фрахтовъ передъ желѣзнодорожными тарифами. Доказательствомъ общаго признанія важнаго значенія хорошихъ водныхъ путей сообщенія служатъ грандіозные проекты ихъ улучшенія, уже осуществленные или намѣченные къ выполненію во многихъ государствахъ Западной Европы, въ особенности—въ Австріи и Германіи. Что касается вызываемыхъ улучшеніемъ водныхъ путей крупныхъ денежныхъ затратъ, то въ этомъ отношеніи необходимо имѣть въ виду, что съ упорядоченіемъ водныхъ путей удешевляется и возрастаетъ перевозка грузовъ какъ по этимъ путямъ, такъ и по желѣзнымъ дорогамъ; самыя же работы по упорядоченію водныхъ путей, при сравнительной простотѣ и доступности этихъ работъ, могутъ служить источникомъ широкихъ заработковъ для мѣстнаго населенія, вслѣдствіе чего вышеуказанныя затраты являются производительными вдвойнѣ (Воронежская, 72; Подольская, 160—161, 225, 226; Херсонская, 235, и др.).

Между тѣмъ, состояніе внутреннихъ водныхъ путей сообщенія оказывается въ большинствѣ мѣстностей Россіи далеко неудовлетворительнымъ. Порожистость нѣкоторыхъ рѣкъ, постепенное обмелѣніе другихъ и обычное высыханіе рѣкъ въ лѣтнюю пору, образо-

Значеніе внутреннихъ водныхъ путей сообщенія для сельскаго хозяйства 148).

Неудовлетворительное состояніе внутреннихъ водныхъ путей сообщенія и желательность ихъ улучшенія 149).

ваніе на нихъ отмелей и перекатовъ, засореніе рѣчныхъ русель и частое измѣненіе ихъ направленія, съ одной стороны, — загражденіе фарватеровъ рѣкъ запрудами, плотинами и другими сооруже- ніями, несовершенство существующихъ искусственныхъ рѣчныхъ системъ и крайне незначительное вообще протяженіе каналовъ и канализированныхъ рѣкъ, съ другой стороны, — такovy, по свидѣ- тельству Комитетовъ, многочисленные недостатки нашихъ внутрен- нихъ водныхъ путей сообщенія, причиняющіе много стѣсненій судо- ходству, а вмѣстѣ съ тѣмъ и много убытковъ всему народному хозяйству; даже самая крупная водная артерія—Волга постепенно теряетъ въ торгово-промышленномъ отношеніи значеніе великаго воднаго пути: въ лѣтніе мѣсяцы она далеко отходитъ отъ нагорнаго берега, и на фарватерѣ ея появляются мели (Витебская, 378—379; Воронежская, 59, 72; Вятская, 24; Минская, 8, 27—30, 125; Нов- городская, 49, 51; Саратовская, 60; Херсонская, 235, 326, 385, и др.).

По изложеннымъ соображеніямъ, рядъ Комитетовъ призналъ жела- тельнымъ, —помимо осуществленія общихъ мѣропріятій, направлен- ныхъ къ охраненію водныхъ богатствъ страны (расчистки водныхъ источниковъ, регулированія стока атмосферныхъ водъ, укрѣпленія береговъ рѣкъ и размываемыхъ водою крутыхъ склоновъ и т. п.)*, — также принятіе специальныхъ мѣръ къ упорядоченію судоход- ныхъ условій нашихъ рѣкъ—посредствомъ углубленія фарватера, регулированія и выпрямленія теченія и расчистки русла рѣкъ отъ каменныхъ и иныхъ загражденій, корчей и наносовъ. При этомъ одни Комитеты выразили подобныя пожеланія, не указывая названія тѣхъ водныхъ путей, улучшеніе которыхъ должно быть поставлено на ближайшую очередь; другіе же Комитеты и отдѣль- ные члены Комитетовъ намѣтили опредѣленно, какія именно рѣки и въ какомъ отношеніи должны быть упорядочены для судоходства съ точки зрѣнія мѣстныхъ интересовъ. Въ частности было указано на желательность улучшенія судоходныхъ условій почти всѣхъ нашихъ водныхъ артерій: Волги, Днѣпра, Днѣстра, Дона, Оки, Бѣлой, Вятки, Шексны, Мологи, Буга, Западной Двины, Нѣмана, а также многихъ другихъ менѣе важныхъ рѣкъ. Были высказаны также пожеланія объ улучшеніи суще- ствующихъ и устройствѣ новыхъ рѣчныхъ системъ и каналовъ для соединенія между собою главныхъ рѣчныхъ бассейновъ, а именно о соединеніи Невы и Онежскаго озера съ Бѣлымъ мо- ремъ, Волги съ Онегой (посредствомъ рѣкъ Сухоны и Уфтюги),

*) Сужденія Комитетовъ о мѣрахъ къ охраненію водныхъ богатствъ страны подробно изложены въ Сводѣ «Водное хозяйство».

объ улучшеніи Тихвинской системы, соединяющей Волгу съ Невой, объ улучшеніи или проведеніи въ новомъ направленіи Березинскаго канала, соединяющаго Западную Двину съ Днѣпромъ, объ углубленіи существующаго Днѣпровско-Бугскаго канала, о проведеніи Виндавскаго канала для соединенія Нѣмана съ Виндавскимъ портомъ, объ устройствѣ канала отъ Чудскаго озера черезъ города Феллинъ и Юрьевъ къ Перновскому порту и о проведеніи канала между озерами Копанецкимъ, Глубокимъ и Бабинскимъ.

Крупную помощь въ дѣлѣ улучшенія судоходныхъ условій рѣкъ могло бы оказать, по мнѣнію сельскохозяйственныхъ Комитетовъ, образованіе особыхъ рѣчныхъ комитетовъ. Комитеты эти должны учреждаться для каждой рѣки отдѣльно, при чемъ въ составъ ихъ должны входить какъ представители правительственныхъ вѣдомствъ, въ частности—Министерствъ Финансовъ и Путей Сообщенія, такъ и представители земскихъ и городскихъ учрежденій, а также выборные отъ мѣстныхъ землевладѣльцевъ, торговцевъ и судохозяевъ, по мнѣнію же Могилевскаго Уѣзднаго Комитета Подольской губерніи, — особые выборные отъ пароходовладѣльцевъ и особые—отъ владѣльцевъ сплавныхъ судовъ (Подольская, 936).

Желательность
учрежденія рѣчныхъ
комитетовъ 150).

Только отъ такихъ комитетовъ, состоящихъ изъ мѣстныхъ людей, непосредственно заинтересованныхъ въ улучшеніи судоходныхъ условій своей рѣки и близко знакомыхъ съ этою рѣкою, можно ожидать заботливаго принятія мѣръ къ возможному ея улучшенію. На рѣчные комитеты должно быть поэтому возложено всестороннее изученіе судоходныхъ условій рѣкъ и представленіе Правительству ходатайствъ о наиболѣе настоятельныхъ мѣропріятіяхъ по ихъ улучшенію, а также наблюденіе за самымъ производствомъ работъ по расчисткѣ русла и урегулированію теченія рѣки.

Существеннымъ препятствіемъ къ широкому и правильному пользованію водными путями сообщенія служатъ также, по мнѣнію Комитетовъ, устарѣлость и несовершенство законоположеній о водныхъ путяхъ и водномъ хозяйствѣ, вредно отзывающіяся на взаимныхъ отношеніяхъ береговыхъ владѣльцевъ и лицъ, пользующихся рѣками. Въ особенности неудовлетворительными и неполными представляются съ этой стороны узаконенія о рѣчномъ сплавлѣ и бечевникахъ.

Неудовлетворительность и неполнота законодательства о водныхъ путяхъ сообщенія, въ особенности о сплавлѣ и бечевникахъ, и необходимость пересмотра этого законодательства 151).

Согласно Уставу Путей Сообщенія (Св. Зак. т. XII, ч. 1, изд. 1857 г., съ прод. 1893 г.), право судоходства и сплава по рѣкамъ и каналамъ предоставляется (по ст. 82) всѣмъ и каждому, изъятіе же какихъ-либо рѣкъ изъ числа сплавныхъ общаго пользованія совершается (ст. 85) на основаніи особыхъ о томъ поста-

новлений; наоборотъ, открытіе водныхъ путей для судоходства, сплава или гонки лѣса и дровъ не требуетъ для своего осуществленія (примѣч. 3 къ ст. 359) особаго правительственнаго распоряженія, и водный путь почитается открытымъ для общаго пользования, коль скоро онъ, въ естественномъ своемъ состояніи, безъ особыхъ искусственныхъ приспособленій, пригоденъ для судоходства, сплава или гонки лѣса и дровъ.

Вмѣстѣ съ открытіемъ воднаго пути для судоходства и сплава, (ст. 359) судовладельцы и плотовщики получаютъ право пользования бечевниками, которые возникаютъ, какъ выражено въ упомянутой статьѣ, «словомъ закона», по обѣимъ сторонамъ береговъ судоваго фарватера въ 10-саженной ширинѣ, хотя и могутъ быть уменьшаемы, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, до 2 сажень, а на водныхъ путяхъ сплавныхъ только временно, съ помощью прибывлой воды, могутъ быть замѣняемы небольшими тропами для прохода рабочихъ. Затѣмъ, относительно вододѣйствующихъ заведеній (мельницъ, лѣсопильныхъ заводовъ и проч.), въ примѣчаніи 2 къ ст. 363 оговаривается, что указанные заведенія должны быть приведены въ такое положеніе, чтобы бечевая тяга, ходъ судовъ, гонка плотовъ и сплавъ дровъ не могли встрѣчать ни малѣйшаго препятствія. Что касается несудоходныхъ и несплавныхъ рѣкъ, то воды такихъ рѣкъ, по ст. 424 Законовъ Гражданскихъ (Св. Зак. т. X, ч. 1, изд. 1900 г.), признаются полною собственностью владѣльцевъ береговъ, и въ ст. 360 Уст. Пут. Сообщ. предусматривается лишь право Правительства расчищать такія рѣки и обрабатывать ихъ чрезъ расширеніе руселъ въ сплавныя, съ уплатою вознагражденія за отходящую при этомъ изъ частнаго владѣнія землю, а равно за могущіе послѣдовать отъ измѣненія прежняго положенія рѣкъ убытки владѣльцевъ, на основаніи общаго закона объ отчужденіи частной собственности для государственныхъ или общественныхныхъ надобностей.

По заявленіямъ нѣсколькихъ Комитетовъ, изложенныя законоположенія приводятъ на практикѣ ко многимъ столкновеніямъ и недоразумѣніямъ, такъ какъ недостаточно точно и опредѣленно регулируютъ взаимныя отношенія и интересы прибрежныхъ земле-владѣльцевъ и владѣльцевъ вододѣйствующихъ заведеній, съ одной стороны, и всякаго рода промышленниковъ и рабочихъ, занимающихся доставкой грузовъ по водѣ, — съ другой стороны. Пересмотръ всѣхъ законоположеній о водныхъ путяхъ сообщенія, вообще, и о сплавѣ и бечевникахъ — въ частности, представляется поэтому вполне настоятельнымъ и необходимымъ (Костромская, 469; С.-Петербургская, 12, 96), при чемъ къ участію въ пересмотрѣ,

въ видахъ болѣе точнаго выясненія нуждъ и обстоятельствъ сплава, слѣдуетъ привлечь представителей земствъ и лѣсопромышленности (Новгородская, 68—69, 74—75, 101).

Въ Трудахъ другихъ Комитетовъ недостатки вышеизложенныхъ законоположеній выясняются болѣе подробно, съ указаніемъ и самыхъ мѣръ къ ихъ исправленію. По мнѣнію Олонецкаго Губернскаго Комитета, слѣдуетъ возможно болѣе облегчить расчистку рѣчекъ для обращенія ихъ въ сплавы, предоставивъ, съ этою цѣлью, частной инициативѣ—напримѣръ, лѣсопромышленникамъ,—право производить расчистку рѣчекъ по чужимъ дачамъ (Олонецкая, 95). Въ противоположность этому мнѣнію, нѣсколькими другими Комитетами отмѣчается желательность, при открытіи рѣкъ для общаго пользованія, большаго огражденія интересовъ владѣльцевъ береговъ и, въ особенности, владѣльцевъ вододѣйствующихъ заведеній.

«Вредъ, причиняемый землямъ частныхъ землевладѣльцевъ сплавомъ лѣса и разрушеніемъ или порчею при пропускѣ лѣса мельничныхъ сооружений, представляется всѣмъ извѣстнымъ и не подлежащимъ оспариванію фактомъ,—говорится въ Трудахъ Гродненскаго Губернскаго Комитета. — Закономъ охраняются права лѣсопромышленниковъ и игнорируются интересы владѣльцевъ прибрежныхъ земель и мельницъ... Нѣтъ ничего легче, какъ добиться признанія лѣсосплавною такой рѣки, которая никогда для цѣлей сплава лѣса не служила и служить безъ мельничныхъ сооружений не могла. Стоитъ возбудить лѣсопромышленникамъ ходатайство—и Министерство Путей Сообщенія, въ большинствѣ случаевъ, даже не собирая надлежащихъ справокъ отъ мѣстныхъ властей, признаетъ рѣку лѣсосплавною, при чемъ владѣльцы мельницъ являются вынужденными устраивать спуски для пропуска лѣса, т. е. затрачивать, для пользы и выгоды торговцевъ лѣсомъ, немалыя суммы на устройство и ежегодный ремонтъ дорого стоящихъ сооружений. Ничтожный ручей, даже въ полную воду недостаточный для сплава лѣса, при постройкѣ мельничныхъ плотинъ обращается, однимъ почеркомъ пера, въ лѣсосплавную рѣку... Такимъ образомъ, землевладѣлецъ несетъ только одни убытки, а торговецъ лѣсомъ получаетъ однѣ выгоды, потому что ничего не платитъ ни за энергію воды, скопленную чужими плотинами, ни за устройство сооружений для пропуска лѣса, ни за порчу шлюзовъ и насыпей, ни за обвалъ береговъ, произведенный сплавляемыми бревнами и колодами, а владѣлецъ прибрежной земли и мельницы, благодаря затратамъ котораго только и можетъ ручей обслуживать интересы лѣсопромышленниковъ, кромѣ расходовъ, ничего отъ сплава лѣса не видитъ и не можетъ даже претендовать на возмѣщеніе убыт-

ковъ, имуществу его причиненныхъ» (Гродненская, 180). Находя такое положеніе ненормальнымъ, Гродненскій Губернскій Комитетъ пришелъ къ заключенію о необходимости урегулированія законодательнымъ путемъ взаимныхъ отношеній владѣльцевъ земельной собственности и мельницъ, съ одной стороны, и лѣсопромышленниковъ, сплавляющихъ лѣсъ черезъ мельничныя сооружения — съ другой; главное же — о желательности измѣненія порядка признанія рѣкъ лѣсосплавными, съ тѣмъ, чтобы рѣшеніе вопроса объ этомъ производилось каждый разъ лишь по всестороннему обследованіи мѣстныхъ условій, при участіи мѣстныхъ должностныхъ лицъ. Исходя изъ тѣхъ же соображеній, Гродненскій Уѣздный Комитетъ призналъ желательнымъ установленіе по закону справедливой нормы вознагражденія береговыхъ владѣльцевъ за пользование энергіею воды и за поврежденіе береговъ и искусственныхъ сооружений при сплавѣ лѣса, помимо права взысканія иныхъ убытковъ по суду (Гродненская, 463). По мнѣнію Поневѣжскаго Комитета Ковенской губерніи, при объявленіи рѣчекъ сплавными, необходимо вознагражденіе владѣльцевъ не только за тѣ расходы, которые могутъ потребоваться при этомъ на переустройство плотинъ, преобразованіе мельницъ въ паровыя и др., но и за полосу земли, отходящую подъ бечевники (Ковенская, 124). Указывается также желательность установленія платы въ пользу владѣльцевъ береговъ, при устройствѣ лѣсныхъ пристаней (Ярославская, 93).

Въ связи съ вопросомъ о сплавѣ обсуждался въ нѣкоторыхъ Комитетахъ также вопросъ о самомъ способѣ сплава лѣса, регулируемомъ нынѣ правилами, издаваемыми Министромъ Путей Сообщенія, на основаніи примѣч. 2 къ ст. 89 Уст. Пут. Сообщ. При этомъ была отмѣчена стѣснительность для лѣсопромышленности воспрещенія на нѣкоторыхъ рѣкахъ (напр., на р. Мстѣ, выше гор. Боровичей) сплава дровъ розсыпью (Новгородская, 68, 101); выражены были также мнѣнія о желательности отмѣны обязательной выборки сплавныхъ билетовъ для частныхъ лѣсовладѣльцевъ, какъ мѣры, не предупреждающей порубокъ и кражи лѣса, а между тѣмъ создающей для населенія массу хлопотъ и вызывающей много непроизводительныхъ побочныхъ расходовъ (Вологодская, 13, 173, 177—178).

Кромѣ улучшенія судоходныхъ условій рѣкъ и урегулированія правъ пользования водными путями, необходимо также, по мнѣнію нѣкоторыхъ Комитетовъ, осуществленіе ряда мѣропріятій къ облегченію самаго судоходства путемъ созданія болѣе выгодныхъ условій для судоходнаго промысла. Въ этихъ видахъ рекомендуется, прежде всего, принятіе мѣръ къ удешевленію и улучшенію рѣчного судостроенія, въ частности — пониженіе тарифовъ на доставку сосно-

Желательность принятія мѣръ къ удешевленію и улучшенію рѣчного судостроенія 152).

ваго лѣса (Подольская, 934); устройство образцовыхъ казенныхъ судостроительныхъ мастерскихъ, съ предоставленіемъ успѣшно подготовившимся къ судоходному дѣлу мастерамъ льготъ по воинской повинности, и организація кредита для развитія рѣчного судостроенія (Олонецкая, 96, 104). Далѣе, указывается на необходимость устройства новыхъ и лучшаго оборудованія нѣкоторыхъ существующихъ затоновъ и зимовокъ для судовъ на рѣкахъ Днѣстрѣ и Камѣ. Отмѣчается также желательность распространенія ссудной операціи Государственнаго Банка на грузы, идущіе непосредственно по водному пути, минуя желѣзную дорогу, и желательность принятія мѣръ къ удешевленію страхованія водныхъ грузовъ.

Желательность устройства удобныхъ затоновъ и зимовокъ для судовъ 153).

Желательность распространенія ссудной операціи Государственнаго Банка на водные грузы и удешевленія страхованія грузовъ 154).

Желательность развитія пароходныхъ сообщеній 155).

Наконецъ, многими Комитетами выясняется настоятельная потребность въ улучшеніи условій перевозки по воднымъ путямъ пассажировъ и грузовъ, для чего предлагается развитіе пароходныхъ сообщеній, а также лучшее устройство грузовыхъ судовъ и установленіе правильной надзора за рѣчнымъ судоходствомъ. «Изобиліе озеръ, рѣкъ и заливовъ Онежскаго озера въ Олонецкой губерніи, — говорится въ Трудахъ Олонецкаго Губернскаго Комитета, — представляетъ благопріятное условіе для водныхъ сообщеній, на которыя, однако, мало было обращено до сихъ поръ вниманія. Изъ существующихъ водныхъ пространствъ эксплуатируются пассажирскимъ пароходнымъ сообщеніемъ рѣка Свирь и Онежское озеро только въ прямомъ направленіи отъ истока Свири на г.г. Петрозаводскъ и Повѣнецъ и село Подпорожье (близъ г. Пудожа). Всѣми прочими водными пространствами населеніе пользуется первобытными способами, т. е. на небольшихъ лодкахъ. При большихъ водныхъ бассейнахъ плаваніе на лодкахъ представляетъ значительная опасности, а временами, при сильныхъ вѣтрахъ, прямо невысказано». Весьма желательнымъ представляется поэтому развитіе мелкаго пароходства по типу финляндскаго, о чемъ возникалъ неоднократно вопросъ въ Земскихъ Собраніяхъ; однако, до настоящаго времени вопросъ этотъ остается открытымъ. «Разсчитывать въ этомъ дѣлѣ на частную предприимчивость при настоящихъ условіяхъ жизни Олонецкаго края не представляется никакихъ основаній: населеніе слишкомъ рѣдко, промышленность и промыслы въ зачаточномъ состояніи, а потому мелкое пароходство можетъ или только вернуть затраты или, въ лучшемъ случаѣ, давать минимальную прибыль. Въ этомъ дѣлѣ, не ожидая посторонней инициативы, желателенъ былъ бы опытъ со стороны земства. Земство, не преслѣдуя коммерческихъ цѣлей, но удовлетворяя нужду населенія, даже при полномъ отсутствіи прибылей можетъ считать цѣль вполне достигнутой. Въ случаѣ же прибыльности пароходства весьма вѣроятно, что опытъ выдвинетъ и частную предприимчивость въ этомъ дѣлѣ (Олонецкая, 50, 51). За развитіе пароходныхъ со-

общеній высказались также Губернскій и Печорскій Комитеты Архангельской губерніи (по рѣкамъ Ижмѣ, Печорѣ, Усѣ и Мезени) и Лифляндскій Губернскій Комитетъ (для облегченія и улучшенія сообщеній съ островомъ Эзелемъ).

Желательность
упорядоченія и уде-
шевленія перевозки
рабочихъ по вод-
нымъ путямъ 156).

Далѣе, относительно пассажирскихъ сообщеній, особое вниманіе Комитетовъ было обращено на упорядоченіе перевозки по воднымъ путямъ сельскохозяйственныхъ и другихъ рабочихъ, уходящихъ на отхожіе заработки. Передвиженіе рабочихъ по воднымъ путямъ имѣетъ за собою существенное преимущество передъ желѣзными дорогами въ отношеніи большей дешевизны платы за проѣздъ, но условія пребыванія рабочихъ на пристаняхъ и перевозки на пароходахъ оказываются, по свидѣтельству Комитетовъ, даже худшими, чѣмъ на желѣзныхъ дорогахъ: огромная скученность и неимовѣрная грязь на палубахъ, нерѣдко лишенныхъ какой-либо покрышки, медленность передвиженія, нерегулярность рейсовъ и обычное запаздываніе пароходовъ—представляются обычными явленіями (Вологодская, 308; Симбирская, 49—50; Херсонская, 299, 305, и др.). Еще хуже условія передвиженія на другихъ судахъ—промысловыхъ рыбницахъ безъ каютъ, баржахъ, лодкахъ и, въ особенности, на такъ называемыхъ «дубахъ», посредствомъ которыхъ передвигается, на примѣръ, въ Херсонскую губернію рабочихъ вдвое болѣе (10% общаго числа всѣхъ рабочихъ, зарегистрированныхъ на врачебно-продовольственныхъ пунктахъ этой губерніи) противъ совершающихъ путь на пароходахъ (5% всего числа). «Переѣздъ на дубахъ является самымъ дешевымъ, но въ то же время самымъ опаснымъ, — говорится въ Трудахъ Одесскаго Комитета. Дубы эти обыкновенно плохо сбиты, покупаются только для того, чтобы спуститься внизъ по Днѣпру, и потомъ тотчасъ продаются. Рабочихъ берутъ на нихъ столько, сколько найдетъ возможнымъ хозяинъ, при чемъ путешествіе продолжается отъ 5 до 8 дней. Неудивительно поэтому, что не проходитъ года безъ того, чтобы одинъ—два, а то и больше переполненныхъ дуба не пошли ко дну съ ихъ пассажирами» (Херсонская, 108, 304). Устраненіе указанныхъ недостатковъ и подчиненіе передвиженія рабочихъ по воднымъ путямъ соотвѣтствующему надзору являются, въ виду приведенныхъ обстоятельствъ, совершенно необходимыми. Представляется равнымъ образомъ желательнымъ, по мнѣнію нѣкоторыхъ Комитетовъ, пониженіе провозной платы для рабочихъ на пароходахъ.

Желательность
улучшенія перевозки
по воднымъ путямъ
сельскохозяйствен-
ныхъ продуктовъ
157).

Плохо приспособленными оказываются также существующія суда для перевозки сельскохозяйственныхъ продуктовъ. «Въ Астраханской губерніи развито садоводство, огородничество, скотоводство и рыболовство. Виноградъ, арбузы, дыни, скоть и рыба въ большемъ количествѣ отправляются изъ этой губерніи на рынки Европейской Россіи. Перевозка всего этого огромнаго количества груза,

кромѣ скота, который обыкновенно отправляется гономъ, производится на пароходахъ, лодкахъ и баржахъ, но ни одно изъ судовъ не имѣетъ для этого никакихъ специальныхъ приспособленій. Грузъ часто кладется на палубѣ судовъ подъ открытымъ небомъ, подвергаясь вліянію погоды: дождей, вѣтровъ, палящихъ лучей солнца, заморозковъ и т. д.» (Астраханская, 87). Приспособленія судовъ, по указаніямъ специалистовъ, къ перевозкѣ сельскохозяйственныхъ продуктовъ, для защиты ихъ отъ вліяній погоды и сохранения при высокой температурѣ, являются поэтому совершенно необходимыми. Вмѣстѣ съ тѣмъ желательно обязать судовладельцевъ изыскать способы къ ускоренію передвиженія грузовъ, возложивъ на парходныя общества и владельцевъ судовъ отвѣтственность за порчу грузовъ въ дорогѣ, мѣстахъ пріемки и сдачи и за несвоевременную доставку грузовъ; при чемъ предъявленіе исковъ слѣдуетъ разрѣшить по мѣсту сдачи и полученія грузовъ, а не по мѣсту нахождения парходныхъ конторъ или мѣсту жительства судовладельцевъ. Выражаются также пожеланія объ установленіи предѣльныхъ таксъ за проѣздъ и провозъ грузовъ и о принятіи мѣръ противъ соглашеній судовладельцевъ въ цѣляхъ установленія высокихъ платъ, — что имѣетъ, напримѣръ, мѣсто, по свидѣтельству Ковенскаго Уѣзднаго Комитета, среди нѣмецкихъ судовладельцевъ, на р. Нѣманѣ (Вятская, 194; Ковенская, 48).

Остановили на себѣ вниманіе нѣкоторыхъ мѣстныхъ Комитетовъ также вопросы о внѣшнихъ водныхъ путяхъ сообщенія, именно объ оборудованіи портовъ и организаціи срочной морской перевозки грузовъ. Нынѣшнее состояніе нашихъ коммерческихъ портовъ признается Комитетами весьма неудовлетворительнымъ. «Наши порты—эти важныя средства сношенія съ остальнымъ міромъ, такъ сказать окна въ Европу, находятся еще въ худшемъ состояніи, чѣмъ желѣзныя дороги,—говорится въ Трудахъ Мглинскаго Комитета Черниговской губерніи. Даже главные порты требуютъ переустройства въ родѣ расширенія, углубленія, оборудованія и пр., меньшіе же порты остаются въ первобытномъ состояніи; изъ нихъ вывозятъ гораздо меньше, чѣмъ можетъ дать ихъ районъ, изъ котораго предпочитаютъ вывозить большую часть продуктовъ кружнымъ путемъ по желѣзнымъ дорогамъ, неся лишніе расходы. Бассейны почти всѣхъ портовъ недостаточно глубоки. До половины 90-хъ годовъ увлекались 18-футовыми портами, забывая, что осадка морскихъ судовъ давно перешла за 20 футовъ; только 3—4 порта имѣли глубину 20—22 фута, да и та оказалась недостаточной для многихъ судовъ, которыя не могутъ входить въ гавань и грузятся

Недостаточность и неудовлетворительное состояніе существующихъ русскихъ коммерческихъ портовъ и желательность лучшаго ихъ оборудованія, а также устройства новыхъ портовъ и гаваней (158).

при помощи мелких судов, что вызывает лишние расходы. Для главных грузов, за малыми исключениями, нѣтъ специальныхъ гаваней; въ особомъ пренебреженіи находится экспортируемый лѣсъ, для котораго нѣтъ нигдѣ настоящихъ гаваней и складочныхъ мѣстъ. Такъ называемыя причальные линіи почти вездѣ коротки, отчего суда должны долго ожидать очереди, платить за простой, и товаръ въ порту долго лежитъ въ ожиданіи нагрузки, а за это время и самыя нѣбы мѣняются. Тѣсны также и самыя территоріи портовъ: на нихъ нельзя сразу помѣстить много товара, часть котораго складывается въ другихъ мѣстахъ, при чемъ за храненіе и подвозъ платится лишнее. Все это ведетъ къ высокимъ накладнымъ расходамъ, которые въ главныхъ портахъ доходятъ до 3—4, а иногда до 5—6 коп. на пудъ, что, въ общемъ, ежегодно ложится огромнымъ бременемъ, особенно на хлѣбную торговлю, гдѣ даже разница въ 10 коп. на четверти или 1 коп. на пудъ имѣетъ иногда рѣшающее значеніе на международномъ рынкѣ, замедляя или ускоряя сбытъ; въ иностранныхъ портахъ накладные расходы доведены до 1 коп. на пудъ, какъ это мы видимъ у нашего конкурента—Соединенныхъ Штатовъ, рѣдко—до 1½ коп., какъ это имѣетъ мѣсто въ нѣкоторыхъ западно-европейскихъ портахъ. Указанное неустройство портовъ съ каждымъ годомъ все больше даетъ себя чувствовать, особенно въ виду роста нашей морской торговли. Въ 1901 г. изъ 1.400 милл. пудовъ, обращавшихся въ нашей внѣшней торговлѣ по ввозу и вывозу, на морскую торговлю приходилось 950 милл. пуд., или 68%; по цѣнности—изъ 1.250 милл. руб. черезъ порты прошло 900 милл. руб., или 72%; къ этому надо еще добавить 700 милл. пуд., перевезенные каботажемъ. Однѣ эти цифры обязываютъ къ усиленной заботѣ о портахъ» (Черниговская, 277, 278).

Въ виду отмѣченныхъ недостатковъ нашихъ коммерческихъ портовъ Комитеты признали необходимымъ приведеніе ихъ въ лучшее состояніе, въ смыслѣ открытія къ нимъ доступа глубоко-сидящимъ судамъ, а также достиженія большей быстроты и дешевизны нагрузки и выгрузки, при чемъ выражены были мнѣнія о желательности допущенія къ устройству и оборудованію портовъ частной инициативы и предприимчивости, съ сохраненіемъ за портами правительственнаго надзора. На ряду съ этими общими указаніями, высказываются пожеланія объ устраненіи опредѣленныхъ недостатковъ существующихъ портовъ и якорныхъ стоянокъ и о сооруженіи новыхъ портовъ и гаваней.

Въ частности приводятся слѣдующія пожеланія: о большемъ благоустройствѣ Архангельскаго порта, съ учрежденіемъ въ немъ портовой полиціи; объ улучшеніи естественныхъ мелкихъ портовъ

по южному берегу Финскаго залива, въ обращеніи въ портъ—убѣжище Лужской губы и образованіемъ порта изъ Копанецкаго озера посредствомъ углубленія рѣки Пепи, соединяющей озеро съ Капорской губой; объ устройствѣ въ Одесскомъ портѣ на Пересыпи новой хлѣбной гавани, глубиною до 30 футовъ, съ огражденіемъ ея особымъ волноломомъ, а также объ оборудованіи нефтяной, угольной и лѣсной гаваней въ томъ же портѣ; о лучшемъ оборудованіи порта въ Николаевѣ, о сооруженіи морского порта въ Аккерманѣ, съ углубленіемъ Днѣстровскаго лимана для устранения необходимости въ дорого стоящей перегрузкѣ на глубоководныя морскія суда; объ открытіи вновь торговаго порта въ Севастополѣ и устройствѣ порта въ Евпаторіи; объ углубленіи Керчь-Еникальскаго канала до 24—25 футовъ и лучшемъ оборудованіи и углубленіи Мариупольскаго, Таганрогскаго и другихъ портовъ Азовскаго моря; объ углубленіи банокъ при впаденіи Волги въ море и различныя пожеланія о лучшемъ оборудованіи входовъ въ порты, съ установкою новыхъ маяковъ, створныхъ огней и другихъ показательныхъ знаковъ.

Кромѣ оборудованія портовъ для уменьшенія накладныхъ расходовъ при погрузкѣ и выгрузкѣ хлѣба и другихъ товаровъ, представляется желательнымъ, по мнѣнію Комитетовъ, принятіе непосредственныхъ мѣръ къ пониженію морскихъ фрахтовъ. Цѣль эта могла бы быть достигнута осуществленіемъ ряда мѣропріятій, направленныхъ къ созданію русскаго коммерческаго флота, для устранения зависимости отъ иностранныхъ судовладѣльцевъ. Въ числѣ этихъ мѣропріятій, одною изъ самыхъ важныхъ мѣръ является открытіе льготнаго кредита строителямъ работажныхъ судовъ и судостроительнымъ товариществамъ подъ обезпеченіе строящихся судовъ (Эстляндская, 177); полезно было бы также оказаніе прямой помощи частной инициативѣ въ дѣлѣ расширенія торговаго флота, по образцу существующаго уже субсидированія нѣкоторыхъ пароходныхъ обществъ — напримѣръ, общества «Кавказъ и Меркурій» или «Русскаго Общества Пароходства и Торговли» (Черниговская, 279); равнымъ образомъ, желательно продленіе льготы по беспоплинному отпуску изъ казны лѣса на ремонтъ и постройку поморскихъ судовъ (Архангельская, 186). Той же цѣли могли бы служить, далѣе, отмѣна или значительное пониженіе портовыхъ судовыхъ сборовъ, по крайней мѣрѣ для такихъ громоздкихъ и малоцѣнныхъ грузовъ, какъ камень, кирпичъ и дерево (Лифляндская, 199). Затѣмъ могло бы, безспорно, способствовать уменьшенію фрахтовъ пониженіе пошлинъ на ввозимый въ Россію каменный уголь (Курская, 534; Полтавская, 327).

Желательность осуществленія мѣропріятій, направленныхъ къ пониженію морскихъ фрахтовъ (189).

Желательность
установленія сроч-
ныхъ заграничныхъ
рейсовъ и устрой-
ства регулярнаго
каботажнаго плава-
нiя 160).

Наконецъ, весьма важнымъ условіемъ для развитія правильной морской торговли и различнаго рода морскихъ промысловъ является, по мнѣнію Комитетовъ, установленіе срочныхъ пароходныхъ рейсовъ для транспортированія скоропортящихся грузовъ за границу и устройство каботажнаго плаванія, съ заходомъ судовъ въ отдаленныя промысловыя становища. Большинство ходатайствъ послѣдняго рода относилось при этомъ къ устройству регулярныхъ рейсовъ вдоль береговъ отдаленнаго Мурманскаго побережья.

Заключенія Комитетовъ.

На основаніи изложенныхъ сужденій Комитеты пришли къ нижеслѣдующимъ заключеніямъ по вопросу объ упорядоченіи водныхъ сообщеній.

I. Желательно вообще улучшеніе судоходныхъ условій рѣкъ.

Архангельская губ.: 1) Губернскій (72)—*посредствомъ расчистки русла.*

Астраханская губ.: 2) Красноярскій (175).

Витебская губ.: 3) Губернскій (18) и 4) Себежскій (502)—*посредствомъ расчистки русла.*

Владимірская губ.: 5) Владимірскій У. (68)—*посредствомъ расчистки русла рѣкъ.*

Воронежская губ.: 6) Богучарскій (72).

Вятская губ.: 7) Губернскій (24)—*посредствомъ принятія мѣръ противъ образованія и увеличенія перекатовъ, съ воспрещеніемъ рубки и корчевки лѣса по берегамъ рѣкъ.*

Екатеринославская губ.: 8) Верхнеднѣпровскій (127). 9) Маріупольскій (145).

Казанская губ.: 10) Губернскій (18). 11) Мамадышскій (80). 12) Чистопольскій (203).

Кіевская губ.: 13) Васильковский (377). 14) Липовецкій (897).

Курляндская губ.: 15) Фридрихштадтскій (71)—*посредствомъ спрямленія и урегулированія теченія рѣкъ.*

Лифляндская губ.: 16) Губернскій (4).

Пермская губ.: 17) Губернскій (9, 30, 58) и 18) Ссликамскій (459, 460—461)—*посредствомъ воспрещенія рубки лѣса по берегамъ рѣкъ.*

Подольская губ.: 19) Губернскій (160—161). 20) Винницкій (225). 21) Гайсинскій (435). 22) Каменецъ-Подольскій У. (676).

Полтавская губ.: 23) Губернскій (36, 39) — *при затратѣ на водные пути части средствъ, предназначенныхъ на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ.*

Самарская губ.: 24) Губернскій (14). 25) Бугульминскій (165)—*посредствомъ расчистки русла рѣкъ.* 26) Вугурусланскій (287). 27) Самарскій У. (148).

Смоленская губ.: 28) Вѣльскій (64). 29) Юхновскій (297).

Тамбовская губ.: 30) Губернскій (8, 13, 16) и 31) Кирсановскій (192) — *посредствомъ спрямленія и урегулированія рѣкъ.*

Уфимская губ.: 32) Вирскій (57).

Херсонская губ.: 33) Губернскій (83). 34) Александрійскій (194) — *посредствомъ охраненія теченія рѣкъ отъ заносовъ.* 35) Одесскій (235).

Черниговская губ.: 36) Городнянскій (189).

II. Желательно приведеніе въ судоходное состояніе и улучшеніе судоходныхъ условій слѣдующихъ рѣкъ:

1. Рѣки Волги.

Тверская губ.: Корчевскій (309)—*устройство запасныхъ водохранилищъ изъ Петровскихъ озеръ въ Корчевскомъ уѣздѣ.*

2. Рѣки Днѣпра.

Екатеринославская губ.: 1) Верхнеднѣпровскій (127)—углубленіе русла и урегулированіе теченія.

Кіевская губ.: 2) Губернскій (31)—на всемъ протяженіи до Чернаго моря.

Херсонская губ.: 3) Губернскій (42)—расчистка русла. 4) Одесскій (236) — углубленіе фарватера отъ Александровска до Каховки по крайней мѣрѣ до 10 футовъ.

3. Рѣки Днѣстра.

Бессарабская губ.: 1) Губернскій (7, 81)—отъ ассигнованіемъ необходимыхъ суммъ изъ казны. 2) Бендерскій (160, 181) — расчистка и выпрямленіе русла. 3) Сорокскій (345)—урегулированіе теченія. 4) Хотинскій (383)—урегулированіе теченія и укрѣпленіе береговъ.

Подольская губ.: 5) Губернскій (160—161)—отъ приведеніемъ рѣки въ судоходное состояніе до границы Австріи. 6) Винницкій (225—226). 7) Могилевскій (902, 904, 935)—отъ отпускомъ изъ казны необходимой суммы на окончаніе работъ по улучшенію судоходныхъ условій рѣки на всемъ протяженіи ея до границы Австріи.

Херсонская губ.: 8) Губернскій (42) — расчистка и приведеніе въ лучшее сплаваемое состояніе. 9) Одесскій (235—236)—расчистка русла рѣки ниже Могилева и углубленіе Днѣстровскаго лимана до 8 футовъ.

4. Рѣки Дона.

Воронежская губ.: 1) Губернскій (16). 2) Богучарскій (72) — въ особенности расчистка рѣки въ среднемъ теченіи отъ станціи Лиски до станціи Качалинской. 3) Павловскій (156).

Тамбовская губ.: 4) Борисоглѣбскій (112).

5. Рѣки Буга.

Подольская губ.: 1) Губернскій (160—161)—урегулированіе теченія рѣки на всемъ протяженіи. 2) Винницкій (225—226). 3) Могилевскій (902—904).

Херсонская губ.: 4) Губернскій (42)—расчистка русла. 5) Одесскій (236) — ниже гор. Вознесенска.

6. Рѣки Прута.

Бессарабская губ.: Хотинскій (393)—урегулированіе теченія рѣки и укрѣпленіе береговъ ея.

7. Рѣки Западной Двины.

Витебская губ.: Велижскій (115) — очистка русла отъ камней и мелей, при воспрепятствіи раскопки береговъ для добыванія извести.

8. Рѣки Нѣмана.

Виленская губ.: 1) Губернскій (15). 2) Виленскій У. (87). 3) Лидскій (130)—урегулированіе теченія рѣки.

9. Рѣки Алоли.

Псковская губ.: Новоржевскій (116)—расчистка русла рѣки.

10. Рѣки Вѣлой.

Уфимская губ.: Вирскій (56).

11. Рѣки Ваги.

Архангельская губ.: 1) Губернскій (55) — углубленіе устья рѣки. 2) Шенкурскій (261)—расчистка русла рѣки отъ мелей.

12. Рѣки Ветлуги.

Костромская губ.: 1) Варнавинскій (210).

Нижегородская губ.: 2) Губернскій (37). 3) Макарьевскій (416).

13. Рѣки Вилии.

Виленская губ.: 1) Губернскій (15). 2) Виленскій У. (87)—расчистка отъ камней.

14. Рѣки Водлы.

Олонецкая губ.: 1) Губернскій (116) и 2) Петрозаводскій (257)—расчистка русла, съ производствомъ работъ во время паводка.

15. РѢКИ ВОЛХОВА.

Новгородская губ.: Губернскій (44, 98)—шлюзование Волховскихъ пороговъ.

16. РѢКИ ВОРОНЫ.

Тамбовская губ.: 1) Губернскій (18) и 2) Кирсановскій (192)—спрямленіе и урегулирование русла.

17. РѢКИ ВЯТКИ.

Вятская губ.: Губернскій (24) — расчетка пороговъ и охраненіе верховья рѣки отъ обвалованія.

18. РѢКИ ГОРЫНИ.

Волынская губ.: Луцкій (157)—снятіе мельничныхъ плотинъ.

19. РѢКИ ИНЬВЫ.

Пермская губ.: 1) Губернскій (30, 65) и 2) Соликамскій (460—461)—уничтоженіе Майборскаго загражденія, съ принаианіемъ рѣки судоходною по отъ села Майбора, а отъ Будинокора.

20. РѢКИ КУНЬИ.

Псковская губ.: Великолуцкій (98)—исправленіе теченія.

21. РѢКИ ЛОВАТИ.

Псковская губ.: 1) Великолуцкій (98) — урегулирование теченія. 2) Новоржевскій (116)—расчетка русла.

22. РѢКИ ЛУГИ.

С.-Петербургская губ.: 1) Губернскій (13) и 2) Ябургскій (96)—расчетка также устья рѣки.

23. РѢКИ МЕЗЕНИ.

Архангельская губ.: Губернскій (55)—въ дѣлахъ приспособленія къ пароходному движенію.

24. РѢКИ МОЛОГИ.

Ярославская губ.: Мологскій (98) — урегулирование русла и канализація прирѣчныхъ болотъ.

25. РѢКИ МУХОВЦА.

Гродненская губ.: 1) Губернскій (40) и 2) Пружанскій (502)—расчетка русла и урегулирование теченія рѣки.

26. РѢКИ НАРОВЫ.

С.-Петербургская губ.: 1) Губернскій (13) и 2) Ябургскій (96) — углубленіе и расчетка отъ пороговъ.

Эстляндская губ.: 3) Ревельскій (178) — въ дѣлахъ также осушенія Чудскаго озера.

27. РѢКИ ОКИ.

Калужская губ.: Губернскій (9)—углубленіе фарватера и шлюзование рѣки.

28. РѢКИ ПОЛИСТЫ.

Псковская губ.: Новоржевскій (116)—расчетка русла рѣки.

29. РѢКИ ПОЛЫ.

Новгородская губ.: Демянскій (215).

30. РѢКИ РОССОНИ.

С.-Петербургская губ.: 1) Губернскій (13). 2) Ябургскій (96).

31. РѢКИ СЕЙМА.

Курская губ.: Льговскій (393).

32. РѢКИ СТЫРИ.

Волынская губ.: Луцкій (157)—снятіе мельничныхъ плотинъ.

33. Рѣки Суры.

Пензенская губ.: Губернскій (23)—расчистка отъ порчей.

34. Рѣки Угры.

Калужская губ.: Губернскій (9)—укрѣпленіе береговъ.

35. Рѣки Унжи.

Костромская губ.: Кологривскій (377, 396)—углубленіе русла.

36. Рѣки Уфимки.

Уфимская губ.: Бирскій (56).

37. Рѣки Шексны.

Ярославская губ.: Мологскій (98)—урегулированіе русла рѣки.

38. Рѣки Яселды.

Гродненская губ.: 1) Губернскій (40) и 2) Пружанскій (502)—расчистка русла и урегулированіе теченія.

III. Желательно улучшеніе существующихъ рѣчныхъ системъ и сооруженіе новыхъ каналовъ.

1. Соединеніе Вѣлаго моря каналомъ съ Онежскимъ озеромъ.

Олонецкая губ.: Губернскій (96, 104).

2. Соединеніе р. Волги каналомъ съ р. Онегою и Бѣлымъ моремъ.

Вологодская губ.: 1) Губернскій (10). 2) Кадниковскій (183) — чрезъ соединеніе рѣкъ Волги, Сухоны и Уфтыги.

3. Улучшеніе Тихвинской системы.

Новгородская губ.: 1) Губернскій (45, 98). 2) Тихвинскій (421)—посредствомъ созданія резервуаровъ воды, при осушеніи Ругуйскаго, Зеленецкаго и Спасо-Оскуйскаго болотъ.

Ярославская губ.: 3) Губернскій (31). 4) Мологскій (113).

4. Улучшеніе Березинской системы.

Кіевская губ.: 1) Губернскій (31)—съ расширеніемъ до большихъ разливовъ.
Минская губ.: 2) Губернскій (8)—посредствомъ сооруженія канала отъ озера Пеллихъ къ р. Босѣ. 3) Борисовскій (125).

5. Углубленіе Днѣпровско-Бугскаго канала.

Гродненская губ.: Кобринскій (472).

6. Проведеніе Виндавскаго канала для соединенія р. Нѣмана съ Виндавскимъ портомъ.

Ковенская губ.: 1) Губернскій (18). 2) Россіенскій (141). 3) Тельшевскій (155).
4) Шавельскій (177).

Курляндская губ.: 5) Виндавскій (34).

7. Проведеніе канала отъ Чудскаго озера къ Перновскому порту.

Лифляндская губ.: 1) Губернскій (4). 2) Перновскій (200) — чрезъ города Феллихъ и Юрьевъ. 3) Юрьевскій (228).

8. Сооруженіе канала между озерами Копанецкимъ, Глубокимъ и Бабинскимъ.

С.-Петербургская губ.: Ямбургскій (94).

IV. Для изученія условий судоходства на отдѣльныхъ рѣкахъ и наблюденія за приведеніемъ ихъ въ лучшее состояніе, желателенъ учрежденіе особыхъ рѣчныхъ комитетовъ изъ представителей заинтересованныхъ вѣдомствъ (Министерствъ Финансовъ и Путей Сообщенія), земскихъ и городскихъ учреждений, а также выборныхъ отъ мѣстныхъ землевладѣльцевъ, торговцевъ и судохозяевъ.

Бессарабская губ.: 1) Губернскій (7)—для рѣки Днѣстра.

Казанская губ.: 2) Губернскій (18) и 3) Чистопольскій (203)—для рѣки Камы.

Подольская губ.: 4) Губернскій (161). 5) Могилевскій (936)— для рѣки Днѣстра, съ участіемъ представителей отъ трехъ смежныхъ губерній: Бессарабской, Подольской и Херсонской.

Херсонская губ.: 6) Одесскій (238).

V. Въ виду неполноты и несовершенства Устава Путей Сообщенія, желателенъ пересмотръ законоположеній о водныхъ путяхъ, а въ особенности о сплавахъ и бечевникахъ.

Гродненская губ.: 1) Губернскій (180)—съ измѣненіемъ существующаго порядка признанія рѣкъ лѣсоплавными, въ цѣляхъ большаго обезпеченія интересовъ владѣльцевъ береговъ и водныхъ мельницъ. 2) Гродненскій У. (463)—съ установленіемъ справедливой нормы вознагражденія береговыхъ владѣльцевъ за пользованіе при сплавахъ дѣса энергіею воды, а также за поврежденіе береговъ и искусственныхъ сооружений.

Ковенская губ.: 3) Поневѣжскій (124) — съ установленіемъ при объявленіи рѣкъ сплавными вознагражденія владѣльцевъ береговъ за бечевники и за устройство необходимыхъ плотинъ, передѣлку мельницъ въ нарезы и вообще за лишеніе владѣльцевъ доходныхъ статей.

Новгородская губ.: 4) Губернскій (68, 69, 101) — при участіи представителей земствъ и лѣсопромышленности.

Олонеккая губ.: 5) Губернскій (95)—съ предоставленіемъ лѣсопромышленникамъ права расчистки рѣчекъ, протекающихъ по чужимъ дачамъ.

С.-Петербургская губ.: 6) Губернскій (12). 7) Ямбургскій (96).

VI. Желателенъ пересмотръ правилъ о сплавахъ дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ.

Вологодская губ.: 1) Губернскій (13) и 2) Кадниковскій (173)—отгѣна обязательности выборки сплавныхъ билетовъ.

Новгородская губ.: 3) Губернскій (68, 101) — отгѣна обязательнаго сплава дровъ плотинами по рѣкѣ Мста выше города Вороничей, съ допущеніемъ сплава дровъ росышью.

Псковская губ.: 4) Великолуцкій (100)—съ сохраненіемъ сплавныхъ билетовъ.

VII. Желательно принятіе мѣръ къ созданію болѣе выгодныхъ условий для судоходнаго промысла.

1. Удешевленіе и улучшеніе рѣчного судостроенія.

Бессарабская губ.: 1) Губернскій (7, 79).

Олонеккая губ.: 2) Губернскій (96, 104)—посредствомъ устройства образцовой казенной судостроительной мастерской и организаціи кредита для развитія судостроенія.

Подольская губ.: 3) Могилевскій (935).

2. Устройство удобныхъ затоновъ и зимовокъ для судовъ.

Бессарабская губ.: 1) Губернскій (7, 80) — двухъ затоновъ на р. Днѣстрѣ у Варницы и Рыбницы.

Казанская губ.: 2) Губернскій (18) и 3) Чистопольскій (203)—исправленіе и оборудованіе Чистопольскаго затона на рѣкѣ Камѣ.

Подольская губ.: 4) Могилевскій (935)—устройство зимовокъ на р. Днѣстрѣ.

3. Распространение ссудной операции Государственного Банка на грузы, идущие по водному пути, минуя желѣзную дорогу.

Бессарабская губ.: 1) Губернскій (7).

Подольская губ.: 2) Губернскій (161). 3) Могилевскій (935).

4. Принятие мѣръ къ удешевленію страхованія грузовъ, идущихъ по воднымъ путямъ.

Бессарабская губ.: Губернскій (7).

VIII. Желательно развитіе пароходныхъ сообщеній по рѣкамъ.

Архангельская губ.: 1) Губернскій (55)—между с. Кедвой до Петруна Печорскаго уѣзда, по р.р. Ижмѣ, Печорѣ и Усѣ, а также по р. Мезени. 2) Печорскій (189, 190)—усиленіе срочныхъ пароходныхъ сообщеній и увеличеніе подвижнаго состава субсидируемыхъ пароходствъ.

Лифляндская губ.: 3) Губернскій (4) — для облегченія и улучшенія сообщеній острова Эвеля съ материкомъ.

Олонецкая губ.: 4) Губернскій (38)—развитіе мелкаго пароходства по типу Финляндскаго, по инициативѣ земства. 5) Петрозаводскій (258).

IX. Желательно упорядоченіе и удешевленіе перевозки рабочихъ по воднымъ путямъ.

Астраханская губ.: 1) Красноярскій (176, 178—179).

Владимірская губ.: 2) Ковровскій (102).

Вологодская губ.: 3) Велико-Устюжскій (308) — предоставленіе рабочимъ, потерпѣвшимъ убытки отъ несправности перевозки, отыскивать ихъ судомъ, какъ по мѣсту жительства отвѣтчика, такъ и по мѣсту причиненія убытковъ.

Воронежская губ.: 4) Губернскій (19, 20). 5) Нижнедѣвицкій (121).

Вятская губ.: 6) Слободскій (664, 666) — установленіе пониженнаго тарифа на перевозку рабочихъ и всего вообще населенія въ неурожайные годы.

Екатеринославская губ.: 7) Мариупольскій (149—150).

Казанская губ.: 8) Чистопольскій (201).

Калужская губ.: 9) Жиадринскій (48). 10) Перемышльскій (295).

Кіевская губ.: 11) Губернскій (41). 12) Радомысльскій (918). 13) Чигиринскій (1131).

Ковенская губ.: 14) Вилькомірскій (41).

Нижегородская губ.: 15) Губернскій (37, 38). 16) Макарьевскій (409).

Орловская губ.: 17) Губернскій (97). 18) Кромскій (553).

Пензенская губ.: 19) Сорокскій (149).

Симбирская губ.: 20) Губернскій (49—50, 154).

Уфимская губ.: 21) Белебеевскій (38).

Херсонская губ.: 22) Одесскій (299).

Черниговская губ.: 23) Сосницкій (389).

Ярославская губ.: 24) Мышкинскій (167) и 25) Ярославскій У. (236)—пониженіе платы за проѣздъ до наименьшихъ возможныхъ предѣловъ.

X. Желательно улучшеніе перевозки по воднымъ путямъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ.

Архангельская губ.: 1) Губернскій (73)—установленіе правильнаго надзора за содержаніемъ въ порядкѣ судовъ.

Астраханская губ.: 2) Астраханскій У. (87) — съ возложеніемъ на судовладельцевъ отвѣтственности за порчу груза. 3) Енотаевскій (108) — распространеніе правилъ перевозки скота по желѣзнымъ дорогамъ на водные пути сообщенія.

Вятская губ.: 4) Вятскій У. (141, 194) — установленіе предѣльныхъ таксъ за проѣздъ и провозъ грузовъ.

Екатеринославская губ.: 5) Бахмутскій (91).

Казанская губ.: 6) Губернскій (18) и 7) Спасскій (120)—съ возложеніемъ на пароходныхъ обществъ отвѣтственности за несвоевременную доставку и порчу грузовъ.

Ковенская губ.: 8) Ковенскій У. (48) — принятіе мѣръ противъ соглашеній судовладельцевъ о повышеніи платы за провозъ.

Черниговская губ.: 9) Городнянскій (179, 189).

XI. Желательно лучшее оборудованіе коммерческихъ портовъ для открытія къ нимъ доступа глубоко сидящимъ судамъ и достиженія бѣльшей быстроты и дешевизны нагрузки и выгрузки.

Екатеринославская губ.: 1) Мариупольскій (146)—оъ допущеніемъ къ устройству и оборудованію портовъ частной инициативы и предприимчивости надъ надзоромъ Правительства.

Кіевская губ.: 2) Вердичевскій (331). 3) Васильковскій (377).

Подольская губ.: 4) Каменецъ-Подольскій У. (676).

Самарская губ.: 5) Самарскій У. (148).

Таврическая губ.: 6) Губернскій (10) и 7) Симферопольскій (178, 197)—оъ допущеніемъ свободы открытія новыхъ портовъ.

Черниговская губ.: 8) Мглинскій (275, 277—279).

XII. Желательно лучшее оборудованіе существующихъ портовъ и якорныхъ стоянокъ и устройство новыхъ гаваней и морскихъ убѣжищъ:

а) на Бѣломъ морѣ.

1. Бѣльшее благоустройство Архангельскаго порта, съ учрежденіемъ портовой полиціи.

Архангельская губ.: Губернскій (72).

2. Оборудованіе показательными знаками якорныхъ пароходныхъ стоянокъ въ становищахъ и увеличеніе этихъ стоянокъ, въ особенности около колоній Кольскаго залива.

Архангельская губ.: Александровскій (145).

3. Устройство въ Онежской губѣ двухъ маяковъ: на Кій-островѣ и на Пурлудѣ.

Архангельская губ.: Онежскій (186).

б) на Балтійскомъ морѣ.

4. Улучшеніе естественныхъ мелкихъ портовъ по южному берегу Финскаго залива.

С.-Петербургская губ. 1) Губернскій (13). 2) Петергофскій (62).

5. Обращеніе въ портъ-убѣжище губы, образуемой р. Лугой.

С.-Петербургская губ.: 1) Губернскій (13). 2) Ямбургскій (94).

6. Углубленіе рѣки Пепіи, впадающей въ Капорскую губу, для образованія порта изъ Копанецкаго озера.

С.-Петербургская губ.: 1) Губернскій (13). 2) Ямбургскій (94).

7. Возстановленіе указанной въ лоціяхъ Сойкинской башни или замѣна ея маякомъ, а также постановка створныхъ огней въ устьѣ рѣки Наровы.

С.-Петербургская губ.: 1) Губернскій (13). 2) Ямбургскій (94).

в) на Черномъ морѣ.

8. Устройство въ Одесскомъ портѣ на Пересыпи новой хлѣбной гавани, глубиной до 30 футовъ, огражденной особымъ волноломомъ и состоящей изъ нѣсколькихъ моловъ, съ устройствомъ на

нихъ достаточнаго числа зернохранилищъ, а также оборудованіе нефтяной, угольной и лѣсной гаваней въ томъ же порту.

Херсонская губ.: Одесскій (233, 236—237).

9. Сооруженіе морского порта въ Аккерманѣ.

Бессарабская губ.: 1) Губернскій (13, 81). 2) Аккерманскій (110, 113). 3) Бендерскій (160, 181).

10. Открытіе торговаго порта въ Севастополѣ.

Таврическая губ.: 1) Губернскій (10). 2) Симферопольскій (178, 197).

11. Устройство порта въ Евпаторіи.

Таврическая губ.: Евпаторійскій (59, 63, 66).

г) на Азовскомъ морѣ.

12. Углубленіе Мариупольскаго порта до 24 футовъ глубины.

Екатеринославская губ.: Мариупольскій (146).

д) на Каспійскомъ морѣ:

13. Углубленіе банокъ при впаденіи Волги въ море.

Астраханская губ.: Красноярскій (162, 163).

XIII. Желательно осуществленіе мѣропріятій, направленныхъ къ пониженію морскихъ фрахтовъ.

Архангельская губ.: 1) Онежскій (186)—развитіе судостроенія, съ продолженіемъ льготы по безплатному отпуску лѣса на ремонтъ и постройку поморскихъ судовъ.

Курская губ.: 2) Обоянскій (507, 534)—отмена пошлины на каменный уголь.

Лифляндская губ.: 3) Перновскій (199) — отмена или пониженіе портовыхъ сборовъ съ дерева, кирпича и камня.

Подольская губ.: 4) Каменецъ-Подольскій У. (676)—развитіе торговаго флота.

Полтавская губ.: 5) Губернскій (36) и 6) Лубенскій (646) — развитіе торговаго флота.

Херсонская губ.: 7) Губернскій (83)—развитіе торговаго флота.

Черниговская губ.: 8) Мглинскій (275, 279) — развитіе торговаго флота, посредствомъ выдачи субсидій пароходовладѣльцамъ.

Эстляндская губ.: 9) Гапсальскій (177) — развитіе судостроенія, посредствомъ открытія льготнаго кредита строителямъ судовъ.

XIV. Желательно установленіе срочныхъ пароходныхъ рейсовъ для перевозки скоропортящихся грузовъ за границу.

Екатеринославская губ.: 1) Верхнеднѣпровскій (128).

Московская губ.: 2) Серпуховскій (616) — для перевозки мяса изъ Ливавы въ Лондонъ.

Эстляндская губ.: 3) Везенбергскій (165). 4) Гапсальскій (177) и 5) Ревельскій (180)—для перевозки мяса и живого скота въ Англію.

XV. Желательно устройство правильныхъ пароходныхъ береговыхъ рейсовъ.

Архангельская губ.: 1) Губернскій (55) — зимнихъ рейсовъ вдоль береговъ Мурманна. 2) Александровскій (145)—устройство зимнихъ рейсовъ вдоль Мурманна отъ Восточной Лицы до Вардѣ и увеличеніе вообще прямыхъ рейсовъ съ поморьямъ, съ установленіемъ надзора за пароходами и учрежденіемъ въ Александровскѣ и большихъ станціонныхъ Мурманна агентствъ по приему и сдачѣ товаровъ на пароходы.

Бессарабская губ.: 3) Бендерскій (160, 181)—вдоль сѣвернаго берега Чернаго моря.

Таврическая губ.: 4) Евпаторійскій (59)—съ заходомъ пароходовъ, на пути изъ Евпаторіи въ Одессу и обратно, въ с. Караджу.

Перечень докладовъ и записокъ по вопросу о гужевыхъ путяхъ сообщенія.

По Архангельской губерніи.

1. Докладъ Архангельскому Уѣздному Комитету Архангельскаго уѣзднаго исправника *Волыжина* (Архангельская, 163—164).

По Бессарабской губерніи.

2. Докладъ Аккерманскому Уѣздному Комитету *г. Спильоти* о путяхъ сообщенія (158). 3. Докладъ Сорокскому Уѣздному Комитету инженера *Вендровскаго* о мѣропріятіяхъ для улучшенія путей сообщенія Сорокскаго уѣзда (369—371).

По Виленской губерніи.

4. Докладъ Виленскому Обществу Сельскаго Хозяйства старшаго фабричнаго инспектора Виленской губерніи *Вульфберта*, внесенный въ Виленскій Губернскій Комитетъ подъ названіемъ: «Исслѣдованіе грузового движенія по грунтовымъ дорогамъ Виленской губерніи» (стр. 53—65).

По Витебской губерніи.

5. Особое мнѣніе Велижскаго Уѣзднаго Предводителя Дворянства *Колубакина* по поводу постановленія Витебскаго Губернскаго Комитета о сохраненіи натуральной повинности (96—99, 135—145). 6. Записка о грунтовыхъ дорогахъ, представленная Членомъ Совѣта Витебскаго Общества Сельскихъ Хозяевъ *фонъ-Рентельномъ* Дриссенскому Уѣздному Комитету (стр. 326—328). 7. Докладъ о мѣстныхъ дорогахъ Полоцкому Уѣздному Комитету уѣзднаго исправника *Чернявскаго* (435—436).

По Владимірской губерніи.

8. Докладъ Судогодскому Уѣздному Комитету *г. Карльса* о значеніи мѣстныхъ дорогъ (164—165).

По Вологодской губерніи.

9. Докладъ Вологодскому Уѣздному Комитету *г. Дмитриева* объ устройствѣ и содержаніи мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія (136—137). 10. Докладъ Вологодскому Уѣздному Комитету инженера *Ильина* о подѣздныхъ путяхъ (156—157).

По Волынской губерніи.

11. Докладъ Заславскому Уѣздному Комитету *графа Грохольскаго* по пункту программы о мѣстныхъ дорогахъ (113—114).
12. Докладъ Заславскому Уѣздному Комитету *г. Мазараки* (121—122).
13. Докладъ Кременецкому Уѣздному Комитету генерала *Бобрикова* о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности (143). 14. Докладъ Староконстантиновскому Уѣздному Комитету статскаго совѣтника *Стаховскаго* (242—244).

По Воронежской губерніи.

15. Докладъ Землянскому Уѣздному Комитету *г. Бочарова* о состояніи мѣстныхъ грунтовыхъ дорогъ и желательности устройства желѣзнодорожной вѣтви въ предѣлахъ Землянскаго уѣзда (144—145).

По Вятской губерніи.

16. Докладъ Вятскому Уѣздному Комитету Предсѣдателя Земской Управы *Сергѣева* объ устройствѣ и содержаніи мѣстныхъ дорогъ (165—166). 17. Докладъ Котельничскому Уѣздному Комитету земскаго начальника *Терещенко* объ устройствѣ мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія (299—301). 18. Докладъ Малмыжскому Уѣздному Комитету земскаго начальника *Михновича* объ устройствѣ и содержаніи большихъ проселочныхъ дорогъ (448—449). 19. Докладъ Слободскому Уѣздному Комитету члена Уѣздной Земской Управы *Плетнева* (692—694).

По Гродненской губерніи.

20. Докладъ Губернскому Комитету *Совета Гродненскаго Общества Сельскаго Хозяйства* по пунктамъ программы (231—232).

По Калужской губерніи.

21. Докладъ Козельскому Уѣздному Комитету Козельскаго Уѣзднаго Предводителя Дворянства *Сабо* по вопросу о дорожной натуральной повинности (147—150). 22. Докладъ Козельскому Уѣздному Комитету земскаго начальника *Ялозо* по вопросу объ устройствѣ и содержаніи мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія (158—160).

По Киевской губерніи.

23. Докладъ Бердичевскому Уѣздному Комитету *г-жи Маріуца*, урожденной Гриневой, о мѣстныхъ дорогахъ (351—352). 24. Докладъ Каневскому Уѣздному Комитету инженера *Никольскаго* объ устройствѣ и состояніи мѣстныхъ дорогъ (501—504). 25. Докладъ

Каневскому Уѣздному Комитету помощника исправника *Подосовскаго* по вопросу о мѣрахъ къ улучшенію мѣстныхъ дорогъ (574—576). 26. Докладъ Сквирскому Уѣздному Комитету *г. Таранова* по вопросу объ устройствѣ и содержаніи мѣстныхъ дорогъ (1014—1015). 27. Докладъ Черкасскому Уѣздному Комитету уѣзднаго исправника *Салтыка* по вопросу о мѣстныхъ дорогахъ (1097—1098). 28. Докладъ Чигиринскому Уѣздному Комитету землевладѣльца *Сохновскаго* о мѣстныхъ дорогахъ общаго пользованія (1137).

По Ковенской губерніи.

29. Докладъ Шавельскому Уѣздному Комитету крестьянина *Давидайтиса* по пунктамъ программы (161—162, 165).

По Костромской губерніи.

30. Докладъ Кологривскому Уѣздному Комитету о состояніи путей сообщенія въ Кологривскомъ уѣздѣ (398—399). 31. Докладъ Костромскому Уѣздному Комитету *Костромской Уѣздной Управы* о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности, въ томъ числѣ и о нуждахъ дорожнаго дѣла (441—443).

По Курской губерніи.

32. Докладъ Грайворонскому Уѣздному Комитету податного инспектора *Прокофьева* о состояніи земскихъ и проселочныхъ дорогъ въ Грайворонскомъ уѣздѣ (117—123). 33. Докладъ Корочанскому Уѣздному Комитету Предсѣдателя Уѣздной Земской Управы *Пруцкаго* объ упорядоченіи дорожнаго дѣла (172—173). 34. Докладъ Новооскольскому Уѣздному Комитету землевладѣльца *Алферова* по вопросамъ программы (488). 35. Докладъ Новооскольскому Уѣздному Комитету Предсѣдателя Земской Управы *Орлова* объ устройствѣ и содержаніи мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія (493—495). 36. Докладъ Суджанскому Уѣздному Комитету *г. Ляхова* о дорогахъ и ихъ исправленіи (635—642). 37. Докладъ Суджанскому Уѣздному Комитету крестьянина *Колесникова* о натуральныхъ повинностяхъ (678—680). 38. Докладъ Щигровскому Уѣздному Комитету *Комиссiи Щигровскаго Общества Сельскаго Хозяйства*—объ упорядоченіи дорожнаго дѣла (859—860).

По Лифляндской губерніи.

39. Записка, представленная Лифляндскому Губернскому Комитету *Императорскимъ Лифляндскимъ Общепольнымъ Экономическимъ Обществомъ* по пункту программы о мѣстныхъ дорогахъ (107).

По Минской губерніи.

40. Докладъ Минскому Уѣздному Комитету о мѣстныхъ дорогахъ въ Трудахъ *Минскаго Общества Сельскаго Хозяйства* (87—88).

41. Докладъ Новогрудскому Уѣздному Комитету земскаго начальника *барона Розена* по пунктамъ программы (277—278).

По Московской губерніи.

42. Доклады Звенигородскому Уѣздному Комитету по вопросу о мелкой земской единицѣ въ связи съ нуждами дорожнаго дѣла (319—335, особенно 328—329, 335—346, 346—348). 43. Докладъ Серпуховскому Уѣздному Комитету *г. Костылева* о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности (объ отсутствіи удобныхъ путей сообщенія, 670—671). 44. Записка, представленная Серпуховскому Уѣздному Комитету инженеръ-механикомъ *Семенковичемъ*, о бездорожьѣ и мѣрахъ къ его устраненію (677—683).

По Нижегородской губерніи.

45. Докладъ Васильскому Уѣздному Комитету Уѣзднаго Предводителя Дворянства *Зубова* о мѣстныхъ дорогахъ (241—242).

По Новгородской губерніи.

46. Записка, представленная Крестецкому Уѣздному Комитету землевладѣльцемъ *Савичемъ*, о подъѣздныхъ путяхъ къ желѣзнымъ дорогамъ (227—228).

По Олонецкой губерніи.

47. Докладъ Губернскому Комитету *Дорожной Комиссiи* объ устройствѣ и содержаніи дорогъ (38—50, 53—57). 48. Докладъ Лодейнопольскому Уѣздному Комитету члена Уѣздной Земской Управы *Якимовскаго* объ устройствѣ и содержаніи мѣстныхъ дорогъ (237—240). 49. Докладъ Петрозаводскому Уѣздному Комитету Предсѣдателя Комитета *Эрина* о проведеніи новыхъ дорогъ (269—271).

По Орловской губерніи.

50. Докладъ Малоархангельскому Уѣздному Комитету Предсѣдателя Уѣздной Земской Управы *Потулова* о мѣстныхъ дорогахъ (646—651).

По Пензенской губерніи.

51. Записка, представленная Чембарскому Уѣздному Комитету землевладѣльцемъ *т. с. Мясогдовымъ*, о способахъ улучшенія сельскохозяйственной промышленности (объ устройствѣ быстрого и удобнаго передвиженія грузовъ (165—224).

По Пермской губерніи.

52. Записка, представленная Красноуфимскому Уѣздному Комитету *г. Коробовымъ*, о дорогахъ (259). 53. Записка, представлен-

ная Красноуфимскому Уѣздному Комитету Предсѣдателемъ Земской Управы *Луканинымъ*, о путяхъ сообщенія (269—270).

По Подольской губерніи.

54. Докладъ Губернскому Комитету о свѣдѣніяхъ, доставленныхъ Уѣздными Распорядительными Комитетами и податными инспекторами по программѣ изслѣдованія натуральной дорожной повинности (70—83). 55. Докладъ Брацлавскому Уѣздному Комитету *г. Мироненко* о поспириваніи сельскихъ дорогъ (202—203). 56. Докладъ Винницкому Уѣздному Комитету Предсѣдателя Комитета *Графа Гейдена* о дорожномъ дѣлѣ въ уѣздѣ (364 — 366). 57. Докладъ Гайсинскому Уѣздному Комитету податного инспектора *Пашковскаго* о грунтовыхъ дорогахъ уѣзда (568 — 570). 58. Докладъ Гайсинскому Уѣздному Комитету *Савостьянова* о необходимости замѣны натуральной повинности денежною (570—573). 59. Докладъ Каменецъ-Подольскому Уѣздному Комитету землевладѣльца *Садовскаго* объ устройствѣ и содержаніи мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія (680—682). 60. Докладъ Летичевскому Уѣздному Комитету податного инспектора *Березовскаго* о дорожной повинности въ уѣздѣ (789—794). 61. Докладъ Литинскому Уѣздному Комитету землевладѣльца *Карчевскаго* о дорогахъ (825) 62. Докладъ Могилевскому Уѣздному Комитету Предсѣдателя Комитета *Чихачова* объ устройствѣ и содержаніи мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія (887—888). 63. Докладъ Могилевскому Уѣздному Комитету *г. Рейнгардта* о причинахъ неудовлетворительнаго состоянія дорогъ (888—889). 64. Докладъ Могилевскому Уѣздному Комитету податного инспектора *Лаврова* о неудобствахъ существующаго порядка отбыванія населеніемъ дорожной повинности (889—892). 65. Докладъ Ямпольскому Уѣздному Комитету о постановленіи Уѣздной Совѣщательной Комиссіи по вопросамъ дорожнаго хозяйства (1061—1063).

По Рязанской губерніи.

66. Записка, представленная Данковскому Уѣздному Комитету Предсѣдателемъ Комитета *Бибиковымъ*—по вопросу объ устройствѣ и содержаніи мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія (184). 67. Докладъ Рязанскому Уѣздному Комитету землевладѣльца *Родзевича* о мѣстныхъ дорогахъ (438—439). 68. Докладъ Рязанскому Уѣздному Комитету предсѣдателя Уѣздной Земской Управы *Елагина* о мѣстныхъ путяхъ сообщенія (484—490). 69. Докладъ Сапожковскому Уѣздному Комитету земскаго начальника *графа Коновницына* по пунктамъ программы (о мѣстныхъ дорогахъ, 598 — 599). 70. Докладъ Сапожковскому Уѣздному Комитету *г. Скорба* (618—619).

По С.-Петербургской губерніи.

71. Записка, представленная Царскосельскому Уѣздному Комитету членомъ Земской Управы *г. Платоновымъ*—о проселочныхъ дорогахъ. 72. Его же, о зимнихъ дорогахъ (86). 73. Записка, представленная Царскосельскому Уѣздному Комитету пасторомъ *Роксоменомъ*, о проселочныхъ дорогахъ (86—87).

По Саратовской губерніи.

74. Докладъ Саратовскому Губернскому Комитету *графа Нессельроде*: «Волостное земство, какъ мелкая земская единица» (97—127). 75. Записка, внесенная въ Саратовскій Губернскій Комитетъ предсѣдателемъ Уѣздной Земской Управы *Исѣевымъ*, о причинахъ упадка сельскохозяйственной промышленности (о грунтовыхъ и шоссеиныхъ дорогахъ, 199—201).

По Симбирской губерніи.

76. Докладъ Симбирскому Губернскому Комитету землевладѣльца дѣйствительнаго статскаго совѣтника *Родионова* по пунктамъ программы (о дорогахъ мѣстнаго и общаго пользованія, 94—95). 77. Записка, внесенная въ Буинскій Уѣздный Комитетъ землевладѣльцемъ, профессоромъ С.-Петербургскаго Университета, *Глинкою*, по пунктамъ программы (объ устройствѣ мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія, 320—321). 78. Докладъ Симбирскому Уѣздному Комитету земскаго начальника *Шидловскаго* по вопросу объ устройствѣ подъѣздовъ къ хлѣбнымъ пристанямъ (464).

По Смоленской губерніи.

79. Докладъ Рославльскому Уѣздному Комитету землевладѣльца *т. с. Мясопдова* объ устройствѣ и содержаніи мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія (223—225).

По Тамбовской губерніи.

80. Записка, представленная Борисоглѣбскому Уѣздному Комитету землевладѣльцемъ дѣйствительнымъ статскимъ совѣтникомъ *Есиповымъ*, по пунктамъ программы (объ устройствѣ и содержаніи мѣстныхъ дорогъ, 156—158). 81. Записка, представленная Кирсановскому Уѣздному Комитету предсѣдателемъ Земской Управы *Дашкевичемъ*, по вопросу о нуждахъ дорожной повинности (208—212). 82. Записка, представленная Козловскому Уѣздному Комитету священникомъ *Симоновымъ*, по пунктамъ программы (о мѣстныхъ дорогахъ, 262—263).

По Тверской губерніи.

83. Докладъ Корчевскому Уѣздному Комитету *г. Иордана* объ устройствѣ и содержаніи мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія (328—338). 84. Докладъ Корчевскому Уѣздному Комитету уѣзднаго предводителя дворянства *Азанчевскаго* объ устройствѣ и содержаніи мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія (338—339).

По Тульской губерніи.

85. Докладъ Чернскому Уѣздному Комитету землевладѣльца *г. Бодиско* объ устройствѣ и содержаніи мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія (495—498).

По Уфимской губерніи.

86. Записка, внесенная въ Уфимскій Уѣздный Комитетъ землевладѣльцемъ *Пашкинымъ*, объ устройствѣ моста черезъ рѣку Бѣлую (346—347).

По Харьковской губерніи.

87. Докладъ Харьковскому Губернскому Комитету уполномоченнаго по сельскохозяйственной части Харьковской губерніи *г. Шимкова* о необходимости широкой помощи изъ Государственнаго Казначейства земскимъ учрежденіямъ на осуществленіе мѣропріятій на пользу сельскохозяйственной промышленности (объ устройствѣ и содержаніи дорогъ, 110—120). 88. Докладная записка, представленная Валковскому Уѣздному Комитету членомъ Земской Управы *г. Куколевскимъ*, о мѣрахъ къ устраненію неудовлетворительнаго состоянія путей сообщенія въ Валковскомъ уѣздѣ (195—198). 89. Докладъ Харьковскому Уѣздному Комитету уѣзднаго предводителя дворянства *князя Голицына* о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности (о дорожномъ вопросѣ, 469—470).

По Херсонской губерніи.

90. Докладъ Губернскому Комитету предсѣдателя Херсонской Уѣздной Земской Управы *Горича* по дорожному вопросу (42—47). 91. Докладъ Одесскому Уѣздному Комитету инженера *барона Штемпеля* объ улучшеніи дорожнаго дѣла (292—296).

По Эстляндской губерніи.

92. Записка, представленная Губернскому Комитету Эстляндскимъ губернскимъ предводителемъ дворянства *барономъ Делингсгаузеномъ*, о земскихъ повинностяхъ вообще и натуральной дорожной повинности въ частности (136—137). 93. Записка, представленная Губернскому Комитету *Ревельскимъ Эстскимъ Земледѣльческимъ*

Обществомъ, о необходимыхъ мѣропріятіяхъ для поднятія крестьянскаго хозяйства въ Эстляндской губерніи (о дорожной повинности, 141).

По Ярославской губерніи:

94. Записка, представленная Губернскому Комитету Ярославскою *Губернскою Земскою Управою* по дорожнымъ вопросамъ (10—16). 95. Докладъ Мологскому Уѣздному Комитету землевладѣльца г. *Глѣбова* по пунктамъ программы (о мѣстныхъ дорогахъ, 126—127). 96. Докладъ Романово-Борисоглѣбскому Уѣздному Комитету земскаго начальника *Теляковского* по дорожнымъ вопросамъ (201—202). 97. Докладъ Романово-Борисоглѣбскому Уѣздному Комитету землевладѣльца г. *Смарагдова* о мѣстныхъ дорогахъ (204—205).



**Перечень докладовъ и записокъ по вопросу о водныхъ путяхъ
сообщенія.**

По Бессарабской губерніи.

1. Докладъ Бессарабскому Губернскому Комитету председателя Бессарабской Губернской Земской Управы *барона Стюарта* о необходимости улучшенія судоходныхъ условій рѣки Днѣстра (76—81).
2. Докладъ Аккерманскому Уѣздному Комитету Аккерманскаго Городскаго Головы *Бѣликовича* объ устройствѣ вывознаго порта въ Аккерманѣ, въ связи съ нуждами хлѣбной торговли (132—136).
3. Докладъ Сорокскому Уѣздному Комитету инженера *Вендровскаго* о мѣропріятіяхъ для улучшенія путей сообщенія Сорокскаго уѣзда (рѣки Днѣстра, 369—370).

По Вятской губерніи.

4. Докладъ Вятскому Уѣздному Комитету председателя Земской Управы *Сергѣева* объ улучшеніи условій перевозки произведеній сельскаго хозяйства (194).
5. Докладъ Слободскому Уѣздному Комитету члена Слободской Уѣздной Управы *Плетнева* по вопросу о передвиженіи сельскохозяйственныхъ рабочихъ и условіяхъ судоходства по рѣкѣ Вяткѣ (694—695).

По Екатеринославской губерніи.

Въ Трудахъ Мариупольскаго Комитета:

6. Протоколъ совѣщанія по вопросу о величинѣ накладныхъ расходовъ по перевозкѣ зерновыхъ продуктовъ въ Таганрогскомъ портѣ (203—206).
7. Протоколъ совѣщанія по вопросу о судоходствѣ въ Азовскомъ морѣ (206—210).
8. Докладъ Таганрогской Городской Управы и постановленіе Городской Думы относительно торговли и судоходства на Азовскомъ морѣ (210—212).
9. Отношенія Таганрогскаго Городскаго Головы къ Наказному Атаману Войска Донскаго по вопросамъ торговли и судоходства на Азовскомъ морѣ (212—217).

По Лифляндской губерніи.

10. Докладъ Лифляндскому Губернскому Комитету *Лифляндско-Эстляндскаго Бюро земельныхъ улучшеній* о регулированіи озера Пейпусъ въ интересахъ судоходства, промышленности, сельскаго

хозяйства и рыбоводства (99—101). 11. Докладъ Эвельскому Уѣздному Комитету Предсѣдателя Комитета *фонъ-Эеспарре* о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности (о сообщеніяхъ острова Ээеля съ материкомъ, 213—215).

По Минской губерніи.

12. Докладъ Минскому Губернскому Комитету *г. Колодѣва* объ улучшеніи Березинскаго воднаго пути (27—30).

По Новгородской губерніи.

13. Докладъ Губернскому Комитету пяти членовъ объ улучшеніи судоходства по рѣкѣ Волхову (49—51). 14. Докладъ Губернскому Комитету инженера *Зонна* по вопросу о рассыпномъ сплавѣ дровъ по рѣкѣ Мстѣ (69). 15. Докладъ Губернскому Комитету 7 членовъ о разрѣшеніи производить розсыпью сплавъ дровъ по рѣкѣ Мстѣ и ея притокамъ (72—74). 16. Докладъ *г. Петрова* о пересмотрѣ законоположеній, относящихся къ сплаву и бечевникамъ (74—75). 17. Докладъ дворянина *Рейселя* объ упорядоченіи сплава дровъ розсыпью (75—78).

По Олонецкой губерніи.

18. Докладъ Губернскому Комитету *дорожной комиссіи* о *водныхъ сообщеніяхъ* (50—52).

По Пермской губерніи.

19. Докладъ Соликамскому Уѣздному Комитету *г. Кривошекова* о промышленныхъ и экономическихъ нуждахъ земледѣльческой половины Соликамскаго уѣзда (о необходимости свободнаго судоходства по рѣкѣ Иньвѣ (461—464).

По Подольской губерніи.

20. Докладъ Винницкому Уѣздному Комитету *г. Щеніовскаго* объ обращеніи Буга и Днѣстра въ судоходныя рѣки (378—379). 21. Докладъ Могилевскому Уѣздному Комитету Предсѣдателя Комитета *Чихачева* объ улучшеніи условій судоходства по рѣкѣ Днѣстру (932—935).

По Таврической губерніи.

22. Записка, внесенная въ Евпаторійскій Уѣздный Комитетъ землевладѣльцемъ *Поповымъ* по вопросу о необходимости захода пароходовъ въ Караджинскую бухту (68—71). 23. Представленный Евпаторійскому Уѣздному Комитету приговоръ Кунанскаго волостного схода Евпаторійскаго уѣзда о томъ же (72—73). 24. Представленный Евпаторійскому Уѣздному Комитету приговоръ Кара-

джинскаго сельскаго общества о томъ же (73—74). 25. Постановленіе земскаго начальника 3 участка Евпаторійскаго уѣзда о томъ же (74—75).

По Херсонской губерніи.

26. Записка, представленная Херсонскому Губернскому Комитету председателемъ Бессарабской Губернской Земской Управы *барономъ Стуртомъ*, о необходимости улучшенія судоходныхъ условій рѣки Днѣстра (168—173). 27. Докладъ Одесскому Уѣздному Комитету *Одесскаго Биржевого Комитета* объ улучшеніи южныхъ рѣкъ и объ устройствѣ хлѣбной гавани въ Одесскомъ портѣ (335—339).

По Черниговской губерніи.

28. Докладъ Минскому Уѣздному Комитету землевладѣльца *г. Лаврененко* по вопросу о перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ (о портахъ и торговомъ флотѣ, 277—279).

По Ярославской губерніи.

29. Записка, представленная Мологскому Уѣздному Комитету податнымъ инспекторомъ *Хомутовымъ*, объ улучшеніи судоходства по Тихвинской системѣ (155—157).

**Ссылки на страницы изданія Трудовъ мѣстныхъ Комитетовъ о нуждахъ
сельскохозяйственной промышленности *).**

Гужевые пути.

Введение.

**1) Списокъ Комитетовъ, не обсуждавшихъ вопросовъ о мѣстныхъ
дорогахъ.**

Архангельская губ.: 1) Мезенскій. 2) Онежскій.

Астраханская губ.: 3) Царевскій.

Бессарабская губ.: 4) Кишиневскій.

Владимірская губ.: 5) Вязниковскій. 6) Меленковскій. 7) Муромскій. 8) Суздаль-
скій **). 9) Шуйскій. 10) Юрьевскій.

Вологодская губ.: 11) Грязовецкій. 12) Тотемскій.

Воронежская губ.: 13) Бирюченскій. 14) Богучарскій. 15) Воронежскій У. 16) Но-
вохоперскій.

Вятская губ.: 17) Елабужскій. 18) Уржумскій **).

Екатеринославская губ.: 19) Губернскій. 20) Александровскій.

Казанская губ.: 21) Казанскій У. 22) Свияжскій. 23) Тетюшскій. 24) Цивильскій.

25) Ядринскій.

Калужская губ.: 26) Боровскій. 27) Малоярославскій.

Ковенская губ.: 28) Новоалександровскій **).

Костромская губ.: 29) Буйскій.

Курская губ.: 30) Дмитріевскій. 31) Курскій У. 32) Львовскій. 33) Тимскій.

Лифляндская губ.: 34) Перновскій. 35) Эзельскій.

Минская губ.: 36) Бобруйскій.

Могилевская губ.: 37) Мстиславскій **). 38) Рогачевскій.

Нижегородская губ.: 39) Балахнинскій. 40) Лукояновскій.

Олонецкая губ.: 41) Олонецкій У.

Орловская губ.: 42) Елецкій. 43) Ливенскій.

Пензенская губ.: 44) Мокшанскій. 45) Наровчатскій.

Пермская губ.: 46) Оханскій. 47) Пермскій У.

Подольская губ.: 48) Балтскій **).

Полтавская губ.: 49) Зѣньковскій. 50) Кременчугскій. 51) Лохвицкій. 52) Хо-
рольскій.

Псковская губ.: 53) Опочецкій.

Рязанская губ.: 54) Касимовскій. 55) Скопинскій.

С.-Петербургская губ.: 56) Гдовскій. 57) Ямбургскій.

Саратовская губ.: 58) Губернскій. 59) Балашовскій. 60) Вольскій. 61) Кузнецкій.

62) Петровскій. 63) Саратовскій У. 64) Сердобскій. 65) Хвалынскій. 66) Царицынскій.

*) Буквы кр. въ скобкахъ при указаніяхъ на страницы изданія Трудовъ озна-
чаютъ мнѣнія, высказанныя крестьянами.

***) Труды Комитета вовсе не представлены въ Особое Совѣщаніе.

Смоленская губ.: 67) Дорогобужскій. 68) Духовщинскій. 69) Порѣчскій. 70) Сычевскій.

Таврическая губ.: 71) Симферопольскій. 72) Ялтинскій.

Тамбовская губ.: 73) Лебедянскій. 74) Липецкій. 75) Спасскій.

Тверская губ.: 76) Бѣжецкій. 77) Осташковскій.

Тульская губ.: 78) Каширскій. 79) Одоевскій.

Уфимская губ.: 80) Златоустовскій.

Харьковская губ.: 81) Богодуховскій. 82) Старобѣльскій.

Херсонская губ.: 83) Ананьевскій. 84) Елисаветградскій.

Черниговская губ.: 85) Ковтопскій. 86) Нѣжинскій. 87) Остерскій.

Эстляндская губ.: 88) Везенбергскій. 89) Вейсенштейнскій. 90) Гапсальскій.

Глава I. — Состояніе мѣстныхъ дорогъ, значеніе ихъ для сельско-хозяйственной промышленности и преимущества того или иного типа дорогъ.

2) Второстепенное значеніе мѣстныхъ дорогъ для сельскаго хозяйства.

Вологодская 84.

Курская 73.

Минская 166.

Пензенская 12.

Полтавская 421.

Самарская 606.

Симбирская 493.

Смоленская I, 30, 169.

Тамбовская 280.

Тверская 442.

Тульская 221—222.

Ярославская 103.

3) Достаточная удовлетворительность мѣстныхъ дорогъ для потребностей сельскаго хозяйства.

Екатеринославская 229.

Костромская 480.

Курская 850.

Пензенская 12.

Рязанская 323.

Смоленская II, 313.

Тверская 366.

Тульская 495—496.

Харьковская 109.

Ярославская 126.

4) Хорошее состояніе дорогъ, состоящихъ въ вѣдѣніи земскихъ учрежденій.

Витебская 351.

Вятская 23.

Казанская 64, 68.

Калужская 159.

Курляндская 67.

Курская 119, 559, 570.

Лифляндская 3, 165, 171.

Олонецкая 37, 143, 180, 258.

Оренбургская 31, 84.

Пензенская 126.

Пермская 259, 386.
Полтавская 637.
Псковская 34.
Рязанская 184, 224.
Симбирская 94.
Смоленская II, 44—45.
Таврическая 167.
Тверская 236, 430.
Тульская 221—222.
Харьковская 267.
Эстляндская 141.

5) Неудовлетворительное состояние мѣстныхъ дорогъ и важность принятія мѣръ къ ихъ улучшенію въ интересахъ сельскаго хозяйства.

Архангельская 53—54, 72, 145, 167, 189, 246—247, 264.
Астраханская 87, 92, 100, 164, 175, 184, 186, 187, 188, 300, 305, 336.
Бессарабская 12, 110, 115, 175, 182, 183, 317, 338, 342—343, 345, 370, 371, 382.
Виленская 15, 29, 30, 73, 83, 95, 105, 110, 130, 146, 147, 148, 150, 167, 168, 189, 206—207.
Витебская 53—56, 126, 150, 319, 320, 327, 336, 351, 352, 367, 389, 396, 466, 509, 510.
Владимірская 64, 69, 83, 91, 100, 156, 164—165.
Вологодская 10, 66, 136, 149, 156, 182—183, 192, 195, 217, 294, 301, 333—334.
Волынская 13, 16, 55, 56, 63, 86, 88, 103, 104, 105, 113, 117, 121, 130, 131, 143, 156—157, 178, 185, 208, 225, 243.
Воронежская 7, 13, 16, 59, 86, 90, 105, 115, 120, 121, 151, 153, 156.
Вятская 16, 100, 165, 212, 299, 343, 529, 530, 591, 657, 668, 692.
Гродненская 85, 247, 286, 325, 347, 352, 392, 431, 474, 503, 518.
Екатеринославская 81, 127, 145, 193, 242.
Казанская 11, 51, 52, 53, 68, 122, 166.
Калужская 5, 9, 42, 72, 73, 75, 94, 95, 107, 147, 158, 159, 168, 201, 251, 252, 253, 254, 279, 280, 285, 306.
Кіевская 16, 50, 122, 185, 238, 324, 350, 351, 377, 388, 394, 468, 519, 575, 633, 634, 635, 640, 897, 908, 913, 914, 966 (кр.), 995, 1027, 1058, 1059, 1098, 1126, 1137.
Ковенская 8, 37, 44, 45, 114, 115, 136, 139, 156, 176—177, 184.
Костромская 87—88, 104, 177—178, 183, 193, 209, 251, 327, 337, 350, 361, 414, 441, 442, 476, 483, 497, 511, 516, 524.
Курляндская 24, 28, 49, 53, 54.
Курская 3, 84, 85, 111, 120—121, 123, 172—173, 468—469, 493, 494, 506, 519, 534, 542—543, 559, 560, 570, 571, 760, 784, 851, 859.
Лифляндская 3—4, 165, 166, 204.
Минская 4, 42, 87, 88, 119, 125, 151, 156, 172, 185, 234, 259, 267, 268, 277, 291, 312, 380, 408, 409, 432.
Могилевская 10, 36, 47, 73, 76, 97—98, 112, 136, 144, 147, 155, 167.
Московская 9, 70, 71, 135, 148, 161, 182, 208—209, 225, 277, 278, 370, 371, 416, 422, 434, 488, 489, 520, 565, 616, 658, 670, 671, 677.
Нижегородская 24—25, 34, 35, 56, 118, 171, 199, 241, 242, 284, 354, 363, 369, 384, 405, 408, 496, 511, 512, 560.
Новгородская 96, 140, 156, 157, 202, 203, 211, 214, 217, 225, 227, 228, 230, 278, 464, 501, 535, 546.
Олонецкая 37—40, 41, 143, 144, 180, 206, 207, 213, 214, 219 (кр.), 258, 275, 280.
Оренбургская 31—32, 83, 84, 99.
Орловская 44, 46, 47, 90, 222, 286, 289, 306—307, 317, 530, 548, 551, 586—588, 647—648, 651, 669, 696, 738, 753.
Пензенская 12, 23, 75, 80, 86, 89, 98, 117, 165, 171, 172.
Пермская 18, 172, 174, 201, 210, 259, 262, 270, 300, 329, 331, 337, 386—387, 393, 405, 460, 468, 472, 488, 489, 498.

Подольская 66, 68, 120, 173, 176, 202, 233, 234, 336, 428, 435, 437, 504, 514, 651, 676, 680, 788, 792—794, 801, 887, 892, 903, 946, 977, 998, 1001, 1024, 1025, 1026, 1065, 1067,
Полтавская 32, 33, 183, 206, 219, 257, 292, 421, 661, 709, 725, 726, 731, 753, 760, 770—771.
Псковская 35, 101—102, 116—117, 131, 232, 244, 245, 263, 295, 326, 341.
Рязанская 16, 18, 58—59, 184, 191—192, 213, 219, 224, 275, 283, 323, 374, 481, 482, 484, 564, 577, 582.
Самарская 14, 27, 132—133, 218—219, 280, 359, 371, 379, 440—441, 490, 590, 522.
С.-Петербургская 11—12, 44, 50—51, 61—62, 66, 72, 85, 89.
Саратовская 199, 201, 307, 308, 495.
Симбирская 12, 47, 94—95, 148, 192, 249, 320—321, 336, 350, 370, 412, 442, 464, 495.
Смоленская I, 66, 120—121, 131; II, 50, 60, 61, 64, 74, 93, 164, 177, 179, 223, 239, 261, 296—297.
Таврическая 8, 35, 47, 63, 80, 106, 264—265.
Тамбовская 19, 180, 192, 262—263, 324, 325, 406, 410, 414, 430, 431, 433, 439.
Тверская 15—16, 75—78, 87, 154, 216, 236, 241, 251, 305, 306, 312, 314, 328, 329, 411, 415, 417, 446.
Тульская 11, 88, 123, 138, 195, 315, 368—369, 371, 459, 462, 477, 495—498.
Уфимская 35, 56, 99, 167, 179, 212, 277, 315.
Харьковская 32, 113, 119, 172, 185, 207, 224, 250, 264, 352, 353, 422, 423.
Херсонская 42, 43, 45, 46, 83, 85, 235, 265, 335, 363, 397.
Черниговская 17, 18, 19, 85, 87, 115, 122, 130, 131, 189, 202, 269, 275, 276, 288, 301, 322, 388, 415, 428—429, 440.
Эстляндская 141, 179.
Ярославская 10—11, 14, 16, 79, 88, 112, 127, 163, 166, 168, 171, 173, 186, 188, 192, 196, 199, 205, 211, 212, 218, 220, 222, 233.

6) Недостаточность существующих дорогъ для потребностей населенія.

Архангельская 53—54, 145, 167, 189, 247, 264.
Вологодская 333
Олонецкая 37, 39, 41, 43, 53—57, 144, 213, 258, 280.
Пермская 338, 468, 486, 488.
Уфимская 57, 101, 277, 315.

7) Неудовлетворительное состояніе главныхъ грунтовыхъ трактовъ.

Архангельская 245.
Астраханская 10, 99, 305, 316,
Бессарабская 12, 84, 115, 158.
Виленская 59—60, 110, 190, 198, 207.
Витебская 389.
Владимірская 91, 164.
Вологодская 136, 192.
Воынская 16, 55, 208, 225.
Воронежская 114.
Гродненская 347, 352, 431.
Екатеринославская 81, 145.
Казанская 95, 166.
Калужская 5, 94, 279, 285.
Кіевская 16, 324, 351, 394, 468, 554, 555, 632, 634—635, 1027, 1058, 1126, 1137.
Ковенская 114, 176.
Костромская 88, 104, 183, 441.
Курская 84, 468, 635, 760.
Минская 87, 119, 259, 277, 311—312, 408..
Могилевская 16, 36.

Московская 208, 225, 294.
Нижегородская 242, 511.
Новгородская 156, 215, 547.
Оренбургская 31, 84.
Орловская 43.
Пензенская 89.
Пермская 329, 331.
Подольская 514, 680, 794, 801, 888, 977, 1024, 1065.
Полтавская 725—726.
Псковская 341.
Самарская 14, 578.
С.-Петербургская 51, 85.
Смоленская II, 239, 296.
Тамбовская 181.
Тверская 76, 314, 365, 415.
Тульская 88, 495—496.
Уфимская 35, 56, 84, 101.
Харьковская 113, 422—423.
Херсонская 42, 326, 385.
Черниговская 428.
Ярославская 10—11, 126, 173, 192.

8) Крайне дурное состояніе проселочныхъ дорогъ.

Архангельская 242—246.
Астраханская 99.
Бессарабская 175, 342—343.
Виленская 95, 105, 110.
Витебская 126, 237, 320, 351, 367, 389, 396, 510.
Владимірская 69, 83, 91, 100, 164—165.
Вологодская 10, 97, 136, 149, 156, 182—183, 195, 217, 334.
Волинская 16, 130, 131, 225.
Воронежская 16, 86, 90, 153.
Вятская 16, 100, 165, 299, 343, 529—530, 591, 657, 692.
Гродненская 287, 325, 352, 518.
Екатеринославская 127, 192.
Казанская 11, 52, 61, 68, 122.
Калужская 42, 94, 107, 147, 158, 159, 168, 201, 252, 285.
Кіевская 351, 468, 575, 633, 634—635, 994, 995.
Ковенская 8, 37, 45, 115, 189.
Костромская 337, 361, 441, 483, 511, 524.
Курляндская 24.
Курская 84—85, 111, 123, 172—173, 493, 559, 560, 571, 760, 851, 859.
Лифляндская 3, 165—166.
Минская 4, 87, 88, 185, 234, 277, 408.
Могилевская 36, 136.
Московская 70—71, 135, 148, 161, 182, 225, 370, 371, 434, 438, 565, 658, 670, 671, 677.
Нижегородская 199, 242, 405, 408, 512, 560.
Новгородская 96, 140, 156, 202, 203, 211, 225, 230, 278, 385, 422, 464, 535, 546.
Олонецкая 39, 143, 144, 180, 206, 207, 213, 214, 258.
Оренбургская 31, 83, 84.
Орловская 43, 286, 306—307, 548, 551, 586—588, 738, 753.
Пензенская 12, 98.
Пермская 172, 174, 201, 210, 259, 262, 270, 329, 331, 337, 386—387.
Подольская 202, 233—234, 801.
Полтавская 32, 183, 219, 661, 753.
Псковская 35, 101, 116—117, 232, 245, 326, 341.
Рязанская 18, 184, 191, 192, 213, 219, 224, 323, 481.
Самарская 359, 379.
С.-Петербургская 12, 44, 51, 61—62, 66—72, 85, 89.
Саратовская 307.

Симбирская 320—321, 350, 370, 412.
Смоленская I, 120; II, 50, 60—61, 164, 177—179, 223, 239, 261.
Таврическая 63, 106.
Тамбовская 17, 180, 192, 262—263, 324, 433, 439.
Тверская 236, 241, 365.
Тульская 88, 195, 459, 462, 495—498.
Уфимская 315.
Харьковская 32, 113, 119, 172, 207, 224, 353.
Херсонская 42.
Черниговская 17, 115, 122, 130, 202, 429.
Эстляндская 141.
Ярославская 14, 88, 171, 188, 196, 218, 233.

9) **Особенная непроѣздность лѣсныхъ дорогъ.**

Витебская 126.
Вологодская 97, 334.
Вятская 16, 529—530, 657.
Гродненская 518.
Казанская 166.
Ковенская 115.
Московская 161, 370.
Нижегородская 242.
Новгородская 278.
Олонецкая 180, 207.
Оренбургская 31, 84.
Пермская 259.

10) **Крайне дурное состояніе участковъ дорогъ въ предѣлахъ мѣстечекъ и селеній.**

Виленская 207.
Витебская 510.
Волынская 16, 63, 225.
Гродненская 325.
Калужская 326.
Кіевская 351, 633, 995.
Ковенская 44, 115.

11) **Суженіе дорожной полосы отъ захватовъ и запахиванія.**

Астраханская 87, 300, 333.
Волынская 104.
Воронежская 16, 156.
Казанская 52, 166.
Калужская 147.
Кіевская 241, 351, 502, 575, 633.
Курская 118.
Минская 87, 408.
Московская 371.
Нижегородская 242.
Подольская 888, 889, 1078.
Полтавская 753.
Рязанская 599.
Самарская 280, 528.
Смоленская II, 223.
Таврическая 63, 167.
Тверская 328—329.
Херсонская 43.
Черниговская 388.

- 12) Плохое состояніе мостовъ, гатей и другихъ дорожныхъ соору-
женій.
- Виленская 105, 110.
Витебская 237, 466.
Вологодская 136.
Гродненская 247, 431, 503, 517.
Екатеринославская 81.
Казанская 166.
Кіевская 351, 1126, 1137.
Курская 172, 641.
Минская 87, 311, 312.
Могилевская 97.
Московская 658.
Оренбургская 31, 84.
Подольская 173, 202, 233, 680, 1083.
Полтавская 257.
Рязанская 481.
Самарская 371.
Тверская 339.
Уфимская 346—347.
Харьковская 113.
Херсонская 385.
Черниговская 74.
Ярославская 188.
- 13) Недостаточность и плохое состояніе существующихъ подъезд-
ныхъ путей къ желѣзнымъ дорогамъ, судоходнымъ рѣкамъ и
крупнымъ торгово-промышленнымъ центрамъ.
- Архангельская 54, 246—247, 264.
Астраханская 92, 99, 164, 175, 184, 186, 188, 336.
Бессарабская 317, 338, 370, 371.
Виленская 15, 130, 206.
Витебская 336, 351, 396, 466, 509.
Владимірская 69.
Вологодская 66, 156.
Волынская 15—16, 55, 56, 88, 104, 121, 185, 225.
Воронежская 7, 13, 59, 86, 90, 115, 120.
Вятская 165, 668, 692.
Гродненская 85, 347.
Екатеринославская 81, 145, 193, 242.
Казанская 53, 203.
Калужская 5, 73, 147.
Кіевская 16, 50, 238, 350, 351, 633, 635, 640, 897, 908, 913, 914, 995, 1027, 1058,
1126, 1137.
Ковенская 37, 115, 136.
Костромская 350, 361, 442, 483.
Курляндская 28, 49.
Курская 3, 84, 85, 120, 121, 172—173, 494, 506, 519, 534, 542—543, 760, 851.
Лифляндская 204.
Минская 42, 87, 185, 259, 267, 268, 277, 291, 432.
Могилевская 36, 98.
Московская 9, 225, 277—278, 370—371, 520, 616.
Нижегородская 34, 35, 56, 118, 171, 284, 354, 363, 369, 384, 408.
Новгородская 214, 227, 228, 230, 278.
Олонецкая 37, 41.
Оренбургская 83, 99.
Орловская 90, 286, 306—307, 317, 586—588, 647—648, 651, 696, 753.
Пензенская 23, 80, 86, 89, 117, 171.
Пермская 18, 270, 468, 472, 488, 498.

Подольская 336, 428, 435, 437, 504, 676, 887, 892, 903, 946, 998, 1001, 1026, 1067.
Полтавская 33, 183, 292, 725—726, 770.
Псковская 35, 102, 131, 232, 245.
Рязанская 16, 18, 275, 283, 484, 577, 653.
Самарская 14, 27, 219, 371, 440—441, 490, 500, 522.
С.-Петербургская 12, 44.
Саратовская 199, 201, 308.
Симбирская 47, 94, 148, 192, 336, 464, 495.
Смоленская I, 66, 131, II; 64, 93.
Таврическая 35, 80, 265.
Тамбовская 17, 325, 430.
Тверская 78, 87, 241, 251, 314, 329, 417, 430—431.
Тульская 11, 88, 123, 315, 355, 368—369, 371, 459, 462, 477, 498.
Уфимская 212.
Харьковская 53, 113, 119, 207, 224, 353.
Херсонская 42, 45, 85, 235, 265, 335, 363.
Черниговская 19, 87, 122, 189, 269, 276, 322, 415, 429, 440.
Ярославская 16, 112, 127, 163, 192, 211, 212, 218, 220, 233.

14) Плохое состояніе зимнихъ дорогъ.

Архангельская 53—54, 145.
Виленская 64, 147.
Ковенская 115, 177.
Костромская 516, 524.
Могилевская 97.
Московская 141, 182, 422.
Рязанская 200.
С.-Петербургская 66, 72, 86.
Тамбовская 211, 263.
Тверская 337, 338.
Черниговская 87, 131.

15) Отчужденность деревни, вслѣдствіе непроѣздности дорогъ, въ теченіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ въ году.

Архангельская 54, 246, 247.
Вологодская 156, 333.
Волынская 55.
Казанская 167.
Калужская 5, 280.
Кіевская 351, 1058.
Ковенская 139.
Костромская 88.
Курская 84, 468.
Московская 658.
Олонецкая 37, 40, 144, 258, 280.
Пензенская 167.
Пермская 468, 486, 498.
Полтавская 257, 725, 726.
Рязанская 219, 324, 372, 564.
Тульская 495.
Уфимская 84.
Харьковская 113.
Эстляндская 141.
Ярославская 81.

16) Порча при плохихъ дорогахъ экипажей и упряжного скота, ухудшеніе породъ лошадей и малая нагрузка подводъ.

Вологодская 136.
Вятская 343.

Гродненская 325, 352.
Калужская 158.
Ковенская 176.
Костромская 178, 441, 442, 443, 511.
Курская 635—636.
Московская 565.
Нижегородская 228.
Подольская 202, 802, 946.
Самарская 371.
С.-Петербургская 86.
Симбирская 464.
Тверская 217.
Ярославская 10, 11, 188, 205.

17) Переплаты и потери населенія при перевозкѣ грузовъ.

Астраханская 305, 336.
Бессарабская 158, 369.
Виленская 29, 56—60.
Витебская 389.
Владимірская 165.
Вологодская 136.
Волынская 55—56,
Воронежская 114.
Вятская 343.
Казанская 167.
Калужская 279—280.
Кіевская 239, 1058.
Ковенская 26, 141, 176.
Костромская 441, 497.
Курская 120, 172, 636, 760.
Лифляндская 210.
Минская 432.
Могилевская 73.
-Московская 208, 310, 370.
Нижегородская 511—512.
Пензенская 166—167, 170, 172.
Подольская 792, 801.
Полтавская 183.
Рязанская 589, 599.
Самарская 27, 371, 464.
С.-Петербургская 86.
Саратовская 199, 308.
Симбирская 464.
Смоленская II, 235.
Таврическая 70.
Тверская 329.
Харьковская 32, 113, 119.
Ярославская 11, 163, 205.

18) Зависимость отъ состоянія дорогъ сбыта продуктовъ и происходящіе отсюда убытки сельскаго населенія.

Архангельская 71, 244, 247.
Астраханская 10, 87, 164, 305.
Бессарабская 158.
Виленская 61, 105, 168, 190.
Витебская 327.
Владимірская 165.
Волынская 88.
Воронежская 114.

Вятская 165, 331, 343, 439, 692—693.
Гродненская 347—348.
Екатеринославская 144, 145.
Казанская 51, 53, 166.
Калужская 5, 72—73, 280.
Киевская 351.
Ковенская 139, 141, 177, 183.
Костромская 88.
Курляндская 24.
Курская 173, 850.
Минская 135.
Могилевская 73.
Московская 9, 208, 370.
Нижегородская 353—354.
Новгородская 215.
Олонецкая 40.
Пензенская 18, 165—166, 168, 169, 170.
Пермская 270, 300, 337, 393, 467, 468, 489, 498.
Подольская 120, 336, 801, 925, 946, 1025.
Полтавская 183, 219.
Рязанская 213, 276, 598.
Самарская 14, 531, 534, 550, 577.
С.-Петербургская 35.
Саратовская 199, 308.
Симбирская 464.
Смоленская II, 177.
Таврическая 70.
Тверская 236, 328—329, 446.
Тульская 88, 195, 495.
Уфимская 84, 100, 101, 239.
Харьковская 113, 195.
Херсонская 80.
Черниговская 17, 18, 74.
Ярославская 10, 11, 170, 188, 211.

19) Сокращеніе подсобныхъ сельскому хозяйству заработковъ:
отъ извоза, дѣсныхъ промысловъ, горныхъ, промышленныхъ
и др.

Астраханская 316.
Бессарабская 158.
Виленьская 61, 65, 105.
Вологодская 294.
Казанская 166, 167.
Курляндская 24.
Курская 84, 635, 641, 760.
Московская 70, 208, 294, 310, 483.
Олонецкая 37, 40, 61, 70.
Оренбургская 103.
Орловская 42.
Пензенская 169, 187—188.
Пермская 489.
С.-Петербургская 86.
Смоленская II, 177.
Таврическая 70.
Тверская 328—329, 415.
Уфимская 101.
Черниговская 17, 197.

20) **Значеніе рельсовыхъ подъездныхъ путей для сельскаго хозяйства и преимущества ихъ передъ шоссейными.**

Бессарабская 158, 266, 369, 371, 382.
Воронежская 71.
Вятская 23.
Казанская 95, 167.
Кіевская 240, 385, 519.
Костромская 442, 497.
Минская 291.
Нижегородская 35, 56.
Олонеккая 61, 67.
Орловская 286, 317.
Пензенская 24, 86, 172, 187—188.
Пермская 18, 270, 489.
Подольская 435, 676, 1026.
Полтавская 201, 206, 219.
Самарская 132—133.
Симбирская 47.
Смоленская II, 63, 64, 93.
Тверская 306.
Херсонская 42, 83, 235, 265, 363.
Черниговская 19, 136, 276, 429.
Ярославская 16, 109, 127.

21) **Крупное значеніе шоссейныхъ дорогъ, крайняя недостаточность ихъ въ Россіи и необходимость принятія мѣръ къ сооружеію ихъ въ широкихъ размѣрахъ.**

Астраханская 305.
Бессарабская 317, 343, 370.
Виленская 29, 147, 167.
Витебская 319, 335, 336, 509.
Вольнская 63, 88, 104, 130, 185, 225.
Воронежская 86, 90, 115.
Гродненская 518.
Екатеринославская 144.
Казанская 95, 166, 203.
Кіевская 16, 129, 238, 351, 384, 503, 519, 935, 995, 1027, 1038, 1059, 1098, 1126.
Ковенская 26, 37, 115, 136.
Костромская 442.
Курляндская 28, 42.
Курская 111, 120, 468, 507, 519, 534, 636, 642.
Минская 42, 267, 268, 277, 291.
Могилевская 97, 164.
Московская 870, 483, 616, 671.
Нижегородская 56.
Новгородская 140, 228, 230, 278.
Оренбургская 31.
Пензенская 23.
Подольская 176, 365, 676, 680, 801, 887, 892, 903, 993, 1001, 1003, 1025, 1026, 1062, 1063, 1067, 1081.
Полтавская 33, 183, 760, 770.
Псковская 245, 326.
Рязанская 283, 570, 577.
Самарская 84—85, 93.
Симбирская 47, 148, 464.
Смоленская II, 45, 64, 74, 93, 296, 297.
Таврическая 35, 55, 80.
Тамбовская 157.

Тверская 16, 77, 415.
Тульская 498.
Уфимская 212.
Харьковская 113, 119, 422.
Херсонская 42, 83, 235, 265, 363.
Черниговская 19, 136, 189, 276, 322, 429.
Ярославская 11, 12, 79, 233.

22) Преимущества шоссейныхъ дорогъ передъ рельсовыми путями.

Бессарабская 317.
Виленская 167.
Новгородская 278.
Пензенская 23.
Полтавская 183.
Самарская 84—85.
Таврическая 55.

23) Преимущества шоссейныхъ дорогъ передъ грунтовыми.

Виленская 29.
Киевская 384, 503, 1038, 1059.
Курская 636.
Московская 370.
Самарская 85.
Смоленская II, 45, 296—297.

24) Необходимость разработки общаго плана шоссейныхъ и рельсовыхъ сообщеній.

Воронежская 115.
Кіевская 16.
Самарская 93.
Смоленская II, 296—297.
Тверская 16, 77, 415.

25) Предпочтительность покрытія камнемъ отдѣльныхъ дорожныхъ участковъ въ виду дороговизны сплошнаго замощенія.

Бессарабская 371.
Виленская 207.
Витебская 510.
Волынская 16, 63, 225.
Воронежская 90.
Кіевская 351, 633, 995—996.
Ковенская 45, 115.
Московская 9.
Подольская 981.
Полтавская 276.
Симбирская 94, 192, 336.
Тульская 498.

26) Техническая сторона шоссейнаго дѣла.

Волынская 63, 104, 143.
Лифляндская 2.
Могилевская 98.
Полтавская 276.
Черниговская 322.

- 27) Невозможность широкаго сооруженія шоссеиныхъ дорогъ въ виду ихъ дороговизны и потребность вследствие сего въ улучшеніи дорогъ грунтовыхъ.

Виленская 29, 206.
Вологодская 156.
Волынская 105, 243.
Екатеринославская 144, 229.
Кіевская 129, 633.
Курская 850.
Московская 70.
Олонецкая 42.
Пензенская 89, 98.
Подольская 887.
Полтавская 276.
Рязанская 495.
Самарская 371.
Смоленская II, 74.
Тамбовская 209.
Тульская 496, 498.
Харьковская 196.
Херсонская 42—43.

- 28) Желательность выработки улучшенныхъ типовъ грунтовыхъ дорогъ и главнѣйшія техническія къ нимъ требованія.

Астраханская 300, 336.
Бессарабская 345, 371.
Виленская 31, 64.
Витебская 55, 127, 150, 160, 327—328, 510.
Владимірская 164, 165.
Вологодская 78, 136, 157.
Волынская 114, 121, 143, 242—243.
Вятская 530.
Гродненская 262, 430, 532.
Кіевская 352.
Ковенская 26, 177.
Минская 303, 312.
Новгородская 225.
Пермская 270, 460.
Подольская 887, 889.
Псковская 155, 162.
Рязанская 323.
Симбирская 190.
Смоленская II, 223.
Таврическая 8, 106.
Тамбовская 407.
Тверская 337, 338.
Тульская 498.
Харьковская 196, 197.
Херсонская 165.

- 29) Желательность обсадки дорогъ деревьями.

Бессарабская 11, 35.
Витебская 126, 406.
Владимірская 68.
Волынская 104.
Воронежская 16, 156.
Вятская 530.
Калужская 283.

Кіевская 241, 351, 576, 937, 938, 995, 1030.
Ковенская 135.
Курская 111, 285, 289, 640, 679, 761, 851.
Московская 141.
Подольская 876, 889, 1033, 1065.
Полтавская 709.
Псковская 162.
Смоленская II, 223.
Тамбовская 263.
Харьковская 469, 470.
Ярославская 9, 105, 169.

30) Желательность воспрещенія загражденія дорогъ воротами.

Витебская 510.
Минская 136.
Смоленская II, 225.
Тверская 337.

Глава II. Правовыя условія дорожнаго дѣла.

31) Достаточность существующихъ законоположеній для упорядоченія дорожнаго дѣла и желательность лишь нѣкоторыхъ частичныхъ измѣненій закона.

Виленская 146—150.
Гродненская 360—361.
Ковенская 114—117.
Костромская 350.
Могилевская 10.
С.-Петербургская 61.
Смоленская I, 120—121; II, 177.
Таврическая 167.
Тверская 365—366.

32) Необходимость коренного пересмотра дѣйствующаго дорожнаго законодательства, въ виду его устарѣлости и несоотвѣтствія современнымъ потребностямъ.

Виленская 65.
Владимірская 53, 100.
Ковенская 165, 176.
Костромская 516.
Курская 642.
Минская 4.
Московская 9.
Полтавская 292, 731.
Псковская 35, 263.
Рязанская 18, 653.
С.-Петербургская 11—12, 72.
Саратовская 308.
Тамбовская 9, 192, 211—212.
Тверская 15, 76, 312.
Тульская 498.
Херсонская 194, 296.
Ярославская 16, 163.

33) Желательность принятія во вниманіе при пересмотрѣ дорожнаго законодательства мнѣній земствъ и сельскихъ хозяевъ и необходимость предоставленія мѣстнымъ учрежденіямъ права

издавать обязательныя постановленія въ развитіе законоположеній о дорогахъ.

Бессарабская 288.

Витебская 55, 327, 510.

Воронежская 118.

Вятская 530.

Екатеринославская 232.

Новгородская 225.

Пермская 263, 272.

Подольская 657, 682.

Псковская 35, 155.

С.-Петербургская 66, 72.

Смоленская II, 74.

Таврическая 8, 47, 106.

Тамбовская 407.

Тверская 15, 76, 312, 337.

Херсонская 47, 296.

Черниговская 299.

Ярославская 16.

- 34) Несоотвѣтствіе современнымъ потребностямъ, неполнота и противорѣчивость постановленій закона о правѣ собственности на землю подъ дорожными полосами.

Вологодская 97.

Кіевская 240, 324, 469, 502—503, 576, 633.

Курская 3, 110—111, 120, 760, 762.

Оренбургская 31.

Херсонская 292—296.

Черниговская 269.

- 35) Неполнота и противорѣчивость дѣйствующаго законодательства о правѣ пользованія дорогами, какъ общественными путями сообщенія.

Виленская 60.

Гродненская 392.

Казанская 11, 51—52.

Кіевская 16, 241, 468, 503.

Курская 3, 85, 120, 121, 123.

Орловская 587, 647—651.

Пензенская 11.

Псковская 35, 232, 341.

Рязанская 18, 438—439, 446.

Саратовская 455.

Тамбовская 212.

Тверская 329.

Тульская 88, 355, 462.

Херсонская 43, 292—296.

Ярославская 16, 218, 233.

- 36) Насильственное проложеніе новыхъ дорогъ и въ особенности подъѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ, какъ послѣдствіе пробѣловъ законодательства о порядкѣ признанія дорогъ общественнаго пользованія.

Курская 85.

Орловская 647.

Симбирская 321.

Тамбовская 212.

- 37) Отсутствие подъездовъ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ, какъ послѣдствіе лишенія мѣстныхъ учрежденій права участія въ выборѣ направленія рельсовыхъ линій и мѣсть расположенія грузовыхъ станцій.

Воронежская 145.
Костромская 497.
Курская 85.
Нижегородская 171.
Орловская 47—48, 588, 651.
Псковская 35.
Рязанская 18, 482, 485, 487.
Симбирская 94—95, 192, 336.
Тульская 11.

- 38) Произвольное отклоненіе отъ прямого направленія и удлиненіе владѣльцами земель проселочныхъ дорогъ.

Витебская 52, 120, 320, 510.
Вятская 693.
Казанская 11, 52.
Кіевская 324, 351, 1126.
Курская 636—637, 760.
Подольская 889—890, 891.
Псковская 232.
Рязанская 481, 618.
Саратовская 307.
Смоленская II, 86, 223.
Таврическая 55, 63, 106, 137, 167.
Тамбовская 430.
Тверская 337.
Уфимская 286.
Херсонская 44.
Ярославская 16, 196.

- 39). Несоотвѣтствіе современнымъ потребностямъ установленныхъ для ширины дорогъ нормъ и необходимость ихъ пересмотра мѣстными хозяйственными учрежденіями.

Астраханская 87, 300, 333, 336.
Виленская 31, 62, 147.
Витебская 126, 150, 160, 367, 436, 510.
Вологодская 97.
Волинская 104, 114, 186.
Воронежская 16, 156.
Гродненская 81, 85, 232.
Екатеринославская 242.
Казанская 52, 166.
Кіевская 240, 324, 364, 469, 633, 1030.
Ковенская 8, 165, 176.
Костромская 516.
Курская 3, 111, 119, 289, 541, 638, 642, 760, 762.
Минская 185.
Могилевская 10, 112.
Московская 371.
Нижегородская 242.
Новгородская 331.
Олонецкая 40.
Оренбургская 31.
Подольская 889, 1078

Рязанская 283, 599, 618.
Самарская 280.
Таврическая 8, 106, 167.
Тамбовская 211, 212, 263, 324, 407.
Тульская 498.
Харьковская 30, 287, 352, 353, 422.
Херсонская 43.
Черниговская 269, 388.
Ярославская 15—16, 173.

40) Необходимость закрытія лишнихъ дорогъ и отсутствіе соотвѣтствующихъ постановленій объ этомъ въ дѣйствующемъ законодательствѣ.

Кіевская 16, 241, 351, 385, 1098.
Костромская 398.
Лифляндская 228.
Рязанская 487.
С.-Петербургская 12, 61.
Симбирская 321.
Смоленская II, 223.
Тульская 383.
Уфимская 297.

41) Необходимость установленія опредѣленнаго порядка открытія новыхъ дорогъ, признанія частныхъ дорогъ путями сообщенія общаго пользованія и закрытія дорогъ, потерявшихъ значеніе.

Виленская 60.
Вятская 693.
Гродненская 392.
Екатеринославская 242.
Казанская 11, 51—52.
Калужская 158—159.
Кіевская 16, 468, 503.
Костромская 398.
Курская 3, 85, 111, 123, 488.
Лифляндская 228.
Московская 294, 416.
Нижегородская 199, 405.
Орловская 587, 647—651.
Пензенская 11, 12, 117.
Псковская 35, 101, 232, 341.
Рязанская 18, 438—439.
Самарская 379, 393, 409, 438, 481, 523.
С.-Петербургская 12, 61.
Саратовская 455.
Симбирская 321.
Смоленская I, 121; II, 86, 223.
Таврическая 265.
Тамбовская 212.
Тверская 241, 312, 337, 338.
Тульская 88, 123, 355, 368—369, 383, 462.
Харьковская 53, 422.
Херсонская 43, 292—296.
Ярославская 16, 196, 218, 233.

42) **Необходимость систематическаго обслѣдованія существующихъ дорогъ, составленія списковъ ихъ и нанесенія на дорожныя карты.**

Витебская 56, 351, 352, 367, 508.
Гродненская 392, 432.
Кіевская 16, 468, 635, 1038.
Ковенская 26, 117.
Минская 88, 185.
Новгородская 211.
Пензенская 11, 12.
Псковская 35.
Симбирская 321.
Таврическая 106.
Тамбовская 211.
Тверская 241.
Тульская 11, 355, 462.
Харьковская 353, 422.
Эстляндская 154, 262.
Ярославская 15, 16, 196, 205.

43) **Желательность упрощенія и ускоренія существующаго порядка отчужденія земли подъ гужевыя дороги.**

Воронежская 7.
Калужская 223.
Кіевская 944.
Нижегородская 25, 56.
Новгородская 140, 157.
Олонецкая 37, 41, 43, 258, 270.
Орловская 588, 650.
Пензенская 11, 12, 117.
Подольская 888, 948.
Полтавская 33, 292.
Рязанская 18, 482, 653.
Тверская 337.
Харьковская 206, 269.
Херсонская 295—296.
Ярославская 16, 79.

44) **Вопросъ о вознагражденіи владѣльцевъ за отходящія подъ дороги земли.**

Воронежская 7, 86, 90.
Кіевская 324, 640, 641, 944.
Курская 3.
Орловская 650.
Пензенская 11, 12, 117.
Псковская 222 (кр.).
Рязанская 439.
Самарская 379, 393, 481, 523.
Симбирская 354.
Тульская 498.
Херсонская 296, 363.
Ярославская 12, 16.

45) **Способы оцѣнки отчуждаемой земли.**

Витебская 237.
Кіевская 503.
Московская 683.

Орловская 588, 651.
Подольская 82—83.
Симбирская 354.
Херсонская 296.

46) Желательность установления льготного порядка получения строительных дорожных материалов съ казенныхъ и частныхъ земель.

Витебская 509, 510.
Вятская 16.
Ковенская 162.
Курляндская 72.
Московская 71, 136, 209, 683.
Новгородская 225, 278.
Орловская 650.
Псковская 35, 102, 326.
Тульская 138.
Уфимская 295.
Харьковская 206.
Ярославская 12, 13, 15, 16.

47) Вопросъ о пользованіи частными землями для устройства водоотводныхъ дорожныхъ сооружений.

Калужская 285.
Кіевская 908.
Подольская 83.

48) Недостаточность и неполнота узаконеній относительно продолженія дорогъ частнаго пользованія отъ вновь возникающихъ поселковъ и усадебъ.

Владимірская 68, 139—140.
Гродненская 432.
Курская 153.
Лифляндская 4, 107.
Могилевская 136.
Московская 379, 434.
Нижегородская 118.
Псковская 125—126, 129 (кр.).
Рязанская 239, 439.
Симбирская 370, 412.
Харьковская 170.

Глава III.—Дорожное управленіе, его органы и порядокъ возбужденія преслѣдованій за нарушеніе дорожныхъ постановленій.

49) Неудовлетворительность нынѣшней организаціи мѣстнаго дорожнаго управленія.

Бессарабская 160, 175.
Виленская 110.
Витебская 126.
Вологодская 10, 124, 131—137, 149, 301.
Волынская 16.
Калужская 95, 107, 147.
Кіевская 129, 501, 632—635, 1014, 1126.
Ковенская 44.

Костромская 337.
Курляндская 63.
Курская 84—85, 493, 639, 640, 678, 679.
Лифляндская 3, 165—166.
Минская 87, 88, 277, 408.
Могилевская 97.
Московская 70, 161, 182, 434, 670—671.
Нижегородская 242, 512.
Новгородская 156, 202, 214.
Олонецкая 46, 180.
Оренбургская 31.
Орловская 738.
Пермская 259, 262.
Подольская 202, 234, 514, 680—682, 892.
Полтавская 219.
Псковская 102, 326.
Рязанская 219, 482, 488.
С.-Петербургская 85.
Смоленская I, 120, II, 223.
Таврическая 167.
Тамбовская 208—211.
Тверская 236.
Тульская 195.
Харьковская 198, 353.
Херсонская 44.
Черниговская 130, 202.
Ярославская 14.

50) Недостатки существующаго порядка исправленія проселочныхъ дорогъ и отсутствіе правильно поставленнаго за ними надзора со стороны хозяйственныхъ учреждений.

Бессарабская 160, 175.
Виленская 110.
Витебская 126.
Вологодская 10, 131—137.
Волынская 16.
Калужская 147.
Кіевская 634—635, 937, 1126.
Ковенская 165.
Костромская 337, 524.
Курляндская 63.
Курская 83—85, 122, 560, 678—679, 761, 860.
Лифляндская 3.
Минская 87—88, 277, 408.
Могилевская 14, 16.
Московская 328, 670—671.
Нижегородская 242, 512.
Новгородская 225.
Олонецкая 44, 180.
Оренбургская 31.
Орловская 648, 738.
Пермская 338.
Подольская 76, 202, 232—233, 514, 570, 680.
Полтавская 32, 219.
Псковская 102, 326.
Рязанская 219, 482, 488.
С.-Петербургская 85.
Смоленская I, 120; II, 223
Таврическая 167.

Тамбовская 211.
Тверская 236.
Тульская 195.
Харьковская 198, 353.
Херсонская 44.
Черниговская 130, 197, 202.
Ярославская 14, 202.

51) Необходимость сосредоточения всего дорожного дѣла въ вѣдѣніи правительственныхъ органовъ.

Вологодская 10, 149.
Гродненская 348.
Курская 507, 534.
Могилевская 112.
Нижегородская 242, 367.
Новгородская 214.
Рязанская 323—324.
Самарская 236.
Симбирская 464.
Тамбовская 209.
Тверская 236.

52) Желательность объединенія завѣдыванія всѣми мѣстными дорогами въ рукахъ земскихъ и замѣняющихъ ихъ хозяйственныхъ учреждений.

Архангельская 154.
Астраханская 99—100, 309.
Бессарабская 317.
Виленская 97.
Витебская 53, 109, 181, 202, 367, 396.
Владимирская 23, 59, 69, 83, 120, 147, 151.
Вологодская 66, 217, 301.
Волынская 157.
Воронежская 86, 105, 118, 151.
Вятская 101, 477, 591, 657.
Гродненская 231, 286, 430, 474, 503.
Екатеринославская 127, 136, 144, 242.
Казанская 51—52, 122.
Калужская 42, 159, 168, 201, 223, 253—254, 285, 306.
Кіевская 16, 42—43, 324, 339, 347, 364, 388, 410, 440, 462—463, 468, 634—635, 993, 1059, 1126.
Ковенская 8—9, 37, 44, 115, 136.
Костромская 104.
Курляндская 63.
Курская 3, 85, 111, 282, 433, 488, 494, 542, 570, 571, 762, 851, 860.
Минская 4, 156, 185, 234, 259, 381, 409.
Могилевская 12, 34, 47, 79.
Московская 136, 182, 416, 422, 510.
Нижегородская 56, 512.
Новгородская 11, 13, 96, 140, 202—203, 217, 230, 343, 422, 460, 464, 468 (кр.), 535, 549.
Олонецкая 37, 144, 206, 207, 219 (кр.).
Оренбургская 32, 84.
Орловская 44, 236, 305, 307, 548, 587, 614, 648, 738, 753.
Пензенская 11—12, 89.
Пермская 174, 210, 259, 263, 270, 387, 460.
Подольская 234, 514, 570, 645, 657, 682, 731, 788, 810, 888, 890, 1011, 1024.
Полтавская 32, 183, 206, 219, 292, 661, 674, 698, 731, 753, 760.
Псковская 102, 116—117, 162, 232, 245, 263, 295, 326, 335, 341, 348.

Рязанская 18, 189, 191, 224, 482, 653.
Самарская 367, 379, 438.
С.-Петербургская 12, 61, 89.
Саратовская 455.
Симбирская 354, 360, 412.
Смоленская II, 261, 297.
Таврическая 4, 106, 265.
Тамбовская 9, 263, 325, 414, 431, 433.
Тверская 15, 76, 216, 236, 312, 337, 338, 366.
Тульская 11, 88, 123, 195, 368—369, 462, 497.
Уфимская 35, 56, 179.
Харьковская 32, 172, 206, 224, 230 (кр.), 353.
Херсонская 296.
Черниговская 99, 115, 122, 131, 202, 299, 312, 430, 440.
Ярославская 16, 88, 163—164, 196.

53) Преимущества сосредоточенія всего дорожнаго хозяйства въ вѣдѣніи уѣздныхъ земствъ.

Кіевская 388, 1126.
Олонецкая 37, 42.
Пензенская 89.
Пермская 259, 387, 498.
Рязанская 191, 323.
Тверская 16, 366.
Тульская 11, 94, 107, 368, 383.
Харьковская 246, 250.
Черниговская 440.
Ярославская 163, 175 (кр.), 192.

54) Желательность сохраненія руководства и контроля надъ дорожнымъ дѣломъ за губернскимъ земствомъ.

Кіевская 388.
Олонецкая 37, 42.
Пензенская 57.
Пермская 18.
Псковская 295.
Рязанская 577, 598—599.
Таврическая 106.

55) Необходимость урегулированія вопросовъ о порядкѣ содержанія междугубернскихъ дорогъ.

Орловская 47, 588, 651.
Таврическая 47.

56) Желательность учрежденія особыхъ уѣздныхъ дорожныхъ комитетовъ для разрѣшенія нѣкоторыхъ общихъ вопросовъ дорожнаго дѣла въ уѣздѣ.

Калужская 120.
Костромская 516.
Псковская 101.
Ярославская 163, 178—179.

57) Необходимость мелкой земской организаціи для завѣдыванія проселочными дорогами.

Бессарабская 92, 160, 175.
Витебская 397, 484.
Кіевская 324.

Костромская 191, 320.
Курская 296, 365, 576, 583, 850, 860.
Минская 381.
Московская 14, 43, 434, 439.
Орловская 614, 648.
Пермская 105, 107 (кр.).
Подольская 188, 194—195, 496, 788, 794, 810, 846.
Полтавская 393, 753.
Псковская 245.
Рязанская 191, 482, 490.
Саратовская 103.
Смоленская I, 84, 121, 122, 125, 153—154, 158; II, 284—287.
Тамбовская 192, 209.
Тульская 94, 107.
Херсонская 321.
Черниговская 256—259, 440.

58) Желательность учрежденія самоуправляющейся мелкой земской единицы.

Вятская 334, 404, 405, 467.
Кіевская 634.
Курская 365, 860.
Московская 116, 119, 136, 289, 290, 299, 319—348, 361—382, 409—410, 415—416, 509.
Новгородская 13, 96, 140, 200, 281, 344, 405, 460, 464, 539, 541.
Орловская 43—44, 273—274, 334, 569, 614.
Подольская 496.
Полтавская 572.
Рязанская 482.
Саратовская 97—137, 103, 114, 118.
Смоленская I, 153—154, 158; II, 164, 284.
Тамбовская 192, 209.
Тверская 78, 154, 160.
Тульская 195—196, 218.
Уфимская 38, 99, 167.
Херсонская 311.
Черниговская 440.

59) Преждевременность учрежденія мелкой земской единицы и желательность образованія участковых дорожных попечительствъ или иныхъ мелкихъ организацій хозяйственнаго характера.

Воронежская 60.
Вятская 165.
Костромская 313, 476.
Курская 850.
Минская 277.
Московская 43, 135, 409—410, 434, 615, 636.
Новгородская 232, 272 (кр.).
Псковская 101, 245, 335, 348.
Рязанская 219.
С.-Петербургская 87.
Саратовская 97.
Смоленская II, 284—287.
Тульская 94, 107.
Ярославская 163, 205.

- 60) Необходимость преобразования учреждений, заведующих дорожным хозяйством въ губерніяхъ Западнаго края, и желательность пополненія состава этихъ учреждений членами изъ мѣстныхъ землевладѣльцевъ.

Вилевская 10, 83—84, 93, 97, 125, 148—149, 198, 206.

Витебская 55, 109, 202, 237, 369, 397, 510.

Волынская 15, 56, 86, 103, 129—130, 156, 160, 178, 185, 209, 226, 244.

Гродненская 85, 231, 247, 264, 286—287, 325, 431—432, 474, 503.

Кіевская 42—43, 339, 347—348, 364, 394, 438, 462—463, 468, 503—504, 576, 635, 859, 908, 993—994, 1015, 1059, 1126, 1137.

Ковенская 8—9, 37, 44, 115—116, 136, 156, 162, 176—177, 184.

Минская 4, 42, 87, 156, 185, 234, 266, 381, 408—409.

Могилевская 12, 79, 98, 144.

Подольская 233, 234, 422, 514, 682, 788, 794, 801, 810, 892, 903—904, 957, 977, 1011, 1024.

- 61) Желательность предоставленія членамъ дорожныхъ уѣздныхъ комиссій отъ мѣстнаго населенія правъ дорожныхъ полечителей, съ широкой компетенціей по наблюденію за исправленіемъ дорогъ.

Вилевская 10, 30, 65, 83—84, 97, 110, 125, 149—150, 198, 206.

Витебская 55, 109, 202, 237, 328, 352, 369, 397, 466, 485, 510.

Волынская 56, 86, 103, 121, 129—130, 156, 160, 178, 185, 209, 226.

Гродненская 85, 247, 286—287, 432, 474, 503.

Кіевская 339, 364, 394, 438, 462—463, 468, 635, 859, 908, 993—994, 995, 1059, 1137.

Ковенская 37, 44, 115, 136, 156, 165, 176, 177, 184.

Минская 156, 185, 234, 266, 283, 381, 408—409.

Могилевская 98, 118, 144.

Подольская 233—234, 422, 514, 682, 801, 810, 892, 903—904, 957, 977, 1011, 1024.
Эстляндская 179.

- 62) Желательность привлеченія къ болѣе дѣятельному надзору за дорогами земскихъ начальниковъ и органовъ уѣздной полиціи.

Бессарабская 342—343, 345.

Вилевская 65, 110.

Витебская 127, 411, 444.

Волынская 93, 186.

Вятская 165, 668.

Гродненская 352.

Калужская 160.

Курляндская 43.

Курская 111, 560.

Минская 283.

Московская 135, 148.

Нижегородская 237, 242.

Новгородская 225.

Олонецкая 280.

Подольская 624—625.

Полтавская 32, 33, 771.

Псковская 326.

Рязанская 182, 323—324, 517, 599, 653.

Самарская 236.

Смоленская I, 121.

Тамбовская 9, 180, 192, 211, 212.

Тверская 236, 338.

Тульская 138.

Харьковская, 172.

Ярославская 163, 184, 202.

63) Неудовлетворительность нынешней технической организации дорожного хозяйства и желательность усиления технического наблюдения надъ дорогами.

Архангельская 154, 164.
Виленская 84, 149, 190, 198.
Витебская 55, 367, 405—406, 436.
Владимирская 69.
Вологодская 137, 156.
Волынская 103, 243.
Гродненская 243, 247, 336, 348, 392.
Калужская 159—160, 201.
Киевская 124, 324, 352, 394, 438, 469, 502, 576, 634, 882, 908, 1126.
Ковенская 116, 177.
Костромская 350, 476.
Курская 121, 851.
Минская 42, 266, 284, 381.
Могилевская 16, 76, 97, 144.
Олонецкая 37—38.
Подольская 66, 68, 234, 514, 679, 680, 693.
Псковская 101, 155.
Рязанская 662.
Тамбовская 209.
Тверская 337.
Харьковская 172, 470.
Черниговская 126, 131.
Ярославская 15—16.

64) Желательность учрежденія земскихъ техническихъ бюро съ инженерами и техниками во главѣ.

Виленская 149.
Витебская 55.
Вологодская 156.
Волынская 103.
Гродненская 247, 392.
Калужская 159—160.
Киевская 324, 352, 394, 438, 634, 908.
Ковенская 116.
Костромская 350.
Минская 42, 284, 381.
Могилевская 76.
Подольская 66, 68.
Тверская 337.
Черниговская 126, 311.

65) Желательность привлеченія на службу земствъ техниковъ-строителей низшаго ранга или дорожныхъ мастеровъ и десятниковъ.

Виленская 84, 190, 198.
Витебская 367.
Владимирская 69.
Вологодская 137.
Волынская 103, 243.
Киевская 124, 469, 502, 576, 908.
Ковенская 177.
Костромская 476.
Минская 266, 381.
Могилевская 16, 76, 97.

Подольская 679, 693.
Псковская 101, 155.
Тверская 337.
Харьковская 172, 470.
Черниговская 126, 131.

- 66) Недостаточность существующаго числа техническихъ школъ и желательность открытія специальныхъ учебныхъ заведеній для образованія техниковъ и десятниковъ по дорожной части.
Вологодская 10, 156.
Вятская 336.
Костромская 414, 418.
Черниговская 324—325.
- 67) Дороговизна технического надзора и возможность для земствъ обходиться безъ него.
Кіевская 1059.
Олонецкая 258.
Рязанская 323, 653.
- 68) Недостаточность установленныхъ закономъ мѣръ противъ нарушителей дорожныхъ постановленій.
Виленская 148.
Витебская 56, 126, 150, 160.
Казанская 52.
Калужская 95, 111.
Курская 641.
Минская 42.
Олонецкая 280.
Подольская 76, 79, 81, 421.
С.-Петербургская 29, 66.
Смоленская II, 60—61.
Тульская 498.
- 69) Необходимость пересмотра дѣйствующихъ узаконеній относительно порядка преслѣдованія и отвѣтственности виновныхъ въ несоблюденіи правилъ по содержанію и ремонту дорогъ.
Витебская 56, 150.
Калужская 95.
Минская 42.
Олонецкая 280.
С.-Петербургская 29, 66.
Тульская 498.
- 70) Желательность заведенія при волостяхъ и сельскихъ обществахъ жалобныхъ книгъ для записыванія претензій проѣзжающихъ на дурное состояніе дорогъ и дорожныхъ сооруженій.
Витебская 126—127.
С.-Петербургская 87.
- 71) Желательность предоставленія органамъ дорожнаго надзора права возбуждать обвиненія въ дурномъ состояніи дорогъ безъ предваренія владѣльцевъ.
Витебская 56, 150.
Калужская 95.
Смоленская I, 121; II, 61.

- 72) Желательность разрѣшенія дѣлъ о неисправномъ содержаніи дорогъ въ административномъ порядкѣ, съ производствомъ за счетъ виновныхъ ремонта и наложеніемъ на нихъ небольшихъ штрафовъ.

Виленская 84, 149.
Витебская 327, 436.
Гродненская 320, 364.
Казанская 122.
Калужская 95, 160.
Ковенская 116, 136.
Курляндская 33, 38, 53—54, 63.
Лифляндская 4, 24—25, 158, 166, 178.
Минская 277.
Московская 182.
Псковская 101, 326.
Самарская 132, 379.
Херсонская 44.
Эстляндская 179.
Ярославская 205.

- 73) Желательность установленія административнаго порядка разрѣшенія дѣлъ о захватѣ дорожной полосы смежными владѣльцами.

Таврическая 8.
Харьковская 353.
Черниговская 396.

- 74) Желательность упрощенія судебного производства по дорожнымъ искамъ.

Виленская 30.
Смоленская I, 121; II, 61.

- 75) Желательность усиленія наказаній за неисправное содержаніе дорогъ и порчу дорожныхъ сооружений и посадокъ.

Витебская 127.
Гродненская 66.
Казанская 52.
Калужская 113, 128.
Кіевская 8, 323.
Ковенская 25.
Харьковская 30, 206, 423.
Ярославская 163, 184.

- 76) Желательность установленія отвѣтственности за порчу дорожныхъ сооружений и посадокъ сосѣднихъ съ дорогами владѣльцевъ земель и крестьянскихъ обществъ.

Витебская 350.
Вольнская 91.
Гродненская 418.
Кіевская 128.
Минская 273.
Подольская 422, 682.
Смоленская II, 224.

Глава IV. Источники денежных средств на дорожное дѣло и натуральная дорожная повинность.

77) Относительная достаточность, по мнѣнію нѣсколькихъ Комитетовъ, земскихъ средствъ для содержанія земскихъ дорогъ.

Владимірская 83.
Воронежская 3, 66.
Костромская 350.
Олопецкая 258.
Пензенская 138.
Рязанская 184, 224.
Самарская 254.
С.-Петербургская 61.
Симбирская 249, 261, 262.
Тверская 236, 430.
Тульская 222, 254.
Харьковская 32.
Херсонская 275.

78) Крайняя недостаточность, по мнѣнію большинства Комитетовъ, имѣющихся въ распоряженіи земскихъ учреждений средствъ для упорядоченія мѣстныхъ дорогъ.

Бессарабская 371.
Вологодская 97.
Воронежская 59, 86, 90, 105, 114.
Калужская 9, 280.
Кіевская 239, 635.
Костромская 88, 136—139, 177, 398, 441, 498.
Курская 3, 84, 119, 173, 434, 493, 494, 636, 760, 784, 851.
Могилевская 73.
Нижегородская 24, 56.
Новгородская 156, 203, 205.
Орловская 43, 44, 585, 647, 649, 669.
Подольская 946.
Псковская 116, 117, 244, 245.
Рязанская 283.
Таврическая 264, 265.
Тверская 306, 338, 339, 365.
Тульская 315, 383, 495.
Уфимская 35, 56, 101.
Харьковская 32, 113, 119, 264.
Херсонская 385.
Черниговская 18, 130.
Ярославская 11—12, 205.

79) Невозможность расходованія полностью нынѣшнихъ дорожныхъ капиталовъ, въ виду необходимости обезпечить въ будущемъ содержаніе техническаго надзора и ремонтъ новыхъ дорожныхъ сооружений.

Воронежская 90, 125.
Екатеринославская 81.
Казанская 51.
Курская 434, 493, 494, 636, 760.
Минская 432.
Орловская 43, 44.
Тульская 315.

- 80) Недостаточность и неудовлетворительность нынѣшняго кредитованія земствъ на дорожное дѣло подъ обезпеченіе дорожными капиталами.

Новгородская 156.
Орловская 46—47, 588, 650.
Самарская 287, 440.
Херсонская 299, 305—306.

- 81) Предѣльность земскаго обложенія, какъ препятствіе къ увеличенію затратъ на дорожное дѣло.

Калужская 286.
Московская 196, 383.
Полтавская 566—568.
Псковская 206, 241.
Смоленская I, 84.
Тверская 337, 474.
Черниговская 429.

- 82) Незначительное участіе въ расходахъ на дорожное дѣло торгово-промышленныхъ предпріятій и ненормальность этого явленія, въ виду особой заинтересованности указанныхъ предпріятій въ хорошемъ состояніи дорогъ.

Архангельская 163.
Виленская 10, 63.
Владимірская 69, 151.
Вятская 439.
Гродненская 84—85.
Казанская 73.
Кіевская 344, 882, 1059.
Ковенская 176.
Курская 560.
Минская 87, 155, 234.
Могилевская 98, 136.
Подольская 80—81, 514, 798, 801, 826, 890.
Самарская 599, 619.
Харьковская 172.
Херсонская 42, 46.
Черниговская 415, 429.
Ярославская 16, 88.

- 83) Неправильность существующаго освобожденія желѣзныхъ дорогъ и пароходныхъ предпріятій отъ участія въ расходахъ на подѣздные пути къ станціямъ и пристанямъ.

Калужская 203, 204.
Минская 291.
Московская 635, 636.
Новгородская 228.
Орловская 140, 141.
Подольская 231.
Псковская 244—245.
Рязанская 18, 482, 486.
Симбирская 95, 192, 336.
Тверская 430, 431.
Тульская 496, 497.
Херсонская 42.

84) Неуравнительность натуральной дорожной повинности вследствие сословнаго начала, положеннаго въ основу дѣйствующаго законодательства.

Архангельская 53, 149, 245.
Бессарабская 12, 39.
Витебская 54, 98, 320, 329, 493.
Вологодская 195.
Вятская 412.
Екатеринославская 131.
Калужская 252.
Кіевская 315 (кр.), 324, 404, 438, 501, 575, 635, 773—774, 882, 974, 1098.
Костромская 68.
Курляндская 9—15, 20, 22, 24, 37, 45, 51, 67—68, 72, 74—76.
Курская 284, 638, 641, 678 (кр.), 761.
Лифляндская 3, 23, 160, 166, 171, 178, 197, 202, 227—228.
Минская 184.
Могилевская 97.
Олонецкая 37, 46, 207.
Орловская 649.
Подольская 67—82, 366, 514.
Псковская 244.
Симбирская 507, 536.
Тамбовская 55.
Тульская 94.
Уфимская 229.
Харьковская 172.
Эстляндская 54—56, 141, 146, 150, 152, 157.
Ярославская 163, 202.

85) Обременительность для землевладѣльцевъ и неравнобѣрная раскладка между ними повинности по поставкѣ дорожно-строительныхъ матеріаловъ.

Витебская 510.
Волинская 209.
Гродненская 84, 231.
Кіевская 501, 882.
Минская 408.
Могилевская 97.
Орловская 649.
Подольская 67, 76, 78, 233, 514, 890.

86) Различныя порядки вырубкы и доставки лѣса къ мѣстамъ дорожныхъ работъ.

Архангельская 53.
Витебская 54, 97.
Гродненская 81—82.
Калужская 252.
Минская 408.
Олонецкая 46.
Подольская 75, 569, 890.

87) Крайняя неравнобѣрность и произвольность распредѣленія натуральной дорожной повинности между крестьянскими обществами.

Бессарабская 370.
Виленская 30, 147.

Витебская 96, 142—143, 396, 406.
Волынская 15—16, 129—130.
Гродненская 286, 429, 489, 518.
Кіевская 468, 560, 635, 772, 995, 999, 1014.
Курская 639, 678—679 (кр.).
Могилевская 97.
Олонецкая 46.
Подольская 67, 72—75, 232, 514, 568, 571, 807, 814, 891, 1024.
Харьковская 388.
Херсонская 44.

88) Примѣненіе натуральной повинности къ разнообразнымъ работамъ по ремонту дорогъ и дорожныхъ сооружений и къ положенію новыхъ дорогъ.

Кіевская 773, 994.
Ковенская 115.
Курская 173, 639.
Могилевская 97.
Подольская 67, 71, 75, 77, 233, 790.

89) Призывы населенія къ отбыванію натуральной повинности въ рабочее время и неравномѣрность числа дней, занимаемыхъ работой на дорогахъ, въ различныхъ мѣстностяхъ.

Витебская 508.
Кіевская 347, 635, 773.
Курская 716.
Минская 156, 277.
Подольская 75, 365, 571, 794, 822.
Рязанская 488.

90) Дальность разстояній дорожныхъ участковъ отъ призываемыхъ къ исправленію ихъ селеній.

Архангельская 53, 163—164.
Витебская 160, 201, 320, 508.
Гродненская 83, 397.
Кіевская 129, 347, 438, 575, 1098.
Курляндская 11.
Курская 284.
Лифляндская 158.
Минская 88, 156, 277.
Олонецкая 46, 207.
Оренбургская 84.
Подольская 67, 514, 570, 571, 681, 807.

91) Замяна отбыванія повинности наймомъ рабочихъ или сдачею дорожныхъ участковъ подрядчикамъ.

Архангельская 53, 164.
Витебская 97, 160, 436.
Владимірская 69.
Волынская 225.
Курская 679.
Оренбургская 31.
Подольская 67—77.

92) Отрицательные результаты примѣненія натуральной дорожной повинности съ технической стороны.

Виленская 105, 110, 190.
Витебская 405.

Гродненская 431.
Калужская 159.
Кіевская 501, 632, 1059, 1098, 1126.
Новгородская 546—547.
Подольская 234, 366, 570, 793.

93) Неравномѣрное распредѣленіе между владѣльцами земель бре-
мени по содержанію проселочныхъ дорогъ.

Бессарабская 160, 175.
Виленская 110.
Витебская 126.
Вологодская 136, 137, 550.
Волынская 16.
Вятская 165, 299—300, 344, 439, 448, 449, 477, 657, 677, 678.
Казанская 51—52.
Калужская 95, 107, 147, 160, 252.
Кіевская 575, 632, 635.
Костромская 337, 398, 511.
Курская 84, 85, 539, 570, 571, 636, 637, 641, 678 (кр.).
Лифляндская 3, 165—166.
Минская 87—88, 277, 408.
Московская 70—71, 182, 328, 483, 670—671.
Нижегородская 199, 405.
Новгородская 202, 225, 535, 550.
Олонецкая 45, 240.
Орловская 647, 648.
Пензенская 75.
Пермская 259, 329, 332.
Псковская 35, 95, 101, 162.
Рязанская 184.
С.-Петербургская 85.
Саратовская 99, 200, 307, 308, 455.
Симбирская 33, 412, 536.
Смоленская II, 74.
Тамбовская 210.
Тверская 239.
Тульская 88, 107, 195, 383.
Уфимская 35, 56.
Черниговская 19, 87, 130, 202, 429.
Ярославская 14, 15, 88, 163, 171, 202, 383.

94) Содержаніе крестьянскими обществами проселочныхъ дорогъ въ
предѣлахъ чужихъ владѣній.

Архангельская 246
Бессарабская 39.
Витебская 52, 150, 493.
Вологодская 10, 334.
Вятская 16, 166, 299, 300, 530, 657.
Кіевская 632, 634, 970, 974.
Ковенская 115, 177.
Курляндская 75.
Курская 539, 559, 678 (кр.).
Минская 233—234.
Новгородская 140, 157.
Олонецкая 37, 42, 44, 144, 180, 207.
Орловская 738.
Подольская 569, 680—681.
Псковская 223 (кр.).
Ярославская 163, 188.

- 95) Отсутствие въ законѣ постановленій о волостныхъ дорогахъ и невозможность вслѣдствіе этого принятія болѣе важныхъ проселочныхъ дорогъ на средства цѣлаго волостного общества.
Вятская 299.
Калужская 223.
Пермская 300, 329.
- 96) Размѣръ бремени, возлагаемаго отбываніемъ натуральной повинности по содержанію земскихъ и проселочныхъ дорогъ на владельцевъ земель и крестьянскія общества.
Архангельская 53, 164, 245.
Витебская 96—99, 135—145.
Вятская 300.
Калужская 252.
Кіевская 772—775, 994—995.
Курская 117—123, 635—642.
Пермская 337.
Подольская 69—82.
- 97) Рѣдкіе случаи зачета натуральной повинности при раскладкѣ денежныхъ земскихъ сборовъ.
Кіевская 772.
Олонецкая 143.
Подольская 71—72.
- 98) Желательность выдачи изъ казны пособій на нужды дорожнаго строительства.
Бессарабская 160, 175.
Виленская 198.
Владимірская 69, 86, 100.
Вологодская 66—67, 183.
Волынская 103—104, 105, 243.
Воронежская 86, 90, 105, 125, 145, 151.
Вятская 343, 369.
Екатеринославская 242.
Казанская 51.
Калужская 9, 42, 73, 80, 160, 280, 285, 306.
Кіевская 16, 635, 779, 935, 1126, 1137.
Костромская 88, 327, 442, 476, 483.
Курская 3, 434, 468, 542, 569, 571, 784.
Минская 172.
Могилевская 98.
Московская 9, 209, 226, 422, 483, 616, 635, 692.
Нижегородская 24, 237, 242, 234, 405, 560.
Новгородская 217.
Олонецкая 207, 258, 275.
Орловская 42, 286, 304, 306—307, 317, 530, 548, 669.
Пермская 174.
Полтавская 219, 718, 725, 760, 770—771.
Псковская 35, 295.
Рязанская 191, 214, 374, 564, 572.
Самарская 14, 218, 280, 287, 440, 518.
С.-Петербургская 12, 44, 51.
Симбирская 321, 370, 507, 536.
Смоленская II, 74.
Таврическая 55.

Тамбовская 9, 17, 192, 212, 263, 342, 431.
Тверская 77, 415.
Тульская 11, 123, 459.¹
Уфимская 319, 334, 347.
Харьковская 32, 53, 119, 172, 224, 264, 353.
Херсонская 45, 265, 296.
Черниговская 51, 92, 99, 122, 125, 130—131, 203, 315, 440.
Ярославская 163, 168, 184, 212.

99) Желательность освобождения земствъ отъ нѣкоторыхъ расходовъ общегосударственнаго характера, съ обращеніемъ освобождающихся суммъ на дорожное дѣло.

Владимірская 69, 93.
Вятская 334, 349, 363—364, 439, 484.
Калужская 201, 223, 306.
Костромская 88.
Курская 560.
Нижегородская 553.
Новгородская 203.
Полтавская 567.
Псковская 244—245.
Черниговская 85, 87, 99—101, 130, 269.

100) Необходимость правильного раздѣленія дорогъ на разряды, въ цѣляхъ соотвѣтственнаго распредѣленія бремени по ихъ содержанію.

Архангельская 245, 246.
Бессарабская 380.
Виленская 62, 106.
Витебская 56, 351, 352.
Вологодская 124, 149.
Гродненская 81, 86, 392, 432.
Кіевская 16, 468.
Ковенская 117, 176.
Минская 88, 185.
Московская 136.
Олонецкая 37, 44.
Полтавская 33, 770, 771.
Псковская 35, 263.
Самарская 236, 280.
С.-Петербургская 72.
Саратовская 200.
Тверская 15, 76.
Тульская 11, 355, 462.
Харьковская 422, 469.
Херсонская 43, 46.
Эстляндская 141, 148.
Ярославская 15, 202.

101) Желательность отнесенія на средства казны расходовъ по устройству и содержанію главныхъ трактовъ, имѣющихъ общегосударственное или широкое мѣстное значеніе.

Архангельская 54, 223.
Бессарабская 189, 190, 380.
Виленская 31.
Волынская 243.
Вятская 336, 343, 369, 591, 678.

Казанская 51, 167.
Киевская 324.
Ковенская 26, 175, 176.
Костромская 104, 178, 414, 418.
Курская 85, 851, 860.
Могилевская 98, 113, 118.
Нижегородская 359, 363, 388.
Новгородская 318.
Орловская 47.
Подольская 946, 1078.
Псковская 35, 101.
Смоленская I, 121; II, 261.
Тамбовская 406.
Тульская 462.
Херсонская 47.
Черниговская 202.

102) Желательность отнесения на средства казны расходовъ по устройству и содержанию стратегическихъ или военно-коммуникационныхъ дорогъ.

Бессарабская 380.
Виленская 93, 148, 150.
Волынская 162.
Гродненская 231, 286, 325, 336.
Киевская 468, 860, 882, 926.
Минская 88.
Смоленская I, 121; II, 86.
Тверская 338.
Харьковская 229—230.

103) Желательность отнесения на средства казны расходовъ по устройству и содержанию почтовыхъ дорогъ.

Витебская 119.
Вологодская 195.
Воронежская 125.
Вятская 16, 336, 343, 369, 477.
Киевская 468.
Костромская 104, 178, 251, 414, 418, 449, 498, 511.
Нижегородская 359, 383, 498, 512, 560.
Олонецкая 144.
Пензенская 137.
Подольская 946.
Полтавская 219.
Самарская 14, 218, 280, 287, 441.
Харьковская 229—230.

104) Желательность отнесения на средства казны расходовъ по устройству и содержанию подъездныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ.

Волынская 185—186.
Костромская 476.
Курская 433—434, 468, 488, 494.
Минская 42, 88.
Новгородская 230, 278.
Орловская 41, 317.
Пензенская 75.
Полтавская 770—771.

Самарская 14, 218, 280, 287, 441.
Симбирская 47, 148.
Тверская 338.
Черниговская 19, 269, 429.

105) Желательность отнесенія на средства казны расходовъ по устройству и содержанію дорогъ съ искусственнымъ полотномъ (шоссейныхъ и мощеныхъ).

Бессарабская 317.
Виленская 106.
Волынская 16, 162, 185—186, 225—226.
Гродненская 231, 336.
Кіевская 908, 1036, 1038.
Ковенская 115.
Курская 468, 488, 507, 534.
Минская 88.
Новгородская 230, 278.
Орловская 317, 548.
Подольская 176.
Псковская 295, 326.
Рязанская 283.
Самарская 93.
Симбирская 321.
Смоленская I, 120; II, 261, 296, 297.
Тверская 16, 77, 415.
Тульская 367.

106) Желательность отнесенія на средства казны расходовъ по устройству и содержанію торговыхъ трактовъ съ большимъ грузовымъ движеніемъ.

Вологодская 195.
Кіевская 468.
Костромская 251, 511.
Курская 507, 534.
Нижегородская 570.
Орловская 753.
Пензенская 137.
Самарская 14, 218, 280, 287, 441.
Симбирская 47.
Тульская 315.
Ярославская 205.

107) Желательность отнесенія на средства казны расходовъ по устройству и содержанію мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія вообще.

Вологодская 10, 124, 149.
Екатеринославская 249.
Курская 434, 468.
Нижегородская 367.
Новгородская 214.
Самарская 379, 393, 438, 481, 523, 528.
Симбирская 370, 402.
Уфимская 35, 56, 179, 295.
Харьковская 178, 470.
Черниговская 115, 312.
Ярославская 88, 192.

108) Желательность отнесения на средства казны расходовъ по устройству и содержанию большихъ мостовъ и другихъ дорожныхъ сооружений.

Астраханская 298.
Виленская 106.
Гродненская 532.
Курская 860.
Псковская 326.
Тверская 76, 251.
Харьковская 469—470.
Херсонская 385.

109) Желательность отнесения на земскія средства расходовъ по устройству и содержанию мѣстныхъ дорогъ вообще.

Архангельская 150, 189.
Астраханская 99—100.
Виленская 31, 106.
Владимірская 69.
Вологодская 301.
Воронежская 105, 145, 151.
Вятская 591, 736.
Гродненская 247.
Екатеринославская 127, 144.
Калужская 251, 253, 254, 285.
Кіевская 324, 468, 503.
Ковенская 26.
Курляндская 62—63.
Курская 851, 860.
Могилевская 113, 118.
Московская 370, 371, 383, 416.
Нижегородская 363, 383, 512, 540.
Новгородская 217, 225, 318.
Олонецкая 207, 239.
Оренбургская 99.
Орловская 753.
Пензенская 8, 137.
Пермская 174, 253, 259, 460.
Подольская 233, 234, 570, 682, 788, 794, 810, 1078.
Полтавская 183, 206, 661, 674, 698, 770.
Псковская 35, 101, 155, 245.
Рязанская 618.
Саратовская 455.
Смоленская II, 86.
Тамбовская 9, 17, 406.
Херсонская 47.
Черниговская 202, 269, 402.

110) Желательность отнесения на земскія средства расходовъ по устройству и содержанию стратегическихъ и военно-коммуникаціонныхъ дорогъ.

Витебская 150, 172.
Гродненская 247.
Кіевская 347.
Минская 172, 283.
Могилевская 136.
Подольская 68.

111) Желательность отнесения на земскія средства расходовъ по устройству и содержанию почтовыхъ дорогъ.

Архангельская 189.
Витебская 150, 172.
Волынская 162.
Вятская 166.
Гродненская 286—287.
Казанская 61.
Калужская 149.
Кіевская 908.
Костромская 476.
Минская 155, 172.
Новгородская 318, 547.
Олонецкая 207, 239.
Орловская 304, 306—307.
Пензенская 75.
Подольская 68.

112) Желательность отнесения на земскія средства расходовъ по устройству и содержанию подъездныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ.

Бессарабская 345.
Витебская 53, 56, 202, 367, 396, 406, 508, 509.
Волынская 162.
Вятская 439, 668.
Калужская 149.
Кіевская 908.
Курская 542.
Минская 172, 266.
Новгородская 318.
Орловская 304, 306—307.
Пермская 270, 488—489, 498.
Псковская 101.
Симбирская 464.
Смоленская II, 261.
Тверская 335—336, 338.
Харьковская 53, 195.
Черниговская 99, 122, 125.
Ярославская 184.

113) Желательность отнесения на земскія средства расходовъ по устройству и содержанию дорогъ съ искусственнымъ полотномъ (шоссейныхъ и мощеныхъ).

Бессарабская 317, 345, 371.
Виленская 31.
Владимірская 69.
Гродненская 518.
Кіевская 347, 908.
Ковенская 26, 115.
Курляндская 49.
Московская 483, 484.
Орловская 304, 306—307.
Псковская 326.
Симбирская 321.
Смоленская II, 297.
Таврическая 55.
Тверская 388, 415.
Уфимская 295.
Харьковская 422.

114) Желательность отнесения на земскія средства расходовъ по устройству и содержанию дорогъ торговыхъ и транспортныхъ съ большимъ грузовымъ движениемъ.

Астраханская 305.
Виленская 99, 190.
Витебская 119, 150, 172.
Владимірская 69.
Волынская 162, 244.
Воронежская 86.
Вятская 166, 336.
Гродненская 286.
Казанская 61, 167.
Ковенская 115.
Костромская 104, 178, 414, 418, 449, 476.
Курская 642.
Минская 155, 172.
Новгородская 318, 547.
Пензенская 75.
Подольская 68.
Псковская 101.
Тамбовская 180.
Тверская 329, 335, 336.
Тульская 479, 498.
Черниговская 269, 429, 430.
Ярославская 173, 184.

115) Желательность отнесения на земскія средства расходовъ по устройству и содержанию большихъ проселочныхъ дорогъ имѣющихъ общепубличное значеніе.

Бессарабская 189, 190.
Витебская 53, 56, 150, 172, 201, 202, 367, 396, 406, 509.
Владимірская 83.
Вологодская 195, 201, 217 (кр.).
Воронежская 90, 125.
Вятская 343, 448—449, 477, 591, 657, 668, 677, 692.
Гродненская 286.
Калужская 159—160, 201.
Кіевская 468, 1098.
Ковенская 37.
Костромская 442.
Курская 433, 488, 494, 559, 569, 571, 642, 851, 860.
Минская 4, 172, 234, 266, 381, 408.
Нижегородская 199.
Новгородская 202—203, 230, 318, 547.
Орловская 286, 304, 306—307, 548.
Пермская 172, 332, 392.
Псковская 101, 117, 245, 341, 348.
Тамбовская 180.
Тверская 335, 336, 338.
Тульская 479, 497, 498.
Черниговская 203, 269, 429, 430.
Ярославская 163, 205.

116) Желательность отнесения на земскія средства расходовъ по устройству и содержанию проселочныхъ дорогъ вообще.

Витебская 119.
Владимірская 86.

Вологодская 10, 124, 137, 149.
Вятская 101, 300, 720, 726.
Гродненская 231.
Екатеринославская 127, 242.
Калужская 42, 51, 95, 149.
Киевская 324, 347, 364, 1038.
Костромская 377, 378, 398.
Курская 3, 85.
Московская 483, 484, 510, 686 (кр.).
Нижегородская 512, 540.
Новгородская 211, 535, 549, 550.
Олонецкая 37, 49, 206, 219 (кр.).
Орловская 738, 753.
Пермская 174, 210, 338, 387, 392, 488.
Подольская 788, 794, 810.
Полтавская 32, 183, 219, 731, 760.
Псковская 162, 245.
Рязанская 184.
Самарская 367, 379, 393.
С.-Петербургская 12.
Симбирская 354, 360, 369—370, 412, 507, 536.
Смоленская II, 61.
Тамбовская 9, 17, 158, 325, 333, 431, 433, 439.
Тверская 216, 217, 327, 338.
Тульская 83, 123, 369.
Харьковская 32, 172, 206, 224, 229—230 (кр.), 353.
Херсонская 296, 311—321.
Черниговская 85, 99, 115, 122, 125, 299, 303, 440.
Ярославская 88, 174—175 (кр.), 178, 196.

117) Желательность отнесения на земскія средства расходовъ по устройству и содержанию болѣе значительныхъ мостовыхъ и другихъ дорожныхъ сооруженій на проселочныхъ дорогахъ.

Вилевская 31, 97, 106.
Витебская 55, 150, 172, 173, 202, 237, 352, 367, 493, 509.
Владимірская 100.
Вологодская 218 (кр.).
Вятская 141, 165, 336, 343, 448—449, 530, 680, 723, 723.
Гродненская 85, 231, 232, 248, 286, 325, 336, 352, 367, 379, 474, 503, 518.
Казанская 11, 69.
Калужская 95, 149, 159—160, 223, 285.
Ковенская 37, 136.
Костромская 70, 104, 178, 414, 418, 442, 449.
Курская 111, 123, 560, 851.
Минская 30, 380—381, 397.
Могилевская 16, 97, 144.
Новгородская 331, 502.
Олонецкая 37, 49.
Оренбургская 32, 99.
Пермская 201.
Подольская 233.
Псковская 348.
Рязанская 191, 200, 214.
Самарская 321, 528.
С.-Петербургская 85.
Симбирская 351.
Смоленская II, 224, 261, 297.
Тамбовская 263.
Тверская 15, 76, 236.

Тульская 383 (кр).
Уфимская 286.
Херсонская 44.
Черниговская 111, 202—203.

- 118) Желательна выдача изъ земскихъ средствъ пособій мелкой дорожной единицѣ, частнымъ землевладѣльцамъ и сельскимъ обществамъ на устройство и содержаніе болѣе трудныхъ участковъ дорогъ и дорожныхъ сооруженій, вызывающихъ значительные расходы.

Архангельская 164, 245.
Бессарабская 160, 175.
Владимірская 69.
Вятская 687.
Гродненская 320.
Екатеринославская 249.
Ковенская 8, 156.
Костромская 337, 511.
Курляндская 55, 62—63.
Московская 71, 135—136.
Нижегородская 560.
Олопецкая 144, 214.
Пензенская 8, 12.
Пермская 300, 329.
Полтавская 771.
Псковская 101, 263, 326.
Рязанская 18, 58, 191.
Самарская 608.
Симбирская 33.
Тверская 415.
Тульская 138.
Харьковская 229—230 (кр.).
Ярославская 188, 196, 233.

- 119) Желательность отнесенія на средства мелкой земской единицы, волости или иной мелкой дорожной организаціи расходовъ по устройству и содержанію важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ, имѣющихъ общеволостное значеніе.

Бессарабская 189—190.
Калужская 223.
Пермская, 300, 329.

- 120) Желательность отнесенія на средства мелкой земской единицы, волости или иной мелкой дорожной организаціи расходовъ по устройству и содержанію проселочныхъ дорогъ вообще.

Астраханская 204.
Бессарабская 160, 175.
Владимірская 69.
Волынская 28.
Вятская 336, 405.
Кіевская 16, 974.
Костромская 130.
Курская 583.
Лифляндская 228.
Московская 71, 135—136, 209, 299, 328, 381, 382, 409—410, 416, 636.

Нижегородская 454.
Новгородская 11, 13, 96, 140, 157, 225, 343, 422, 464.
Орловская 44, 587, 614, 648.
Пензенская 11.
Пермская 201.
Подольская 846.
Псковская 35, 101.
Рязанская 191—192, 214, 219, 224, 490.
Самарская 528, 553.
С.-Петербургская 89.
Саратовская 98, 99, 114, 118, 455.
Смоленская I, 124—125; II, 164.
Тамбовская 136, 192, 211—212.
Тверская 154.
Тульская 94, 107, 110, 195, 196, 215, 462.
Херсонская 311, 321.
Ярославская 171.

- 121) Желательность отнесения на средства мелкой земской единицы, волости или иной мелкой дорожной организации расходов по устройству и содержанию второстепенных и малопроезжих проселочных дорогъ.

Вятская 343, 657, 677—678.
Курская 642.
Псковская 245.
Ярославская 164.

- 122) Желательность отнесения устройства и содержания местных дорогъ на ответственность владельцев и сельских обществъ, по землямъ которыхъ эти дороги пролегаютъ.

Гродненская 328.
Ковенская 26.
Курская 111, 120.
Минская 283—284.
Олонецкая 206, 221.
Подольская 176.
Полтавская 32.
Тверская 336.
Черниговская 315.

- 123) Желательность отнесения устройства и содержания проселочныхъ дорогъ на ответственность владельцев и сельскихъ обществъ, по землямъ которыхъ эти дороги пролегаютъ.

Архангельская 164, 223.
Виленская 31, 65.
Витебская 237, 396, 406, 436.
Владимирская 100.
Вологодская 10, 217—218, 333—334.
Вольнская 162.
Вятская 16, 141, 165—166, 453, 530, 657, 687, 693, 719.
Гродненская 247, 532.
Екатеринославская 144.
Казанская 61, 122, 167.
Калужская 168.
Киевская 908, 977.
Ковенская 26.
Костромская 70, 104, 162, 178, 350, 380, 414, 418, 476, 511, 516, 524.

Курская 111, 123.
Лифляндская 4, 23, 166.
Минская 155, 277.
Могилевская 118, 136.
Московская 148, 692, 694.
Нижегородская 560.
Новгородская 140, 343, 422, 435, 502.
Олонецкая 37, 38, 144, 180, 207, 217.
Пензенская 8, 12, 137.
Пермская 270.
Подольская 946, 977.
Полтавская 709, 770, 771.
Псковская 223, 263, 326.
Рязанская 18, 182, 577, 599, 618, 653.
Самарская 321, 379, 393, 608.
С.-Петербургская 61, 85.
Симбирская 33, 138, 351.
Смоленская II, 61, 86, 261.
Таврическая 106, 147.
Тамбовская 406, 407.
Тверская 15, 76, 236, 336, 366
Тульская 11.
Уфимская 286, 297.
Херсонская 47.
Черниговская 111, 401.
Ярославская 202, 218, 233.

124) Желательность отнесения устройства и содержания второстепенных и мало проѣзжих проселочныхъ дорогъ на отвѣтственность владѣльцевъ и сельскихъ обществъ, по землямъ которыхъ эти дороги пролегаютъ.

Витебская 55, 56, 150, 172, 173, 509.
Вологодская 195, 201, 217, 218 (кр.).
Воронежская 86, 90, 125,
Вятская 141, 165—166, 477.
Гродненская 287, 392,
Калужская 159, 160.
Кіевская 503, 1093, 1098.
Костромская 498.
Курская 111, 123, 559, 560, 761—762.
Лифляндская 4, 23.
Новгородская 318.
Орловская 304, 307, 548.
Пензенская 75.
Пермская 253, 259, 300, 329, 332.
Псковская 341, 348.
Рязанская 191, 214.
Симбирская 321.
Тамбовская 180.
Тульская 479, 498.
Черниговская 202, 312.
Ярославская 196, 205.

125) Желательность отнесения устройства и содержания полевыхъ дорогъ на отвѣтственность владѣльцевъ и сельскихъ обществъ, по землямъ которыхъ эти дороги пролегаютъ.

Виленская 106.
Вятская 477.

Гродненская 231.
 Киевская 364, 908.
 Ковенская 26, 165, 176.
 Курская 540—541.
 Минская 88.
 Новгородская 318.
 Орловская 753.
 Пензенская 137.
 Пермская 253, 259, 332.
 Полтавская 674.
 Тверская 236.
 Тульская 479, 498.
 Херсонская 47, 296.
 Черниговская 202, 312.

- 126) Желательность привлеченія къ расходамъ по устройству и содержанию мѣстныхъ гужевыхъ дорогъ, кромѣ землевладѣльцевъ и сельскихъ обществъ, также городовъ и мѣстечекъ, владѣльцевъ торговыхъ и промышленныхъ предпріятій и другихъ лицъ, заинтересованныхъ въ хорошемъ состояніи мѣстныхъ дорогъ.

Астраханская 208.
 Бессарабская 317.
 Виленская 10, 30—31, 73, 92, 148, 150, 206—207.
 Витебская 55—56, 202, 446.
 Владимірская 23, 53, 59, 69, 86, 120, 147, 151, 161.
 Вологодская 66—67.
 Волынская 86, 89, 93, 94, 103, 113, 121, 122, 129, 130, 157, 162, 209, 225, 243—244.
 Воронежская 145, 151.
 Вятская 349, 439 434, 554, 715.
 Гродненская 81, 85, 231, 232, 286—287, 325, 339, 474, 532.
 Екатеринославская 93, 249.
 Казанская 73.
 Калужская 149—150, 201, 223.
 Киевская 122, 124, 129, 324, 344, 347, 394, 438, 468, 634, 847, 859, 882, 908, 931, 965, 995, 1027, 1030, 1031, 1033, 1041, 1059, 1126, 1137.
 Ковенская 8, 115, 161, 162, 165, 176.
 Костромская 361, 442, 449, 498.
 Курляндская 24.
 Курская 3, 539, 542, 543, 560.
 Лифляндская 3, 23, 160, 180.
 Минская 42, 87, 88, 156, 172, 234, 266, 380, 396.
 Могилевская 98, 136, 144, 145.
 Московская 9, 136, 182, 185, 434, 510, 534, 556, 581.
 Нижегородская 118, 359, 363, 465.
 Новгородская 140, 211, 230.
 Олонецкая 37, 49.
 Пензенская 8.
 Пермская 210, 376.
 Подольская 68, 233, 421, 514, 788, 793, 801, 809, 826, 833, 888, 890, 891, 892, 946.
 Псковская 162, 335, 348.
 Рязанская 184, 191, 200.
 Самарская 218, 232, 280, 287, 441, 606, 619.
 С.-Петербургская 44, 86.
 Симбирская 33.
 Таврическая 265.
 Тамбовская 431.
 Тверская 327, 337, 338.

Тульская 138.
Херсонская 42, 46.
Черниговская 99, 111, 122, 125, 315, 415, 440.
Эстляндская 150.
Ярославская 16, 88, 163, 184, 212.

127) Желательность привлеченія желѣзныхъ дорогъ и пароходныхъ предприятий къ непосредственному сооруженію и содержанію подъѣздныхъ путей.

Бессарабская 380.
Виленская 10, 148, 150.
Владимірская 69.
Волынская 122.
Воронежская 59, 120.
Гродненская 85, 474.
Екатеринославская 242.
Калужская 73, 203, 204.
Ковенская 115, 184.
Костромская 361, 483.
Курская 3, 85.
Московская 136, 371, 616, 635.
Нижегородская 24, 359, 363, 383.
Новгородская 214, 228.
Орловская 140, 141.
Пенская 66, 79, 80.
Полтавская 206.
Псковская 245, 255.
Рязанская 324, 339, 486.
С.-Петербургская 12, 29 41.
Саратовская 433.
Симбирская 95, 137, 192, 336.
Тамбовская 9, 17, 325.
Тверская 16—17, 78, 338, 430—431.
Тульская 11, 88, 355, 462, 479, 497, 498.
Харьковская 31, 53, 195, 207.
Херсонская 42, 363.
Черниговская 122, 125, 269, 440.
Ярославская 10, 14, 16, 163, 212.

128) Желательность обложенія желѣзныхъ дорогъ сборами въ пользу земствъ на устройство и содержаніе подъѣздныхъ путей.

Витебская 55, 56, 493.
Воронежская 7.
Кіевская 1059.
Ковенская 8.
Курская 851.
Минская 156.
Московская 9, 616, 635.
Нижегородская 465.
Полтавская 648.
Рязанская 18, 58, 482, 485, 486.
Самарская, 308.
Саратовская 433, 446.
Харьковская 353.
Черниговская 19, 92, 99, 415, 421.

- 129) Желательность перевозки желѣзными дорогами по пониженному тарифу камня, щебня, песку и другихъ строительныхъ матеріаловъ, потребныхъ для сооруженія подъѣздныхъ путей.
Московская 209, 226.
Новгородская 230.
Полтавская 32, 33, 718.
Херсонская, 42, 45—46, 47, 363.
Ярославская 12, 13, 14, 16.
- 130) Желательность расширенія и облегченія пользованія кредитомъ для устройства гужевыхъ дорогъ посредствомъ выдачи на льготныхъ основаніяхъ ссудъ изъ казны.
Екатеринославская 144.
Кіевская 635, 779.
Ковенская 26, 117.
Костромская 209.
Могилевская 98.
Московская 182, 209, 226, 371, 383.
Нижегородская 284.
Новгородская 140, 156—157.
Таврическая 55, 265.
Тамбовская 406.
Тверская 160, 177, 474.
Тульская 384.
Херсонская 235, 335, 363.
Черниговская 203.
Ярославская 16, 109, 112, 127.
- 131) Желательность расширенія и облегченія пользованія кредитомъ для устройства гужевыхъ дорогъ посредствомъ образованія за счетъ казны въ распоряженіи губернскихъ земствъ особыхъ фондовъ для выдачи ссудъ на дорожныя работы и облегченія кредитованія въ частныхъ банкахъ.
Екатеринославская 136.
Орловская 46, 47, 317, 586, 588.
Херсонская 299, 305—306, 310.
- 132) Желательность расширенія и облегченія пользованія кредитомъ для устройства гужевыхъ дорогъ посредствомъ выпуска особыхъ государственныхъ или гарантированныхъ Правительствомъ мѣстныхъ облигаціонныхъ займовъ.
Кіевская 16.
Самарская 93.
Тамбовская 14.
Тверская 16, 78, 306, 415.
- 133) Желательность расширенія и облегченія пользованія кредитомъ для переустройства сельскихъ дорогъ посредствомъ распространенія операцій меліоративнаго кредита.
Витебская 18, 198, 217.
Калужская 43, 52.
Кіевская 1134.
Курская 32.
Псковская 341.
Тульская 383.

- 134) Желательность изыятія расходовъ на дорожное дѣло отъ установленной закономъ 12 іюня 1900 года предѣльной нормы повышенія земскихъ смѣтъ.

Калужская 286.
Московская 196, 383.
Полтавская 568.
Псковская 206, 244.
Смоленская I, 84.
Тверская 337, 474.
Черниговская 429.

- 135) Желательность предоставленія болѣе свободнаго распоряженія земскими дорожными капиталами и расходования ихъ какъ на устройство и капитальное улучшеніе, такъ и на содержаніе мѣстныхъ дорогъ.

Витебская 482.
Вологодская 294, 301.
Волынская 244.
Екатеринославская 81.
Калужская 161.
Кіевская 632.
Ковенская 8.
Лифляндская 204, 228.
Новгородская 422.
Олонецкая 40, 206, 214, 258, 271.
Оренбургская 99.
Пензенская 137.
Пермская 270, 460, 488, 489, 498.
Рязанская 339.
Тамбовская 9, 209, 406.
Тульская 384.
Черниговская 440.

- 136) Желательность образованія особыхъ уѣздныхъ дорожныхъ капиталовъ посредствомъ выдѣленія части суммъ губернскаго дорожнаго капитала и за счетъ другихъ источниковъ.

Астраханская 99—100.
Виленская 84, 148—150.
Гродненская 517.
Калужская 42, 207.
Кіевская 364, 388, 394, 438, 859, 1059, 1126.
Ковенская 116.
Курская 85.
Минская 234.
Могилевская 15—16.
Олонецкая 37, 42.
Пермская 174, 253, 259, 270, 387, 399, 498.
Подольская 788, 793.
Рязанская 323.
Тверская 16, 77.
Тульская 11, 369.
Черниговская 126, 130, 269, 430.
Ярославская 192.

- 137) Желательность установленія попутныхъ сборовъ съ грузовъ, отправляемыхъ и получаемыхъ на станціяхъ желѣзныхъ до-

рогъ и паромныхъ пристаняхъ для устройства и содержанія подъѣздныхъ путей.

Виленская 31.
Владимірская 69.
Гродненская 85, 474.
Калужская 223.
Кіевская 384, 385.
Курская 433, 434, 494—495, 850, 851, 860.
Московская 616, 635.
Новгородская 168.
Орловская 46, 588, 649.
Симбирская 464.
Херсонская 363.
Ярославская 13, 16, 109, 112, 127, 212.

138) Вопросъ объ установленіи шоссейныхъ или заставныхъ сборовъ за проѣздъ по мѣстнымъ дорогамъ.

Астраханская 334.
Владимірская 54.
Вологодская 97.
Кіевская 16, 324—325, 463, 555, 634, 954, 1032, 1038.
Ковенская 26, 117.
Курская 507, 534.
Лифляндская 180.
Минская 172.
Московская 483, 484, 677, 678.
Нижегородская 237, 242, 284, 512.
Новгородская 140, 156, 157, 168.
Оренбургская 31, 99.
Орловская 46, 588, 649.
Подольская 888.
Полтавская 183.
Рязанская 200.
Таврическая 55.
Тверская 468.
Ярославская 127.

139) Желательность предоставленія частной инициативѣ устройства и содержанія дорогъ и дорожныхъ сооружений, съ правомъ взиманія заставныхъ сборовъ.

Виленская 106, 198.
Витебская 55, 106, 150.
Волинская 143, 186.
Кіевская 16, 935, 1134.
Ковенская 8, 26, 156.
Лифляндская 180.
Минская 42, 88.
Нижегородская 244, 560.
Орловская 588, 650.
Подольская 190, 191, 193, 195, 888, 892.
Псковская 102.
Самарская 219, 291—292, 382.
Смоленская I, 121; II, 297.

140) Непосильность для населенія перевода натуральной дорожной повинности въ денежную.

Витебская 53—55.
Волинская 15.

Вятская 726.
Гродненская 81, 231, 287, 348.
Калужская 252, 253.
Киевская 575.
Курская 851.
Минская 184, 408.
Нижегородская 24.
Олонецкая 37, 47, 143.
Оренбургская 31, 32.
Пермская 262.
Подольская 32—33.
Саратовская 200.
Смоленская I, 120.
Тамбовская 210.
Тульская 11, 94.
Херсонская 44.

141) Желательность сохраненія натуральной дорожной повинности, при болѣе равномерномъ распредѣленіи и упорядоченіи ея отбыванія.

Бессарабская 12, 39, 183, 189—190, 317, 345.
Виленская 10, 30, 31, 64, 97, 110, 113, 125, 148, 190, 198.
Витебская 55—56, 237, 367, 508, 509.
Владимірская 69, 100.
Вятская 16, 141, 165—166, 726, 736.
Гродненская 85, 231, 264—265, 287, 325, 336, 348, 360, 379, 474, 484.
Екатеринославская 93.
Калужская 95, 147, 150, 201, 223, 306.
Киевская 352, 468, 576.
Ковенская 8, 37, 115, 116, 156, 162, 165, 176, 177.
Курляндская 9, 11—12, 15, 20, 22, 29, 33, 42, 45, 49, 51, 55, 59, 62—63, 67—68, 72, 74—75, 76.
Курская 539, 542—543, 559—560, 569, 571.
Лифляндская 3, 25, 158, 166, 171, 178, 188, 197, 202, 208.
Минская 42, 48, 125, 155, 234, 380, 381, 396, 408—409.
Могилевская 10, 85, 112, 144, 167.
Московская 148, 156, 161, 182, 185, 278, 565, 679, 680, 682, 683, 694.
Нижегородская 24.
Новгородская 225, 318.
Олонецкая 144, 180, 207.
Оренбургская 32, 84.
Орловская 45, 587, 649.
Пермская 262, 376.
Подольская 176, 422, 682, 889.
Полтавская 32, 33.
Псковская 35, 117, 244—245, 263, 345.
Рязанская 18, 58, 182, 374, 653.
С.-Петербургская 11, 66, 86—87, 89.
Саратовская 200—201.
Смоленская I, 120; II, 86, 224, 261.
Тамбовская 158, 192, 210—211, 263.
Тверская 15, 76, 239, 366, 415.
Тульская 11, 94, 107, 133, 195, 196, 215.
Харьковская 32, 224, 388, 422—423.
Херсонская 42, 44, 47.
Черниговская 111, 203, 273, 299, 308, 402.
Эстляндская 54, 56, 126, 141, 146, 148, 152, 157.
Ярославская 16, 171, 205.

142) Желательность сохранения натуральной дорожной повинности, съ установленіемъ за отбываніе ея вознагражденія.

Архангельская 189.
Витебская 352, 493.
Кіевская 554.
Могилевская 144, 145.
Подольская 203.
Смоленская II, 224, 261.

143) Желательность предоставленія рѣшенія по вопросу о сохраненіи натуральной дорожной повинности или о замѣнѣ ея денежною усмотрѣнію Земскихъ Собраній или мелкой дорожной единицы.

Курская 3, 642.
Минская 4.
Московская 9, 278, 279, 328, 329, 434.
Псковская 295.
Смоленская I, 121.
Тверская 337.
Тульская 369, 384.
Ярославская 164.

144) Желательность замѣны натуральной дорожной повинности денежною.

Архангельская 53, 54, 150.
Астраханская 298, 333, 334.
Виленская 73, 93, 105.
Витебская 98—99, 106, 119, 436.
Вологодская 67, 137, 195, 201, 217—218 (кр.).
Волынская 16, 113, 185.
Воронежская 145, 151.
Вятская 477.
Гродненская 378—379, 432, 503.
Казанская 11, 61, 148.
Калужская 42, 159—160, 285.
Кіевская 122, 129, 468, 501, 560 (кр.), 576, 1027, 1093, 1098.
Костромская 70, 136, 162, 261.
Курляндская 29, 62—63, 68.
Курская 2—3, 282, 433, 488, 642, 679 (кр.), 760—761, 762, 784, 860.
Лифляндская 3, 188, 192.
Минская 155, 185, 283.
Могилевская 97.
Московская 278, 621, 692.
Новгородская 11, 96, 259 (кр.), 385, 468, 535, 547.
Олонецкая 219 (кр.), 239.
Оренбургская 31, 32.
Орловская 304, 738.
Пермская 19, 172, 210, 338, 387, 399.
Подольская 233, 234, 570, 682, 793, 807, 814, 822, 867, 888, 892, 977, 1005 (кр.), 1010, 1024, 1078, 1084, 1097.
Полтавская 32, 219, 731, 753, 760.
Рязанская 184.
Самарская 553.
Симбирская 442, 536.
Смоленская II, 164.
Тамбовская 406.
Тверская 366.
Тульская 107.
Уфимская 267, 270.

Харьковская 172, 353, 388.
Херсонская 296, 397.
Черниговская 92, 324, 394, 440.

145) Желательность замѣны натуральной дорожной повинности денежною, съ установленіемъ специального дорожного сбора.

Архангельская 164 246.
Астраханская 5, 334.
Виленская 30—31.
Витебская 119, 202, 352, 396, 405—406, 444, 446, 493.
Владимірская 120.
Вологодская 137.
Волынская 56, 86, 89, 103, 113, 157, 178, 209, 225.
Гродненская 17, 18, 231, 232, 265, 286, 287, 336, 378, 379, 392, 489, 668.
Вятская 101, 299—300, 657.
Казанская 167.
Калужская 159, 160, 253, 254.
Кіевская 324, 364, 388, 394, 438, 635, 778, 847, 859, 908, 959, 993, 995, 1059, 1126, 1137.
Костромская 377, 378, 398.
Курляндская 68.
Курская 642, 760, 762.
Лифляндская 178, 188, 192.
Минская 155, 156, 234, 259, 266, 277, 283, 396, 408, 409.
Могилевская 144, 145.
Московская 416, 422, 509, 510, 534, 692.
Нижегородская 454, 512, 540.
Новгородская 217, 278, 343, 422.
Пермская 174.
Подольская 66, 68, 366, 421, 514, 572, 788, 793, 794, 801, 809, 833, 892, 946, 981, 1065, 1107.
Полтавская 33.
Псковская 101, 162.
Рязанская 224.
Самарская 553.
Саратовская 455.
Симбирская 360, 369, 370.
Смоленская II, 61.
Тверская 337, 338, 339.
Тульская 462.
Уфимская 13, 229—230.
Харьковская 230 (кр.).
Черниговская 87, 99, 126, 131, 269, 394, 429, 430.
Эстляндская 150, 154, 162.
Ярославская 88, 163, 174—175 (кр.), 178.

146) Желательность привлеченія къ дорожнымъ работамъ воинскихъ командъ и лицъ, освобожденныхъ отъ воинской повинности, а также различныхъ категорій нарушителей общественнаго порядка.

Витебская 521.
Волынская 113—114.
Вятская 34, 726.
Гродненская 265.
Кіевская 926.

Московская 537, 567, 568.
Нижегородская 237, 248.
Новгородская 211.
Орловская 669, 677.
Подольская 623.
Псковская 33, 245, 256.
Смоленская II, 297.
Тверская 446.

147) Желательность производства дорожных работ для доставленія заработка населенію при неурожаѣ и другихъ общественныхъ бѣдствіяхъ.

Витебская 320—321.
Кіевская 16.
Олонецкая 38, 42, 43, 257, 267, 268.
Орловская 379—381.
Тульская 90, 97.

Водные пути сообщенія.

148) Значеніе внутреннихъ водныхъ путей сообщенія для сельскаго хозяйства.

Бессарабская 7, 76—81.
Виленская 87.
Вологодская 78.
Воронежская 72.
Кіевская 31.
Ковенская 177.
Пензенская 23.
Подольская 160—161, 225, 226.
Полтавская 36.
Херсонская 235, 335—336, 385.

149) Неудовлетворительное состояніе внутреннихъ водныхъ путей сообщенія и желательность ихъ улучшенія.

Архангельская 55, 72, 261.
Астраханская 10, 175.
Бессарабская 7, 19, 76—81, 160, 181, 345, 369, 370, 383.
Виленская 15, 87, 130.
Витебская 18, 115, 378—379, 502.
Владимірская 68.
Вологодская 10, 60, 80, 183.
Волынская 37, 157.
Воронежская 16, 59, 72, 156.
Вятская 24, 426.
Гродненская 40, 186, 472, 502.
Екатеринославская 127, 145.
Казанская 18, 60, 203.
Калужская 9.
Кіевская 31, 377, 815, 897, 983 (кр.).
Ковенская 18, 139, 141, 155, 177.
Костромская 210, 396.
Курляндская 34, 71.
Курская 393.
Лифляндская 4, 200, 228.

Минская 8, 27—30, 125, 143, 147, 291.
Нижегородская 37, 416, 511.
Новгородская 44, 45, 49—51, 98, 215, 222, 421.
Олонецкая 51, 52, 96, 104, 116, 257.
Пензенская 23.
Пермская 9, 30, 58, 65, 460—462, 464, 468, 472.
Подольская 147—149, 160—161, 225—226, 378—379, 428, 435, 676, 902, 904, 932—936.
Полтавская 35—38, 39.
Псковская 98, 116.
Самарская 14, 148, 165, 219, 287, 522, 531.
С.-Петербургская 13, 94, 96.
Саратовская 60.
Смоленская II, 63, 64, 297.
Тамбовская 16, 111, 112, 192.
Тверская 309.
Уфимская 56, 57.
Херсонская 42, 83, 168—173, 194, 235, 236, 326, 335, 336, 385.
Черниговская 189.
Эстляндская 178.
Ярославская 31, 97, 98, 113.

150) Желательность учрежденія рѣчныхъ комитетовъ.

Бессарабская 7.
Казанская 18, 203.
Подольская 161, 936.
Полтавская 36.
Херсонская 173, 238, 336.

151) Неудовлетворительность и неполнота законоположеній о водныхъ путяхъ сообщенія, въ особенности о сплавѣ и бечевникахъ, и необходимость пересмотра этого законодательства.

Вологодская 13, 172, 173, 177—178.
Гродненская 173—174, 180, 463.
Ковенская 124.
Костромская 469.
Новгородская 68, 69, 72—74, 75, 101
Олонецкая 30, 95.
Псковская 100.
С.-Петербургская 12, 96.
Ярославская 93—94.

152) Желательность принятія мѣръ къ удешевленію и улучшенію рѣчного судостроенія.

Бессарабская 7, 79.
Олонецкая 96, 104.
Подольская 934, 935.

153) Желательность устройства удобныхъ затоновъ и зимовокъ для судовъ.

Бессарабская 7, 80, 81.
Казанская 18, 203.
Подольская 935.

- 154) Желательность распространения ссудной операции Государственного Банка на водные грузы и удешевления страхования грузовъ.

Бессарабская 7, 80, 81.
Подольская 161, 933, 935.
Херсонская 172.

- 155) Желательность развития пароводныхъ сообщеній.

Архангельская 55, 189, 190.
Лифляндская 4.
Олонецкая 38, 50, 258.

- 156) Желательность упорядоченія и удешевленія перевозки рабочихъ по воднымъ путямъ.

Астраханская 176, 178—179, 202—203.
Владимірская 102.
Вологодская 303.
Воронежская 19, 20, 24, 121.
Вятская 664, 666.
Екатеринославская 149—150.
Казанская 201.
Калужская 48, 295.
Кіевская 41, 304, 918, 1032, 1131.
Ковенская 41.
Костромская 223.
Курская 333, 335, 863.
Московская 660.
Нижегородская 38, 98, 110, 409.
Орловская 97, 553.
Пензенская 75, 149, 155 (кр.).
Рязанская 48, 203.
Симбирская 49—50, 154.
Тамбовская 266, 423.
Уфимская 38.
Херсонская 108, 299, 304—305.
Черниговская 29, 389, 442.
Ярославская 124, 167, 187, 236.

- 157) Желательность улучшения перевозки по воднымъ путямъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ.

Архангельская 73.
Астраханская 87, 108.
Вятская 194.
Екатеринославская 91.
Казанская 8.
Ковенская 48.
Орловская 759.
Черниговская 179, 189.

- 158) Недостаточность и неудовлетворительное состояніе существующихъ русскихъ коммерческихъ портовъ и желательность лучшаго ихъ оборудованія, а также устройства новыхъ портовъ и гаваней.

Архангельская 72, 145, 186.
Астраханская 162, 163, 184, 186.
Бессарабская 13, 81, 110, 113, 132, 160, 181.

Екатеринославская 146, 203—217.
Кіевская 331, 377.
Подольская 676.
Полтавская 261.
Самарская 148, 522.
С.-Петербургская 13, 62, 94.
Симбирская 344.
Таврическая 10, 59, 63, 66, 197.
Херсонская 173, 233, 236—237, 328, 336.
Черниговская 277—279.

159) Желательность осуществленія мѣропріятій, направленныхъ къ пониженію морскихъ фрахтовъ.

Архангельская 186.
Курская 534.
Лифляндская 199.
Подольская 676.
Полтавская 35, 36, 151, 260, 327, 646.
Рязанская 14.
Херсонская 83, 85.
Черниговская 279.
Эстляндская 177, 180.

160) Желательность установленія срочныхъ заграничныхъ рейсовъ и устройства регулярнаго каботажнаго плаванія.

Архангельская 55, 145.
Бессарабская 160, 181.
Екатеринославская 128.
Московская 616.
Таврическая 59, 68—78.
Эстляндская 28, 165, 177, 180.





