10820. / XI

БИБЛІОТЕКА
УЧЕНАГО КОМИТЕТА МИН. ФИН.

10820

БИБЛІОТЕКА
УЧЕНАГО КОМИТЕТА МИН. ФИН.

ТРУДЫ
КОММИССІИ

ВЫСОЧАЙШЕ УЧРЕЖДЕННОЙ

ДЛЯ ПЕРЕСМОТРА

СИСТЕМЫ ПОДАТЕЙ И СБОРОВЪ.

ТОМЪ XI.

СБОРЫ ШОССЕЙНЫЙ И СЪ ПОДОРОЖНЫХЪ.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.
ВЪ ТИПОГРАФІИ В. БЕЗОБРАЗОВА И КОМП.
1865.

38

66644

ОГЛАВЛЕНІЕ.

1. Матеріалы о шоссейномъ сборѣ.

2. Матеріалы о дорожномъ сборѣ въ иностранныхъ государствахъ.

3. Докладъ II Отдѣла Податной Коммиссіи, № 31, по вопросу о шоссейномъ сборѣ.

4. Журналъ Общаго Собранія Коммиссіи, № 25, по тому же вопросу, съ *четырьмя приложеніями.*

5. Матеріалы о сборахъ съ подорожныхъ.

6. Докладъ II Отдѣла, № 33, по тому же предмету.

7. Журналъ Общаго Собранія № 26, по тому же предмету.

КОММИССІЯ ВЫСОЧАЙШЕ УЧРЕЖДЕННАЯ

ДЛЯ ПЕРЕСМОТРА СИСТЕМЫ ПОДАТЕЙ И СБОРОВЪ.

II ОТДѢЛЪ КОММИССІИ.

МАТЕРІАЛЫ.

О ШОССЕЙНОМЪ СБОРѢ

ВЪ РОССІИ.

(Составлено **С. А. ОЛЬХИНЫМЪ**).

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

ВЪ ТИПОГРАФІИ В. БЕЗОБРАЗОВА И КОМП.

1864.

О ШОССЕЙНОМЪ СБОРѢ

ВЪ РОССІИ.

А. Историческое обозрѣніе законодательныхъ мѣръ.

Положительное намѣреніе правительства приступить къ устройству въ государствѣ шоссейныхъ дорогъ выражено первый разъ въ Высочайше утвержденномъ, 20 Іюля 1816 года, журналѣ Комитета, учрежденнаго для устройства дорожной части.

Журналомъ этимъ опредѣлено между прочимъ: «Совершенно новую постройку шоссе начать съ 1817 года по государственной большой Московской дорогѣ, отъ станціи Ижоры, и ежегодно такимъ образомъ отдѣлывать оную до Москвы, во всемъ совершенствѣ, на столько верстъ, сколько, по усмотрѣнію, главный директоръ признаетъ возможнымъ. Всѣ же дороги вдругъ строить *въ томъ видѣ, въ коемъ оныя быть должны, т. е. шоссеями*, невозможно, по уваженію слишкомъ значительныхъ суммъ, для сего требующихся, и по затрудненію, которое неминуемо встрѣтится въ отысканіи нужнаго количества рабочихъ мастеровыхъ и матеріаловъ». Для пріобрѣтенія средствъ, необходимыхъ какъ на построеніе означеннаго шоссе, такъ и на поддержаніе въ прежъ-

немъ ихъ видѣ, состоявшихъ тогда въ вѣдѣніи Главнаго Управленія Путей Сообщенія, большихъ государственныхъ дорогъ въ С.-Петербургской, Псковской и Новгородской губерніяхъ — Комитетъ опредѣлилъ: установить во всѣхъ губерніяхъ, кромѣ Грузіи и Бессарабіи, предположенный еще въ 1812 году особый сборъ — съ крестьянъ и мѣщанъ, по 25 к. ас. съ души, а съ купцовъ по 5% съ гильдейской пошлины. Указомъ 25 Октября 1816 года сборы эти узаконены, а 24 Января 1817 года опредѣлено: отдѣлять ежегодно изъ собираемой такимъ путемъ суммы (5,240,000 р. ас.) 1/5 долю на составленіе общаго дорожнаго капитала, изъ коего должны быть производимы устроеніе, починка и содержаніе большихъ государственныхъ дорогъ; остальныя же деньги повелѣно отпускать Управленію Путей Сообщенія, для ежегодныхъ работъ. Постановленіе объ отчисленіи этой 1/5 доли было, впрочемъ, отмѣнено указомъ 25 Декабря 1819 года, и собранный капиталъ обращенъ на продолженіе производившихся тогда работъ.

Уже Комитетъ 1816 года предвидѣлъ, что сбора, имъ назначеннаго, недостаточно для покрытія всѣхъ издержекъ; а потому онъ и положилъ, чтобы, по мѣрѣ открытія шоссе, взимать съ проѣзжающихъ по оному, на содержаніе шоссе въ исправности, нѣкоторую пошлину, о размѣрахъ коей и образѣ взиманія постановленіе можетъ быть сдѣлано въ свое время.

Для удобнѣйшаго производства дорожныхъ работъ учреждены, съ 1817 года, двѣ рабочія бригады; изъ нихъ одна предназначена была для производства работъ по Московской большой дорогѣ, а другая для работъ по остальнымъ дорогамъ, поступившимъ въ вѣдомство Путей Сообщенія съ 1817 года.

Вмѣстѣ съ симъ селенія, окрестъ тѣхъ дорогъ лежащія, освобождены отъ всѣхъ нарядовъ на поставку матеріаловъ и рабочихъ. Съ теченіемъ времени, число рабочихъ ротъ значительно увеличено.

Между тѣмъ суммы, собиравшіяся вышеозначеннымъ способомъ, оказались вскорѣ недостаточными для производства всѣхъ работъ, первоначально порученныхъ Главному Управленію Путей Сообщенія; увеличивать же съ этой цѣлью денежные сборы было невозможно; а потому, указомъ 9 Марта 1822 года, правительство, до времени, возложило по прежнему на обывателей содержаніе значительной части дорогъ, пролегающихъ по С.-Петербургской, Псковской и Новгородской губерніямъ. Всѣ же силы Главнаго Управленія Путей Сообщенія обращены на устройство новыхъ дорогъ, между коими первое мѣсто занимало сооруженіе шоссе по государственной дорогѣ между обѣими столицами.

Въ 1823 году встрѣчается въ первый разъ, какъ частный случай, взиманіе особой платы съ проѣзжающихъ: 20 Февраля удостоилось Высочайшаго утвержденія положеніе Комитета Министровъ, въ силу коего разрѣшено взимать съ проѣзжающихъ особую плату въ пользу военныхъ поселеній, устроившихъ отъ себя *дорогу на манеръ шоссе*, отъ *Подберезья*, черезъ поселенныя роты, *до деревни Перевоза*. Дорога эта 19 верстами ближе, чѣмъ большой почтовый трактъ черезъ Новгородъ, а потому всякій, желавшій пользоваться ею, и всѣ отправлявшіеся по оной обозы платили въ пользу военныхъ поселеній, во всѣ времена года, исключая зимняго, прогонныя деньги съ каждой лошади за 19 верстъ, которыя выигрываются черезъ таковое сокращеніе пути.

Другой частный случай подобнаго сбора встрѣчается при

устройствѣ дороги *изъ Бѣлостока въ Тикочинъ*. 29 Мая 1824 года Высочайше утверждено представленіе объ оном управлявшаго Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ, графа Кочубея; на основаніи сего представленія положено взимать по этому пути: съ лошади, запряженной въ экипажъ — 3 к.; съ лошади верховой и въ упряжкѣ, въ телѣгѣ или повозкѣ—$2^1/_2$ к.; съ вола въ упряжкѣ — $2^1/_2$ к.; съ крупнаго прогоннаго скота по 2 к. со штуки, и съ мелкаго скота по 1 к. Такой же сборъ установленъ и за переѣздъ моста черезъ Нареву.

За уклоненіе отъ уплаты пошлины опредѣленъ былъ штрафъ. Самымъ указомъ допускались впрочемъ многія исключенія, преимущественно въ пользу казны и мѣстныхъ жителей, проѣзжающихъ по своимъ хозяйственнымъ дѣламъ.

Первое распоряженіе Императора Николая I о дорогахъ вызвано было приготовленіями къ коронаціи. Такъ какъ по этому особому случаю требовалось болѣе тщательное исправленіе дороги отъ Петербурга до Москвы, и преимущественно въ тѣхъ частяхъ ея, гдѣ шоссе еще не было проведено, то для пріобрѣтенія на сей предметъ надлежащихъ средствъ, послѣдовало собственноручное Государя Императора предписаніе о пріостановленіи, впредь до повелѣнія, дѣланіемъ новыхъ дорогъ, довольствуясь исправнымъ содержаніемъ существующихъ.

Мѣра эта была вызвана тѣмъ еще обстоятельствомъ, что Управленіе Путей Сообщенія, равно какъ и губернаторы, заботились гораздо болѣе объ устроеніи новыхъ дорогъ, чѣмъ объ исправномъ содержаніи тѣхъ, которыя уже существовали, а потому пути сообщенія находились въ самомъ жалкомъ положеніи во всей Имперіи. Указомъ Сенату отъ 20 Сентября 1826 года строжайше подтверждено запрещеніе

устроивать въ губерніяхъ дороги вновь, и повелѣно обращать всѣ средства на содержаніе прежнихъ почтовыхъ трактовъ въ исправности. Вмѣстѣ съ тѣмъ запрещено дѣлать по сему предмету какія-либо представленія Его Величеству.

Не надолго, однако, остановлена была такимъ образомъ постройка новыхъ дорогъ: уже въ 1830 году, Мая 3, Высочайше повелѣно сформировать военно-рабочую роту для устройства Динабургскаго шоссе; въ 1832 году, Декабря 16, состоялся указъ о построеніи шоссе по дорогѣ отъ Кіева до Бровaровъ и т. д.

24 Марта 1833 г. удостоились Высочайшаго утвержденія *основныя правила объ устройствѣ и содержаніи дорогъ въ государствѣ*. Въ правилахъ этихъ дороги раздѣлены на 5 классовъ: 1) дороги главныхъ сообщеній; 2) дороги большихъ сообщеній; 3) дороги обыкновенныхъ почтовыхъ сообщеній изъ губерніи въ губернію; 4) дороги уѣздныхъ почтовыхъ сообщеній и 5) дороги сельскія.

Дороги первыхъ двухъ классовъ опредѣлено превращать постепенно въ шоссе, при чемъ дороги главныхъ сообщеній доводить до возможной степени совершенства, согласно прежде бывшимъ на то постановленіямъ; дороги же большихъ сообщеній снабжать шоссе не весьма широкими, легкихъ профилей, безъ всякихъ излишнихъ издержекъ, но прочными елико-возможно, съ каменными и чугунными мостами.

Главному Управленію Путей Сообщенія повелѣно устраивать и содержать на счетъ казны дороги главныхъ сообщеній, такъ какъ на содержаніе дорогъ взимается сборъ по 25 коп. съ души. Издержки по устройству и поддержанію дорогъ большихъ сообщеній всѣ отнесены на счетъ земства. Въ § 12 основныхъ правилъ сказано, что, о взиманіи осо-

баго сбора съ проѣзжающихъ по шоссе, сдѣлано будетъ впослѣдствіи соображеніе со стороны Министерства Финансовъ.

Дороги трехъ послѣднихъ классовъ оставлены, на прежнихъ основаніяхъ, въ завѣдываніи мѣстныхъ властей, при чемъ признано полезнымъ исподоволь шоссировать и ихъ.

18 ноября 1834 года состоялась, наконецъ, давно задуманная мѣра о взиманіи шоссейнаго сбора, и именно съ проѣзжающихъ по только что оконченному тогда Петербургско-Московскому шоссе. Сборъ этотъ основанъ, по словамъ Высочайше утвержденнаго положенія, на томъ соображеніи, что со времени устройства Московскаго шоссе, сообщеніе между столицами сдѣлалось несравненно удобнѣе прежняго, и народная промышленность въ особенности пріобрѣла отъ сего важную пользу. Но какъ съ тѣмъ вмѣстѣ ремонтное содержаніе сей дороги потребовало новой для казны весьма значительной ежегодной издержки, то, находя нужнымъ, для воспособленія Государственному Казначейству, хотя нѣкоторую часть сей издержки отнести на счетъ тѣхъ выгодъ, какія вообще частные люди пріобрѣтаютъ отъ лучшаго устройства внутреннихъ сообщеній, правительство признало справедливымъ учредить дорожный сборъ съ проѣзжающихъ по Московскому шоссе, устранивъ при семъ все то, что могло бы обратиться въ стѣсненіе для мѣстной промышленности и проѣзжающихъ вообще.

Дорожный сборъ установленъ былъ слѣдующій: въ лѣтніе 7 мѣсяцевъ года, т. е. съ 1 Апрѣля по 1 Ноября, опредѣлено взимать за каждыя 10 верстъ: съ почтовыхъ лошадей подъ экипажами Высочайшаго Двора, съ дилижансовъ и всѣхъ вообще проѣзжающихъ по собственнымъ надобностямъ,

на почтовыхъ лошадяхъ, по подорожнымъ—по 6 к. съ каждой лошади. Съ обозовъ же съ купеческими товарами, отправляемыми по накладной, а равно съ вещами и припасами, казнѣ принадлежащими или для нея поставляемыми, по 3 к. съ лошади. Въ остальные 5 мѣсяцевъ года сборъ уменьшенъ на половину, исключая лицъ, проѣзжающихъ на колесахъ и потому платящихъ полный сборъ во всякое время года. Льготъ на этотъ разъ допущено немного. Отъ сбора освобождены только: а) обозы, идущіе при войскахъ и отдѣльныхъ командахъ; б) повозки при партіи рекрутъ и арестантовъ; в) обозы собственно крестьянскіе безъ накладныхъ, и нагруженные строительными матеріалами, дровами, углемъ, сѣномъ и прочими предметами сельскаго хозяйства, а равно возы съ матеріалами для шоссе; г) порожніе экипажи и повозки, и лошади не въ упряжи.

Порядокъ взиманія опредѣленъ тотъ же, какой въ главныхъ основаніяхъ сохранился и доселѣ. За уклоненіе отъ платежа шоссейнаго сбора установленъ штрафъ съ виновнаго, въ шесть разъ выше оклада. Въ пользу открывшаго обманъ назначена половина всего взысканія. Для взиманія дорожнаго сбора учреждены были на первый разъ четыре заставы: 1) въ Ижорѣ, на выѣздѣ въ Москву; 2) у яма Бронницъ, на правомъ берегу р. Мсты; 3) у Вышняго-Волочка, по сю сторону насыпи, и 4) у яма Завидова. Нѣсколько позже устроены еще двѣ заставы: 5) въ Твери, на заставѣ по сю сторону Волги и 6) на послѣдней станціи къ Москвѣ — Черной-Грязи, при выѣздѣ въ С.-Петербургъ. На каждой заставѣ устроенъ пріемный домъ и опредѣлены приставъ, писецъ и необходимое число нижнихъ чиновъ. Штатъ имъ былъ исчисленъ слѣдующій:

Жалованье приставу	1,200	р. ас.
» писцу	400	» »
Содержаніе 4-хъ караульныхъ солдатъ . .	800	» »
Отопленіе, освѣщеніе и канцелярск. расходы	500	» »
Процентовъ на капиталъ для постройки казеннаго дома и на ремонтъ сего дома. . .	1,000	» »
Приготовленіе книгъ и ярлыковъ. . . .	200	» »
Итого на содержаніе *одной* заставы	4,100	р. ас.
четырехъ »	16,400	» »
шести »	24,600	» »

Завѣдываніе дорожнымъ сборомъ возложено на Главное Управленіе Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій.

Вслѣдъ за Московскимъ шоссе началось шоссированіе прочихъ путей. Въ 1835 году приступлено къ устройству Смоленскаго и Рижскаго шоссе, а въ 1836 году Московско-Нижегородскаго.

4 Мая 1836 года утверждены нормальные штаты для управленія по устройству губернскихъ шоссе. При этомъ предположены на будущій годъ работы по губернскимъ шоссе: Воронежскому, а также отъ Тулы, Рязани и Ярославля, къ границамъ Московской губерніи.

По поводу голода, угрожавшаго тогда Западному краю, рѣшено было приступить къ постепенному устройству шоссе отъ Гродно до Вильно, отъ Гродно до Бѣлостока и отъ Вильно до Динабурга, чрезъ Свенціаны и м. Езеросы. 8-го Мая 1836 года повелѣно приступить къ съемкѣ плановъ и началу изысканій по этому пути.

Въ томъ же 1836 г. шоссе между Динабургомъ и Ковно было уже устроено, и проѣздъ по оному открытъ.

12-го Октября Высочайше утвержденъ временной штатъ

для канцеляріи управленія работами по устроенію шоссе въ Бѣлоруссіи.

Въ 1837 г. опредѣлены нѣкоторыя измѣненія отчетности по шоссейному сбору. Дотолѣ онъ весь поступалъ въ полное распоряженіе Главнаго Управленія Путей Сообщенія и предназначался на ремонтъ самаго шоссе; съ 16-го же Марта 1837 г. выручаемыя по шоссе деньги повелѣно представлять въ мѣстныя Уѣздныя Казначейства, а на Государственное Казначейство возложено отпускать Главному Управленію, по ежегоднымъ росписямъ, полныя суммы, какъ на ремонтъ Московскаго шоссе и содержаніе по оному зимняго пути, такъ равно и на штатныя издержки—для содержанія заставъ шоссейнаго сбора и для разсылки ярлыковъ. Отчетность по шоссейному сбору возложена на Тверскую Казенную Палату, въ контрольномъ отдѣленіи коей учрежденъ для того, на счетъ означеннаго сбора, особый столъ.

Высшая повѣрка по шоссейному сбору, съ отчетностью въ немъ Государственному Контролю, оставлена за Главнымъ Управленіемъ Путей Сообщенія.

9-го Сентября 1837 года, по ходатайству Лифляндскихъ жителей, чрезъ Генералъ-Губернатора барона Палена, опредѣлено: 1) Обязать г. Ригу содержать (начатое въ 1835 г. и оконченное въ 1836 г.) шоссе отъ г. Риги до Курляндской границы, изъ собственныхъ своихъ средствъ, не прибѣгая для того къ денежному сбору съ купцовъ, мѣщанъ и городскихъ лицъ; за тѣмъ г. Ригу, со всѣми принадлежностями его, освободить отъ участія въ издержкахъ на постройку и содержаніе, внѣ патримоніальнаго округа его, всѣхъ прочихъ губернскихъ шоссе, устройство коихъ въ Лифляндіи разрѣшено или еще будетъ назначено; 2) обязать такимъ же

образомъ Лифляндское дворянство, упадающую на земскія повинности часть издержекъ, на постройку всѣхъ прочихъ губернскихъ шоссе въ Лифляндіи, а также ремонтныя на оныя издержки, производить безъ взиманія на сей конецъ сбора съ крестьянъ.

26 Апрѣля 1838 г. открыто движеніе по *Таурогенскому шоссе.*

7-го Декабря 1838 г. Высочайше утверждено, а 1-го Апрѣля 1839 г. приведено въ дѣйствіе — новое положеніе о дорожномъ сборѣ съ проѣзжающихъ по шоссе между столицами. Въ положеніи этомъ, безъ всякихъ почти измѣненій, совокуплены воедино прежде бывшія постановленія по сему предмету.

Вмѣстѣ съ тѣмъ утвержденъ и штатъ на шесть заставъ, а именно:

	Число людей.	Жалованья въ годъ. Одному.	Всѣмъ.
Приставовъ	6	1,200 р.	7,200 р.
Помощниковъ	6	800 »	4,800 »
Писцовъ	12	400 »	4,800 »
Имъ на паекъ и обмундированіе.	—	120 »	1,440 »
Военныхъ нижнихъ чиновъ . .	72	—	—
Содержаніе назначено имъ наравнѣ съ нижними чинами военно-рабочей бригады, въ вѣдѣніи коей должны они состоять въ видѣ особой команды, отряженной къ 1-му и 2-му баталіону той бригады. На порціоны, для улучшенія ихъ артелей, считая по 20 к. за урокъ	—	—	4,147 р. 20 к.

На отопленіе, освѣщеніе, канцелярскіе расходы, изготовленіе книгъ и ярлыковъ и на разъѣзды чиновниковъ для пріема съ заставъ собраннаго сбора. . . .	—	—	8,524 р.
На ремонтъ зданій дорожныхъ заставъ.	—	—	7,200 »
Итого.	—	—	38,111 р. 20 к.

Въ случаѣ надобности предоставлено главноуправляющему опредѣлять на заставы еще по одному помощнику и одному писцу. Военные нижніе чины повелѣно командировать по мѣрѣ надобности.

Плата за каждыя 10 верстъ установлена слѣдующая: 1) Съ дилижансовъ съ каждой лошади, лѣтомъ 10 к., зимой 5 к. 2) Съ почтовыхъ лошадей, подъ экипажами Высочайшаго Двора и со всѣхъ вообще проѣзжающихъ отдѣльно, въ какихъ бы то ни было экипажахъ, съ каждой лошади: лѣтомъ 8 коп., зимой 4 коп. 3): а) Съ сидѣекъ и всякаго подобнаго рода экипажей и повозокъ, перевозящихъ пассажировъ въ совокупности; б) съ обозовъ и транспортовъ съ кладью, какого бы рода они ни были, и в) съ пересылочныхъ порожнихъ экипажей и повозокъ съ каждой лошади:—лѣтомъ 4 коп., зимой 2 коп. (*). 4) Съ лошадей не въ упряжи установлено взимать лѣтомъ по 2 коп. съ каждой, зимой—по 1 коп.

Отъ платежа шоссейнаго сбора освобождены: 1) Мѣстные жители, выѣзжающіе на шоссе для прогулки. 2) Ямщики и извоз-

(*) Съ дилижансовъ, экипажей, повозокъ и обозовъ, отправляемыхъ на колесахъ, повелѣно взимать всегда по лѣтнему, а на полозьяхъ — по зимнему положенію.

При перевозкѣ кладей на волахъ предписано взимать съ вола какъ съ лошади.

чики, ѣдущіе безъ пассажировъ, и крестьяне безъ клади. 3) Всякаго рода проѣзжающіе по шоссе, между учрежденными на оном ъ заставами. 4) Обозы, идущіе при войскахъ и отдѣльныхъ командахъ. 5) Повозки при партіяхъ рекрутъ и арестантовъ. 6) Казенныя повозки съ провіантомъ и фуражемъ для войскъ, при шоссе расположенныхъ. 7) Крестьянскіе возы съ сельскими продуктами и издѣліями, провозимыми на продажу въ окрестности. 8) Возы съ матеріалами, для шоссе выставляемыми. 9) Лошади, поставляемыя войскамъ для ремонта, и лошади не въ упряжи, принадлежащія ямщикамъ и крестьянамъ, въ томъ числѣ и коноводскія, возвращающіяся послѣ тяги судовъ и 10) Прогоняемый рогатый и вообще мелкій скотъ.

Къ началу 1839 года открытъ былъ проѣздъ по шоссе отъ подгорнаго Пулкова, въ прямомъ направленіи, къ Гатчинѣ.

9-го Ноября того же года шоссейный сборъ, подобно прочимъ податямъ и пошлинамъ, переложенъ съ ассигнацій на серебро.

13-го Февраля 1840 года, дѣйствіе Высочайше утвержденныхъ правилъ, о ѣздѣ по Московскому шоссе, распространено на всѣ государственныя и губернскія шоссе, устроенныя и устроиться имѣющія, какъ скоро по онымъ открытъ будетъ проѣздъ, по дистанціямъ или по всему протяженію.

21-го Февраля дозволено Либавскому городскому обществу устроить на свой счетъ шоссе, на первыхъ 5 верстахъ отъ Либавы къ Митавѣ, при чемъ учрежденъ постоянный, съ проѣзжающихъ по сему шоссе, сборъ въ слѣдующемъ размѣрѣ:

Съ экипажей о 4-хъ колесахъ:

Ѣдущихъ въ 4 лошади по 15 к. с.
» » 3 » » 12 » »
» » 2 » » 10 » »

Съ экипажей о двухъ колесахъ по 5 коп.

Съ фуръ, нагруженныхъ торговыми продуктами, о четырехъ колесахъ:

Запряженныхъ въ 4 лошади по $7^1/_2$ к. с.

» » 3 » » 5 » »

» » 2 » » 3 » »

Съ тѣхъ же фуръ о двухъ колесахъ по $1^1/_2$ к. с.

Отъ сбора сего освобождены: а) почты, эстафеты и курьеры; б) военно-вожатые; в) чиновники, проѣзжающіе по дѣламъ службы; г) транспорты арестантовъ; д) сельскіе жители, привозящіе въ городъ жизненные припасы, и е) крестьянскія фуры, возвращающіяся изъ города порожними.

Примѣчаніе. 14-го Іюля 1861 года утверждена для сего шоссе новая, повышенная такса, и новыя правила объ освобожденіи отъ уплаты сбора.

16-го Марта 1840 года послѣдовало разъясненіе 7-го п. § 3 Высочайше утвержденнаго, 7 Декабря 1838 г., положенія о шоссейномъ сборѣ. Разъясненіе это вызвано было постоянными недоразумѣніями при взиманіи шоссейнаго сбора съ проѣзжающихъ по шоссе между С.-Петербургомъ и Москвою. Всѣ сельскіе продукты и издѣлія, привозимые крестьянами на продажу, раздѣлены на домашніе, крестьянамъ какъ первоначальнымъ хозяевамъ оныхъ принадлежащіе, и перекупные, или имѣющіе видъ купеческихъ товаровъ. Предметы, отнесенные къ каждому изъ этихъ двухъ разрядовъ, подробно поименованы въ указѣ. Первый разрядъ по прежнему избавленъ отъ шоссейнаго сбора; предметы втораго разряда сравнены съ прочими товарами и обложены сборомъ на общихъ основаніяхъ.

18-го Февраля 1842 г. измѣнена такса дорожнаго сбора

съ проѣзжающихъ по шоссе между столицами. При этомъ имѣлось въ виду: съ одной стороны—усиленіе сбора вообще, дабы онъ могъ покрывать издержки казны на содержаніе сего шоссе, и черезъ то суммы, употреблявшіяся на ремонтъ его, могли бы быть обращены на другіе общественные предметы; съ другой стороны—что прочность шоссе можетъ быть охраняема только большимъ употребленіемъ, при тяжелогрузныхъ транспортныхъ экипажахъ и повозкахъ, дышловой упряжи и широкихъ въ колесахъ ободьевъ, а при экипажахъ зимнихъ — подрѣзей подъ полозьями; а потому, для поощренія къ заведенію упомянутыхъ, выгоднѣйшихъ для шоссе экипажей, они обложены соотвѣтственно меньшею платой.

Размѣръ сбора установленъ слѣдующій:

1) Съ дилижансовъ на колесахъ, съ каждой лошади $3^1/_2$ к. с.

2) Съ экипажей Высочайшаго Двора, а также со всѣхъ вообще проѣзжающихъ отдѣльно, въ какихъ бы то ни было экипажахъ, на колесахъ, съ каждой лошади $3^1/_2$ к. с.

3) Съ транспортныхъ разнаго рода телѣгъ и повозокъ на колесахъ, какъ съ кладью, такъ и съ пассажирами, если впряжено не болѣе 3 лошадей, съ каждой извозной при нихъ лошади: а) при дышловой упряжкѣ 2 к. с.; б) при оглобельной $2^1/_2$ к. с.

4) Съ транспортныхъ всякаго рода повозокъ, на колесахъ, какъ съ кладью, такъ и съ пассажирами, если впряжено болѣе 3 лошадей (разумѣя дышловую упряжку) съ каждой лошади: а) при широкихъ ободьяхъ $2^1/_2$ к.; б) при узкихъ ободьяхъ $3^1/_2$ к.

5) Съ порожнихъ экипажей, на колесахъ, съ каждой лошади 2 к.

6) Съ дилижансовъ зимнихъ, на полозьяхъ, съ подрѣзями, съ каждой лошади 2 к.

7) Съ зимнихъ экипажей Высочайшаго Двора и вообще съ проѣзжающихъ отдѣльно, въ какихъ бы то ни было зимнихъ экипажахъ на полозьяхъ съ подрѣзами, будутъ ли при этихъ экипажахъ почтовыя или непочтовыя лошади, съ каждой лошади $2\frac{1}{2}$ к.

8) Со всѣхъ транспортныхъ зимнихъ повозокъ и саней съ кладью, или съ пассажирами, а также съ порожнихъ зимнихъ экипажей, съ каждой извозной при нихъ лошади: а) на полозьяхъ съ подрѣзями 1 к. с.; б) безъ подрѣзей $1\frac{1}{2}$ к.

9) Съ препровождаемыхъ лошадей, не въ упряжи, съ каждой:

а) Лѣтомъ . . . . 1 к.
б) Зимой . . . . $\frac{1}{2}$ к.

Примѣч. При перевозкѣ кладей на волахъ повелѣно взимать шоссейный сборъ съ вола, какъ съ лошади.

Широкими ободьями колесъ признаны во всѣхъ случаяхъ ободья, имѣющіе не менѣе $4\frac{1}{2}$ дюйм. ширины; а узкими тѣ, у коихъ менѣе $4\frac{1}{2}$ дюйм.

25 Марта 1842 г. Высочайше утверждено положеніе о дорожномъ сборѣ по шоссе *между С.-Петербургомъ и Ковно*. Такса принята та же, какъ и для шоссе между столицами, и все вообще положеніе составлено совершенно тождественно съ положеніемъ о Московскомъ шоссе. Для взиманія дорожнаго сбора учреждено 6 заставъ. На заставахъ этихъ опредѣлены приставы съ писцами, а также потребное число нижнихъ воинскихъ чиновъ, по слѣдующему штату:

	Имъ жалованья въ годъ.				
	Число людей.	Одному. Р.	К.	Всѣмъ. Р.	К.
Приставовъ	6	343	10	2,058	60
Писцовъ.	12	114	39	1,372	68
Имъ на паекъ и обмундированіе		34	32	411	84
Военныхъ нижнихъ чиновъ . .	36				
Они полагаются сверхкомплектными въ военно-рабочихъ ротахъ Динабургскаго и Ковенскаго шоссе, въ вѣдѣніи коихъ должны и состоять, въ видѣ особой команды, отряженной изъ тѣхъ ротъ къ заставамъ дорожнаго сбора. Содержаніе ихъ		43	93	1,583	28
На порціоны для улучшенія ихъ артелей, считая по 6 к. за урокъ				622	8
На освѣщеніе, отопленіе, канцелярскіе расходы и заготовленіе ярлыковъ и на разъѣзды чиновникамъ, для пріемки съ заставъ дорожнаго сбора		300		1,800	
На ремонтъ зданій дорожныхъ заставъ		300		1,800	
Итого	—	—	—	9,648	48

Примѣчаніе. Главноуправляющему предоставлено, по мѣрѣ увеличенія проѣзда по шоссе между С.-Петербургомъ и Ковно, усиливать и способы взиманія поссейнаго сбора, а для того опредѣлять на заставы по одному помощнику пристава, а также увеличивать число нижнихъ рабочихъ чиновъ, съ тѣмъ однакоже, чтобы расходы по каждому дому не превышали вообще издер-

жекъ, опредѣленныхъ штатомъ для заставныхъ домовъ по Московскому шоссе.

Военные нижніе чины командируются на заставы и размѣщаются по дѣйствительной надобности, сообразно мѣстнымъ надобностямъ.

Сумму на отопленіе, освѣщеніе, канцелярскіе расходы, изготовленіе книгъ и ярлыковъ и на разъѣзды, а также на ремонтъ зданій, поручено распредѣлять мѣстнымъ начальствамъ, по мѣрѣ дѣйствительной надобности, съ утвержденія Главнаго Управленія. Могущіе при семъ оказаться остатки предписано доставлять въ экономическій по дорожнымъ заставамъ капиталъ, и хранить въ Государственныхъ Кредитныхъ Установленіяхъ, для употребленія, въ случаѣ надобности, на нужды по заставамъ, на непредвидѣнные расходы и для пополненія передержекъ, могущихъ иные годы оказаться. Самое взиманіе сбора началось съ 1 Января 1844 года.

Указомъ 25 Ноября 1842 г. повелѣно, чтобы всѣ губернскія шоссе, устроиваемыя и завѣдываемыя губернскимъ начальствомъ, переданы были въ вѣдѣніе и распоряженіе Главнаго Управленія Путей Сообщенія, вмѣстѣ съ суммами, на устройство и ремонтное содержаніе ихъ ассигнованными, а также матеріалами и инструментами, для нихъ заготовленными. Впредь повелѣно — всѣ шоссе строить по распоряженію Главнаго Управленія.

12 Декабря началось движеніе по Нижегородскому шоссе.

Между тѣмъ становилось все болѣе и болѣе ясно, что шоссе, не смотря на безчисленныя ихъ достоинства, далеко не удовлетворяютъ потребностямъ промышленности; а потому въ 1842 г. было оффиціально приступлено къ обсужденію

вопроса о Московской желѣзной дорогѣ. Съ этихъ поръ шоссе начинаютъ отходить на второй планъ.

15 Іюня 1843 г., подушный дорожный сборъ въ Московской губерніи увеличенъ до 29 1/2 к. с. съ души.

7 Августа Высочайше повелѣно относить уплату займовъ, для устройства губернскихъ шоссе, на вспомогательный земскій сборъ и на губернскіе земскіе сборы, по равнымъ частямъ.

Указомъ 22 Марта 1844 г., повелѣно считать государственнымъ, предназначенное вновь къ устройству Кіевское шоссе, по двумъ направленіямъ: отъ Кіева къ Бресту и отъ Кіева же къ Орлу, а также и Могилевское шоссе, отъ Орши до Могилева, составляющее продолженіе или среднюю часть шоссе Бобруйскаго.

Указомъ 17 Декабря повелѣно:

1) Весь дорожный сборъ по шоссе, уже устроеннымъ и впредь устраиваемымъ, съ 1 Января 1845 года, не отсылая въ Государственное Казначейство, отправлять въ Главное Управленіе Путей Сообщенія.

2) Главному Управленію, суммы этого сбора, въ теченіи года поступившія, не расходуя никуда безъ особаго Высочайшаго разрѣшенія, назначать по годовымъ смѣтамъ слѣдующаго года на тѣ шоссе, по которымъ они получены будутъ, и затѣмъ на содержаніе шоссе требовать въ дополненіе такую только сумму, какая дѣйствительно для покрытія расходовъ недоставать будетъ. Вся отчетность по дорожному сбору сосредоточена въ Главномъ Управленіи Путей Сообщенія.

Въ Апрѣлѣ 1845 года повелѣно:

1) Открыть дорожный сборъ на слѣдующихъ шоссе:

Ярославскомъ, отъ Москвы до с. Братовщины, съ 1 Мая;

далѣе отъ с. Братовщины до границы Московской губерніи съ Владимірской и отъ г. Переяславля-Залѣсскаго до г. Ярославля, съ 1 Сентября.

Нижегородскомъ, въ предѣлахъ Московской и Владимірской губ. съ 1 Мая, а въ предѣлахъ Нижегородской—съ 1 Іюля.

Брестъ-Литовскомъ, отъ Москвы до г. Подольска съ 1 Мая, а отъ Подольска до Малоярославца съ 1 Сентября.

Серпуховскомъ и *Тульскомъ* съ 1 Мая.

2) Сборъ сей производить въ томъ же размѣрѣ и по тѣмъ же правиламъ, какія опредѣлены положеніемъ 25 Марта 1842 г. для шоссе между С.-Петербургомъ и Ковно.

Поступающій сборъ, на основаніи Высочайшаго повелѣнія 17 Декабря 1844 г., указано обращать въ Главное Управленіе. По неокончанію еще устройства постоянныхъ для дорожнаго сбора заставныхъ домовъ на этихъ шоссе, предписано производить сборъ во временныхъ заставныхъ домахъ, въ указѣ поименованныхъ.

15 Іюля повелѣно: въ заставныхъ домахъ шоссейнаго сбора, вмѣсто офицеровъ Корпуса Инженеровъ Путей Сообщенія, имѣть офицеровъ военно-рабочихъ ротъ сего вѣдомства, производя имъ все содержаніе изъ шоссейнаго сбора, на прежнихъ основаніяхъ.

Указомъ 21 Января 1846 г. повелѣно отдавать эти мѣста преимущественно кандидатамъ отъ Комитета, учрежденнаго 18 Августа 1814 года.

31 Іюля повелѣно учредить на Нижегородскомъ шоссе, сверхъ прежде утвержденныхъ, еще три заставы въ предѣлахъ Владимірской губ.: одну при р. Клязьмѣ въ дер. Пенкиной; другую близъ р. Дубно, у дер. Дубно, и третью въ Нижегородской губ., при ст. Орловкѣ.

Указомъ 25 Февраля 1846 года постановлено: На устроенномъ и открытомъ для проѣзда шоссе отъ Городни до Орши, на протяженіи 112½ верстъ, учредить дорожный сборъ, на общихъ съ другими шоссе основаніяхъ. Заставы построить въ гг. Витебскѣ и Оршѣ.

9 Декабря предписано: шоссе, сооружаемое отъ Москвы, черезъ Мало-Ярославецъ, Рославль и Бобруйскъ, до Брестъ-Литовска, именовать Московско-Варшавскимъ.

15 Января 1847 г. повелѣно: установить для Московско-Варшавскаго шоссе дорожный сборъ на общихъ основаніяхъ.

8 Сентября Высочайше утверждена табель дорожнаго сбора съ проѣзжающихъ по шоссе отъ Тулы до Орла, и повелѣно открыть оное для ѣзды 1 Ноября. Въ тотъ же день утверждена табель дорожнаго сбора съ проѣзжающихъ по шоссе, между г.г. Рязанью и Коломной.

11 Октября Высочайше утверждено положеніе о сооруженіи Черниговскаго шоссе отъ Годиловичъ (пунктъ соединенія шоссе Могилевскаго съ Московско-Варшавскимъ), чрезъ Черниговъ и Козелецъ, до м. Броварово, на протяженіи 228 вер. 332 саж. Пунктомъ пересѣченія избрана впослѣдствіи станція Довская, а не Годиловичи. Работы повелѣно начать съ 1847 г. и окончить къ 10 Октября 1850 г. Хозяйственная часть ввѣрена особо-учрежденному на сей предметъ, въ Черниговѣ, Комитету, подъ предсѣдательствомъ губернскаго предводителя дворянства, изъ уѣзднаго предводителя, 4-хъ дворянъ и управляющаго Палатой Государственныхъ Имуществъ. На первоначальное распоряженіе по сему дѣлу отпущено 100,000 р.

11 Ноября Высочайше повелѣно установить съ 1 Января 1849 г. общимъ правиломъ, чтобы, со дня учрежденія на шоссе почтовыхъ экипажей, не подвергать экипажи эти, въ продолженіи 5 лѣтъ, платежу шоссейнаго сбора, дабы вознаградить Почтовое вѣдомство за его, въ семъ случаѣ, издержки. По истеченіи 5 лѣтняго срока, Почтовому Управленію уплачивать вѣдомству Путей-Сообщенія шоссейныя деньги, за каждый почтовый экипажъ съ пассажирами, по числу запряженныхъ лошадей, на общихъ основаніяхъ.

9 Марта 1848 г. повелѣно приступить въ 1848 г. къ устройству шоссе между Орломъ и Курскомъ. 10 Мая—шоссе, сооруженное распоряженіемъ Военнаго Министерства, отъ Новгорода черезъ Шимскъ до с. Медвѣдя и отъ сего послѣдняго до границы V Округа пахатныхъ солдатъ, всего на протяженіи 69 верстъ, передано въ вѣдѣніе Главнаго Управленія Путей Сообщенія, съ отпускомъ отъ Военнаго Министерства особой суммы: единовременно, на приведеніе шоссе въ надлежащее устройство, и ежегодно — на ремонтное его содержаніе.

7 Декабря разрѣшено открыть проѣздъ по вновь отстроенному участку Рязанскаго шоссе отъ Москвы до Островцовъ, на протяженіи 27 вер. 170 саж.

13 Марта 1849 г. учрежденъ особый Комитетъ для устройства шоссе отъ Пскова къ Ригѣ. Составъ его тотъ же, какъ и для Черниговскаго.

6 Апрѣля Высочайше утверждено мнѣніе Государственнаго Совѣта, въ силу коего повелѣно: 1) Къ существующимъ платежамъ шоссейнаго сбора прибавить: на всѣ проходящіе по шоссе транспорты и обозы по 1 к. с., а на прочихъ проѣзжающихъ по $^1/_2$ к. с. съ лошади, за каждыя 10 верстъ

и вслѣдствіе сего взимать впредь: а) съ дилижансовъ: на колесахъ—4 к. с.; на полозьяхъ съ подрѣзями—3 к. с.; б) съ экипажей Высочайшаго Двора, а равно со всѣхъ вообще проѣзжающихъ отдѣльно, въ какихъ бы то ни было экипажахъ, и при томъ слѣдуютъ ли они на почтовыхъ или иныхъ лошадяхъ: на колесахъ—4 к. с., на полозьяхъ съ подрѣзями—3 к. с.; в) съ транспортныхъ всякаго рода телѣгъ и повозокъ: на колесахъ, если впряжено не болѣе 3 лошадей при дышловой упряжи 3 к., при оглобельной $3^1/_2$ к.; если впряжено болѣе 3 лошадей, разумѣя тутъ дышловую упряжь: при широкихъ ободьяхъ—$3^1/_2$ к., при узкихъ $4^1/_2$ к. Со всѣхъ же транспортныхъ зимнихъ повозокъ и саней: на полозьяхъ съ подрѣзями—2 к., безъ подрѣзей—$2^1/_2$ к.; г) съ порожнихъ экипажей на колесахъ $2^1/_2$ к.; д) съ лошадей, препровождаемыхъ не въ упряжи: лѣтомъ $1^1/_2$ к., зимой 1 к.; 2) взиманіе шоссейнаго сбора въ увеличенномъ размѣрѣ начать немедленно. 3) За такимъ увеличеніемъ шоссейнаго сбора, ремонтное содержаніе шоссе обратить впредь исключительно на сей сборъ, безъ всякаго пособія со стороны земства, оставивъ, впрочемъ, погашеніе сдѣланныхъ на сей предметъ, до настоящаго времени, займовъ на прежнемъ основаніи.

28 Апрѣля утверждена табель дорожнаго сбора на Рязанскомъ шоссе, отъ Москвы до Коломны.

1 Сентября повелѣно устроить заставный домъ для шоссейнаго сбора на Московско-Варшавскомъ шоссе, на 4-й верстѣ отъ Москвы, въ д. Нижнихъ-Котлахъ.

12 Ноября повелѣно именовать шоссе, устроиваемое отъ

Острова до Кіева — 797¼ вер.—Кіевскимъ, и отъ Могилева до Бобруйска—105½ вер.—Бобруйскимъ.

10 Декабря повелѣно учредить на тѣхъ шоссе сборы, по положенію, Высочайше утвержденному 6 Апрѣля 1849 г.

21 Декабря Главноуправляющій донесъ Сенату, что съ окончаніемъ въ 1849 г. участка Ярославскадо шоссе, отъ границы Московской губ. съ Владимірской до Переяславля, на участкѣ семъ открытъ 15 Сентября проѣздъ и установленъ дорожный сборъ.

20 Января 1850 г. повелѣно шоссе отъ Новгорода до Ѳеофиловой пустыни, на протяженіи 119¾ вер., именовать Новгородско-Псковскимъ шоссе.

4 Января 1851 года утверждена табель дорожнаго сбора по шоссе на первыхъ четырехъ верстахъ отъ Митавы до Гривенскаго моста на р. Шветъ, по Полангенскому тракту. Взиманіе дорожнаго сбора по сей табели предоставлено Курляндскому дворянскому Комитету, съ дозволеніемъ употреблять сей сборъ на ремонтное содержаніе шоссе. Размѣръ сбора повышенъ 14-го Іюля 1861 года.

25 Января повелѣно: сооружаемое Псковско-Рижское шоссе считать шоссе государственнымъ.

9 Февраля повелѣно: на оконченныхъ въ минувшемъ году шоссе Московско-Варшавскомъ, отъ Малоярославца до Бобруйска, и Кіевскомъ—отъ Могилева до станціи Довска,—открыть шоссейный сборъ, на основаніи положенія, Высочайше конфирмованнаго 6 Апрѣля 1849 г.

21 Мая повелѣно обложить съ 1851 г. владѣльцевъ домовъ и земель въ Москвѣ, противъ коихъ устроены на счетъ города шоссе, ежегоднымъ, на содержаніе онаго, сборомъ,

по 20 к. с. съ каждой квадр. сажени, съ тѣмъ, чтобы сборъ этотъ взимался Городской Думою и вносился въ годовыя росписи.

23 Августа повелѣно: на шоссе отъ Смоленска до Соловьева перевоза (41 вер.) открыть шоссейный сборъ, на общихъ основаніяхъ.

27 Августа предписано: открыть ѣзду по участку Рязанскаго шоссе отъ с. Островцовъ до г. Коломны, на протяженіи 67½ вер., и начать на оном дорожный сборъ.

26 Октября повелѣно: взимать дорожный сборъ на участкѣ Ярославскаго шоссе отъ Москвы до Переяславля-Залѣсскаго.

Въ Мартѣ 1852 г. распубликовано объ открытіи, съ 1 Января, проѣзда по вновь устроенному участку Рязанскаго шоссе, отъ Москвы до Коломны.

7 Апрѣля повелѣно: приступить къ сооруженію шоссе между Курскомъ и Харьковымъ, а 10 Апрѣля то же постановлено объ Орловско-Брянскомъ шоссе.

30 Декабря упразднено особое управленіе Московско-Варшавскаго шоссе на участкѣ отъ Брестъ-Литовска до Бобруйска, и преобразованы дистанціи по шоссейнымъ путямъ.

22 Декабря казенные крестьяне Витебской и Могилевской губ. освобождены отъ платежа шоссейныхъ пошлинъ, при провозѣ хлѣба для собственнаго продовольствія.

23 Марта 1854 г. Еврейскія семейства и казенные крестьяне, переселяющіеся въ другія губерніи на земледѣліе, освобождены отъ платежа шоссейнаго сбора.

26 Января 1855 г. освобождены отъ платежа шос-

сейнаго сбора государственные, удѣльные и помѣщичьи крестьяне, при слѣдованіи ихъ по шоссе для сдачи въ рекруты.

7-го Марта учрежденъ, въ пользу дворянства Лифляндской и Курляндской губ. и г. Риги,—дорожный сборъ съ проѣзжающихъ по Рижскому шоссе отъ ст. Энгельгардсгофъ, черезъ Ригу и Митаву, до границы Курляндской губ.; сборъ сей опредѣленъ въ двухъ видахъ: по лѣтнему и по зимнему положенію. На семъ основаніи повелѣно взимать за каждыя 10 вер. шоссе, серебромъ: а) Съ дилижансовъ: на колесахъ 4 к. с., на полозьяхъ съ подрѣзями 3 к.; б) съ экипажей Высочайшаго Двора, а равно со всѣхъ вообще проѣзжающихъ отдѣльно, въ какихъ бы то ни было экипажахъ и притомъ слѣдуютъ-ли они на почтовыхъ или иныхъ лошадяхъ: на колесахъ—4 к., на полозьяхъ съ подрѣзями—3 к.; в.) Съ транспортныхъ всякаго рода телѣгъ и повозокъ на колесахъ, если впряжено не болѣе 3 лошадей: при дышловой упряжкѣ—3 к., при оглобельной—3 1/2 к.; если впряжено болѣе 3-хъ лошадей, разумѣя здѣсь дышловую упряжь: при широкихъ ободьяхъ—3 1/2 к., при узкихъ—4 1/2 к. Со всѣхъ же транспортныхъ зимнихъ повозокъ и саней на полозьяхъ съ подрѣзями—2 к., на полозьяхъ безъ подрѣзовъ—2 1/2 к.; г) съ порожнихъ экипажей, на колесахъ 2 1/2 к.; д) съ лошадей, препровождаемыхъ не въ упряжи, лѣтомъ 1 1/2 к., зимой 1 к.

Отъ платежа сего сбора освобождены: а) Мѣстные жители, выѣзжающіе на шоссе для прогулки на недальнее разстояніе, или для проѣзда въ сторону, въ экипажахъ безъ сундуковъ, чемодановъ и другихъ дорожныхъ принадлежностей; также въ дрожкахъ, саняхъ и другихъ повозкахъ. б)

Ямщики и извозчики, ѣдущіе безъ пассажировъ, и крестьяне безъ клади. в) Всякаго рода проѣзжающіе по шоссе, между учрежденными на ономъ заставами. г) Обозы, ѣдущіе при войскахъ и отдѣльныхъ командахъ. д) Повозки при партіяхъ рекрутъ и арестантовъ. е) Казенныя повозки съ провіантомъ и фуражемъ для войскъ, при шоссе расположенныхъ. ж) Возы съ сельскими домашними продуктами и издѣліями, принадлежащими крестьянамъ и провозимыми изъ деревень на продажу въ окрестности. з) Возы съ матеріалами, для шоссе выставляемыми. и) Лошади, поставляемыя войскамъ для ремонта, и лошади не въ упряжи, принадлежащія ямщикамъ и крестьянамъ, въ томъ числѣ и коноводскія, возвращающіяся послѣ тяги судовъ. і) Прогоняемый рогатый и вообще всякій мелкій скотъ.

Примѣчаніе. Съ проѣзжающихъ на почтовыхъ лошадяхъ повелѣно взимать сборъ вмѣстѣ съ прогонами на почтовыхъ станціяхъ.

Всѣ расходы по взиманію означеннаго сбора возложены на дворянство.

5 Іюля 1856 г. разрѣшено помѣщику Огинскому взимать съ проѣзжающихъ по шоссе, которое онъ устроилъ въ имѣніи своемъ Ретово (Ковенской губ.), дорожный сборъ, въ размѣрѣ, опредѣленномъ ст. 757 Уст. Пут. Сооб. т. XII, съ тѣми ограниченіями, какія указаны въ примѣчаніи къ ст. 755 того-же устава. При семъ помѣщикъ Огинскій подчинилъ себя и на будущее время всѣмъ измѣненіямъ, какія могутъ послѣдовать въ существующихъ постановленіяхъ о сборѣ, подвергаясь, при неисполненіи оныхъ, отвѣтственности по ст. 1440 Улож. о Нак., а при неисправномъ содержаніи шоссе—взысканію по ст. 1430.

10-го Декабря дозволено отставному генералу Мальцову устроить на свой счетъ шоссе отъ г. Брянска до Александровскаго хутора (на Московско-Варшавскомъ шоссе) въ Орловской и Калужской губерніяхъ, на протяженіи 120 вер.; условія назначены тѣ же, что и помѣщику Огинскому. Генералъ Мальцовъ ограничился устройствомъ шоссейнаго пути на 68 верстъ.

6 Мая 1857 г. разрѣшено Колеж. Секр. Крамеру соорудить на свой счетъ шоссе отъ г. Нарвы до Кулгской пристани, при чемъ предоставлено взимать съ проѣзжающихъ по оному сборъ въ слѣдующемъ размѣрѣ: по всему протяженію отъ Нарвы до Кулги половину, а отъ дер. Іоалы, находящейся по срединѣ этой дороги, до Кулгской пристани и Нарвы—$^1/_4$ часть сбора, установленнаго ст. 757 Уст. Пут. Сооб. Остальныя условія тѣ же, какъ для Огинскаго и Мальцова. Крамеровское шоссе имѣетъ 3 версты и 333 сажени протяженія.

13-го Мая учрежденъ денежный сборъ за проѣздъ по Николаевскому мосту чрезъ р. Днѣпръ, въ Кіевѣ, а также по прилегающимъ къ сему мосту—Набережному и Броварскому шоссе, въ слѣдующемъ размѣрѣ: 1.) Съ каждой упряжной лошади или пары воловъ, въ экипажахъ и повозкахъ, какъ лѣтнихъ, такъ и зимнихъ, съ пассажирами, кладью и безъ оныхъ: на шоссе 6 к., по мосту 3 к., 2.) Съ лошадей безъ упряжи и съ крупнаго рогатаго скота по шоссе 3 к., по мосту $^1/_2$ к. с. и 3.) Съ мелкаго скота, перегоняемаго по-штучно и въ гуртахъ, по мосту $^1/_4$ к. с.

1-го Августа упразднены Горковскій, Чеміольскій и Жуховецкій заставные дома на Московско-Варшавскомъ шоссе, такъ какъ они признаны безполезными.

Сентября 21-го 1858 г. повелѣно именовать Рижско-Таурогенскимъ шоссе вновь оконченный шоссейный путь отъ Риги черезъ Митаву, Шавли и Таурогенъ, до Прусской границы.

2-го Октября Городковскій заставный домъ, на Кіевскомъ шоссе, по безполезности его, упраздненъ; при Витебскомъ заставномъ домѣ установленъ второй шлагбаумъ, для взиманія сбора съ проѣзжающихъ изъ Орши въ Смоленскъ; а также учреждена новая застава на Бобруйскомъ шоссе, за Быховскими воротами г. Могилева, для сбора съ проѣзжающихъ между Могилевомъ и Бобруйскомъ.

9 Іюня 1860 г. такса, существовавшая до того на Митавско-Гривенскомъ шоссе, дополнена постановленіемъ о взиманіи съ экипажей о четырехъ колесахъ, запряженныхъ: а) въ одну лошадь—1 1/2 к. с., б) въ пять лошадей, по 20 к.; в) въ 6 лошадей по 25 к., и такъ далѣе, прибавляя по 5 к. за каждую сверхъ того числа лошадь.

14-го Октября утвержденъ шоссейный сборъ по Душетскому шоссе на Кавказѣ, на основаніи ст. 846 — 850 Уст. Пут. Сооб. Св. Зак. Т. XII, по примѣненію къ Высочайше утвержденному 6 Апрѣля 1849 г. (23157) мнѣнію Государственнаго Совѣта. Существенная разница сбора на Душетскомъ шоссе отъ такого же сбора въ Россіи заключается въ томъ, что во внутреннихъ губерніяхъ Имперіи, въ зимній періодъ взимается сей сборъ менѣе чѣмъ въ лѣтній; на Кавказѣ-же въ обратномъ размѣрѣ, ибо тамъ дороги зимою подвержены большей порчѣ. Такса составлена на все протяженіе шоссе, т. е. 21 вер. и 170 саж., и назначена въ размѣрѣ вдвое большемъ противъ той суммы, которая взимается въ Имперіи за каждыя 10 вер.

Отъ сбора избавлены:

1) Фельдъегери, курьеры и проѣзжающіе на почтовыхъ лошадяхъ по казенной надобности.

2) Отставные офицеры, чиновники и нижніе чины,—а также ихъ семейства, отправляющіяся изъ Закавказскаго края въ Россію. 3) Войска, военные обозы, слѣдующіе на казенныхъ подъемныхъ лошадяхъ, а также обывательскія подводы, находящіяся при войскахъ и этапныхъ командахъ. 4) Мѣстные жители, выѣзжающіе на шоссе на недальнее разстояніе или между заставами. 5) Почтовые ямщики, возвращающіеся съ перекладными или упряжными лошадьми. 6) Крестьянскія подводы, везущія сельскія произведенія въ Душетъ или Апануръ изъ ближайшихъ окрестныхъ мѣстъ и 7.) Подводы съ матеріалами для шоссе.

22-го ноября открыто къ проѣзду остальное протяженіе Кіевскаго шоссе, 136 верстъ, отъ Меркуловича до Чернигова.

7-го декабря повелѣно открыть къ проѣзду Орловско-Брянское шоссе, отъ Орла до Рославля.

15-го февраля 1861 года повелѣно: бывшія въ Новгородскихъ округахъ пахатныхъ солдатъ, дороги 1-го разряда принять правленію 3-го округа, 2-го и 3-го разрядовъ — Новгородской губернской строительной и дорожной коммиссіи, а 4-й разрядъ упразднить.

12-го іюля, указано не взимать шоссейный сборъ по вновь отстроенному Выборгскому шоссе.

4-го августа доведено до свѣдѣнія объ устройствѣ Псковско-Рижскаго шоссе, отъ г. Пскова до Энгельгардтсгофскаго шоссе, и объ открытіи онаго къ проѣзду на всемъ протяженіи.

20-го декабря повелѣно не взимать шоссейнаго сбора по Старорусскому шоссе.

20-го іюня 1862 г. повелѣно открыть къ проѣзду участокъ Воронежскаго шоссе отъ Ельца до Ефремова.

6-го ноября 1863 г. состоялось Высочайшее повелѣніе о томъ, чтобы не взимать шоссейнаго сбора на Бобруйскомъ и Смоленскомъ шоссе, такъ какъ сборъ на нихъ ежегодно уменьшается и не достигаетъ своего назначенія, вводя казну въ убытокъ на содержаніе заставъ.

15-го ноября 1863 года доведено до свѣдѣнія, что всѣ работы по обращенію въ шоссе Нарвскаго тракта отъ С.-Петербурга до Нарвы, на протяженіи 142 верстъ, окончены, пункты для учрежденія заставъ шоссейнаго сбора опредѣлены въ Кипени и Ямбургѣ, и что за тѣмъ сдѣланы распоряженія ко взиманію шоссейнаго сбора съ проѣзжающихъ.

Б. Нынѣ дѣйствующія узаконенія о шоссейномъ сборѣ.

(Св. Зак. Т. XII, Ч. 1. Уст. Пут. Сооб., Гл. 5, Отд. 2, Ст. 846—875).

1. О взиманіи дорожнаго сбора.

Дорожный сборъ взимается съ проѣзжающихъ по отдѣланнымъ шоссе, для возмѣщенія издержекъ на ремонтъ оныхъ.

Сбору сему подлежатъ: 1) Дилижансы, сидѣйки, фургоны и всякіе другіе существующіе и впредь могущіе учредиться для перевозки пассажировъ экипажи и повозки. 2) Проѣзжаю-

щіе по собственнымъ надобностямъ, какъ на лошадяхъ почтовыхъ по подорожнымъ, такъ на лошадяхъ вольнонаемныхъ, передаточныхъ и собственныхъ. 3) Транспорты страховыхъ конторъ, а также всякіе другіе транспорты и обозы, казенные и частные, состоятъ ли оные изъ совокупнаго соединенія нѣсколькихъ подводъ, или идутъ по одиначкѣ. Они должны быть отправляемы не иначе, какъ по накладнымъ, съ означеніемъ въ нихъ мѣста, куда отправляются, числа лошадей и подводъ, обозъ составляющихъ, а также и того мѣста, съ коего они выѣдутъ на шоссе. 4) Извочичьи обозы съ временно-отпускными нижними чинами. 5) Возы съ сельскими произведеніями и издѣліями, принадлежащими помѣщикамъ, а также перекупными и имѣющими видъ купеческихъ товаровъ. Къ таковымъ произведеніямъ и издѣліямъ относятся строительные матеріалы, мука и крупа всякаго вида, зазимовавшій въ рѣкахъ хлѣбъ всякаго рода, рыба, фрукты, холсты и нитки, всѣ бумажныя, шелковыя и шерстяныя матеріи, въ деревняхъ выдѣлываемыя и цѣлыми возами по шоссе провозимыя, и наконецъ комнатныя мебели, какъ то: столы, стулья, сундуки и тому подобное. Равнымъ образомъ возы со всѣми фабричными и мануфактурными товарами. 6) Почтовыя лошади подъ экипажами Двора Его Императорскаго Величества. 7) Порожніе экипажи и повозки, пересылаемые изъ однаго мѣста въ другое, и лошади не въ упряжи, какъ проводимыя на продажу, такъ и отправляемыя по другимъ видамъ.

Съ экипажей почтоваго вѣдомства, въ которыхъ отправляются пассажиры, взимается шоссейный сборъ на слѣдующихъ основаніяхъ: 1) Со дня учрежденія на каждомъ шоссе ѣзды въ почтовыхъ экипажахъ, сіи послѣдніе, въ теченіи пяти лѣтъ, не подвергаются платежу шоссейнаго сбора. 2)

По истеченіи сего пятилѣтняго срока, Почтовое управленіе уплачиваетъ вѣдомству Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій шоссейныя деньги, за каждый почтовый экипажъ съ пассажирами, по числу всѣхъ лошадей, которыя въ экипажъ дѣйствительно запряжены будутъ, согласно существующему на таковой сборъ общему по числу лошадей положенію. 3) Съ запасныхъ экипажей, доставляемыхъ на нѣкоторыя станціи безъ пассажировъ, шоссейный сборъ не взимается.

Отъ платежа шоссейнаго сбора освобождены: 1) Мѣстные жители, выѣзжающіе на шоссе для прогулки на недальнее разстояніе, или для проѣзда въ сторону, въ экипажахъ безъ сундуковъ, чемодановъ и другихъ дорожныхъ принадлежностей, также въ дрожкахъ, саняхъ и другихъ повозкахъ. 2) Ямщики и извозчики, ѣдущіе безъ пассажировъ, и крестьяне безъ клади. 3) Крестьяне, ѣдущіе для сдачи рекрутъ. 4) Семейства государственныхъ крестьянъ и Евреевъ, переселяющихся въ другія губерніи на земледѣліе. 5) Всякаго рода проѣзжающіе по шоссе между учрежденными на оном заставами, то есть выѣзжающіе на шоссе съ проселочныхъ дорогъ и потомъ возвращающіеся на тѣ дороги, не доѣзжая до заставъ. 6) Обозы, идущіе при войскахъ и отдѣльныхъ командахъ. 7) Повозки при партіяхъ рекрутъ и арестантовъ. 8) Казенныя повозки съ провіантомъ и фуражемъ для войскъ, при шоссе расположенныхъ. 9) Крестьянскіе возы съ сельскими продуктами и издѣліями, провозимыми для продажи въ окрестности. 10) Возы съ матеріалами, для шоссе выставляемыми. 11) Лошади, поставляемыя войскамъ для ремонта, и лошади не въ упряжи, принадлежащія ямщикамъ и крестьянамъ, въ томъ числѣ и коноводскія, возвращающіяся послѣ тяги судовъ. 12) Прогоняемый рогатый и вообще всякій мелкій скотъ.

Къ домашнимъ крестьянскимъ произведеніямъ и издѣліямъ, провозимымъ въ окрестности на продажу и свободнымъ отъ шоссейнаго сбора, принадлежатъ: а) дрова, уголь, торфъ, сѣно, солома, всякаго рода хлѣбъ въ зернѣ, хлѣбъ печеный, купленная крестьянами для домашняго потребленія соль, ягоды, огородныя и полевыя овощи, молоко, коровье масло, свѣжее мясо, какъ-то: говядина, свинина, поросята, телята живые и битые, птицы битыя домашнія и тому подобное; б) кадки, бочки, ушаты, ведра, дуги, оглобли, полозья санные, сани, дровни, колеса и т. п. Всѣ сіи издѣлія, по одному отзыву сопровождающаго возъ крестьянина, что они не помѣщичьи, не перекупныя, и везутся изъ деревень на продажу въ окрестности, пропускаются чрезъ дорожныя заставы безъ платежа шоссейнаго сбора, немедленно и безъ осмотра.

За транспорты съ казенными тяжестями, слѣдующими по шоссе, плата пріемлется по всему военному вѣдомству на счетъ казны.

Дорожный сборъ установленъ въ двухъ видахъ: по лѣтнему и по зимнему положенію. На семъ основаніи взимается за каждыя десять верстъ шоссе, серебромъ: 1) Съ дилижансовъ: на колесахъ четыре коп., на полозьяхъ съ подрѣзами три коп. 2) Съ экипажей Высочайшаго Двора, а равно со всѣхъ вообще проѣзжающихъ отдѣльно, въ какихъ бы то ни было экипажахъ, и притомъ слѣдуютъ ли они на почтовыхъ или иныхъ лошадяхъ: на колесахъ четыре коп., на полозьяхъ съ подрѣзами три коп. 3) Съ транспортныхъ всякаго рода телѣгъ и повозокъ на колесахъ, если впряжено не болѣе трехъ лошадей: при дышловой упряжи три коп., при оглобельной три коп. съ половиной; если впряжено болѣе трехъ

лошадей, разумѣя здѣсь дышловую упряжь: при широкихъ ободьяхъ три коп. съ половиной, при узкихъ ободьяхъ четыре коп. съ половиной. Со всѣхъ же транспортныхъ зимнихъ повозокъ и саней: на полозьяхъ съ подрѣзами двѣ коп., на полозьяхъ безъ подрѣзовъ двѣ коп. съ половиной. 2) Съ лошадей, препровождаемыхъ не въ упряжи: лѣтомъ одна коп. съ половиной, зимой одна коп.

При перевозкѣ кладей на волахъ, шоссейный сборъ съ вола взимается какъ съ лошади.

Широкими ободьями колесъ считаются во всѣхъ случаяхъ ободья, имѣющіе не менѣе $4^1/_2$ дюймовъ ширины, а узкими тѣ, кои имѣютъ менѣе $4^1/_2$ дюйм.

Проводники дилижансовъ вносятъ положенный съ нихъ дорожный сборъ на первой дорожной заставѣ, при каждомъ проѣздѣ за цѣлый путь. Получающіе, для проѣзда по собственной надобности, подорожныя въ канцеляріяхъ С.-Петербургскаго и Московскаго Военныхъ Генералъ-Губернаторовъ, вносятъ слѣдующую по разсчету сумму дорожнаго сбора при самой выдачѣ имъ подороженъ, за весь тотъ путь, который долженъ проѣзжающій совершить по шоссе, согласно подорожной, т. е. въ одинъ ли путь или туда и обратно. Въ уплатѣ означенной суммы они снабжаются изъ означенныхъ канцелярій особыми ярлыками шоссейнаго сбора, для предъявленія оныхъ на каждой изъ учрежденныхъ дорожныхъ заставъ, чрезъ которую проѣдутъ.

Получающіе подорожныя отъ всѣхъ прочихъ губернскихъ начальствъ и изъ Уѣздныхъ Казначействъ, не вносятъ дорожнаго сбора при выдачѣ имъ подороженъ; но, по выѣздѣ на шоссе, предъявляютъ подорожную на первой затѣмъ шоссейной заставѣ и уплачиваютъ причитающійся дорожный сборъ, по

числу запряженныхъ въ ихъ экипажи лошадей, за все разстояніе, которое проѣхали отъ первой почтовой станціи по выѣздѣ на шоссе, и которое они имѣютъ еще далѣе проѣхать по шоссе, до послѣдней на ихъ пути почтовой станціи.

Проѣзжающіе по шоссе безъ подороженъ платятъ на шоссейной заставѣ, чрезъ которую они проѣзжаютъ, причитающееся съ нихъ количество дорожнаго сбора за все число верстъ до слѣдующей заставы, или до предѣльнаго пункта шоссе, если затѣмъ уже нѣтъ другой заставы, а равно за все и до толѣ проѣханное ими по шоссе разстояніе (если за оное еще не былъ уплаченъ шоссейный сборъ), полагая разстояніе это круглымъ счетомъ отъ самой предшедшей заставы, или, если таковой предъ тѣмъ нѣтъ, то отъ самаго предѣльнаго пункта шоссе.

Чтобы не заставлять ѣдущихъ по шоссе платить за все разстояніе отъ одной заставы до другой, въ то время, когда они дѣйствительно проѣхали небольшую только часть онаго, законъ предоставляетъ желающимъ брать свидѣтельство земской полиціи или городничаго въ томъ, между какими именно почтовыми станціями проѣзжающій выѣхалъ на шоссе и между какими именно почтовыми станціями прекращается путь его по оному. Затѣмъ сборъ взимается за это только разстояніе.

Отговорка въ потерѣ таковыхъ свидѣтельствъ въ уваженіе не принимается. Самыя свидѣтельства отбираются отъ проѣзжающихъ, при уплатѣ ими дорожнаго сбора.

При всякой уплатѣ дорожнаго сбора, начальники заставныхъ домовъ должны снабжать лица, тотъ сборъ уплатившія, ярлыками, съ означеніемъ въ оныхъ, со всей точностью, за какое именно число верстъ, за какое именно число ло-

шадей или воловъ и какое именно количество денегъ было уплачено. Полученіе сбора, въ какомъ-бы то видѣ ни было, безъ выдачи ярлыка, удостовѣряющаго таковое полученіе, подвергаетъ начальника заставнаго дома наказанію, по ст. 1496 Улож. о Наказ.

Проѣзжающимъ въ нѣсколькихъ экипажахъ и ѣдущимъ съ транспортомъ или обозомъ, состоящимъ изъ нѣсколькихъ подводъ или возовъ, можетъ быть выдаваемъ одинъ ярлыкъ на все число лошадей, подъ онымъ идущихъ.

Лица, проѣзжающія на почтовыхъ лошадяхъ и получившія ярлыки на весь ихъ путь по шоссе, обязаны предъявлять тѣ ярлыки на всѣхъ дорожныхъ заставахъ, чрезъ которыя будутъ слѣдовать, для повѣрки на сихъ заставахъ. Затѣмъ они должны отдавать ярлыкъ окончательно на послѣдней по пути ихъ заставѣ, откуда бы ни былъ ярлыкъ имъ выданъ.

Получившіе въ С.-Петербургѣ или въ Москвѣ подорожную и ярлыкъ, на проѣздъ въ одинъ путь и обратно, отдаютъ свой ярлыкъ не прежде, какъ при обратномъ проѣздѣ, на послѣдней дорожной заставѣ.

Ярлыкъ, полученный на одной изъ учрежденныхъ заставъ, отдается окончательно на слѣдующей заставѣ, гдѣ и получается, въ случаѣ надобности, по установленному порядку, новый ярлыкъ для дальнѣйшаго слѣдованія по шоссе. Лицамъ, получившимъ ярлыкъ на какой-либо заставѣ и непроѣзжающимъ чрезъ слѣдующую затѣмъ заставу, предоставляется право, для надлежащаго учета начальниковъ дистанцій, пересылать таковой ярлыкъ по почтѣ, прямо въ Департаментъ Ревизіи отчетовъ Главнаго Управленія Путей Сообщенія и публичныхъ Зданій, безъ всякаго отъ себя

увѣдомленія, но токмо съ надписью на конвертѣ: «Въ Департаментъ Ревизіи отчетовъ Главнаго Управленія Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій, ярлыкъ дорожнаго сбора». Почтовыя Конторы обязаны принимать и отвозить сіи конверты, безъ платы за то въ почтовый доходъ установленныхъ вѣсовыхъ или страховыхъ денегъ.

Платежъ шоссейнаго сбора производится круглымъ числомъ, по изданной особо табели.

Уплаченныя проѣзжающимъ по ошибкѣ, или по другому какому-либо случаю, излишнія деньги обратно не выдаются, если онѣ уже записаны на приходъ въ книгу и означены въ выданномъ ярлыкѣ.

Ярлыки печатаются по данной для сего формѣ, переплетаются въ книги, прошнуровываются и перенумеровываются по листамъ. Изъ сихъ книгъ одна половина листовъ, заключающая собственно ярлыки, вырѣзывается при взиманіи шоссейнаго сбора и выдается проѣзжающимъ; другая же половина, въ которой, какъ и въ ярлыкѣ, записывается мѣсяцъ, число, нумеръ и количество поступившаго по ярлыку сбора, остается въ книгѣ, для учета собранной суммы. Имена проѣзжающихъ не записываются. Таковыми книгами для ярлыковъ Канцеляріи С.-Петербургскаго и Московскаго Генералъ-Губернаторовъ и приставы дорожныхъ заставъ — снабжаются отъ Главнаго Управленія Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій.

2. О заставныхъ домахъ.

На дорожныхъ заставахъ состоятъ начальники оныхъ съ помощниками ихъ и писцами, а также потребное число нижнихъ воинскихъ чиновъ по штату.

Начальники заставныхъ домовъ состоятъ въ вѣдѣніи начальниковъ отдѣленій и дистанцій Путей Сообщенія, по принадлежности. Содержаніе имъ производится изъ шоссейнаго сбора, по окладамъ офицеровъ бывшихъ военнорабочихъ баталіоновъ. Они назначаются изъ офицеровъ, состоящихъ подъ покровительствомъ Комитета, учрежденнаго въ 18 день августа 1814 года, съ предоставленіемъ Главноуправляющему Путями Сообщенія и Публичными Зданіями выбора изъ кандидатовъ, которыхъ Комитетъ къ сему удостоитъ; если Главноуправляющій не найдетъ возможнымъ назначить въ начальники заставныхъ домовъ изъ кандидатовъ, избранныхъ Комитетомъ, въ такомъ случаѣ онъ опредѣляетъ въ сіи должности и другихъ отставныхъ офицеровъ, но преимущественно раненыхъ. Съ 28-го Іюля 1862 г. разрѣшено опредѣлять и гражданскихъ чиновниковъ въ должности начальниковъ заставныхъ домовъ, съ присвоеніемъ имъ жалованья по 280 р. 20 коп. сер. въ годъ.

Начальники заставныхъ домовъ обязаны, со всѣхъ лицъ, подлежащихъ платежу сбора, принимать оный и выдавать ярлыки, а равно отбирать отдаваемые ярлыки, гдѣ слѣдуетъ, сколь можно поспѣшнѣй, не причиняя никому излишней остановки, не задерживая нисколько лицъ, изъятыхъ отъ платежа, и не дѣлая никому никакихъ притѣсненій, подъ опасеніемъ взысканія по статьѣ 1575 Улож. о Наказ.

Проѣзжающіе не должны миновать заставы, для укрывательства отъ платежа дорожнаго сбора; подъѣзжая къ нимъ, они обязаны останавливаться, для платежа сбора или для предъявленія имѣющихся у нихъ ярлыковъ. Кто, въ видахъ избѣжанія платежа, минуетъ дорожную заставу, или, для уменьшенія сбора, подъѣзжая къ заставѣ, выпряжетъ изъ

экипажа, повозки и т. п. лошадей или воловъ, или представитъ невѣрную накладную, тотъ за сіе подвергается взысканію слѣдовавшаго съ него или недобраннаго сбора, увеличеннаго въ шесть разъ.

Изъ сего одна часть поступаетъ въ казну, а остальныя пять отдаются открывателю сего злоупотребленія.

3. Объ учетѣ шоссейнаго сбора.

Главное Управленіе Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій завѣдываетъ непосредственно содержаніемъ заставъ и опредѣленіемъ положенныхъ по штату чиновниковъ и нижнихъ воинскихъ чиновъ; снабжаетъ Канцеляріи С.-Петербургскаго и Московскаго Военныхъ Генералъ-Губернаторовъ и дорожныя заставы ярлыками и книгами; наблюдаетъ за исправнымъ поступленіемъ сбора и ведетъ переписку, въ случаѣ могущихъ быть недоборовъ.

До 1863 года, дорожный сборъ по шоссе, не поступая въ Государственное Казначейство, обращался въ Главное Управленіе Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій. Главное Управленіе суммы сего сбора, въ теченіи года поступившія, не расходуя никуда безъ особаго Высочайшаго разрѣшенія, назначало по годовымъ смѣтамъ слѣдующаго года на тѣ шоссе, по которымъ онѣ получены, и затѣмъ на содержаніе шоссе требовало въ дополненіе такую лишь сумму, какая дѣйствительно для покрытія расходовъ недоставала. Съ 1863 года порядокъ поступленія сбора, вмѣстѣ съ общимъ порядкомъ контроля и кассъ, измѣнился. Нынѣ дорожный сборъ весь поступаетъ въ Государственное Казначейство, но засчитывается въ за-

четъ общей нормальной суммы, ассигнуемой Главному Управленію изъ Государственнаго Казначейства на ремонтъ всѣхъ шоссе въ Имперіи.

Шнуровыя книги по дорожному сбору назначены слѣдующія: 1) Для вырѣзки ярлыковъ, согласно вышеизложенному порядку; число таковыхъ книгъ опредѣляется Главнымъ Управленіемъ Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій, по разрядамъ лицъ, подлежащихъ сбору. 2) Для записки въ приходъ и расходъ одной статьей всего того количества сбора, который поступилъ въ Канцеляріяхъ С.-Петербургскаго и Московскаго Военныхъ Генералъ-Губернаторовъ въ теченіи трети года. Записка эта совершается при передачѣ собранной суммы, по принадлежности, въ мѣста нижеозначенныя, а на заставахъ—въ періодъ времени отъ однаго освидѣтельствованія заставъ до другаго. Подобныя освидѣтельствованія производятся мѣстными дорожными начальствами, коимъ при томъ передаются собранныя деньги, для доставленія ихъ по назначенію. 3) Для записки прихода и расхода штрафныхъ денегъ, взыскиваемыхъ на заставахъ съ виновныхъ въ уклоненіи отъ платежа дорожнаго сбора. 4) Для записки прихода и расхода штатныхъ суммъ, опредѣленныхъ на содержаніе дорожныхъ заставъ.

Ярлыки, отобранные въ теченіи сутокъ на каждой послѣдней, по пути проѣзжающаго, заставѣ, запечатываются начальникомъ дистанціи въ особый конвертъ, съ надписью: «въ Департаментъ Ревизіи Отчетовъ Главнаго Управленія Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій». Конвертъ сей вручается первой проѣзжающей почтѣ, а она доставляетъ его въ городъ, для отправленія въ означенный Департаментъ, куда представляются, по истеченіи года, на ревизію всѣ подлинныя по дорожному сбору шнуровыя книги

и документы, какъ отъ дорожныхъ заставъ, такъ и изъ канцелярій С.-Петербургскаго и Московскаго Военныхъ Генералъ-Губернаторовъ. Исключеніе составляютъ шнуровыя книги съ документами о штатныхъ по заставамъ издержкахъ, представляемыя на ревизію въ Департаментъ Хозяйственныхъ Дѣлъ Главнаго Управленія Путей Сообщенія и Публичныхъ зданій.

Освидѣтельствованіе шнуровыхъ книгъ и дорожнаго сбора въ Канцеляріяхъ Военныхъ Генералъ-Губернаторовъ С.-Петербургскаго и Московскаго предоставляется распоряженію самихъ Генералъ-Губернаторовъ. Въ Петербургѣ, поступающій въ канцелярію дорожный сборъ отсылался до 1864 года — въ Департаментъ Хозяйственныхъ Дѣлъ Главнаго Управленія Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій, а съ 1864 г. въ Государственное Казначейство. Въ Москвѣ сборъ отсылается Генералъ-Губернаторомъ въ Правленіе IV Округа Путей Сообщенія. Освидѣтельствованіе шнуровыхъ книгъ на дорожныхъ заставахъ, не менѣе одного раза въ мѣсяцъ, равно какъ и отбираніе шоссейнаго сбора, производятся по принадлежности мѣстными дорожными начальствами, въ вѣдомствѣ Округовъ Путей Сообщенія состоящими. Отобранныя ими суммы сдаются по назначенію.

Вся отчетность по дорожному сбору сосредоточивается въ Главномъ Управленіи Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій, по Департаменту Ревизіи Отчетовъ; для сего шнуровыя книги по шоссейному сбору отправляются ежегодно въ Главное Управленіе: изъ Канцеляріи С.-Петербургскаго Военнаго Генералъ-Губернатора чрезъ посредство Департамента Хозяйственныхъ Дѣлъ, а изъ Канцеляріи Московскаго Военнаго Генералъ-Губернатора чрезъ Правленіе IV Округа; отчеты же о штатныхъ расходахъ по содержанію дорожныхъ

заставъ поступаютъ въ Департаментъ Хозяйственныхъ Дѣлъ Главнаго Управленія Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій, для ревизіи, согласно существующимъ по сему вѣдомству правиламъ. Начеты, открываемые при ревизіи отчетовъ, должны быть взыскиваемы немедленно и не ожидая окончательнаго обревизованія тѣхъ отчетовъ.

Если впрочемъ случится какой-либо недоборъ шоссейныхъ пошлинъ, могущій произойти отъ весьма незначительныхъ въ частности недоплатъ со стороны проѣзжающихъ или обозовъ, и непревосходящій въ сложности 25 или 30 руб. сер. на каждую заставу, то переписка о томъ не производится, и недоборы сіи исключаются изъ счета при ревизіи книгъ.

4. Новѣйшія распоряженія Главнаго Управленія Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій.

Вслѣдствіе открывшейся въ 1861 г. утайки шоссейнаго сбора на значительную сумму, Главное Управленіе Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій признало нужнымъ ввести, съ 1-го января 1864 г., въ видѣ опыта, новой формы ярлыки шоссейнаго сбора, а также нѣсколько новыхъ правилъ для повѣрки взиманія. Съ этою цѣлью предписано Главноуправляющимъ:

1) Чтобы лица, выдающія ярлыки на проѣздъ по шоссе, подписывали свое званіе и фамилію, какъ на выданномъ ярлыкѣ и квитанціи при ономъ, такъ равно и на ярлыкѣ, въ книгахъ оставшемся.

2) Строжайше воспрещена выдача ярлыковъ подскобленныхъ или въ чемъ нибудь испорченныхъ, и предписано оставлять такіе ярлыки въ книгахъ безъ употребленія, перечеркнувъ ихъ на крестъ.

3) Для болѣе точнаго обревизованія правильности и чи-

слительности выданныхъ на заставахъ ярлыковъ: а) подтверждено начальникамъ заставныхъ домовъ, чтобы они съ первою же почтою доставляли въ Департаментъ Ревизіи отчетовъ ярлыки, отбираемые отъ проѣзжающихъ, а также, чтобы они еженедѣльно посылали отдѣленнымъ начальникамъ своимъ вѣдомости объ означенныхъ ярлыкахъ, показывая въ графахъ изготовленныхъ для сего бланокъ: № ярлыка, число, мѣсяцъ, количество лошадей и полученную сумму. б) Признано необходимымъ обязать проѣзжающихъ, чтобы они окончательно отдавали ярлыкъ на послѣдней на ихъ пути заставѣ, согласно ст. 858 т. XII, Св. Закон. для проѣзжающихъ на почтовыхъ лошадяхъ. Если получившій ярлыкъ на заставѣ сворачиваетъ по выѣздѣ съ оной въ сторону, не доѣзжая до слѣдующаго заставнаго дома, то обязать его опускать полученный имъ ярлыкъ на той же заставѣ въ особоустроенный для сего ящикъ, оставляя у себя вырѣзанную изъ ярлыка квитанцію. Ключи отъ ящиковъ хранить начальникамъ отдѣленій; на сихъ послѣднихъ возложена обязанность выбирать изъ ящиковъ ярлыки, при каждомъ проѣздѣ, и доставлять ихъ въ Департаментъ Ревизіи Отчетовъ.

4) Требовать отъ шоссейнаго начальства, чтобы оно возможно чаще повѣряло ярлыки, и о результатахъ ежемѣсячно доносило правленію округа: съ этою цѣлью отпечатать особыя контрольныя таблички.

5) Ввести новую форму для ярлыковъ, съ квитанціею въ полученіи ярлыка.

6) Въ заставныхъ домахъ вывѣсить для всеобщаго свѣдѣнія: а) таблицу о разрядахъ платежа по различнымъ родамъ экипажей, упряжи и числу лошадей, проѣзжающихъ черезъ заставу, б) табель для полнаго разсчета сбора за извѣст-

ное протяженіе, проѣзжаемое по шоссе, в) печатное извлеченіе изъ XII тома Св. Зак. правилъ о взиманіи сбора (отъ ст. 846 до 881).

В) Статистическое обозрѣніе шоссейнаго сбора.

Кромѣ общаго увеличенія народонаселенія и развитія промышленности въ государствѣ, есть особыя обстоятельства, оказывающія сильное вліяніе на цифру шоссейнаго сбора; сюда принадлежатъ: 1) возвышеніе поверстной платы и 2) открытіе новыхъ путей. Первое изъ этихъ обстоятельствъ разсмотрѣно ниже, при обозрѣнія Московскаго шоссе, такъ какъ сборъ на этомъ шоссе подвергался троекратному измѣненію. Съ 1849 г. поверстная плата уже не возвышалась, а потому большая часть остальныхъ шоссе вліянію этого обстоятельства не подпадали. Открытію новыхъ путей принадлежитъ не меньшее значеніе, а устройство желѣзныхъ дорогъ имѣетъ рѣшительное вліяніе на судьбу шоссейнаго сбора. Для лучшаго разъясненія вышесказаннаго, полезно будетъ прослѣдить судьбу различныхъ шоссе нашихъ въ отдѣльности.

1) Особый интересъ представляетъ движеніе цифръ *Санктпетербургско-Московскаго* шоссе, какъ по чрезвычайной важности соединяемыхъ имъ пунктовъ, такъ и потому, что оно было прежде другихъ открыто для проѣзжающихъ и не переставало до сихъ поръ служить имъ.

Въ теченіи 29 лѣтняго существованія означеннаго шоссе, сбора на немъ поступило: 5,188,436 р. 82 к., что составляетъ въ одинъ годъ около 178,911 р. 61¼ к. сер. съ 677½ вер., т. е. около 264 р. 7½ к. съ одной версты.

На количество сбора по московскому шоссе имѣло зна-

чительное вліяніе возвышеніе поверстной платы. Оно встрѣчается въ 1838, 1842 и 1849 годахъ.

Не говоря о статьяхъ менѣе важныхъ, достаточно разсмотрѣть увеличеніе оклада по двумъ главнѣйшимъ изъ нихъ, а именно: съ почтовыхъ лошадей и съ транспортныхъ повозокъ.

Плата взималась въ слѣдующихъ размѣрахъ: за каждыя 10 верстъ съ лошади лѣтомъ платили:

	По указу 1834 г.	По ук. 1838 г.	По ук. 1842 г.	По ук. 1849 г.
Почтовыя лошади	6 к. ас.	8 к. ас.	3½ к. сер.	4 к. сер.
Транспор. повозки	3 »	7 »	2 »	3 »
Стало быть окладъ возвышенъ:				
съ почтовъ лошад.	на	33⅓%	25%	14½%
— транспор. повоз.		133⅓%	75%	50%

Какъ и слѣдовало ожидать, возвышеніе это отразилось на цифрѣ поступившихъ сборовъ:

Въ 1837 г. собрано было 98,334 р. 92¼ к.
» 1839 » » » 148,076 р. 68½ к.

Стало быть сборъ увеличился на 49,741 р. 76¼, т. е. на 51%.

Въ 1841 г. собрано было 135,203 р. 56¾ к.
» 1843 » » » 305,575 р. 73 к.

Стало быть сборъ увеличился на 170,372 р. 16¼ к., т. е. на 126%.

Въ 1848 г. собрано было 351,739 р. 8½ к.
» 1850 » » » 474,892 р. 22 к.

Стало быть сборъ увеличился на 123,153 р. 13½ к., т. е. на 35%.

Для сравненія взяты здѣсь годъ предшествовавшій обнародованію указа, возвышающаго таксу, и годъ слѣдующій за онымъ, такъ какъ самый годъ возвышенія представляетъ характеръ смѣшанный и потому не можетъ быть принятъ въ разсчетъ. Разсмотрѣніе таблицы показываетъ, что столь значительное возростаніе сбора должно быть именно приписано возвышенію таксы, такъ какъ въ прочіе года увеличеніе сбора было далеко не такъ значительно, а въ иные годы сборъ даже уменьшался.

Разсмотрѣніе таблицы убѣждаетъ также, что возвышеніе таксы нисколько не стѣсняло развитіе промышленности, такъ какъ сборъ возвышался въ размѣрѣ, превышающемъ размѣръ возвышенія таксы.

Факты эти приводятъ къ тому заключенію, что разумное возвышеніе шоссейнаго сбора не можетъ стѣснять промышленность, и что стѣснительнымъ считаютъ шоссейный сборъ не столько по причинѣ значительности его размѣра, сколько вслѣдствіе остановокъ и формальностей, неизбѣжныхъ при взиманіи.

Движеніе по Замосковнымъ шоссе начинается съ 1845 г. открытіемъ Нижегородскаго, Серпуховскаго, Ярославскаго и Тульскаго шоссе. Сборъ по Московскому шоссе при этомъ почти не измѣнился. За то имѣло рѣшительное вліяніе на судьбу его открытіе Николаевской желѣзной дороги 1 ноября 1851 года. До той поры сборъ ежегодно возрасталъ, за исключеніемъ—1840, 1841 и 1846 гг., когда были незначительныя пониженія. Въ 16 лѣтъ, съ 1835 по 1850 — онъ дошелъ отъ 63,468 р. 24¾ к. до 474,892 р. 22 к. въ годъ, т. е. увеличился на 648%. Въ 1851 г. послѣдовало уже пониженіе въ 65,854 р. 38½ к., т. е. 14%, а въ

1852 г. убыль противъ 1851 года составляла 259,199 р. 43 к., т. е. 63%. За тѣмъ начинается ежегодное и значительное уменьшеніе сбора, за исключеніемъ 1854 и 1859 гг., когда были ничтожныя повышенія. Наконецъ въ 1862 г. собрано было всего-навсе 35,838 р. 83¼ к., т. е. на 439,053 р. 38¾ к. или на 92% менѣе, противъ изобильнѣйшаго 1850 года. Въ 1863 году замѣтно опять нѣкоторое повышеніе.

Цифры поступленія шоссейнаго сбора извѣстны съ точностью отъ самаго начала. Нельзя къ сожалѣнію сказать того же о расходахъ взиманія и о суммахъ, употребленныхъ на ремонтное содержаніе шоссе. Данныя за періодъ нѣсколько отдаленный совершенно не могутъ быть добыты. По первому вопросу, свѣдѣнія наши ограничиваются 1858, 1862 и 1863 годомъ, да и тѣ весьма не точны, такъ какъ содержаніе команды слито въ нихъ съ содержаніемъ самыхъ заставъ. Относительно суммъ, употребленныхъ на ремонтное содержаніе шоссе, точныя свѣденія имѣются за всѣ года съ 1858 по 1863 г. включительно.

На взиманіе сбора по Московскому шоссе употреблено въ 1858 году 7,012 р., или 11,69% сбора, а въ 1863 году 8,396 р., или 20,34%. Сравнивая ремонтное содержаніе Московскаго шоссе въ 1858 и 1863 г., увидимъ, что не смотря на значительное уменьшеніе ѣзды, правительство не только не признало возможнымъ убавить расходы на содержаніе шоссе, но принуждено было даже увеличить ихъ съ 182,154 р. до 214,901 р., т. е. на 32,747 р. или 17,97%. Въ 1858 г. шоссейный сборъ составлялъ 32,92% ремонтной суммы, а въ 1863 году лишь 19,21%.

2) Второе государственное шоссе наше устроено было между *С.-Петербургомъ и Ковно*. Взиманіе на немъ сбора

началось въ 1844 году и доставило въ 20 лѣтъ 1,437,622 р. 62¼ к., что составляетъ въ годъ около 71,881 р. 13 к. съ 698¼ вер., или около 102 р. 94¼ к. съ версты. При обыкновенныхъ обстоятельствахъ цифра эта была бы гораздо меньше. Она не нормально увеличилась потому, что въ 1854 и 1855 гг., вслѣдствіе восточной войны, вся заграничная торговля наша производилась не моремъ, а сухимъ путемъ, такъ что въ 1854 г. сборъ доставилъ 296,990 р. 39 к., а въ 1855 г. 371,886 р. 94 к., между тѣмъ какъ средняя цифра за остальные года не превышаетъ: 42,708 р. 7 к., или 61 р. 16½ к. съ версты.

Повышеніе таксы въ 1849 г. увеличило сборъ весьма значительно, такъ что въ 1850 г. онъ былъ слишкомъ вдвое больше противъ 1848 г. и дошелъ до 73,452 р. 4½ к. На высотѣ этой сборъ однако не удержался.

Открытіе Кіевскаго шоссе въ 1846 г., Бобруйскаго въ 1850 г., Смоленскаго—въ 1851 г., Витебско-Смоленскаго въ 1854 г. содѣйствовали возвышенію шоссейнаго сбора, такъ точно, какъ открытіе Петербургско-Варшавской желѣзной дороги совершенно его убило.

8 Ноября 1860 г. открытъ первый участокъ ея отъ С.-Петербурга до Динабурга; сравнивая сборъ 1859 г. съ 1861 г., увидимъ, что съ 34,521 р. 66½ к. онъ понизился до 16,163 р. 8 к., т. е. на 53%; въ 1862 г., когда открыты были участки отъ Динабурга до Вильно (20 Апрѣля), и отъ Вильно до Варшавы (15 Декабря), сборъ составлялъ лишь 9,338 р. 70 к., т. е. понизился противъ 1859 г. на 25,182 р. 96 к., или на 73%; наконецъ въ 1863 г. онъ принесъ лишь 7,247 р. 11½ к., т. е. на 27,274 р. 55 к., или 79% менѣе, чѣмъ въ 1859 году.

Вообще говоря, на движеніе промышленности по Петербургско-Ковенскому шоссе имѣли значительное вліяніе внѣшнія случайныя обстоятельства, какъ-то: венгерскій походъ, восточная война и нынѣшніе безпорядки въ Польшѣ. Неудивительна поэтому рѣшительная невозможность отъискать правильное, постепенное движеніе сбора, въ ту или другую сторону. Московско-Петербургское шоссе, какъ видно изъ преждесказаннаго, не находилось въ подобной зависимости отъ случайныхъ обстоятельствъ.

Расходы взиманія по Ковенскому шоссе были въ 1858 и 1862 гг. совершенно одинаковы и составляли 6,172 р. въ годъ для 6 заставныхъ домовъ, или 1,028 р. 67 к. по каждому дому. Такимъ образомъ расходы эти поглощали въ 1858 г. 14,63% сбора, а въ 1862 г. 66,09%. Въ 1863 г. сборъ на 5 заставахъ обошелся въ 6027 р., или 83,16% поступившей суммы.

Ремонтное содержаніе обходилось въ 1863 году нѣсколько менѣе, чѣмъ въ 1858 г., и вмѣсто 289,139 р., составляло 229,218 р. Тѣмъ не менѣе однако сборъ покрывалъ, въ 1858 г. 14,58% ремонта, а въ 1863 г. лишь 3,16%.

3) *Нижегородское шоссе* открыто въ 1845 г. Въ теченіи 19 лѣтъ, сбора на немъ поступило 2,263,468 р. 43 к., что составляетъ 119,129 р. 91 3/4 к. въ годъ съ 391 1/4 верс. или 304 р. 48 1/2 к. съ 1 вер. Возвышеніе таксы въ 1849 г. весьма замѣтно содѣйствовало увеличенію сбора. Случайныя обстоятельства не имѣли на него непосредственнаго вліянія, хотя конечно послѣдовавшій за восточною войной коммерческій кризисъ не могъ не от-

разиться на движеніи промышленности по пути къ столь важному торговому центру, каковъ Нижній-Новгородъ.

1856 годъ доставилъ наибольшій сборъ — 163,648 р. 70 к. Въ послѣдующіе годы онъ постепенно уменьшался и дошелъ до 150,112 р. 69½ к. въ 1860 году. Пониженіе это должно быть приписано уменьшенію торговыхъ оборотовъ на Нижегородской ярмаркѣ. Въ 1861 году явилась новая причина пониженія, а именно открытіе 11 Іюня желѣзной дороги отъ Москвы до Владиміра. Шоссейный сборъ немедлено понизился на 33,992 р. 81¾ к. или 22,64% противъ 1860 г. По открытіи Владимірско-Нижегородскаго участка, 31 Іюня 1862 г., сборъ упалъ до 45,467 р. 39 к., т. е. на 104,645 р. 30½ к. или на 69,71% противъ 1860 г. Пониженіе это еще увеличилось въ 1863 году, съ открытіемъ всей линіи желѣзной дороги, такъ что сборъ 1863 г. дошелъ уже до цифры 24,105 р. 38 к., т. е. на 126,007 р. 31 к., или 83,94% менѣе, чѣмъ въ 1860 году.

Расходы взиманія были одинаковы въ 1858 и 1862 гг. и равнялись 5,224 р. с. на 5 заставахъ, или 1,044 р. 80 к. на одну заставу. Они составляли въ 1858 г. 3,54%, а въ 1862 г. 11,49%. Въ 1863 году на взиманіе истрачено 5,747 р., т. е. 23,84% сбора.

На ремонтъ шоссе въ 1858 г. употреблено 220,194 р. Съ 1859 г. по 1861 годъ шоссе это пришло въ разстройство, такъ что для приведенія его въ совершенный порядокъ, потребовалось въ 1862 и 1863 гг. болѣе 600 т. руб. Должно полагать, что съ 1864 г., ежегодный ремонтъ значительно уменьшится, и не будетъ превышать 150 т. руб.

Въ 1858 г. сборъ составлялъ 66,92% ремонтной суммы,

а въ 1863 г. не болѣе 9,57%. Въ прежніе годы Нижегородское шоссе занимало, по доходности своей, первое мѣсто; въ настоящее время положеніе это совершенно измѣнилось.

Шоссе, идущее *отъ Москвы до Харькова*, чрезъ Серпуховъ, Тулу, Орелъ и Курскъ, открыто было въ разное время, по частямъ, изъ коихъ каждая получала свое особое названіе.

4) Въ 1845 г. открыто *Серпуховское шоссе*, на протяженіи 92 верстъ.

Въ теченіи 19 лѣтъ, сбора на немъ поступило: 569,363 р. 86½ к. с., что составляетъ среднимъ числомъ 29,966 р. 54½ к. с. со всего пространства, или 325 р. 72¼ к. съ версты въ годъ.

Возвышеніе таксы въ 1849 г. увеличило сборъ, на этотъ годъ, въ весьма значительной степени. За то въ 1850 году онъ упалъ ниже цифры 1848 года. Наибольшій сборъ былъ въ 1857 г. (50,724 р. 92 к.), наименьшій въ 1855 (12,507 р. 74 к.). За послѣдніе годы онъ стоитъ довольно высоко и нѣтъ причины полагать, чтобы значительно понизился, до тѣхъ поръ, пока начнется движеніе по вновь проектируемой Московско-Севастопольской желѣзной дорогѣ. Впрочемъ въ 1862 году сборъ былъ меньше, чѣмъ въ 1861, а въ 1863 году слишкомъ на 5 т. менѣе, чѣмъ въ 1862. Расходы взиманія не могутъ быть опредѣлены съ точностью, такъ какъ сборъ получается на Подольской заставѣ Московско-Варшавскаго шоссе, причемъ окладъ ея не увеличенъ сравнительно съ другими заставами того же шоссе.

5) *Ярославское* шоссе открыто было въ 1845 г. Въ те-

ченіи 19 лѣтъ, сбора на немъ поступило 1,236,443 р. 43½ к., что̀ составляетъ 65,075 р. 97 к. въ годъ съ 247¾ вер., или 262 р. 66¾ к. съ одной версты.

Вообще говоря, сборъ на этомъ шоссе постоянно и правильно возвышался, съ весьма лишь рѣдкими исключеніями. Такимъ образомъ, съ 37,338 р. 88½ к. въ 1846 г. онъ дошелъ до 88,030 р. 83½ к. въ 1861 г. Годъ этотъ былъ послѣднимъ годомъ высокаго сбора на Ярославскомъ шоссе. Въ 1862 г. онъ упалъ на 28,660 р. 78½ к., т. е. 32,56%, понизившись до 59,370 р. 5 к., а въ 1863 г. дошелъ до 40,508 р. 82½ к. Пониженіе это произошло вслѣдствіе открытія 18 Августа 1862 г. желѣзной дороги отъ Москвы до Троицкаго посада.

Расходы взиманія были одинаковы въ 1858 и 1862 годахъ и доходили до 4,138 р. на 4 заставахъ, или 1,034 р. 50 к. на одну заставу. Цифра эта составляла въ 1858 г., 4,96% сбора, а въ 1862 г. 6,96%. Въ 1863 г. употреблено 4,489 р. или 11,08% сбора.

На ремонтное содержаніе Ярославскаго шоссе употреблено 119,492 руб. въ 1858 году, 133,294 р. въ 1862 г. и 117,446 р. въ 1863 г.

Такимъ образомъ шоссейный сборъ составлялъ 70,99% ремонтной суммы въ 1858 г., 44,54% въ 1862 г. и 34,49% въ 1863 г.

Въ настоящее время пропорція эта становится уже невозможной.

6) Наибольшее по своему протяженію *Московско-Варшавское* шоссе открыто было въ 1845 г. Съ тѣхъ поръ поступило на немъ сбора 1,571,934 р. 36¼ к., что составляетъ среднимъ числомъ 82,733 руб. 38¾ коп. въ годъ съ

1,001 3/4 вер., или 82 р. 58 3/4 к. съ одной версты. Въ началѣ, сборъ по этому пути постоянно увеличивался и дошелъ въ 1851 г. до 92,475 р. 80 1/4 к. По открытіи Николаевской желѣзной дороги, часть товаровъ, посылавшихся изъ Москвы за границу черезъ Варшаву, стала отправляться черезъ Петербургъ; а потому уже въ 1852 г. сборъ упалъ на 20 слишкомъ тысячъ, понизившись до 72,307 р. 51 1/2 коп. Что причиною этаго упадка была именно Николаевская дорога, видно изъ того, что сборъ на ближайшей къ Москвѣ Нижне-Котловской заставѣ уменьшился на 27,000; на остальныхъ же заставахъ онъ не только не понизился, но даже возросъ. Пониженіе сбора Нижне-Котловской заставы продолжалось въ 1853 и 1854 гг.; за то на другихъ заставахъ онъ увеличивался еще болѣе, такъ что, по всему шоссе, собрано было въ 1853 г. на 7,000 болѣе, чѣмъ въ 1852 г., а въ 1854 г. на 20,000 болѣе, чѣмъ въ 1853 г. Восточная война и блокада портовъ сдѣлали невозможной отправку Московскихъ товаровъ черезъ Петербургъ моремъ, а потому торговля Москвы снова направилась по старому пути черезъ Варшаву. Въ 1855 г. сборъ дошелъ до 191,493 р. 80 1/2 к.; затѣмъ началось его пониженіе. Въ 1856 году онъ упалъ на 29,000, а въ 1857 г. еще на 5,000. Въ 1858 г. поступило только 84,258 р. 94 к. Затѣмъ начинается опять возвышеніе сбора и въ 1861 году онъ дошелъ до 118,652 руб. 10 1/2 к. Открытіе Рижско-Динабургской желѣзной дороги 12 сентября 1861 г. понизило сборъ, такъ что онъ составлялъ 110,247 р. 77 к. въ 1862 г. и 89,479 р. 70 1/2 к. въ 1863 г.

На взиманіе израсходовано въ 1858 г. на 10 заставахъ 12,140 р., т. е. 14,40% сбора, въ 1862 г. на 13 заставахъ—15,845 р., т. е. 14,37% сбора, и въ 1863 г. 14,920 р., т. е. 16,67% сбора.

На ремонтъ отпущено было 540,679 р. въ 1858 году, 424,631 р. въ 1862 г. и 447,277 р. въ 1863 г. Такимъ образомъ шоссейный сборъ покрывалъ въ 1858 году 15,58% ремонтной суммы, 26,05% въ 1862 г. и 20% въ 1863 г.

7) Второй участокъ Московско-Харьковскаго — *Тульское шоссе* открыто было, подобно первому участку, въ 1845 г. Оно идетъ отъ Серпухова до Тулы, на протяженіи 77 вер. Въ теченіи 19 лѣтъ, сбора на немъ поступило 752,187 р. 23¾ к., что составляетъ, среднимъ числомъ, 39,588 р. 80 к. въ годъ, или 514 р. 14 к. съ версты. Наибольшій сборъ былъ въ 1852 г. (52,997 р. 4¾ к.), наименьшій — въ 1845 г. (24,027 р. 99 к.). Расходы взиманія были одинаковы въ 1858 и 1862 гг., и составляли 2,045 р. с., по двумъ заставамъ. Въ 1858 г. они поглащали 6,37% сбора, а въ 1862 г. 5,13%. Въ 1863 г. на взиманіе употреблено 2,354 р., т. е. 8,21% сбора.

8) *Желтковское шоссе*, на протяженіи 12 верстъ отъ м. Желтковъ, къ границѣ Царства Польскаго, поступило въ Вѣдомство Путей Сообщенія въ 1845 году. Дорожный сборъ за проѣздъ по оному и особо съ проѣзжающихъ и проходящихъ по мосту чрезъ р. Нареву, производится по таксѣ, составленной Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ въ 1827 году, для сбора за дорогу отъ Бѣлостока въ Царство Польское. Подобно тому, какъ это дѣлалось Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ, Главное Управленіе Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій постоянно отдавало и до сихъ поръ отдаетъ въ арендное содержаніе взиманіе сбора на Желтковскомъ шоссе. Такимъ образомъ въ теченіи 19 лѣтъ, съ 1845 по 1863 годъ, поступило всего на все 9,024 р. 75 к., что

составляетъ среднимъ числомъ 474 р. 98½ к. с. въ годъ съ 12 верстъ, или 39 р. 58¼ к. съ 1 версты. Наименьшій сборъ (260 р. въ годъ), былъ въ контрактный срокъ съ 1-го Августа 1845 г. по 1849 г.; наибольшій сборъ (860 р. въ годъ) — съ 1859 г. по 1862 г. По контракту, заключенному съ 1-го Августа 1862 г. по 1865 г. арендная плата опредѣлена лишь въ 340 р. годъ.

На ремонтъ шоссе употреблено въ 1858 г. 6,965 р., а въ 1863 г. 2,350 р. Арендная плата составляла 10,05% этой суммы въ 1858 г., и 14,47% въ 1863 г.

9) Сборъ по *Кіевскому* шоссе открытъ былъ въ 1846 году. Въ теченіи 18 лѣтъ поступило 410,756 р. 47 к., что составляетъ среднимъ числомъ 22,819 р. 80¼ к. въ годъ съ 797¼ вер., или 28 р. 62¼ к. съ одной версты.

За небольшими исключеніями, сборъ на этомъ шоссе постепенно возросталъ, такъ что наибольшая сумма поступленій была въ 1862 году, а именно 59,593 р. 28 к. 1863 г. представляетъ нѣкоторую убыль, а именно 52,098 р. 54½ к. Постепенное и неуклонное возрастаніе сбора въ предъидущіе годы замѣтно было на всѣхъ, безъ исключенія, заставахъ, а потому его слѣдуетъ преимущественно приписать развитію благосостоянія и производительности края. Открытіе Рижско-Динабургской желѣзной дороги, 12 Сентября 1861 года, также не осталось безъ вліянія.

Расходы взиманія составляли въ 1858 г. на 6 заставахъ, взимавшихъ по Кіевскому шоссе собственно, 6,302 руб. или 31,14% всего сбора. Въ 1862 году содержаніе семи заставъ обходилось въ 7,128 р., что равняется 11,96% сбора. Въ 1863 г. израсходовано 7,853 р., т. е. 15,07% сбора. Кромѣ того сборъ взимался на Остров-

ской заставѣ Ковенскаго шоссе и на Довской Московско-Варшавскаго шоссе.

На ремонтъ Кіевскаго шоссе употреблено 152,356 р. въ 1858 г., 240,578 р. въ 1862 г. и 246,510 р. въ 1863 г. Такимъ образомъ шоссейный сборъ составлялъ въ 1858 году 13,28% ремонтной суммы, 24,17% въ 1862 г. и 21,13% въ 1863 г.

10. *Рязанское* шоссе открыто въ 1847 году. Съ тѣхъ поръ, въ теченіи 17 лѣтъ, поступило 906,999 р. 86½ к., что̀ составляетъ среднимъ числомъ въ годъ 53,352 р. 93¼ к. съ 174½ вер., или 305 р. 74½ к. съ версты.

Со времени открытія этаго шоссе, сборъ, за немногими лишь исключеніями, постепенно увеличивался, пока, наконецъ, съ 687 р. 32 к. въ 1847 году, онъ дошелъ до 82,756 р. 15 к. въ 1861 году. Въ 1862 г. сборъ уменьшился болѣе, чѣмъ на 22,000 р., вслѣдствіе открытія 11 Іюля Рязанской желѣзной дороги отъ Москвы до Коломны. Въ 1863 году онъ не превышалъ 42,327 р. 54 к.

Долженствующее послѣдовать, въ самомъ непродолжительномъ времени, открытіе Коломенско-Рязанскаго участка желѣзной дороги еще значительнѣе уменьшитъ шоссейный сборъ.

Расходы взиманія доходили до 4,378 р. на 4 заставахъ въ 1858 и 1862 гг. и равнялись 4,773 р. въ 1863 г. Они составляли въ 1858 г. 6,31% сбора, 7,23% въ 1862 г. и 11,27% въ 1863 г. На ремонтъ шоссе употреблено 111,145 р. въ 1858 г., 215,244 р. въ 1862 г. и 156,349 въ 1863 г. Стало быть сборъ покрывалъ 62,41% ремонтной суммы въ 1858 г., 28,11% въ 1862 г. и 27,07% въ 1863 г.

11) Третій участокъ Московско-Харьковскаго шоссе, *Тульско-Орловскій*, открытъ былъ въ 1848 г. Сбора на немъ посту-

пило въ 16 лѣтъ 689,748 р. 99 к., что составляетъ среднимъ числомъ 43,109 р. 31 к. въ годъ съ 167½ верстъ, или 257 р. 36¾ к. съ одной версты. Наибольшій сборъ былъ въ 1857 г. (62,511 р. 6 к.), наименьшій — въ 1848 г. (28,851 р. 10¾ к.). Расходы взиманія были одинаковы въ 1858 и 1862 г. и равнялись 4,144 р. для 4 заставъ, или 1,036 р. для одной заставы.

Въ 1858 г. расходы эти поглощали 10,37% сбора, а въ 1862 г. 12,03%. Въ 1863 г. на взиманіе израсходовано 4,725 р. или 15,07% сбора.

12) *Новгородско-Псковское* шоссе открыто въ 1850 г. Съ тѣхъ поръ, въ 14 лѣтъ, поступило сбора 186.766 р. 35¼ к., что составляетъ среднимъ числомъ въ годъ 13,340 р. 45¼ к. съ 120¼ вер.; или 110 р. 93¾ к. съ версты.

Движеніе цифръ по этому шоссе замѣчательно своей неправильностью. Въ первые 4 года оно возросло на 50% слишкомъ, и дошло до 9.451 р. 96½ к. Военныя дѣйствія, начавшіяся въ 1853 году, прекратили морскую доставку заграничныхъ товаровъ, а потому значительная часть петербургской торговли направилась по сухому пути на Новгородъ, Псковъ, Ригу, Митаву и Кёнигсбергъ. Вслѣдствіе сего по Новгородско-Псковскому шоссе сборъ въ 1854 году увеличился почти въ 6 разъ противъ 1853 года. Уже въ 1855 году онъ понизился съ 55,537 р. 20½ к. на 42,848 р. 96 к. с. Въ 1856 году сборъ составлялъ лишь 16,564 р. 62½ к., въ 1858 году 8.830 р. 38½ к. и затѣмъ, понижаясь постепенно, дошелъ до 3,74 8 р. 94½ к. въ 1862 году. Въ 1863 г. онъ возвысился до 3,986 р. 15 к. Сборъ этотъ взимается на Ѳеофиловской заставѣ Ковенскаго шоссе, и на устроенной для Новгородско-Псковскаго шоссе Шимской заставѣ, содержаніе которой обходи-

лось въ 1048 р. въ 1858 и 1862 г. г., и 1,070 р. въ 1863 г. Ничтожная цифра эта составляла однако 11,86% шоссейнаго сбора въ 1858 г., 27,96% въ 1862 г. и 26,85% въ 1863 г.

Ремонтъ сего шоссе стоилъ 29,343 р. въ 1858, 43,286 р. въ 1862 г. и 39,580 р. въ 1863 г. Такимъ образомъ шоссейный сборъ покрывалъ въ 1858 г. 22,31% ремонта, 8,66% въ 1862 г. и 10,07% въ 1863 г.

13) *Бобруйское* шоссе соединяетъ, въ Могилевѣ и Бобруйскѣ, Петербургско-Кіевское шоссе съ Московско-Варшавскимъ, независимо отъ соединенія ихъ при Днѣпрѣ. Оно имѣетъ 105¼ вер. протяженія; открыто было въ 1850 году.

Въ теченіи 14 лѣтъ поступило сбора 95,164 р. 87 к., что̀ составляетъ среднимъ числомъ 6,797 р. 49 к. въ годъ со всего шоссе, или 64 р. 58¼ к. съ версты.

Разсмотрѣніе таблицы показываетъ, что правильнаго движенія цифры шоссейнаго сбора не было. Годы войны доставили наибольшую сумму. Въ 1855 г. сборъ дошелъ до 16,764 р. 15½ к. Въ 1858 г. онъ вдругъ упалъ съ 8,357 р. 82½ к. на 1,223 р. 99½ к. и съ тѣхъ поръ уже не достигалъ ни разу 2 т. р. Въ 1862 г. сборъ равнялся 1,102 р. 99½ к., а въ 1863 г. 1,111 р. 12½ к. Уменьшеніе ѣзды по этому второстепенному пути должно было, по необходимости, послѣдовать при упадкѣ движенія по соединяемымъ имъ путямъ.

На взиманіе употреблено 1,022 р. въ 1858 г., 1,822 р. въ 1862 г. и 1,281 р. въ 1863 г. по Могилевско-Бобруйской заставѣ; кромѣ того сборъ взимался въ двухъ предѣльныхъ городахъ, гдѣ есть заставы для шоссе, соединяемыхъ Бобруйскимъ путемъ. Такимъ образомъ на взиманіе употреблено 83,49% сбора въ 1858 г.; въ 1862 году застава

эта принесла 719 р. ½ к. убытку, а въ 1863 г. 169 р. 87½ к. убытку же. Въ слѣдствіе сего, 6-го ноября 1863 г. Высочайше повелѣно прекратить взиманіе шоссейнаго сбора на Бобруйскомъ шоссе.

На ремонтъ израсходовано: 27,573 р. въ 1858 г., 26,449 р. въ 1862 г. и 35,599 р. въ 1863 г. Такимъ образомъ сборъ составлялъ 4,43% ремонтной суммы въ 1858 г., 3,10% въ 1862 г. и 3,12% въ 1863 г.

14) *Смоленское* шоссе соединяетъ г. Смоленскъ съ Соловьевымъ перевозомъ на Днѣпрѣ. Сборъ на немъ открытъ въ 1851 году. Съ тѣхъ поръ поступило 22,542 р. 63¾ к., что составляетъ среднимъ числомъ 1,734 р. 4¾ к. съ 41 вер., или 42 р. 29¼ к. съ версты.

Съ 1852 по 1855 годъ сборъ временно превышалъ 2 т. руб.; въ остальные годы онъ былъ довольно близокъ къ средне-выведенной цифрѣ. Вообще говоря, шоссе это имѣетъ характеръ чисто мѣстный. На взиманіе употреблено въ 1858 и 1862 г. по 1,173 р. на одну заставу, что составляло 66,38% въ 1858 г. и 72,72% въ 1862 году. Въ 1863 г. сбору поступило 1,175 р. 8 к., а на взиманіе израсходовано 1,117 р. Въ слѣдствіе сего, 6-го ноября 1863 г. повелѣно взиманіе сбора на семъ шоссе прекратить.

На содержаніе Смоленскаго шоссе истрачено 30,709 р. въ 1858 г., 13,176 р. въ 1862 г. и 12,313 р. въ 1863 г. Такимъ образомъ шоссейный сборъ покрывалъ 5,75% ремонтной суммы въ 1858 г., 13,41% въ 1862 г. и 9,54% въ 1863 г.

15) *Орловско-Курское* шоссе составляетъ четвертый участокъ Московско-Харьковскаго тракта, открытый въ 1852 г. Въ теченіи 12 лѣтъ, сбора на немъ поступило 488,078 р. 85¼ к.

Среднимъ числомъ, сумма сбора равняется 40,656 р. 57 к. въ годъ, съ 147 3/4 вер., или 275 р. 17 к. съ версты. Наибольшій сборъ былъ въ 1856 г. (58,789 р. 64 1/2 к.), наименьшій (кромѣ года открытія) въ 1863 г. (32,240 р. 52 1/2 к.). Расходы взиманія составляли: въ 1858 г.—3,252 р., въ 1862 г.—3,746 р. и въ 1863 г.—3,581 р. Въ 1858 г. они поглощали 10,01% сбора, въ 1862 г. 9,97%, и въ 1863 г. — 11,10%.

16) По направленію отъ Смоленска къ Витебску тянется *Витебско-Смоленское* шоссе, соединяющее верховья Днѣпра съ верховьями Западной Двины, а также съ шоссе Московско-Варшавскимъ и Петербургско-Кіевскимъ. Сборъ на этомъ пути открытъ въ 1854 г. Съ тѣхъ поръ, въ 10 лѣтъ, поступило 181,508 р. 37 1/4 к., что составляетъ среднимъ числомъ 18,150 р. 83 3/4 к. въ годъ съ 224 1/2 вер., или 80 р. 85 к. съ версты.

Наибольшій сборъ былъ въ 1855 г.—25,007 р. 38 1/2 к.; съ тѣхъ поръ онъ нѣсколько понизился, но постоянно однако держится близко къ средне-выведенной цифрѣ. Въ 1858 г. онъ равнялся 18,183 р. 9 1/2 к., въ 1862 г. 20,391 р. 80 к. и въ 1863 г. 19,042 р. 38 к.

На взиманіе употреблено въ 1858 и 1862 г. 2,294 р. по двумъ заставамъ: Дреснянской и Склянской. Кромѣ того сборъ взимается на Рославльской заставѣ Московско-Варшавскаго шоссе, и Витебской заставѣ Кіевскаго шоссе. Въ 1863 г. истрачено 2,301 р.

Расходы взиманія поглощали, стало быть, 12, 61% сбора въ 1858 г., 11, 25% въ 1862 г. и 12,08% въ 1863 г. Ремонтъ шоссе составлялъ 77,744 р. въ 1858 г., 88,589 р. въ 1862 году и 83,921 р. въ 1863 г. Такимъ обра-

зомъ шоссейный сборъ покрывалъ въ 1858 г. 23,64% этой суммы, 23,02% въ 1862 году и 22,69% въ 1863 г.

17) *Рижско-Таурогенское* шоссе, открыто въ 1855 г. Въ теченіи 9 лѣтъ, съ 1855 по 1863 годъ, сбора на немъ поступило 79.120 р. 82 к., что̀ даетъ среднимъ числомъ въ годъ 8,791 р. 20 к. съ 155¾ вер., или 56 р. 44¼ к. съ версты.

Кромѣ года открытія, 1858 годъ былъ наиболѣе скудный, такъ какъ въ теченіи его выручено только 5813 р. 21½ к. Въ 1862 году собрано было 11,110 р. 73 к., а въ 1863 г. 7,104 р. 69 к.

На взиманіе сбора употреблено въ 1858 году 2,196 р., т. е. 34,30% сбора, въ 1862 году 3,344 р., т. е. 30,12% сбора и въ 1863 г. 2,425 р., т. е. 34,13% сбора.

На ремонтъ истрачено 60,052 р. въ 1858 г., 43,361 р. въ 1862 г. и 55,135 р. въ 1863 г.: стало быть сборъ составлялъ 9,68% ремонтной суммы въ 1858 г., 25,60% въ 1862 г. и 12,88% въ 1863 г.

18) Кіевъ и Брестъ-Литовскій соединены между собой *Кіево-Брестскимъ* шоссе.

Взиманіе на немъ сбора началось въ 1855 г., и съ тѣхъ поръ въ 9 лѣтъ поступило 196,405 р. 66½ к., что представляетъ среднимъ числомъ 21,822 р. 85 к. въ годъ съ 560 вер., или 38 р. 96¾ к. съ версты.

Сборъ на этомъ пути постоянно возросталъ и дошелъ въ 1862 г. до 30,380 р. 56½ к. Уменьшеніе представляетъ только 1858 г., когда поступило 17,677 р. 84 к. с. Въ 1863 г. собрано лишь 27,774 р. ½ к.

На взиманіе употреблено въ 1858 г. 5,825 руб. или

32,95% сбора, на 4 заставахъ; въ 1862 году—7,151 руб. или 23,54% сбора, на 5 заставахъ; въ 1863 г. 6,748 р. или 24,29% р. сбора, на 6 заставахъ.

На ремонтъ шоссе израсходовано 129,500 р. въ 1858 г., 115,195 р. въ 1862 году и 165,502 р. въ 1863 г. Стало быть сборъ составлялъ 13,56% ремонтной суммы въ 1858 г., 26,37% въ 1862 г. и 16,78% р. въ 1863 г.

19) 20-го Сентября 1857 года открытъ сборъ съ проѣзжающихъ по *Николаевскому*, въ г. Кіевѣ, цѣпному *мосту* и прилегающимъ къ оному шоссе *Броварскому* и *Набережному*.

Значеніе этого сбора чисто мѣстное. Онъ доставилъ въ 7 лѣтъ 203,799 р. 66¾ к. с., что равняется среднимъ числомъ 29,114 р. 23¾ к. въ годъ. Вообще говоря, сборъ на этомъ пунктѣ мало отступаетъ отъ средней цифры. Въ 1858 году онъ дошелъ до 31,918 р. 37¼ к., а въ 1862 г. не превышалъ 29,807 р. 30 к., за то въ 1863 г. достигнулъ 36,658 р. 76 к.

На расходы взиманія отпускалось по 1,038 р. с. ежегодно, что составляло 3,25% сбора въ 1858 году и 3,48% въ 1862 году. Въ 1863 г. употреблено 1,113 р., т. е. 3,03%.

На ремонтъ истрачено 38,928 р. въ 1858 году, 46,830 р. въ 1862 году и 45,211 р. въ 1863 г. Такимъ образомъ сборъ поглощалъ въ 1858 г. 81,99% ремонтной суммы, 63,65% въ 1862 г. и 81,08% въ 1863 г.

20) Послѣдній участокъ Харьковскаго шоссе есть шоссе *Курско-Харьковское*. Сбора на немъ поступило въ семь лѣтъ 274,832 р. 66 к., или 39,261 р. 80¾ к. въ годъ, съ 209 верстъ, т. е. 187 р. 85½ к. съ версты. Наибольшій сборъ былъ въ 1861 г. (58,625 р. 34½ к.), наименьшій (кромѣ перваго года) въ 1858 г. 24,909 р.

Первоначально сборъ взимался на одной только заставѣ Курской, на что расходовалось 1,122 р. въ годъ. Въ 1858 г. начали взимать его на второй заставѣ — Яковлевской. Въ 1859 г. поставлена третья застава — Харьковская. На каждую изъ нихъ отпускалось столько же, во сколько обходится нынѣ содержаніе каждой изъ трехъ заставъ, т. е. по 1,122 р. сер. Въ 1862 г. расходы взиманія составляли 5,93% всего сбора, въ 1863 г. 3,522 р., или 8,01% сбора.

Вообще говоря, *Московско-Харьковская линія* приноситъ въ настоящее время наиболѣе прибыли и должна оставаться въ такомъ положеніи до открытія Севастопольской желѣзной дороги. Затѣмъ ожидаетъ ее та же судьба, какая постигла прочія линіи.

Вся Московско-Харьковская линія доставила сбора въ 1858 г. 167,933 р. 41½ коп., въ 1862 г. — 209,183 руб. 52 к. и въ 1863 году — 172,025 р. 15 к. На взиманіе сбора израсходовано въ 1858 г. 12,039 р., т. е. 7,17% сбора. Въ 1862 г. оно обходилось въ 14,348 р. на 13 заставахъ, или 1,103 р. 70 коп. на одну заставу, и равнялось 6,83% сбора; въ 1863 году — 14,183 р. или 8,24% сбора.

Ремонтное содержаніе стоило 223,968 р. въ 1858 г., 332,964 р. въ 1862 г. и 382,546 р. въ 1863 г. Такимъ образомъ сборъ покрывалъ въ 1858 г. 74,98% ремонта, 62,82% въ 1862 г. и 44,97% въ 1863 г. Въ такомъ цвѣтущемъ положеніи сборъ этотъ при Севастопольской желѣзной дорогѣ существовать не можетъ.

Постоянная, оживленная ѣзда, доставляя съ одной стороны обильный сборъ, дѣйствуетъ, съ другой стороны, разрушительно на самое шоссе. Движеніе по Московско-Харьковскому

шоссе такъ его разстроило, что въ 1863 и 1864 гг. ассигновано до 600 т. р., на экстренныя исправленія.

21) *Воронежское шоссе* идетъ отъ Тулы до Воронежа, черезъ Ефремовъ и Елецъ, и заворачиваетъ къ Задонску. Въ 6 лѣтъ съ 1858 г. по 1863 годъ сбора поступило 95,409 р. 5½ к., что составляетъ среднимъ числомъ 15,901 р. 50¾ к. въ годъ съ 275¼ вер., или 57 р. 77 к. съ версты.

Въ 5 лѣтъ сборъ удвоился: въ 1858 году онъ доходилъ до 10,127 р. 89½ к., а въ 1862 году возвысился до 20,756 р., въ 1863 г. онъ составлялъ лишь 17,335 р. 34 к.

На взиманіе употреблено 2,244 р. или 22,14% сбора въ 1858 году, 4,338 руб. или 20,90% сбора въ 1862 г. и 4,780 р. или 27,57% сбора въ 1863 г.

На ремонтъ израсходовано 14,696 р. въ 1858 г., 33,213 р. въ 1862 г. и 70,386 р. 23 к. въ 1863 году. Сборъ составлялъ 69,12% ремонтной суммы въ 1858 году, 62,49% въ 1862 г. и 24,63% въ 1863 г.

22) Смоленскъ соединяется съ Московско-Харьковскою линіей посредствомъ *Орловско-Брянскаго* шоссе, идущаго отъ Орла, чрезъ Брянскъ, до Рославля, на Московско-Варшавскомъ шоссе. Изъ Рославля въ Смоленскъ идетъ прямая дорога, еще не шоссированная.

Орловско-Брянское шоссе открыто 22 Декабря 1859 г. Съ тѣхъ поръ поступило въ 4 года 36,232 р. 26½ к., что составляетъ среднимъ числомъ 7,246 р. 45¼ к. въ годъ съ 246 вер., или 29 р. 45 к. съ версты.

На содержаніе двухъ заставъ употреблено въ 1862 г. 2,161 р., т. е. 22,50% всего сбора, а въ 1863 г. 2,360 р. т. е. 24,32%. Кромѣ того сборъ взимался и на Рославльской заставѣ Московско-Варшавскаго шоссе.

На ремонтъ употреблено въ 1862 г. 53,293 р., а въ 1863 г. 71,581 р. Стало быть сборъ покрывалъ 18,01% и 13,56% этой суммы.

23) Какъ продолженіе Новгородско-Псковскаго пути, является шоссе *Псковско-Рижское*, предоставленное публикѣ въ 1860 году.

Сбора на немъ въ 4 года поступило: 22,385 р. 18 к., что составляетъ въ годъ 5.596 р. 29½ к. съ 232 вер., или 24 р. 12 к. съ одной версты. Въ 1860 и 1861 годахъ сборъ былъ довольно одинаковъ и превышалъ 6 т. руб. Въ 1862 году онъ убавился слишкомъ на половину и дошелъ до 3,145 р. 13 к. Въ 1863 г. онъ составлялъ 6,102 р. 37 к. На содержаніе двухъ заставъ употреблено 2,348 р. въ 1862 году и 2,304 р. въ 1863 г., что равняется 74,66% и 37,76% всего сбора.

На ремонтъ шоссе употреблено 40,000 р. с. въ 1862 г. и 61,182 р. въ 1863 г.: стало быть сборъ покрывалъ 7,86% и 9,97% ремонтной суммы.

Изъ всего вышеизложеннаго можно сдѣлать слѣдующіе *общіе выводы*.

Взиманіе шоссейнаго сбора началось въ 1835 году. Въ то время существовало одно только шоссе С.-Петербургско-Московское (677½ верстъ), что продолжалось до 1844 г., когда открыто еще одно шоссе — Петербургско-Ковенское (698¼ в.). Въ 1845 г. начатъ сборъ на 6 новыхъ шоссе (1821¾ в.), и съ тѣхъ поръ число ихъ все болѣе и болѣе возростало, пока не дошло въ 1860 г. до 23 шоссейныхъ линій, на 6,653½ версты протяженія. Съ тѣхъ поръ ци-

фра эта не измѣнялась до 15-го ноября 1863 г., когда окончены работы по обращенію въ шоссе Нарвскаго тракта (142 версты), и сдѣланы распоряженія ко взиманію на немъ дорожнаго сбора. Шоссе, сборомъ не обложенныя, въ разсчетъ здѣсь не принимаются. Въ настоящемъ обозрѣніи число верстъ протяженія шоссе выставлено по табелямъ, какія утверждены для взиманія сбора. Протяженіе это не вездѣ однако сходно съ дѣйствительнымъ протяженіемъ, такъ какъ при составленіи табелей придерживались почтоваго росписанія верстъ между станціями, а конечные пункты, между которыми производится гоньба, не всегда тождественны съ началомъ шоссе. Въ добавокъ почтовое росписаніе округляетъ части версты, менѣе $^1/_4$. Дѣйствительное протяженіе шоссейныхъ линій въ настоящее время провѣряется съ возможною точностью. Трудъ этотъ еще не конченъ однако.

Въ теченіи 29-ти лѣтняго своего существованія, съ 1835 по 1863 годъ включительно, шоссейный сборъ принесъ всего на все 16,918,233 р. $24^1/_2$ к., что составляетъ среднимъ числомъ 583,387 р. $^3/_4$ к. въ годъ. Въ наименьшій по доходности первый годъ своего существованія—шоссейный сборъ принесъ—63,468 р. $24^3/_4$ к. съ $677^1/_2$ верстъ; наибольшій по доходности былъ 1855 г.: онъ доставилъ съ 5,611 верстъ 1,236,302 р. $28^3/_4$ к., т.-е. на 1,172,834 р. 4 к., или 1847,88% болѣе, чѣмъ въ 1835 году. Въ 1863 г. собрано было 599,413 р. $49^1/_2$.к., т.-е. на 535,945 р. $24^3/_4$ или 844,43% болѣе, чѣмъ въ 1835 году, и на 636,888 р. $79^1/_4$ к. или 51,52% менѣе, чѣмъ въ 1855 году.

Раздѣляя сумму сбора на число обложенныхъ онымъ верстъ, увидимъ, что 1835 г. доставилъ по 52 р. 90 к. сбора

съ одной версты; 1855 г. по 220 р. 34 к. съ версты, а 1863 г. 90 р. 9 к. съ версты.

Разсмотрѣніе суммы поступленій, за всѣ предшествовавшіе годы, показываетъ, что съ 1835 по 1850 г. сборъ постоянно и значительно увеличивался, такъ что въ 1850 г. онъ дошелъ до 1,016,200 р. 45 к.; 1840 и 1841 годы только представляютъ случайное незначительное уменьшеніе противъ 1839 года.

Увеличенію сбора способствовали:

1) Вышеупомянутое троекратное повышеніе таксы въ 1838, 1842 и 1849 гг.

2) Открытіе новыхъ, обложенныхъ сборомъ шоссе: протяженіе ихъ достигло въ 1850 году до 4,547¼ вер. на 12 путяхъ.

3) Отсутствіе уменьшающихъ сборъ обстоятельствъ, какъ-то: желѣзныхъ дорогъ, промышленнаго кризиса и проч.

Въ 1851 г. открыто движеніе по Николаевской желѣзной дорогѣ, и съ тѣхъ поръ цифры шоссейнаго сбора начинаютъ уменьшаться. Возвышенію ихъ по прежнему способствуетъ, съ одной стороны, открытіе новыхъ путей; но за то, съ другой стороны, проведеніе желѣзныхъ дорогъ рѣшительно тому препятствуетъ.

Послѣднее обстоятельство выразилось съ особенною силой въ 1862 г., пониженіемъ сбора на 175,317 р. 55 к., или 19,54% противъ 1861 года. Въ 1863 г. онъ понизился еще на 122,425 р. 67¼ к. или 16,96%.

Движеніе по желѣзнымъ дорогамъ совершается, въ настоящее время, на протяженіи 2,104½ верстъ.

Годы войны 1854 и 1855 доставили весьма значительный сборъ, превышающій даже цифру 1850 г.

По минованіи чрезвычайныхъ обстоятельствъ, пониженіе возобновилось. Съ 1859 по 1861 г. включительно сборъ опять возвышался.

Намъ неизвѣстно съ точностью, во что обошлось *взиманіе* шоссейнаго сбора за всѣ 29 лѣтъ его существованія. Въ распоряженіи нашемъ находятся только свѣдѣнія за нѣкоторые и, притомъ, немногіе годы. Такъ напр. извѣстно, что въ 1835 г. ассигновано было на 6 заставныхъ домовъ 24,600 руб. ас., или 7,028 р. 57 к. с., что составляетъ 1,171 р. 63 к. сер. на одну заставу. Стало быть расходы взиманія поглощали 11,07% сбора въ 1835 году.

Въ 1839 г. оклады нѣсколько увеличились и достигли до 38,111 р. 20 к. ас. или 10,888 р. 91 к. сер. на 6 заставъ, что составляетъ 10,16% тогдашняго шоссейнаго сбора, возросшаго до 107,063 р. 9¼ к.

Затѣмъ свѣдѣнія наши касаются уже времени болѣе близкаго. Въ 1858 году на содержаніе 66 заставныхъ домовъ употреблено было 72,769 р. с., что составляетъ на одну заставу 1,102 р. 56 к. Сбора получено въ тотъ же годъ 770,934 р. 21½ к.; стало быть расходы взиманія поглотили 9,44% поступившей суммы.

Въ 1863 г. ассигновано было 91,886 р. на 79 заставъ, что составляетъ 1,162 рубля на каждую изъ нихъ. Такимъ образомъ употреблено на взиманіе 15,32% самаго сбора. По смѣтѣ 1864 г. назначается къ расходу 95,019 р. 7½ к.

Таблица № 4 представляетъ Вѣдомость о суммахъ, ассигнованныхъ на *ремонтное содержаніе шоссейныхъ дорогъ*, за послѣднія 6 лѣтъ, въ томъ числѣ и 1863 г.

Изъ вѣдомости этой явствуетъ, что въ 1858 г. употреблено 2,254,637 р. сер. на ремонтъ 5,611½ вер. шоссей-

ныхъ дорогъ, обложенныхъ сборомъ, что составляетъ по 401 р. 79 к. на версту. Дорожный сборъ покрывалъ 34,23% этой суммы. Сверхъ того отпущено было 269,142 р. на ремонтъ шоссе, необложенныхъ сборомъ, такъ что полный расходъ по этой статьѣ составлялъ 2,523,779 р.

Въ 1863 г. употреблено 2,688,659 р. на ремонтъ 6,653¼ вер., обложенныхъ сборомъ, что составляетъ среднимъ числомъ 404 р. 9 к. на одну версту. Такимъ образомъ шоссейный сборъ покрывалъ 22,25% ремонтной суммы. Сверхъ того истрачено было 452,275 р. на ремонтъ шоссе, необложенныхъ сборомъ, и 7,000 р. на экстренные расходы, а всего 3,147,934 р.

Для опредѣленія *взаимнаго отношенія между доходностью различныхъ шоссе*, невозможно ограничиться представленнымъ въ таблицѣ № 2 среднимъ выводомъ за всѣ минувшіе годы. Неудовлетворителенъ былъ бы также выводъ за послѣднія 5 лѣтъ, такъ какъ недавнее открытіе желѣзныхъ дорогъ измѣнило радикально судьбы шоссе, паралельныхъ съ ними. Вслѣдствіе сего, наибольшее основаніе для сужденія о настоящемъ положеніи шоссейнаго сбора и для заключеній о его будущности — представляютъ свѣдѣнія за 1863 г., изложенныя въ таблицѣ № 5. Они приводятъ къ слѣдующимъ выводамъ:

Шоссейныя дороги, на основаніи чистаго дохода, поступившаго съ каждой версты въ 1863 г., могутъ быть раздѣлены на три группы.

Къ *первой* принадлежатъ:

Серпуховское шоссе, доставившее.	389	» 48	к. съ вер.
Тульское	341	» 46	» »
Рязанское	215	» 21	» »

Орловско-Курское	193	р. 98	к. съ вер.
Курско-Харьковское	193	» 51	» »
Тульско-Орловское	158	» 89	» »
Ярославское	145	» 39	» »

Изъ поименованныхъ здѣсь 7 шоссе, пять образуютъ Московско-Харьковскій трактъ, принесшій въ общей сложности 227 р. 68 к. съ одной версты.

Рязанское и Ярославское шоссе составляютъ самостоятельные тракты.

Сборъ по шоссе, отнесеннымъ къ первой группѣ, можетъ быть признанъ выгоднымъ. Занимая протяженіе въ 1,115½ вер., т. е. около 1/6 части всего обложеннаго сборомъ пути, они доставили 231,417 р. 52 к. чистаго дохода. Присоединяя сюда 35,545 р. 76 к., вырученные на небольшомъ пространствѣ Николаевскимъ мостомъ и прилегающими къ нему шоссе въ Кіевѣ, получимъ 266,963 р. 28 к., или 52,60% чистаго дохода, вырученнаго въ 1863 г. со всѣхъ шоссе въ Имперіи, (507,527 р. 49½ к.) Взиманіе сбора на вышеименованныхъ путяхъ поглотило не болѣе 9,69% валоваго дохода. Разсмотрѣніе каждаго шоссе въ отдѣльности доказало, что въ настоящее уже время прибыльность Ярославскаго и Рязанскаго тракта значительно убавилась и должна убавиться еще болѣе. До открытія Севастопольской желѣзной дороги сборъ по Харьковскому тракту можетъ не только не убавиться, но даже возрости. Послѣ открытія желѣзной дороги паденіе его несомнѣнно. Сборъ по Николаевскому мосту и прилегающимъ къ нему шоссе — тоже долженъ еще продержаться. Нельзя не замѣтить однако, что шоссе эти принадлежатъ, собственно говоря, городу Кіеву, и имѣютъ характеръ чисто мѣстный, а потому какъ

содержаніе ихъ, такъ и сборъ не должны бы зависить отъ Государственнаго Казначейства.

Ко *второй* группѣ принадлежатъ:

Витебско-Смоленское шоссе, доставившее	74 р.	57 к.	съ верс.
Московско-Варшавское	74 »	43 »	»
Кіевское	55 »	50 »	»
Петербургско-Московское.	48 »	53 »	»
Нижегородское	46 »	93 »	»
Воронежское.	45 »	61 »	»
Кіево-Брестское	37 »	55 »	»
Рижско-Таурогенское	30 »	2 »	»
Орловско-Брянское.	29 »	89 »	»
Желтковское.	28 »	33 »	»
Новгородско-Псковское	24 »	34 »	»
Псковско-Рижское	16 »	37 »	»

Шоссе эти не могутъ считаться выгодными, такъ какъ они, на протяженіи 4,693½ вер., или 70,55% всего обложеннаго сборомъ пространства, доставили 239,455 р. 90 к., или 47,18% чистаго дохода отъ всѣхъ шоссе; средняя доходность ихъ составляетъ 51 р. 1 к. съ версты.

Взиманіе сбора на шоссе второй группы потребовало въ 1863 г. 17,58% валоваго дохода, такъ какъ сбора поступило съ нихъ 335,018 р. 66 к.; а на содержаніе заставъ израсходовано 58,904 р.

Между причисленными къ сему разряду шоссе, сборъ по Нижегородскому, Московско-Варшавскому, Петербургско-Московскому и Новгородско-Псковскому долженъ еще болѣе понизиться; онъ вѣроятно возрастетъ по шоссе Воронежскому, Кіевскому и Кіево-Брестскому; близкаго къ нынѣшнему сбора должно ожидать на Витебско-Смоленскомъ, Риж-

ско-Таурогенскомъ и Орловско-Брянскомъ пути. Между шоссе, здѣсь поименованными, государственное значеніе имѣютъ только 4, а именно: Нижегородское, Московско-Варшавское, Кіевское и Петербургско-Московское. Остальныя шоссе имѣютъ, по преимуществу, характеръ мѣстный.

Къ *третьей* группѣ относятся тѣ шоссе, которыя доставляютъ сборъ крайне ничтожный. Сюда принадлежатъ:

Смоленское, на коемъ выручено чистаго дохода, съ версты . . . . . 1 р. 42 к.

Петербур.-Ковенское . . . . . 1 » 75 »

и наконецъ Бобруйское, на которомъ 105¼ вер. доставили 1,111 р. 12½ к. сбору, на взиманіе коего израсходовано 1,281 р. Такимъ образомъ прямой убыли отъ сбора на этомъ пути оказалось въ 1863 году 169 р. 87½ к. или 1 р. 62 к. съ версты. Общій результатъ по этой группѣ тотъ, что 844½ версты даютъ чистаго сбору 1,108 р. 32 к., или 1 р. 31 к. съ версты. Валовой доходъ по этимъ тремъ шоссе равняется 9,533 р. 32 к., изъ коихъ расходы взиманія поглащаютъ 8,425 р. или 88,37%.

Г) Предположенія объ измѣненіи порядка взиманія шоссейнаго сбора. (*)

Въ дѣлахъ Главнаго Управленія Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій встрѣчаются два рода предположеній о преобразованіяхъ по шоссейному сбору, а именно:

1. Предположенія, клонящіяся къ тому, чтобы измѣнить

(*) Извлечено изъ дѣлъ Главнаго Управленія Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій.

нѣкоторыя лишь статьи нынѣ дѣйствующаго устава, и за тѣмъ взиманіе шоссейнаго сбора оставить по прежнему въ рукахъ самаго правительства; и 2. Отдать взиманіе шоссейнаго сбора въ арендное содержаніе частнымъ лицамъ. Тѣ и другія предположенія должны быть разсмотрѣны особо.

I. Предположенія объ измѣненіи нѣкоторыхъ статей нынѣ дѣйствующаго устава.

Предположенія такого рода, вмѣстѣ съ проектомъ ярлыковъ новой формы, составлены были инженеръ-подполковникомъ Геттуномъ и препровождены въ Главное Управленіе при рапортѣ начальника IV-го Округа Путей Сообщенія, отъ 29-го іюня 1856 г., № 4,946.—За тѣмъ они переданы были на подробное разсмотрѣніе Департаментовъ Ревизіи Отчетовъ, Хозяйственныхъ Дѣлъ и Искуственныхъ Дѣлъ. Департаменты сіи одобрили проектъ подполковника Геттуна въ общихъ чертахъ и предложили измѣненіе нѣкоторыхъ лишь подробностей.

За тѣмъ 31-го октября 1856 года проектированные ярлыки препровождены были на предварительное разсмотрѣніе государственнаго контролера, который 23-го ноября того же года увѣдомилъ, что онъ съ своей стороны находитъ эти формы соотвѣтствующими предположенной цѣли и достаточными для правильнаго учета шоссейнаго сбора.

Ярлыки сіи предполагалось печатать стереотипомъ, а за образецъ приняты были формы, установленныя въ послѣднее время для сбора денегъ съ пассажировъ на желѣзныхъ дорогахъ.

Прочія предположенія, въ окончательномъ ихъ видѣ, заключались въ слѣдующемъ:

„При изысканіи способовъ къ возможному усиленію шоссейнаго сбора, прежде всего представляется то обстоятельство, что отъ платежа дорожнаго сбора нынѣ, по силѣ ст. 755 Св. Зак. Т. XII Уст. Пут. Сообщ., освобождены извозчики безъ пассажировъ, крестьяне безъ клади и крестьяне съ собственными сельскими произведеніями, провозимыми на продажу. Между тѣмъ, по собраннымъ свѣденіямъ, такихъ порожняковъ и сельскихъ обозовъ оказывается болѣе, чѣмъ повозокъ, проѣзжающихъ съ пасажирами и грузомъ, и подверженныхъ платѣ шоссейнаго сбора. Эти телѣги порожнякомъ и сельскіе обозы производятъ значительную порчу шоссе, порчу, которая ничѣмъ не вознаграждается; между тѣмъ, при невозможности отличить собственные продукты крестьянскіе отъ перекупныхъ, на шоссейныхъ заставахъ рождаются нерѣдкія злоупотребленія.

По сему, въ видахъ увеличенія шоссейнаго сбора, Главное Управленіе полагало ввести въ постановленіяхъ о семъ сборѣ слѣдующія измѣненія:

1. Подвергнуть платежу дорожнаго сбора всѣ пустопорожнія извозчичьи или крестьянскія телѣги и сани, допустивъ однако исключеніе въ пользу мѣстныхъ обывателей, живущихъ или выѣзжающихъ на шоссе, не далѣе 10 верстъ отъ шоссейной заставы; съ этою цѣлью предоставить губернскому начальству, по сношеніи съ мѣстнымъ инженернымъ управленіемъ, опредѣлить именно эти селенія, съ тѣмъ, чтобы списокъ онымъ былъ прибитъ къ доскѣ у шоссейныхъ заставъ.

2. На этомъ же основаніи подвергнуть дорожному сбору крестьянъ, везущихъ сельскія произведенія, безъ различія, кому бы оныя ни принадлежали, въ томъ вниманіи, что

мѣстная промышленность болѣе прочихъ пользуется удобствами шоссейнаго пути.

3. Для упрощенія разсчетовъ, назначить, вмѣсто нынѣ существующихъ одинадцати разрядовъ, только четыре, а именно:

а) со всѣхъ проѣзжающихъ черезъ заставы на почтовыхъ, собственныхъ или наемныхъ лошадяхъ, за каждыя 10 верстъ разстоянія, по 4 к. съ лошади.

б) Съ обозовъ, телѣгъ и саней по 3 коп. съ каждой лошади.

в) Съ тѣхъ изъ проѣзжающихъ, у которыхъ ободья узкіе, менѣе $4^1/_2$ дюймовъ ширины, а сани безъ подрѣзовъ, взимать сбору въ полтора раза болѣе вышеозначеннаго, такъ какъ подобные экипажи существенно вредятъ прочности путей.

г) Съ порожнихъ телѣгъ или саней и съ неупряжныхъ лошадей взимать 1 коп.“

31 Іюля 1858 года и 6 мая 1859 года предположенія эти препровождены были Министрамъ Внутреннихъ Дѣлъ и Финансовъ, для предварительнаго ихъ по сему предмету заключенія.

Въ отвѣтѣ своемъ отъ 17-го марта 1859 г. Министръ Внутреннихъ Дѣлъ замѣтилъ, что принятыя Главнымъ Управленіемъ Путей Сообщенія мѣры на счетъ выдачи ярлыковъ новой формы и уменьшенія издержекъ на ремонтированіе шоссе, устраняя возможность утайки сбора и расходованія излишнихъ на ремонтъ денегъ, должны неизбѣжно способствовать съ одной стороны къ полученію большаго отъ проѣзда по шоссе дохода, а съ другой къ уменьшенію ремонтныхъ издержекъ. Къ предположенному же обложенію

шоссейнымъ сборомъ порожнихъ телѣгъ и сельскихъ продуктовъ слѣдовало-бы, по мнѣнію Министра Внутреннихъ Дѣлъ, прибѣгнуть съ крайней осмотрительностью, не прежде, какъ по тщательномъ удостовѣреніи, что мѣра эта не стѣснитъ мѣстной промышленности, а равно доставки крестьянскихъ продуктовъ, и не возвыситъ цѣнность сихъ послѣднихъ. Къ настоящему дѣлу вполнѣ можетъ быть, по словамъ Министра Внутреннихъ Дѣлъ, примѣнена 12 ст. Уст. о гор. и сел. хоз., XII т. Св. Зак., изд. 1857 г, обязывающая, при назначеніи сборовъ для усиленія городскихъ доходовъ, всемѣрно избѣгать такихъ, кои удобно могутъ дать поводъ къ злоупотребленію или притѣсненію, будутъ обременительны собственно для класса людей бѣдныхъ, и могутъ возвысить цѣну на жизненныя потребности.

25 мая 1859 года Министръ Финансовъ увѣдомилъ, что онъ съ своей стороны не встрѣчаетъ особаго затрудненія къ испрошенію установленнымъ порядкомъ Высочайшаго разрѣшенія на предположенія Главнаго Управленія.

Съ тѣхъ поръ и по настоящее время, никакого дальнѣйшаго движенія въ дѣлахъ Главнаго Управленія по сему вопросу не встрѣчается.

II. Предположенія объ отдачѣ шоссейнаго сбора въ арендное содержаніе.

Единственное до сихъ поръ шоссе, на которомъ взиманіе дорожнаго сбора отдается въ арендное содержаніе съ торговъ, есть шоссе Желтковское, съ мостомъ черезъ рѣку Наревъ. Сборъ сей отданъ впервые въ аренду еще въ 1824 году Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ. По дѣйствующему нынѣ контракту, заключенному минувшаго 1862 г. августа

31 дня, Правленіемъ IX Округа Путей Сообщенія съ Васильковскимъ мѣщаниномъ Гдалемъ Бахрахъ, на трехлѣтіе съ 1 августа 1862 г. по 1 августа 1865 г., означенный сборъ отданъ за плату 340 руб. въ годъ, а въ три года за 1020 р., на слѣдующихъ условіяхъ: 1) арендаторъ обязанъ помянутый сборъ производить во всемъ согласно съ Высочайше утвержденною 23 іюня 1827 г. таксою, составленною въ замѣнъ дѣйствовавшей до 1827 г., безъ малѣйшаго отступленія; 2) слѣдующія въ казну откупныя деньги вносить въ окружное правленіе *по полугодно*, т. е. по 170 р., въ началѣ каждой наступившей половины года; 3) Въ обезпеченіе исправнаго взноса откупной суммы, въ залогъ предоставлена половина откупной суммы, т. е. 170 р. Сверхъ сего, для обезпеченія цѣлости строеній, находящихся при двухъ заставахъ по Желтковскому шоссе, арендаторъ обязался застраховать тѣ строенія въ полной ихъ стоимости, и застрахованіе возобновлять ежегодно, до истеченія срока контракту, съ тѣмъ, что если отъ собственной его или его людей вины произойдутъ въ означенныхъ домахъ поврежденія, то таковыя онъ, арендаторъ, обязанъ исправить немедленно; въ противномъ же случаѣ исправленіе производится на его счетъ; 4) въ случаѣ неисправности платежа откупныхъ денегъ въ срокъ, окружное правленіе вправѣ взять дорожный и мостовой сборы въ непосредственное свое распоряженіе, и арендаторъ отвѣтствуетъ за всѣ убытки, какіе по сему случаю казною понесены будутъ; 5) если арендаторъ изобличенъ будетъ во взиманіи дорожнаго и мостоваго сбора въ бо̀льшемъ противъ таксы количествѣ, или въ домогательствѣ платежа отъ тѣхъ лицъ, экипажей, подводъ, лошадей и скота, съ которыхъ по таксѣ платежъ не положенъ, въ такомъ случаѣ арендаторъ и всѣ участвующіе въ томъ

подлежатъ суду, и Окружное Правленіе вправѣ устранить арендатора отъ откупа, съ возложеніемъ на него отвѣтственности, опредѣленной въ предъидущемъ пунктѣ; 6) для сбора арендаторъ обязанъ опредѣлить людей надежныхъ и хорошаго поведенія, и приказать имъ обходиться съ проѣзжающими вѣжливо, какого-бы они сословія ни были; въ противномъ случаѣ, за людей сихъ отвѣтственности подлежитъ самъ арендаторъ; 7) находящіеся на Желтковскомъ шоссе два дома для дорожнаго сбора арендаторъ принялъ по описи, обязавшись имѣть за ними надлежащій надзоръ. За цѣлость ихъ онъ отвѣтствуетъ всѣмъ своимъ достояніемъ; 8) при производствѣ работъ по Желтковскому шоссе съ подряда, подрядчикъ или его повѣренный, а также работники, мастера и чиновники, для надзора ихъ назначенные, при разъѣздахъ по шоссе и по мостамъ въ Желткахъ, до окончанія ими работъ, не подлежатъ платежу дорожнаго сбора, и 9) въ случаѣ, если въ теченіе контрактнаго срока послѣдуетъ повелѣніе высшаго начальства объ измѣненіи таксы и будутъ произведены новые торги, настоящій же договоръ будетъ прекращенъ; то арендаторъ обязанъ уплатить арендныя въ казну деньги, по разсчету, только по то время, по которое сборъ находился въ завѣдываніи арендатора.

Съ 1824 года по 1854 г. въ дѣлахъ Главнаго Управленія Путей Сообщенія не встрѣчается никакой переписки, относящейся до аренднаго содержанія шоссейнаго сбора. 4-го іюля 1854 г. поступило отъ повѣреннаго Бѣлостокскаго 1 гильдіи купца Копеля Гальперна прошеніе, въ коемъ Гальпернъ предлагалъ взять въ аренду сборъ на шоссе отъ Ковно до Динабурга. Съ тѣхъ поръ, до 1860 года включительно, въ Глав-

ное Управленіе подано болѣе 30 прошеній по тому же предмету. Всѣ они были разсмотрѣны и оставлены безъ уваженія. Большинство просителей располагали принять въ арендное содержаніе одно какое нибудь шоссе, или даже часть избраннаго ими тракта. Были однакоже и такіе, которые желали снять за разъ нѣсколько путей, преимущественно смежныхъ. Одно только лицо, Могилевскій 1 гильдіи купецъ Топалеръ, ходатайствовалъ объ отдачѣ ему въ аренду сбора по всей сѣти шоссейныхъ дорогъ.

Предложеніе его заслуживаетъ по этому болѣе подробнаго разсмотрѣнія.

Топалеромъ поданы были три просьбы, поступившія 6 ноября 1857 г. и 12 и 17 февраля 1858 года.

Въ первой просьбѣ Топалеръ ходатайствовалъ объ отдачѣ ему въ арендное содержаніе 32 заставныхъ домовъ по шоссе: Московско-Варшавскому, Серпуховскому, Тульскому, Тульско-Орловскому, Кіевскому, Бобруйскому и Витебско-Смоленскому, на нижеслѣдующихъ условіяхъ:

а) дома эти отдать въ аренду, въ видѣ опыта, на 4 года и обязать инженерное и гражданское начальство оказывать ему содѣйствіе по сбору;

б) ежегодную арендную плату опредѣлить общею сложностью доходовъ со дня открытія заставъ, по выручкамъ до 1853 года;

в) плату вносить равными частями помѣсячно;

г) залогъ принять на $^1/_5$ годовой платы;

д) расходы на вольно-наемную стражу, отопленіе и освѣщеніе, а также обыкновенный ремонтъ домовъ, исключая капитальныхъ исправленій, возложить на арендатора;

е) дозволить арендатору пользоваться льготою отъ вы-

ручки перваго шестимѣсячнаго сбора, подъ особое рубль за рубль обеспеченіе, съ тѣмъ, чтобы льготныя деньги были выплачены въ теченіе 4 лѣтъ;

ж) арендныя деньги вносить по истеченіи мѣсяца въ Правленіе IX Округа;

з) дозволить арендатору учреждать и упразднять заставы, по собственному его усмотрѣнію, безъ разрѣшенія начальства, которое не должно вмѣшиваться ни въ какія распоряженія арендатора по сбору, а также не контролировать его;

и) съ ѣдущихъ изъ Москвы въ Варшаву по Московско-Варшавскому шоссе, въ канцеляріи Московскаго Военнаго Генералъ-Губернатора не взимать сбора, какъ принадлежащаго арендатору, и

г) сборъ арендатору производить по утвержденнымъ табелямъ.

Въ прошеніи, поданномъ 12 февраля 1858 г., Топалеръ, излагая тѣже условія, просилъ отдать ему въ аренду заставные дома по всей Имперіи, въ томъ убѣжденіи, что раздробительная отдача ихъ можетъ усложнить вопросъ объ арендѣ и вмѣстѣ съ тѣмъ не соотвѣтствовать экономическимъ видамъ арендатора, въ случаѣ уменьшенія проѣзда по одному и увеличенія онаго, по какимъ либо обстоятельствамъ, по другому тракту.

Въ обеспеченіе цѣнности казеннаго интереса въ семъ послѣднемъ случаѣ, Топалеръ предлагалъ 100,000 р.

Сверхъ того Топалеръ предлагалъ, въ случаѣ открытія желѣзной дороги между городами, соединенными шоссейнымъ путемъ, и въ случаѣ уменьшенія чрезъ то дорожнаго сбора на шоссе, или изъять оное совершенно изъ обязанности арендатора, или установить на ономъ арендную плату по соглашенію арендатора съ казною.

Въ прошеніи, поступившемъ 17 февраля, Топалеръ предлагалъ за отдачу ему 32 заставныхъ домовъ на поименованныхъ выше шоссе по 305,000 р. с. въ годъ, а если отданъ ему будетъ сборъ по всѣмъ шоссе въ Имперіи, то арендная плата, за которую онъ принималъ означенный сборъ, предложена имъ была въ 875,000 р. ежегодно. Обеспеченіе въ томъ и въ другомъ случаѣ на $^1/_5$ часть годовой платы.

Послѣдняя просьба, въ совокупности съ двумя первыми, разсмотрѣна въ журналѣ общаго присутствія Департамента Хозяйственныхъ дѣлъ, 7 марта 1858 г. № 339: оно признало условія Топалера не обеспечивающими интереса казны и для нея не выгодными, по слѣдующимъ основаніямъ:

а) объ отдачѣ сбора по Кіевскому, Витебско-Смоленскому, Бобруйскому, Московско-Варшавскому, Тульскому и Тульско-Орловскому шоссе:

Въ 1857 г. на сихъ шоссе поступило сбора, не считая таковаго за почтовые экипажи, 302,043 р., а съ симъ послѣднимъ, составляющимъ, по среднему онаго исчисленію, 4,511 р., всего 306,554 р. Полное содержаніе 28 заставъ на сихъ шоссе обходится въ 31,164 р.; но какъ въ этой суммѣ заключается до 16,148 р., употребляемыхъ на содержаніе нижнихъ чиновъ, кои, за отдачею сбора въ аренду, останутся въ штатѣ при другихъ обязанностяхъ, то за тѣмъ, собственно на содержаніе начальниковъ заставныхъ домовъ и самыхъ домовъ, слѣдуетъ считать 15,016 р., кои будутъ сбереженіемъ въ пользу шоссейнаго сбора. За симъ чистый доходъ представляетъ 291,538 р. По предложенію же Топалера, казна получила бы: арендной платы 305,000 р.; сбора за почтовые экипажи 4,511 р.; сохранила бы

издержекъ по содержанію заставныхъ домовъ и ихъ начальниковъ 15,016 р., всего 324,527 р. Болѣе валоваго дохода 1857 г. на 17,973 р. и чистаго на 32,989 р.

Отдача дорожнаго сбора по этимъ шоссе въ аренду сопряжена для казны съ измѣненіемъ въ доходѣ по другимъ шоссе, такъ какъ сборъ на заставѣ не рѣдко поступаетъ не только по одному тому шоссе, къ коему застава принадлежитъ, но и по другимъ, а показывается въ вѣдомости поступающимъ по первому шоссе.

Увеличитъ или уменьшитъ это измѣненіе доходъ казны съ имѣющихъ оставаться въ ея распоряженіи дорогъ, можно опредѣлить только выборками изъ множества ярлычныхъ книгъ, что сопряжено съ трудомъ, чрезвычайно многосложнымъ и долговременнымъ;

б) объ отдачѣ въ аренду сбора по всей сѣти шоссейныхъ дорогъ:

Въ 1857 году съ 19 шоссейныхъ дорогъ поступило дохода, не считая сбора за почтовые экипажи, 842,683 р., а съ симъ послѣднимъ сборомъ, составляющимъ 17,830 р., всего 860,513 р. Но въ числѣ этихъ дорогъ заключаются Курско-Харьковское шоссе и Броварское съ Николаевскимъ мостомъ чрезъ р. Днѣпръ и набережнымъ шоссе, по коимъ сборъ открытъ во второй половинѣ 1857 г., и слѣдовательно сумма онаго не представляетъ полнаго годичнаго періода. По сему отдача этихъ двухъ участковъ въ общей сѣти шоссейныхъ дорогъ не возможна, равно какъ и аренда Желтковскаго шоссе, которое уже отдано по особому контракту.

Для соображенія, присутствіе нашло нужнымъ изложить въ журналѣ своемъ выводы объ отдачѣ шоссейныхъ дорогъ въ аренду, какъ безъ упомянутыхъ шоссе, такъ и вмѣстѣ съ

ними, кромѣ Воронежскаго шоссе, которое, по открытіи сбора въ январѣ 1858 г., не принято въ соображеніе.

Выводы эти слѣдующіе:

а) По 17 шоссе въ 1857 г. поступило сбора, безъ таковаго за почтовые экипажи, 822,534 р., а съ симъ послѣднимъ, составляющимъ по среднему исчисленію 17,097 р., всего 839,631 р.

На содержаніе 63 заставныхъ домовъ и офицеровъ, при нихъ состоящихъ, до 34,017 р. Слѣдовательно, казна по предложенію Топалера, получила бы:

Арендной платы	875,000 р.
Сбора за почтовые экипажи	17,097 »
Содержаніе по заставамъ	34,017 »
	926,114 р.

Болѣе валоваго дохода на 86,483 р., а чистаго на 120,300 р.

б) Выше сказано, что валовой доходъ съ 17 шоссе составляетъ 839,631 р.

Если къ сей цифрѣ присоединить сборъ по Курско-Харьковскому шоссе, который въ 6 мѣсяцевъ составилъ 8,828 р., слѣдовательно въ годъ до 17,656 р., и сборъ по Николаевскому мосту съ прилежащими къ нему путями, коего съ сентября 1857 года по 1 января 1858 года поступило 11,321 р., слѣдовательно въ годъ 33,963 р., то валовой доходъ составитъ 891,250 р.

На содержаніе 65 заставныхъ домовъ и офицеровъ при нихъ употребляется до 35,119 р. въ годъ.

Слѣдовательно въ семъ случаѣ казна, по предложенію Топалера, получила бы:

Арендной платы	875,000 р.
Сбора за почтовые экипажи	17,097 »
Сбереженія по заставамъ	35,119 »
	927,216 р.

Болѣе валоваго дохода на 35,966 р., а чистаго на 71,085 р.

Что же касается кондицій Топалера, то общее присутствіе Департамента Хозяйственныхъ дѣлъ находило:

что четырехгодичный срокъ аренды не представляетъ неудобства;

что надлежащее содѣйствіе по сбору инженернаго и гражданскаго начальства, испрашиваемое Топалеромъ, со стороны шоссейнаго начальства излишне, такъ какъ во всѣхъ нарушеніяхъ контрактныхъ правъ проѣзжающими, по общимъ узаконеніямъ, арендаторъ долженъ обращаться къ мѣстной полиціи; посредство же въ этомъ случаѣ инженернаго начальства вовлекло бы оное въ напрасную переписку;

что Топалеръ не опредѣляетъ положительнаго срока взноса арендной платы за истекшій мѣсяцъ, тогда какъ это необходимо для отвращенія убытковъ казны, въ случаѣ неисправности во взносѣ денегъ;

что залогъ на $^1/_5$ часть арендной платы не представляетъ достаточнаго обеспеченія казны на случай неисправности арендатора, какъ видно изъ нижеслѣдующаго: пятая часть арендной платы 305 т. р. составляетъ 61 т. р., а мѣсячная плата равна 25,416 р. При неисправности арендатора, на отдачу аренды другому лицу или взятіе сбора въ казенное управленіе потребуется до 2 мѣсяцевъ, слѣдовательно предстоитъ опасеніе потери казны до 75 т. р., т. е.

гораздо болѣе, чѣмъ предлагаемый залогъ. Это обстоятельство особенно важно въ тѣ мѣсяцы, когда сборъ поступитъ къ арендатору въ размѣрѣ, превышающемъ мѣсячную пропорцію арендной платы. Самое возмѣщеніе убытка изъ залоговъ сопряжено съ долговременною перепискою, а между тѣмъ недостающую сумму сбора казна должна бы употребить тотчасъ же для расхода на ремонтъ шоссейныхъ дорогъ, такъ какъ весь сборъ зачитается для этой надобности. Сверхъ того арендаторъ принимаетъ казенные заставные дома, изъ которыхъ каждый стоитъ среднимъ числомъ отъ 18 до 12 т. р., а Топалеръ ничѣмъ не обеспечиваетъ сохранность этихъ зданій;

что льгота отъ выручки сбора за первые 6 мѣсяцевъ, съ разсрочкою уплаты на 4 года, не соотвѣтствуетъ общему назначенію дорожнаго сбора, обращаемаго, какъ выше сказано, на разныя по шоссейнымъ путямъ ремонтныя надобности, въ добавокъ къ суммѣ, ассигнуемой на этотъ предметъ изъ Государственнаго Казначейства; а потому принять подобное условіе значило бы допустить дефицитъ въ шоссейной ремонтной суммѣ;

что право переноса прежнихъ и учрежденія новыхъ заставъ, безъ особаго на то разрѣшенія начальства, не можетъ быть допущено, такъ какъ подобный произволъ могъ бы послужить къ стѣсненію проѣзжающихъ;

что условіе о невмѣшательсгвѣ начальства ни въ какія распоряженія, собственно по сбору и контролю онаго, сообразно съ самой цѣлью отдачи сбора въ аренду; но такое ограниченіе отстраняетъ инженерное начальство отъ наблюденія, какъ за исполненіемъ арендаторомъ въ точности своей обязанности, въ отношеніи исправнаго содержанія заставныхъ

домовъ, такъ и въ томъ, чтобы сборъ производимъ былъ на точномъ основаніи существующихъ постановленій, безъ малѣйшаго стѣсненія проѣзжающихъ;

что съ отдачею въ аренду сбора должно само собою послѣдовать прекращеніе онаго въ канцеляріяхъ Генералъ-Губернаторовъ;

что выговариваемое арендаторомъ ограниченіе арендной платы при открытіи желѣзныхъ дорогъ между трактами, соединяемыми арендуемыми шоссе, по крайней неопредѣлительности своей, допущено быть не можетъ.

Сущность условій, изложенныхъ въ остальныхъ прошеніяхъ, заключается въ слѣдующемъ:

1. Срокъ контракта предлагался большинствомъ на 6 лѣтъ; нѣкоторые предлагали на 3, и весьма немногіе на 4 и на 5 лѣтъ.

2. За основаніе, при опредѣленіи величины арендной платы, просители желали принять средній валовой доходъ, иные за 10 лѣтъ, а нѣкоторые за 6 или за 5 лѣтъ. Въ двухъ прошеніяхъ только предположено было принять за основаніе средній выводъ со времени открытія шоссе по день заключенія контракта. Не многіе также просили основываться на цифрѣ чистаго дохода, а не валоваго.

3. Опредѣленную такимъ образомъ среднюю цифру дохода, нѣкоторые изъ просителей желали принять за цифру причитающейся съ нихъ арендной платы, большинство же изъявили готовность сдѣлать надбавку въ 5%, 10%, 15% и даже 25% (Брестскій купецъ Фейерштейнъ, на шоссе отъ Бреста до Бобруйска). Въ одномъ прошеніи (Норкинъ и Маркманъ,

по Николаевскому мосту и Броварскому шоссе) предлагали взносъ на 5% выше наибольшаго годоваго сбора.

4. Плату просители полагали вносить за истекшій мѣсяцъ, иные 1, другіе 15, третьи 20 числа.

5. Въ обеспеченіе своей исправности контрагенты готовы были представить либо узаконенный залогъ, либо залогъ равный $^1/_5$ или $^1/_{10}$ части контрактной суммы.

6. Содержаніе, ремонтъ и страховку заставныхъ домовъ большинство просителей соглашались принять на свой счетъ, обязуясь сдать означенныя строенія, по истеченіи контрактнаго срока, въ томъ самомъ видѣ, въ какомъ они были приняты. Наемъ заставныхъ домовъ, тамъ гдѣ казенные не построены, нѣкоторые изъ контрагентовъ соглашались равнымъ образомъ принять на свой счетъ.

7. Просители желали также, чтобы имъ предоставлено было право устраивать, по соглашенію съ начальствомъ, новыя заставы тамъ, гдѣ они признаютъ то нужнымъ, равно какъ и переводить старыя съ однаго мѣста на другое.

8. Весьма не многіе изъ просителей желали сохранить при взиманіи сбора состоявшую при заставахъ команду, при чемъ по большей части, но не всѣми, требовалось, чтобы они были подчинены контрагентамъ. Содержаніе команды всѣ почти изъ означенныхъ просителей желали возложить на казну. Большинство же контрагентовъ предпочитало имѣть вольнонаемную команду, на ихъ счетъ и въ полной отъ нихъ зависимости, а также стражу для препятствованія объѣздамъ.

9. Одинъ изъ просителей (Могилевскій купецъ Манасѣвичъ) изъявилъ готовность на то, чтобы изъ штрафа, взысканнаго съ виновныхъ за объѣздъ по положенію, одна поло-

вина обращалась въ Приказъ Общественнаго Призрѣнія, а другая въ пользу открывателей злоупотребленій.

10. Для огражденія проѣзжающихъ отъ притѣсненій со стороны коммиссіонера, одинъ изъ просителей (Ярославскій купецъ Труновъ), предоставлялъ казнѣ учредить особыхъ на ея счетъ ревизоровъ, обязываясь, за открытое ревизоромъ излишнее взиманіе платы съ проѣзжающихъ, примѣрно отъ 10 коп. до 1 руб., платить въ пользу казны штрафъ, въ первый разъ 10 руб., во второй 30 р., а въ третій 90 рублей.

Предложенія, поступившія въ Главное Управленіе, были всѣ разсмотрѣны и всѣ оставлены безъ уваженія, такъ какъ ни одно изъ нихъ, по совокупности заключавшихся въ немъ условій, не было признано для казны выгоднымъ. По нѣкоторымъ (хотя немногимъ) проектамъ, надбавка, предложенная контрагентами, была лишь кажущеюся; по другимъ казна ожидала возростаніи шоссейнаго сбора въ размѣрѣ большемъ, чѣмъ увеличеніе, предложенное контрагентами. Но большая часть надбавокъ дѣйствительно доставила бы приращеніе въ доходахъ казны.

Вмѣсто возраженія на нѣкоторыя изъ предположеній, Главное Управленіе ссылалось на неточность находившихся въ его распоряженіи свѣдѣній, касательно дорожнаго сбора.

Отдавать въ аренду лишь одну часть шоссе, оставляя взиманіе сбора по другой части въ завѣдываніи казны, признано было совершенно невозможнымъ. Въ числѣ препятствій выставлено и то, что сборъ на заставѣ не рѣдко поступаетъ не только по одному тому шоссе, къ коему застава принадлежитъ, но и по другимъ шоссе, а въ вѣдомости показывается поступающимъ по первому шоссе.

Размѣръ залога по всѣмъ почти прошеніямъ признанъ неудовлетворительнымъ. Устройство новыхъ заставъ рѣшительно отвергнуто, какъ стѣснительное для проѣзжающихъ. Вообще, при всѣхъ разсужденіяхъ объ отдачѣ шоссейнаго сбора въ арендное содержаніе, Главное Управленіе признавало однимъ изъ важнѣйшихъ препятствій тѣ стѣсненія, которымъ проѣзжающіе рисковали подвергаться при взиманіи сбора частными лицами. Наибольшее сопротивленіе встрѣтилъ со стороны Главнаго Управленія пунктъ объ упраздненіи состоящей при заставныхъ домахъ команды, равно какъ и подчиненіе ея арендаторамъ.

Заявлена была также мысль, что отдача въ арендное содержаніе шоссейнаго сбора должна быть допущена не иначе, какъ въ совокупности съ ремонтомъ самыхъ шоссе, по тому уваженію, что количество ремонтныхъ матеріаловъ въ прямомъ отношеніи соотвѣтствуетъ дѣятельности проѣзда.

Можно вообще замѣтить, что отдача шоссейнаго сбора въ арендное содержаніе всегда противорѣчила намѣреніямъ начальства Главнаго Управленія Путей Сообщенія.

Въ такомъ положеніи находился этотъ вопросъ, когда, 7 октября 1862 года, отставной Титулярный Совѣтникъ Александръ Гавриловъ Ермоловъ вступилъ съ прошеніемъ объ отдачѣ ему въ арендное содержаніе шоссейнаго сбора между Москвой и Орломъ, на предложенныхъ имъ условіяхъ. Прежде еще ихъ разсмотрѣнія, Титулярный Совѣтникъ Ермоловъ, уже въ товариществѣ съ Титулярнымъ Совѣтникомъ Максимовымъ и Коллежскимъ Секретаремъ Троицкимъ, вошелъ съ новымъ прошеніемъ объ отдачѣ имъ въ арендное содержаніе дорожнаго сбора не только отъ Москвы до Орла,

но и на всемъ протяженіи линіи отъ Москвы до Харькова. 1 марта 1863 года къ нимъ присоединился Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Жеребцовъ.

Условія, предложенныя товариществомъ, заключались въ слѣдующемъ:

1. Контрагенты обязаны платить въ казну годовую арендную сумму пятью процентами болѣе, противъ средняго годоваго сбора, по сложности четырехъ сполна истекшихъ лѣтъ, т. е. 1858, 1859, 1860 и 1861 годовъ.

2. Арендную сумму вносить по истеченіи каждаго мѣсяца, не позже 10 числа, по одной двѣнадцатой части годовой платы, въ Уѣздныя Казначейства ближайшихъ городовъ, находящихся по тракту; а квитанціи, полученныя изъ тѣхъ Казначействъ, представлять куда будетъ назначено правительствомъ.

3. Контрагенты обеспечиваютъ арендный взносъ залогами, равняющимися одной десятой части годовой платы.

4. Контрагенты принимаютъ на свой счетъ: отопленіе, освѣщеніе и ремонтъ заставныхъ домовъ; но капитальныя поправки и перестройки должны производиться на счетъ казны. Наемную плату за-заставные дома, казнѣ не принадлежащіе, контрагенты принимаютъ также на свой счетъ. Они выговариваютъ себѣ равнымъ образомъ право учреждать, по соглашенію съ начальствомъ, новые заставные дома тамъ, гдѣ признаютъ это нужнымъ.

5. Контрагенты содержатъ на свой счетъ и по своему усмотрѣнію, какъ на всѣхъ арендуемыхъ заставныхъ домахъ, такъ и на могущихъ вновь открыться, потребное число смотрителей, ревизоровъ, писарей, стражниковъ и верховыхъ объѣзчиковъ, назначая всѣхъ служащихъ по собственному усмотрѣнію.

6. Правительство предоставляетъ контрагентамъ и лицамъ, отъ нихъ завѣдывающимъ шоссейнымъ сборомъ, носить утвержденную начальствомъ форму фуражекъ, съ особыми значками, смотрителямъ станцій особую форму, а служителямъ, независимо отъ фуражекъ со знаками, особыя бляхи на груди.

7. Вступить въ управленіе сборами съ 3-го числа втораго мѣсяца, со времени заключенія контракта. Въ теченіи сего срока, начальство Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій обязано распорядиться о сдачѣ контрагентамъ всѣхъ заставныхъ домовъ по описи, со всею имѣющеюся на оныхъ движимостью и руководящимъ дѣлопроизводствомъ, а контрагенты обязаны все сіе принять; по истеченіи аренднаго срока, контрагенты обязаны сдать, какъ строенія, такъ и находящуюся въ нихъ движимость, по пріемнымъ описямъ.

8. По вступленіи контрагентовъ въ управленіе сборами, начальство Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій должно снестись со всѣми властями тѣхъ мѣстностей, чрезъ которыя проходитъ арендуемая линія шоссе, объ оказаніи постояннаго пособія и содѣйствія контрагентамъ во всѣхъ ихъ законныхъ требованіяхъ, клонящихся къ защитѣ какъ казенныхъ, такъ и ихъ законныхъ интересовъ.

9. Лицамъ, заключившимъ этотъ контрактъ, предоставляется право: принять въ свое общество и другихъ компаніоновъ; сдать часть или весь трактъ, на основаніи изложенныхъ въ семъ контрактѣ правилъ, другимъ лицамъ; заключать частныя условія на срочные проѣзды съ разными вѣдомствами, обществами и лицами.

10. Если по причинамъ, объясненнымъ въ 1988 ст. XIII 1 ч., какъ независящимъ отъ контрагентовъ, шоссейный сборъ уменьшится, контрагенты освобождаются отъ

отвѣтственности за своевременность и полноту взноса арендной суммы;

11. Если по направленію арендуемаго шоссе, или близь онаго, будетъ утверждена линія желѣзной дороги, по всему пути или части онаго, ранѣе 10-лѣтняго срока, и чрезъ токовое открытіе сборъ шоссейныхъ денегъ уменьшится или вовсе уничтожится; тогда арендная плата должна соразмѣрно уменьшиться, по обоюдному соглашенію; въ случаѣ же несоглашенія и самый контракъ, по измѣнившемуся въ сборахъ участку, долженъ быть уничтоженъ.

12. Для опредѣленія той суммы, которая, по случаю открытія желѣзной дороги, должна будетъ уменьшиться, начальство Путей Сообщенія должно назначить заблаговременно съ своей стороны чиновника, который, вмѣстѣ съ агентомъ Общества, наблюдалъ-бы, въ продолженіи мѣсяца, шоссейный сборъ по тому участку, на который можетъ имѣть вліяніе открытіе желѣзной дороги. Опредѣленная такимъ образомъ сумма должна быть вычтена изъ общей годовой платы, вносимой контрагентами.

13. Такса шоссейнаго сбора, а равно и всѣ правила, изданныя на сей предметъ, остаются обязательными для контрагентовъ, въ томъ самомъ видѣ, какъ они въ настоящее время существуютъ.

14. Контрагенты учредятъ главную контору Московско-Харьковскаго шоссейнаго сбора въ Москвѣ; въ случаѣ надобности, Главное Управленіе Путей Сообщенія и публичныхъ зданій сносится съ оною конторою.

По примѣру Ермолова и комп. Сувальскій 1-й гильдіи купецъ Лейзеръ Липняцкій, прошеніемъ отъ 28 января 1863

года, предложилъ отдать ему въ аренду сборъ по слѣдующимъ шоссе: 1) Московско-Варшавскому — отъ г. Подольска до г. Брестъ—Литовска; 2) Кіевскому—отъ станціи Броваровъ чрезъ ст. Довскъ до г. Острова, т. е. до пресѣченія сего шоссе съ Динабургскимъ. 3) Бобруйскому шоссе отъ г. Могилева до Бобруйска, 4) Орловско-Брянскому отъ г. Орла до Рославля; 5) Витебско-Смоленскому отъ г. Рославля чрезъ Смоленскъ до Витебска, и 6) Смоленскому оть Смоленска до Соловьева перевоза.

Главными условіяии предложенія Липняцкаго поставлены, съ его стороны, слѣдующія обязательства:

а) платить за аренду сбора ежегодную сумму, нынѣ получаемую, по разсчету четырехлѣтней сложности, съ надбавкою 5%;

б) контрактъ заключить, въ видѣ опыта, на 4 года;

в) обеспечить исправный взносъ арендной платы благонадежнымъ залогомъ въ $^1/_5$ часть годоваго сбора;

г) Въ остальныхъ условіяхъ Липняцкій изъявилъ готовность подчиниться тѣмъ правиламъ, какія утверждены будутъ для компаніи Ермолова.

При разсмотрѣніи обоихъ проектовъ оказалось, что просители ходатайствовали объ отдачѣ шоссейнаго сбора на довольно значительномъ протяженіи; вмѣстѣ съ тѣмъ нельзя было не предполагать, что даже и безъ призыва къ подобнымъ обязательствамъ со стороны правительства, могутъ явиться, по примѣру прежнихъ лѣтъ, еще лица, желающія взять въ аренду прочія шоссе въ Имперіи. А потому необходимо было разсмотрѣть вопросъ этотъ въ *общемъ видѣ*, дабы постановить по оному положительныя правила на будующее время. Въ этихъ видахъ Департаментъ

Искуственныхъ Дѣлъ составилъ, для предложеній Ермолова и Липняцкаго, подробные *проекты кондицій*, при чемъ расходился въ нѣкоторыхъ статьяхъ съ поданными ему прошеніями, стараясь обеспечить казну въ правильномъ поступленіи отъ арендаторовъ полнаго количества шоссейнаго сбора и вмѣстѣ съ тѣмъ по возможности оградить проѣзжающихъ отъ всякихъ задержекъ, притѣсненій и обидъ. Департаментъ находилъ также возможнымъ примѣнять эти кондиціи ко всѣмъ прочимъ случаямъ, если бы пришлось отдавать въ арендное содержаніе шоссейный сборъ по другимъ шоссе.

Въ настоящемъ обзорѣ достаточно будетъ привести проектъ кондицій съ Ермоловымъ и К°, такъ какъ проектъ кондицій съ Липняцкимъ представляетъ лишь немногія измѣненія, сравнительно съ первымъ проектомъ.

„*Проектъ кондицій на отдачу въ арендное содержаніе сбора за проѣздъ по шоссе отъ г. Москвы до г. Харькова*“, заключается въ слѣдующемъ:

1. Контрагенты принимаютъ на себя обязанность взиманія дорожнаго сбора съ проѣзжающихъ по шоссе отъ г. Москвы до г. Харькова, въ теченіи *четырехъ лѣтъ* съ такого-то года, мѣсяца и дня по такое-то число такого-то мѣсяца 00 года, круглымъ счетомъ за 937.208 р., т. е. по 234.552 руб. за каждый годъ.

2. Помянутый сборъ контрагенты должны производить во всемъ согласно табелямъ, составленнымъ Главнымъ Управленіемъ, на основаніи Высочайше утвержденнаго 6-го апрѣля 1849 года мнѣнія Государственнаго Совѣта; относительно-же порядка и способа взиманія сего сбора, для нихъ обязательны всѣ правила, изложенныя въ ст. 846 — 862 и 866, 867 Т. XII Уст. Путей Сообщеній, равно и распоряже-

нія, какія по сему предмету, по день заключенія контракта, установлены будутъ главнымъ управленіемъ.

3. Арендную плату контрагенты вносятъ по истеченіи каждаго мѣсяца, но *не позже десятаго числа* наступившаго мѣсяца, по расчету одной двѣнадцатой части всей годовой платы, т. е. *по девятнадцати тысячъ пяти сотъ сорока шести рублей* (19.546 р.) въ уѣздныя Казначейства ближайшихъ городовъ, расположенныхъ по Московско-Харьковскому шоссе, по усмотрѣнію самихъ контрагентовъ; а квитанціи, полученныя изъ Казначействъ, они представляютъ въ Правленіе IV Округа Путей Сообщенія, не позже *семидневнаго срока* по взносѣ денегъ въ казначейства; но такъ какъ правительству нужно знать по возможности вѣрныя цифры поступленія доходовъ въ Казначейства, то контрагенты, при заключеніи сего контракта, должны опредѣлить впередъ: въ какія именно уѣздныя казначейства и по сколько денегъ изъ полной годовой платы за аренду будутъ они вносить.

4. Въ случаѣ, если за проѣздъ по участкамъ Орловско-Брянскаго, Московско-Варшавскаго и Воронежскаго шоссе, прилегающимъ къ Московско-Харьковскому тракту, сборъ на заставахъ тѣхъ шоссе могъ остаться не уплоченнымъ, или если проѣзжающіе будутъ съѣзжать съ Московско-Харьковскаго на вышесказанныя шоссе, на разстояніи ближе, чѣмъ первыя на нихъ заставы, контрагенты обязаны взыскивать этотъ сборъ съ проѣзжающихъ и представлять его также ежемѣсячно въ тѣже казначейства, удерживая въ свою пользу, какъ вознагражденіе за производство сбора, по 8% со всей суммы шоссейнаго сбора.

Примѣчаніе. Вознагражденіе 8% за производство сбора предположено по примѣру участка Рижско-Тауерогенскаго

шоссе отъ г. Шавли до мѣст. Янишекъ, на коемъ главное управленіе платитъ за взиманіе по 8% съ собираемой суммы.

5. Для записыванія сбора какъ за проѣздъ по Московско-Харьковскому шоссе, такъ и по прилегающимъ къ нему участкамъ Орловско-Брянскаго, Московско-Варшавскаго и Воронежскаго шоссе, контрагентамъ выдаются ежегодно, на ихъ счетъ, отъ однаго изъ Департаментовъ Главнаго Управленія Путей Сообщенія, особыя ярлычныя книги; книги эти ежегодно, послѣ контроля самихъ контрагентовъ, должны представляться на ревизію Главнаго Управленія, на основаніи ст. 872—875 Уст. Путей Сообщенія Т. XII.

6. Ярлычныя книги должны быть всегда открыты для мѣстнаго инженернаго начальства, т. е. начальника отдѣленія, его помощниковъ и мѣстныхъ начальниковъ дистанцій, какъ лицъ, *обязанныхъ постоянно ревизовать* дѣйствія контрагентовъ относительно вѣрнаго взиманія сбора, сколько для узнанія истинной цифры сбора, столько же и для устраненія всякихъ неисправныхъ дѣйствій контрагентовъ по взиманію его.

7. Въ обеспеченіе какъ исправнаго ежемѣсячнаго платежа арендной суммы, такъ и вообще исполненія всѣхъ обязанностей по сему контракту, контрагенты представляютъ залогъ, равняющійся одной *пятой части* годовой платы, т. е. на *сорокъ шесть тысячъ девятьсотъ десять рублей сорокъ коп.* (46,910 р. 40 к.); имѣя же въ виду, что прямое назначеніе шоссейнаго сбора, по закону, есть возмѣщеніе издержекъ на ремонтъ шоссе, залогъ долженъ быть представляемъ контрагентами денежный, т. е. деньгами или иными Государственными денежными бумагами, дабы въ случаѣ неполнаго или неправильнаго поступленія шоссейнаго сбора чрезъ арендаторовъ, Главное Управленіе имѣло въ своихъ

рукахъ наличныя денежныя средства, къ распоряженіямъ по ремонту шоссе.

8. Въ управленіе сборами контрагенты вступаютъ съ 1-го числа втораго мѣсяца, со времени заключенія контракта, и съ того же числа обязываются вносить слѣдующій съ нихъ арендный сборъ.

9. Въ теченіе времени со дня заключенія сего контракта, до вступленія контрагентовъ въ управленіе сборомъ, инженерное начальство обязано имъ сдать всѣ заставные дома по *описямъ*, со всею имѣющеюся при нихъ движимостью и всѣмъ дѣлопроизводствомъ за текущій годъ по взиманію сбора, дабы вполнѣ ознакомить контрагентовъ съ производящеюся перепискою по сему предмету.

10. По истеченіи контрактнаго срока, арендаторы обязаны обратно сдать какъ заставные дома, такъ и движимость, по пріемнымъ описямъ, съ обязательствомъ — все утраченное пополнить натурою или деньгами по оцѣнкѣ, означенной въ описи, а испорченное и поврежденное привести въ надлежащій видъ, сообразно описямъ; если же контрагенты, при обратной сдачѣ строеній, этаго не исполнятъ, то Инженерное начальство само распоряжается на ихъ счетъ всѣми нужными исправленіями.

11. Сверхъ того контрагенты принимаютъ на свой счетъ отопленіе, освѣщеніе, ремонтъ и капитальныя исправленія, а также ежегодное страхованіе шести казенныхъ заставныхъ домовъ, на общихъ по сему предмету правилахъ, въ Россійскихъ страховыхъ обществахъ.

12. Плату за наемъ помѣщеній для заставныхъ домовъ, нынѣ нанятыхъ по контрактамъ казною, у частныхъ лицъ, арендаторы также принимаютъ на свой счетъ, выполняя въ

семъ случаѣ въ точности всѣ условія заключенныхъ казною съ тѣми лицами контрактовъ, до истеченія ихъ сроковъ.

13. При вступленіи контрагентовъ въ управленіе шоссейнымъ сборомъ, Главное Управленіе Путей Сообщенія обязано распубликовать въ сенатскихъ, столичныхъ и мѣстныхъ губернскихъ вѣдомостяхъ о передачѣ арендаторамъ права взиманія сбора, какъ за проѣздъ по Московско-Харьковскому шоссе, такъ и, согласно 4 пунк. сего контракта, по частямъ, прилегающихъ къ нему участковъ.

14. Если контрагенты найдутъ необходимымъ вновь учредить гдѣ либо заставные дома, или же упразднить существующіе, то къ сему они приступаютъ, *на свой собственный счетъ*, но не иначе, какъ съ предварительнаго разрѣшенія Главнаго Управленія Путей Сообщенія; и начинаютъ производство сбора на новыхъ заставахъ лишь послѣ надлежащаго распубликованія о перемѣнѣ, происшедшей въ расположеніи заставныхъ домовъ; заставы во всякомъ случаѣ должны учреждаться въ такомъ между собою разстояніи, чтобы онѣ не могли производить стѣсненій и замедленій въ проѣздѣ, отъ частыхъ остановокъ обозовъ.

15. На всѣхъ нынѣ существующихъ заставахъ, а равно и на могущихъ вновь открыться, контрагенты содержатъ, на свой счетъ, потребное число смотрителей, ревизоровъ, писарей и стражниковъ, назначая ихъ по своему усмотрѣнію, но съ непремѣннымъ условіемъ, чтобы назначаемые ими для сего люди были хорошаго поведенія и снабжены надлежащими видами; а завѣдывающіе сборомъ и начальники заставъ должны имѣть, сверхъ того, законныя отъ контрагентовъ довѣренности.

16. Арендаторы обязаны строго наблюдать, чтобы ихъ служащіе обходились вѣжливо съ проѣзжающими, какого-бы званія таковые ни были; за всякія же обиды со стороны служащихъ, подлежатъ отвѣтственности по законамъ какъ виновные, такъ и сами арендаторы, которые должны отвѣтствовать за дѣйствія своихъ служащихъ.

17. Если арендаторы будутъ изобличены во взиманіи дорожнаго сбора въ бо̀льшемъ противъ таксы количествѣ, или же въ домогательствѣ взиманія платежа съ тѣхъ лицъ, экипажей, подводъ, лошадей и скота, которые по закону отъ сего сбора изъемлются, то (примѣняясь къ ст. 867 Т. XII Уст. Путей Сообщенія), контрагенты подвергаются штрафу *въ шестеро* противъ излишне взятаго сбора, изъ котораго половина возвращается тому, кто уплатилъ излишній сборъ, а другая половина поступаетъ въ казну; сверхъ того, виновные въ такомъ злоупотребленіи немедленно устраняются и подвергаются личному взысканію, по усмотрѣнію суда, какъ за вымогательство.

18. Арендаторамъ и лицамъ, отъ нихъ назначеннымъ для завѣдыванія шоссейнымъ сборомъ, предоставляется право: носить форму фуражекъ съ особыми значками, смотрителямъ заставъ особую форму одежды, а служителямъ, независимо отъ фуражекъ со значками, еще и особыя бляхи на груди; формы эти должны быть утверждены Главнымъ Управленіемъ, по представленіи рисунковъ арендаторами, примѣняясь къ существующимъ формамъ, напр. на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

19. Контрагентамъ предоставляется право: принимать въ свое общество и другихъ компаніоновъ, сдавать часть или весь трактъ, на основаніи изложенныхъ въ семъ кон-

трактѣ условій, другимъ лицамъ, но съ личною и залогами ихъ самихъ отвѣтственностью, также заключать частныя условія на срочные проѣзды съ разными вѣдомствами, обществами и лицами, съ тѣмъ однако же, чтобы сіи условія имѣли силу лишь на то время, въ которое шоссейный сборъ будетъ въ завѣдываніи контрагентовъ; въ случаѣ же устраненія ихъ отъ сбора, по какимъ бы то ни было обстоятельствамъ, даже и ранѣе истеченія контрактнаго срока, условія эти не должны и не могутъ имѣть обязательной силы, ни для новыхъ контрагентовъ, ни для казны.

20. Если по причинамъ, объясненнымъ въ 1988 ст. X т. части 1, послѣдуетъ уменьшеніе сбора, то контрагенты освобождаются отъ отвѣтственности за своевременность и полноту взноса арендной платы, но лишь за тотъ періодъ времени, въ который вышеобъясненныя причины будутъ имѣть вліяніе на шоссейный сборъ.

21. Въ случаѣ приступа, въ теченіи 4-хъ лѣтъ арендnаго времени, къ работамъ для устройства желѣзной дороги, по направленію Московско-Харьковскаго шоссе, или вблизи онаго, какъ обстоятельства, имѣющаго неоспоримое вліяніе на увеличеніе движенія, а слѣдовательно шоссейнаго сбора, контрагенты не имѣютъ права отказываться отъ отвѣтственности за полноту взноса арендной платы, даже если бы движеніе, по устраиваемой части желѣзной дороги, открылось въ теченіи этого 4-хъ лѣтняго періода времени.

22. Въ случаѣ неисправности контрагентовъ въ срокѣ платежа арендной платы, Главное Управленіе Путей Сообщенія въ правѣ немедленно взять дорожный сборъ въ непосредственное свое распоряженіе или, по своему усмотрѣнію, передать его въ другія частныя руки; контрагенты же

обязаны *вознаградить въ семъ казну за всѣ убытки, понесенные ею,* и сверхъ того уплатить штрафъ, установленный 1576 ст. X т. част. 1, т. е. по полупроценту въ мѣсяцъ со всей суммы, слѣдующей съ нихъ со времени неисправнаго взноса арендной платы до истеченія контрактнаго срока, отвѣтствуя въ семъ случаѣ не только залогами, но и всѣмъ состояніемъ контрагентовъ; и за симъ контрактъ, какъ нарушенный неисправностью контрагентовъ, Главное Управленіе признаетъ уничтоженнымъ.

23. Таксы сбора, по расчету платежей съ обоихъ концевъ шоссе, арендаторы должны написать на бѣлыхъ доскахъ черною масленою краскою и прибить къ столбамъ на каждой заставѣ, съ цѣлію, чтобы каждый проѣзжающій съ удобностію могъ видѣть сколько за проѣздъ по шоссе онъ обязанъ заплатить сбора. Изготовленіе и окраску этихъ столбовъ и досокъ, равно и шлагбаумовъ при заставныхъ домахъ, производятъ контрагенты на свой счетъ.

24. Въ случаѣ жалобъ арендаторовъ и проѣзжающихъ, вѣдомство Путей Сообщенія разсматриваетъ лишь тѣ, которыя касаются порядка сбора и нарушенія законовъ, для безпрепятственнаго и безостановочнаго проѣзда по шоссе; остальныя же жалобы поступаютъ, какъ отъ арендаторовъ, такъ и отъ проѣзжающихъ, къ подлежащимъ гражданскимъ начальствамъ.

25. Въ случаѣ, если въ теченіи аренднаго срока послѣдуетъ повелѣніе высшаго начальства объ измѣненіи таксъ сбора, настоящія условія должны быть обязательны для контрагентовъ и для казны лишь до того времени, пока послѣдуетъ измѣненіе существующихъ таксъ, ибо таковымъ распоряженіемъ высшаго начальства, контрактъ уничтожается.

26. Контрактъ долженъ быть заключенъ на счетъ арендаторовъ, на установленной гербовой бумагѣ, соотвѣтствующей цѣнностью 4-хъ лѣтней арендной платѣ, т. е. 938,208 руб.; равнымъ образомъ заготовляются на ихъ счетъ и копіи съ контракта, на низшаго достоинства гербовой бумагѣ, для выдачи одной самимъ арендаторамъ, другой Правленію IV Округа Путей Сообщенія и двухъ копій начальникамъ Отдѣленій, каждому по одной, для наблюденія за исполненіемъ условій со стороны арендаторовъ. Вся переписка, по случаю неисправнаго взноса арендныхъ денегъ, будетъ производиться на надлежащаго достоинства гербовой бумагѣ, опредѣленной закономъ для различныхъ инстанцій, за которую деньги взыскиваются съ арендаторовъ при расчетѣ.

27. Во всѣхъ истекающихъ по настоящей передачѣ аренды въ частныя руки случаяхъ, которые въ семъ договорѣ могутъ быть не положительно оговорены, слѣдуетъ руководствоваться общими узаконеніями о подрядахъ и о взиманіи шоссейнаго сбора. Контрактъ сей съ обѣихъ сторонъ хранить свято и ненарушимо.

По мнѣнію Департамента Искуственныхъ Дѣлъ, съ финансовой стороны предложенія Ермолова и Липняцкаго доставляли казнѣ слѣдующія выгоды: 1) для Московско-Харьковскаго тракта средній выводъ количества, поступившаго распоряженіемъ казны сбора, могъ быть исчисленъ (да и то лишь приблизительно), за послѣднее только четырехъ-лѣтіе; а потому Департаментъ полагалъ не отдавать сбора арендаторамъ дольше, какъ на 4 года, принимая за данность цифру поступившаго въ 1858, 1859, 1860 и 1861 гг. средняго сбора въ 223,388 р. с.

2) Точно также для шоссе, просимыхъ Липняцкимъ, средній выводъ за послѣдніе 4 года опредѣляется цифрою въ 180,138 р. с.

3) На этихъ основаніяхъ пятипроцентная надбавка, предлагаемая арендаторами въ пользу казны, опредѣлится: для предложеній Ермолова и К° въ 11,169 р. 40 к. и Липняцкаго—9,006 р. 90 к., а ежегодный платежъ былъ бы: для Ермолова и К°—234,557 р. и Липняцкаго—189,144 р.

4) При вступленіи арендаторовъ въ ихъ права, Главное Управленіе избавилось бы отъ расходовъ по содержанію шоссейныхъ заставъ и служащихъ, что составило бы для казны сбереженія, по предложеніямъ Ермолова и К°—17,342 р. и Липняцкаго—27,304 р. Такимъ образомъ общій выигрышъ казны составлялъ бы, по предложеніямъ Ермолова и К°—28,511 р., а Липняцкаго—36,310 р., что соотвѣтствуетъ увеличенію дохода противъ средняго шоссейнаго сбора на 12,75% и 20,10%. Чистый барышъ казны отъ этой операціи равнялся бы, стало быть, 64,821 р. Отдача сбора въ аренду съ торговъ доставила бы, вѣроятно, еще большую надбавку.

По собраніи всѣхъ надлежащихъ свѣдѣній и справокъ по сему предмету, Департаментъ Искуственныхъ Дѣлъ составилъ весьма подробный и обстоятельный докладъ, который и былъ за тѣмъ препровожденъ въ Совѣтъ Главнаго Управленія Путей Сообщенія.

Тѣмъ временемъ поступило еще четыре прошенія по тому же предмету, а именно:

1) 11 мая 1863 года, отъ Динабургскаго 3-й гильдіи купца Зальмана Беркенгейма, объ отдачѣ въ аренду сбора на Ковенскомъ шоссе.

2) 19-го іюня, отъ отставнаго поручика Якимовскаго, объ отдачѣ ему сбора по всей Имперіи, и преимущественно на нижеслѣдующихъ шоссе: отъ Москвы до Харькова, отъ станціи Лапотниково до Воронежа, отъ Москвы до Ярославля и отъ Москвы до Рязани.

3) 26 іюня, отъ Аккерманскаго 3-й гильдіи купеческаго сына Зельмана Компанейца, объ отдачѣ ему шоссейнаго сбора по участку отъ Вилькомира до Ковно, въ видѣ опыта, въ коммиссіонерное управленіе на три года, подъ ближайшимъ надзоромъ правленія IX Округа Путей Сообщенія.

4) 21 сентября, отъ Валдайскаго 1-й гильдіи купца Епишкина, объ отдачѣ ему сбора по Нижегородскому и Ярославскому шоссе.

Всѣ эти прошенія и условія, къ нимъ приложенныя, были разсмотрѣны въ Совѣтѣ Главнаго Управленія Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій, вмѣстѣ съ вышеприведеннымъ докладомъ Департамента Искуственныхъ Дѣлъ. Результатъ этаго разсмотрѣнія изображенъ въ журналѣ Совѣта отъ 25 сентября 1863 года № 90. Изъ журнала этаго явствуетъ, что Совѣтъ нашелъ:

1) Что за принятіемъ со стороны Главнаго Управленія мѣръ къ болѣе вѣрному обеспеченію взиманія дорожнаго сбора мѣстами и лицами, этимъ сборомъ завѣдывающими, и не имѣя въ тоже время опредѣлительныхъ данныхъ о количествѣ шоссейнаго сбора, который по всей вѣроятности долженъ увеличиться отъ сказанныхъ мѣръ,—нельзя судить въ какой мѣрѣ выгодны для казны предложенія лицъ, желающихъ принять шоссейный сборъ въ арендное содержаніе.

2) Что Ермоловъ и Липняцкій не представляютъ достаточнаго обеспеченія для казны на случай ихъ неисправ-

ности, такъ какъ Липняцкій предлагаетъ обеспечить свою обязянность залогомъ на $^1/_5$ часть, а Ермоловъ и того меньше, только на $^1/_{10}$ часть.

Залогъ Липняцкаго на $^1/_5$ часть годовой суммы, 189,144 р., составляетъ 37,828 р., а ежемѣсячная плата въ казну будетъ простираться до 15,762 р.

Залогъ Ермолова, по годовой суммѣ арендной платы 234,552 р., будетъ простираться на $^1/_{10}$ часть этой суммы, до 23,455 р., а плата, которую Ермоловъ выговариваетъ вносить въ казну по мѣсячно — 19,546 р.

Въ случаѣ неисправности арендаторовъ, по истеченіи мѣсяца, потребуется примѣрно до 2-хъ мѣсяцевъ на отдачу аренды другому лицу, или принятіе обратно сбора въ казенное управленіе. Слѣдовательно при неисправности арендаторовъ предвидится опасеніе потери казны: въ первомъ случаѣ до 9,548 р., а во второмъ до 35,183 р.

3) Ермоловъ и Липняцкій, принимая въ свое распоряженіе казенные заставные дома, ничѣмъ не обеспечиваютъ сохранности и цѣлости этихъ зданій; при таковой необеспеченности зданій, предложеніе ихъ прямо противорѣчитъ буквѣ ст. 43 т. VIII ч. 1, Уст. Оброч., по коей узаконяется, чтобъ сверхъ обеспеченія исправности платежа оброка (по оброчнымъ статьямъ, отдаваемымъ въ срочное содержаніе) залогомъ, равняющимся полугодовой оброчной суммѣ, отъ торгующихся требуется еще обеспеченіе въ сохраненіи въ цѣлости казенной оброчной статьи, буде на оной находятся строенія. Залогъ сей по цѣнѣ долженъ быть равенъ третьей части суммы, въ которую оцѣнено будетъ казенное строеніе.

4) Что условія просителей объ уменьшеніи арендной платы соразмѣрно уменьшенію шоссейнаго сбора, въ случаѣ

проложенія новыхъ желѣзныхъ дорогъ вдоль арендуемыхъ шоссе, или по другимъ причинамъ, объясненнымъ въ 1988 ст. X т. ч. I, не могутъ быть приняты, потому что кондиціи такого рода видимо клонятся только къ обеспеченію выгоды частныхъ лицъ, не представляя казнѣ никакихъ гарантій, въ случаѣ увеличенія шоссейнаго сбора по какимъ либо непредвидѣннымъ обстоятельствамъ, какъ напр. въ случаѣ открытія новыхъ ярмарокъ въ мѣстахъ, ближайшихъ къ арендуемымъ шоссе, или предпріятія значительныхъ Государственныхъ сооруженій, даже построекъ самыхъ желѣзныхъ дорогъ вдоль линіи арендуемыхъ шоссе и проч., такъ какъ въ такихъ случаяхъ неминуемо увеличится движеніе по шоссе, съ увеличеніемъ котораго и самый дорожный сборъ будетъ увеличиваться; взносъ же арендной платы останется одинъ и тотъ же, не смотря на необходимое въ тоже время увеличеніе издержекъ со стороны казны на ремонтъ самыхъ шоссе.

Приведенная же просителями 1988 ст. закона не можетъ никакъ быть примѣнена къ настоящему предпріятію, такъ какъ статьей этой, по причинамъ, въ ней указаннымъ, освобождаются отъ всякой отвѣтственности и самаго исполненія договора лица, вступившія въ казенныя обязательства для производства какихъ либо работъ и поставокъ, для перевозки тяжестей, заготовленія съѣстныхъ припасовъ и проч., а не для арендnаго содержанія шоссейнаго сбора, на что и закона не существуетъ.

5) Что отдача въ аренду шоссейнаго сбора въ частныя руки болѣе или менѣе будетъ имѣть послѣдствіемъ обремененіе лицъ, по шоссе проѣзжающихъ; потому что цѣль арендаторовъ единственно состоитъ въ пріобрѣтеніи ими для се-

бя сколь возможно болѣе выгодъ, въ то время, какъ правительственная цѣль въ семъ случаѣ именно состоитъ въ устройствѣ, по возможности, удобныхъ путей сообщенія, какъ вообще для проѣзжающихъ, такъ и въ особенности для промышленности, требующей всевозможныхъ облегченій.

6) Что при отдачѣ шоссейнаго сбора въ полное распоряженіе частныхъ лицъ, Правительство будетъ лишено возможности преслѣдовать могущія быть злоупотребленія, въ особенности когда эти злоупотребленія будутъ обременять рабочій классъ и мелкихъ промышленниковъ, для которыхъ подача жалобъ и производство исковъ въ полицейскихъ судебныхъ и правительственныхъ мѣстахъ сопряжены съ величайшими затрудненіями, какъ за неимѣніемъ ими къ тому необходимыхъ свѣдѣній и средствъ, такъ и во избѣжаніе напрасной потери времени.

Допустивъ же поступленіе жалобъ отъ проѣзжающихъ въ Главное Управленіе, это послѣднее встрѣтило бы большое затрудненіе въ разборѣ оныхъ, не имѣя у себя никакихъ фактовъ для повѣрки справедливости тѣхъ жалобъ. Напротивъ того, при взиманіи сбора должностными лицами, какъ это производится нынѣ, дѣйствія мѣстныхъ лицъ всегда подлежатъ бдительному надзору со стороны начальства и строгому по закону взысканію, за несоблюденіе служащими своихъ обязанностей; и наконецъ

7) Что предлагаемыя Ермоловымъ и Липяцкимъ выгоды для казны, при отдачѣ имъ шоссейнаго сбора въ арендное содержаніе, весьма незначительны въ сравненіи съ тѣми неудобствами и затрудненіями, которыя выше сего подробно изложены.

По всѣмъ симъ соображеніямъ, *Совѣтъ*, признавая про-

шенія означенныхъ лицъ объ отдачѣ имъ шоссейнаго сбора въ арендное содержаніе съ торговъ, или же въ коммиссіонерское управленіе, не заслуживающими уваженія; и въ видахъ, что шоссе, съ принадлежащими къ нимъ сооруженіями, по сущности своей, не могутъ быть примѣняемы къ казеннымъ оброчнымъ статьямъ, отдаваемымъ въ аренду частнымъ лицамъ, а устраиваются и содержатся, по силѣ ст. 11 и 523 т. XII, ч. I Уст. Путей Сообщенія, на счетъ казны, для свободнаго всѣмъ и каждому пользованія, *положилъ*: просьбы Ермолова и К°, Липняцкаго, Беркенгейма, Якимовскаго объ отдачѣ имъ въ арендное содержаніе шоссейнаго сбора съ проѣзжающихъ на указываемыхъ ими шоссе, а равно и Компанейца объ отдачѣ ему шоссейнаго сбора въ коммиссіонерское управленіе на участкѣ шоссе отъ Вилькомира до Ковно—оставить безъ послѣдствій. О чемъ и дать знать просителямъ установленнымъ порядкомъ, со взысканіемъ гербовыхъ пошлинъ.

На журналъ сей послѣдовала 30 сентября 1863 года резолюція Главноуправляющаго: «Согласенъ, о рѣшеніи увѣдомить предлагателей и составить соображеніе о тѣхъ шоссе или участкахъ, по коимъ шоссейный сборъ можетъ быть закрытъ, когда онъ не покрываетъ или въ малой степени превосходитъ расходы взиманія».

Прошенія объ отдачѣ шоссейнаго сбора въ арендное содержаніе—продолжаютъ и до нынѣ поступать въ Главное Управленіе.

ПРИЛОЖЕНІЯ

КЪ ЗАПИСКѢ О ШОССЕЙНОМЪ СБОРѢ

ВЪ РОССІИ.

ПРИЛОЖЕНІЯ

КЪ ЗАПИСКѢ О ПОСЕЛЕНІЯХЪ СВОРЪ

ВЪ РОССІИ.

Таблица № 1.

ТАКСА ШОССЕЙНАГО СБОРА.

№	Наименованіе экипажей по роду ихъ, числу впряженныхъ лошадей и по временамъ года.	По указу 18 Ноября 1834 г.		По указу 7 Декабря 1838 г.		По указу 18 Февраля 1842 г.		По указу 6 Апрѣля 1849 г.	
		Лѣт.	Зим.	Лѣт.	Зим.	Лѣт.	Зим.	Лѣт.	Зим.
		к. ас.	к. ас.	к. ас.	к. ас.	к. с.	к. с.	к. с.	к. с.
1	Съ дилижансовъ на колесахъ .	6	3	10	5	3½	—	4	—
	Съ дилижансовъ на полозьяхъ съ подрѣзями	—	—	—	—	—	2	—	3
2	Съ экипажей Высочайшаго двора, а равно со всѣхъ проѣзжающихъ отдѣльно, въ какихъ бы то ни было экипажахъ, и притомъ слѣдуютъ ли они на почтовыхъ или на иныхъ лошадяхъ:								
	На колесахъ	6	3	8	4	3½	—	4	—
	„ полозьяхъ съ подр. .	—	—	—	—	—	2½	—	3
3	Съ транспортныхъ всякаго рода телѣгъ и повозокъ								
	на колесахъ	3	1½	7	2	—	—	—	—
	а) Если запряжено не болѣе 3 лошадей:								
	при дышловой упряжи . . .	—	—	—	—	2	—	3	—
	„ оглобельной „ . . .	—	—	—	—	2½	—	3½	—
	б) Если при дышловой упряжи запряжено болѣе 3 лошадей:								
	при широкихъ ободьяхъ. .	—	—	—	—	2½	—	3½	—
	„ узкихъ „ . .	—	—	—	—	3½	—	4½	—
	в) На полозьяхъ съ подрѣзями .	—	—	—	—	—	1	—	2
	„ „ безъ подрѣзей .	—	—	—	—	—	1½	—	2½
4	Съ порожнихъ экипажей на колесахъ	—	—	4	2	2	—	2½	—
5	Съ лошадей не въ упряжи . .	—	—	2	1	1	½	1½	1

Примѣчаніе: На всѣхъ шоссе Имперіи, гдѣ установленъ шоссейный сборъ отъ правительства, сборъ сей взимается по таксѣ, утвержденной 10-го Апрѣля 1849 г. (Св. Зак. Т. XII. Ч. 1, Уст. Пут. Сообщ. ст. 852, изд. 1857 г.). Исключеніе составляютъ — *Желтковское* шоссе (по таксѣ, утвержденной 23-го Октября 1827 г.), а также *Либавское* и *Митавско-Гривенское* шоссе (по таксѣ, возвышенной 14-го Іюля 1861 г.).

ТАБЕЛЬ ПОСЕЩЕНИЯ СБОРА.

№	Наименование занимающей по роту изд., части вооружения, зарядов и по прислугам изд.	По указу 18 Ноября 1834 г.		По указу 7 Декабря 1838 г.		По указу 18 Февраля 1842 г.		По указу 6 Апреля 1849 г.	
		Штс.	Зна.	Шт.	Зна.	Штс.	Зна.	Шт.	Зна.
		к. вс.	к. вс.	к. вс.	к. вс.	к. с.	к. с.	к. с.	к. с.
1	Съ знаменами и корпусн.	6	3	10	5	8½	—	4	—
	Съ знаменами и полковыя съ подрядч.	—	—	—	—	—	2	—	3
2	Съ знаками Высочайшаго двора, а равно со всѣхъ пробывающихъ отдѣлно, изъ нихъ бл. то не было вер. нижн., и прочихъ слѣдующихъ за оные по ротомъ нам. же числу зонтиковъ:								
	Не коман.	6	3	8	4	8½	—	4	—
	„ полковых съ подр.	—	—	—	—	—	2½	—	3
3	Съ трансп. часть всего роза зонтиковъ и полковых:								
	не-полковых:	3	1½	7	2	—	—	—	—
	а) Если вопрошено не болѣе 3 полковых:								
	при полковой трубѣ.	—	—	—	—	2	—	3	—
	„ отдѣленной „	—	—	—	—	2½	—	3½	—
	б) Если при полковой трубѣ вопрошено болѣе 3 полковых:								
	при вопросах обозных.	—	—	—	—	2½	—	3½	—
	„ гвоздях „	—	—	—	—	3½	—	4½	—
	в) Не полковых съ подрядчи	—	—	—	—	—	1	—	2
	„ „ отъ подряд.	—	—	—	—	—	1½	—	2½
4	Съ порожних зарядов на полковых	—	—	4	2	2	—	2½	—
5	Съ дошлей по ея трубѣ.	—	—	2	1	1	½	1½	1

ВѢДОМОСТЬ

О СУММАХЪ ПОСТУПЛЕНІЯ ШОССЕЙНАГО СБОРА.

| | | |

	Названіе шоссе.	Число верстъ.	1835 г.		1836 г.		1837 г.		1838 г.		1839 г.		1840 г.		1841 г.		1842 г.		1843 г.		1844 г.		1845 г.		1846 г.		1847 г.		1848 г.		1849 г.		1850 г.		1851 г.		1852 г.		1853 г.		1854 г.		1855 г.		1856 г.		1857 г.		1858 г.		1859 г.		1860 г.		1861 г.		1862 г.		1863 г.		Всего.		Среднимъ числомъ въ годъ.		Среднимъ числомъ съ 1 верстъ.	
			Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
1	Между С.-Петербургомъ и Москвою . . .	677½	63,468	24¾	85,371	95¼	98,334	92¼	107,063	9¼	148,076	68½	143,974	80½	135,203	56¾	239,017	73¾	305,757	73	319,262	57½	330,799	94¾	323,922	4	340,069	26	351,739	8½	25,570	61½	474,892	22	409,037	83½	149,838	40½	90,631	52½	106,032	76¾	96,783	44	72,972	75¾	61,617	11	59,975	71½	61,344	18	59,293	98½	51,266	38	35,838	88¼	41,279	40½	5,188,436	82	178,911	61¼	264	7½
2	Между С.-Петербургомъ и Ковно.	698¼	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43,120	85½	41,525	15	40,410	44	34,195	63½	35,564	45½	54,982	76¼	73,452	4½	64,078	13½	59,263	15	51,074	90¼	296,990	39	371,886	94	77,686	90½	49,401	53¼	42,175	21	34,521	66½	34,543	55½	16,163	8	9,338	70	7,247	11½	1,437,622	62¼	71,881	13	102	94½
3	По Нижегородскому шоссе	391¼	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	57,582	39	84,679	41	90,686	30½	85,887	50	22,013	43¼	141,812	27½	140,137	47½	143,855	59	139,912	46½	139,143	89	158,632	10	163,648	70	158,511	3	147,335	37	153,805	15½	150,112	69½	116,119	87¼	45,467	39	24,105	38	2,263,468	43	119,129	91¾	304	48½
4	По Серпуховскому шоссе	92	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14,794	89	22,607	18¾	23,847	5	16,122	87	28,703	42	15,195	17	16,999	80	34,573	51	42,811	81¼	37,389	69½	12,507	74	14,215	26	50,724	92	38,520	98½	40,932	85	41,044	62	41,758	46½	40,881	53½	35,382	8½	569,363	86½	29,966	54½	325	72½
5	По Ярославскому шоссе.	247¾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14,600	41½	37,338	88½	38,886	19	37,140	26	48,730	40	74,612	97½	67,650	55½	71,971	85½	71,047	29	79,608	71	79,371	56	86,428	18½	87,994	59½	83,369	58	87,402	49½	82,379	77½	88,030	83½	59,370	5	40,508	82½	1,236,443	43½	65,075	97	262	66¾
6	По Московско-Варшавскому шоссе	1,001¾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,929	83	11,197	43	20,239	52	23,073	3½	33,833	13½	77,948	39	92,475	80¼	72,307	51½	79,561	34	99,293	78¼	191,493	80½	162,607	58	105,676	51½	84,258	94¼	93,019	47	99,638	69	118,652	10½	110,247	77	89,479	70½	1,571,934	36¼	82,733	88¾	82	58¾
7	По Тульскому шоссе.	77	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24,027	99¾	46,067	70¾	38,719	29	30,974	—	47,287	58	38,267	96¾	49,645	40	52,997	4¾	35,628	92¼	43,757	43½	45,652	95½	39,711	67½	42,052	71½	32,089	40	35,101	70	39,371	7	42,306	32½	39,881	48	28,646	56½	752,187	23¾	39,588	80	514	14
8	По Желтковскому шоссе	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	108	30	260	—	260	—	260	—	265	57	305	38	350	—	350	—	412	44	500	—	500	—	583	30	700	—	700	—	766	56	860	—	860	—	643	20	340	—	9,024	75	474	98½	39	58¼
9	По Кіевскому шоссе.	797¼	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,126	13	6,558	63	3,937	95¼	4,234	40½	13,898	73	18,822	6	21,786	33	20,176	42	18,446	16	16,514	52¾	15,165	95½	17,286	80	20,245	87	26,425	6½	36,508	38½	54,931	22½	59,593	28	52,098	54½	410,756	47	22,819	80¼	28	62¼
10	По Рязанскому шоссе	174½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	687	32	4,776	11½	23,569	14	49,870	21¼	52,788	45¼	59,945	36½	54,677	76½	55,740	65	58,591	73½	62,586	98½	80,456	86½	69,377	96½	71,339	9½	77,002	38½	82,756	15	60,506	12½	42,327	54	906,999	86½	53,352	93¼	305	74½
11	По Тульско-Орловскому шоссе	167½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28,851	10¾	45,104	53¼	41,506	8¾	48,865	70¼	34,619	16	57,636	11½	61,940	64½	46,951	4½	47,077	46	62,511	6	39,938	29½	34,870	19½	33,348	25½	40,748	64	34,440	77	31,339	92	689,748	99	43,109	31	257	36¾
12	По Новгородско-Псковскому шоссе. . . .	120¼	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,117	54¾	6,367	91½	4,169	73	9,451	96½	55,537	20½	42,818	96	16,564	62½	12,652	52	8,830	38½	6,572	15½	5,321	3	4,597	22	3,748	94½	3,986	15	186,766	35¼	13,340	45½	110	93¾
13	По Бобруйскому шоссе	105¼	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,321	45	13,625	37½	9,999	42½	8,929	72½	11,605	76½	16,764	15½	10,010	23¼	8,357	82½	1,223	99½	1,259	25	1,601	97	1,251	58½	1,102	99½	1,111	12½	95,164	87	6,797	49	64	58¼
14	По Смоленскому шоссе	41	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	288	24¾	2,592	44	2,079	54	2,025	1	2,537	28	1,976	88	1,645	73	1,767	34	1,670	44	1,550	58	1,620	87	1,613	20	1,175	8	22,542	63¾	1,734	4¾	42	29¼
15	По Орловско-Курскому шоссе.	147¾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,799	46¾	38,872	56½	42,821	65	56,150	95½	58,789	64¼	56,835	95½	32,475	74½	43,586	16	36,710	51½	47,226	99	37,568	68	32,240	52½	488,078	85¼	40,656	57	275	17
16	По Витебско-Смоленскому шоссе. . . .	224½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,475	33¼	25,007	38½	18,154	21	19,009	41½	18,183	9½	19,594	22½	17,758	10½	21,892	42½	20,391	80	19,042	38	181,508	37¼	18,150	83¾	80	85
17	По Рижско-Таурогенскому шоссе	155¾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,769	91	10,732	47	6,376	87	5,813	21½	9,739	52	13,228	28½	11,254	13	11,101	73	7,104	69	79,120	82	8,791	20	56	44¼
18	По Кіево-Брестскому шоссе.	560	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,337	79½	17,225	82	19,260	8	17,677	84	19,618	½	26,158	59	27,972	96½	30,380	56½	27,774	½	196,405	66½	21,882	85	38	96¾
19	По Николаевскому цѣпному мосту въ Кіевѣ и прилегающимъ къ оному Броварскому и Набережному шоссе	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11,321	56	31,918	37¼	34,133	29	31,000	4½	28,960	34	29,807	30	36,658	76	203,799	66¾	29,114	23¾	—	—
20	По Курско-Харьковскому шоссе	209	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,828	70	24,909	—	36,303	81½	45,789	15½	58,625	34½	56,410	59	43,966	5½	274,832	66	39,261	80¾	187	85½
21	По Воронежскому шоссе	275¼	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,127	89½	11,336	91	14,445	80	21,406	51	20,756	60	17,335	34	95,409	5½	15,901	50¾	57	77
22	По Орловско-Брянскому шоссе	246	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	27	4,818	51½	11,969	15	9,602	40	9,711	93	36,232	26½	7,246	45¼	29	45
23	По Псковско-Рижскому шоссе.	232	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,349	57½	6,788	10½	3,145	13	6,102	37	22,385	18	5,596	29½	24	12
	Итого по всѣмъ шоссе.	6,653½	63,468	24¾	85,371	95¼	98,334	92¼	107,063	9¼	148,076	68½	143,974	80½	135,203	56¾	239,017	73¾	305,757	73	362,383	43	490,368	92	570,609	23	594,149	20	618,326	38	834,294	99¼	1,016,200	45	981,132	75½	723,068	99	702,904	79½	1,053,209	8¾	1,286,302	28½	876,138	64¼	861,221	79¾	770,934	21½	823,442	47	858,865	58	897,158	71¾	721,839	16¾	599,413	49½	16,918,233	24½	583,387	¾	87	68

Таблица № 3.

ВѢДОМОСТЬ

О РАСХОДАХЪ ПО ВЗИМАНІЮ ШОССЕЙНАГО СБОРА

ВЪ 1858, 1862 и 1863 ГОДАХЪ.

№	Наименованіе заставъ.	1858 г.	1862 г.	1863 г.
		Руб. сер.	Руб. сер.	Руб. сер.
	I. По Московскому шоссе.			
1	Ижорская	1,076	1,076	1,455
2	Броницкая	1,022	1,022	1,173
3	Вышневолоцкая	1,061	1,061	1,233
4	Тверская	1,047	1,047	1,173
5	Торжко-Волоцкая	698	698	919
6	Черногрязская	1,047	1,047	1,237
7	Завидовская	1,061	1,061	1,206
		7,012	7,012	8,396
	II. По Ковенскому шоссе.			
8	Гатчинская	998	998	1,227
9	Феофиловская	1,022	1,022	1,237
10	Островская	1,022	1,022	1,270
11	Стронская	1,047	1,047	—
12	Вилькомірская	1,061	1,061	1,137
13	Двинская	1,022	1,022	1,156
		6,172	6,172	6,027

№	Наименованіе заставъ.	1858 г.	1862 г.	1863 г.
		Руб. сер.	Руб. сер.	Руб. сер.
	III. По Нижегородскому шоссе.			
14	Горенская	1,047	1,047	1,237
15	Дубнинская	1,061	1,061	1,207
16	Колокшинская	1,047	1,047	1,088
17	Пенкинская	1,047	1,047	1,088
18	Мачковская	1,022	1,022	1,127
		5,224	5,224	5,747
	IV. По Серпуховскому шоссе.			
—	Подольская	См. Московско-Варшавское шоссе № 25.		
	V. По Ярославскому шоссе.			
19	Мытищенская	1,047	1,047	1,207
20	Ярославская	1,022	1,022	1,106
21	Ростовская	1,047	1,047	1,088
22	Переяславская	1,022	1,022	1,088
		4,138	4,138	4,489
	VI. По Московско-Варшавскому шоссе.			
23	Нижне-Котловская	1,476	1,476	1,237
24	Протвинская	1,047	1,047	1,207
25	Подольская	1,047	1,047	1,207
26	Юхновская	1,047	1,047	1,161
27	Рославльская	1,729	1,822	1,154
28	Чериковская	998	998	1,092
29	Довская	1,729	1,729	1,084

№	Наименованіе заставъ.	1858 г.	1862 г.	1863 г.
		Руб. сер.	Руб. сер.	Руб. сер.
30	Бобруйская	—	1,568	1,092
31	Глужская	—	1,022	1,161
32	Иваньская	—	1,022	1,192
33	Миницкая	998	998	1,092
34	Березская	1,047	1,047	1,131
35	Брестская	1,022	1,022	1,110
		12,140	15,845	14,920
	VII. По Тульскому шоссе.			
36	Лукьяновская	998	998	1,168
37	Тульская	1,047	1,047	1,186
		2,045	2,045	2,354
	VIII. По Желтковскому шоссе.			
—	Сборъ по сему шоссе отдается въ арендное содержаніе съ торговъ, а потому расходы взиманія на казну не падаютъ.	—	—	—
	IX. По Кіевскому шоссе.			
—	Островская	См. Ковенское шоссе № 10.		
38	Опочецкая	1,176	—	—
39	Невельская	1,022	1,022	1,110
40	Городецкая	998	—	—
41	Витебская	1,047	1,047	1,133
42	Оршанская	1,061	1,061	1,092
43	Могилевская	998	998	1,114
—	Довская	См. Московско-Варшавское шоссе № 29.		
44	Черниговская	—	998	1,151
45	Козелецкая	—	1,001	1,161
46	Гомельская	—	1,001	1,092
		6,302	7,128	7,853

№	Наименованіе заставъ.	1858 г.	1862 г.	1863 г.
		Руб. сер.	Руб. сер.	Руб. сер.
	X. По Рязанскому шоссе.			
47	Карачаровская	1,047	1,047	1,168
48	Островецкая	1,061	1,061	1,186
49	Коломенская	1,272	1,272	1,237
50	Высоковская	998	998	1,182
		4,378	4,378	4,773
	XI. По Тульско-Орловскому шоссе.			
51	Въ Кіевскомъ форштадтѣ г. Тулы . .	1,072	1,072	1,168
52	Лапотниковская	998	998	1,182
53	Чернская	1,076	1,076	1,168
54	Оптуховская	998	998	1,207
		4,144	4,144	4,725
	XII. По Новгородско-Псковскому шоссе.			
—	Феофиловская	См. Ковенское шоссе № 9.		
55	Шимская	1,048	1,048	1,070
	(*) XIII. По Бобруйскому шоссе.			
—	Могилевская	См. Кіевское шоссе № 43.		
56	Могилево-Бобруйская	1,022	1,822	1,281
—	Бобруйская	См. Московско-Варшавское шоссе № 30.		
		1,022	1,822	1,281
	(*) XIV. По Смоленскому шоссе.			
57	Смоленская	1,173	1,173	1,117

(*) 6-го ноября 1863 г. Высочайше повелѣно прекратить взиманіе сбора по Бобруйскому и Смоленскому шоссе, а потому и заставы на нихъ упразднены.

№	Наименованіе заставъ.	1858 г.	1862 г,	1863 г.
		Руб. сер.	Руб. сер.	Руб. сер.
	XV. По Орловско-Курскому шоссе.			
58	Стрѣлецкая	1,052	1,052	1,206
59	Свабская (быв. Колчевская)	1,028	1,347	1,168
60	Курицкая (быв. Курская)	1,172	1,347	1,207
		3,252	3,746	3,581
	XVI. По Витебско-Смоленскому шоссе.			
—	Витебская	См. Кіевское шоссе № 41.		
61	Дреснянская	1,147	1,147	1,110
62	Скменская	1,147	1,147	1,191
—	Рославльская	См. Московско-Варшавское шоссе № 27.		
		2,294	2,294	2,301
	XVII. По Рижско-Таурогенскому шоссе.			
63	Шавельская	1,148	1,248	1,243
64	Скаудвильская	1,048	1,048	1,182
65	Курляндская	—	1,048	—
		2,196	3,344	2,425
	XVIII. По Кіево-Брестскому шоссе.			
66	Ирпенская	1,448	1,448	1,091
67	Коростышевская	1,322	1,322	1,112
68	Новоградъ-Волынская	1,326	1,326	1,172
69	Ровенская	1,729	1,729	1,090
70	Ковельская	—	1,326	1,112
71	Луцкая	—	—	1,171
		5,825	7,151	6,748

№	Наименованіе заставъ.	1858 г.	1862 г.	1863 г.
		Руб. сер.	Руб. сер.	Руб. сер.
72	**XIX. По Николаевскому цѣпному мосту въ Кіевѣ, по Броварскому и набережному шоссе . . . .**	1,038	1,038	1,113
	XX. По Курско-Харьковскому шоссе.			
73	Курская (за форштадтомъ)	1,122	1,122	1,168
74	Яковлевская	—	1,122	1,168
75	Харьковская	—	1,122	1,186
		1,122	3,366	3,522
	XXI. По Воронежскому шоссе.			
76	Ефремовская	—	1,047	1,237
77	Елецкая	—	1,047	1,207
78	Воронежская	1,047	1,047	1,168
79	Задонская	1,197	1,197	1,168
		2,244	4,338	4,780
	XXII. По Орловско-Брянскому шоссе.			
—	Рославльская	См. Московско-Варшавское шоссе № 27.		
80	Алешинская	—	1,134	1,119
81	Карачаевская	—	1,027	1,241
			2,161	2,360
	XXIII. По Псковско-Рижскому шоссе.			
82	Дубниковская	—	1,214	1,161
83	Лаунекальская	—	1,134	1,143
		—	2,348	2,304
	Итого, на 66 заставъ . . .	72,769	—	—
	„ на 80 „ . . .	—	89,915	—
	„ на 79 „ . . .	—	—	91,886
	Средняя стоимость 1-й заставы . .	1,102	1,124	1,162

ВѢДОМОСТЬ

О СУММАХЪ, АССИГНОВАННЫХЪ НА РЕМОНТНОЕ СОДЕРЖАНІЕ ШОССЕЙНЫХЪ ДОРОГЪ

въ 1858, 1859, 1860, 1861, 1862 и 1863 годахъ.

№	Названіе шоссе.	1858 г.		1859 г.		1860 г.		1861 г.		1862 г.		1863 г.	
		Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.
	а) Шоссе, обложенныя сборомъ.												
1	По Московскому	182,154	—	201,791	—	207,187	—	185,589	—	216,757	—	214,901	—
2	„ Ковенскому	289,139	—	251,152	—	257,203	—	243,861	—	255,390	—	229,218	—
3	„ Нижегородскому . . .	220,194	—	219,360	—	205,855	—	287,007	—	403,826	—	251,654	—
4	„ Серпуховскому . . .												
7	„ Тульскому												
11	„ Тульско-Орловск. . .	223,968	—	231,207	—	338,977	—	353,938	—	332,964	—	382,546	—
15	„ Орловско-Курскому .												
20	„ Курско-Харьковск. .												
5	„ Ярославскому	119,492	—	92,107	—	103,720	—	95,080	—	133,294	—	117,446	—
6	„ Московско-Варшав .	540,679	—	365,359	—	255,148	—	278,950	—	424,631	—	447,277	—
8	„ Желтковскому	6,965	—	3,160	—	3,013	—	2,613	—	2,613	—	2,350	
9	„ Кіевскому	152,356	—	176,328	—	137,338	—	169,803	—	240,578	—	246,510	—
10	„ Рязанскому	111,145	—	120,664	—	124,894	—	113,882	—	215,244	—	156,349	—
12	„ Новгор.-Псковск. . .	29,343	—	23,966	—	28,087	—	30,107	—	43,286	—	39,580	—
13	„ Бобруйскому	27,573	—	27,418	—	27,123	—	24,856	—	26,449	—	35,599	—
14	„ Смоленскому	30,709	—	12,900	—	10,000	—	10,000	—	13,176	—	12,313	—
16	„ Витебско-Смоленск. .	77,744	—	75,302	—	81,254	—	91,854	—	88,589	—	83,921	—
17	„ Рижско-Таурог. . . .	60,052	—	47,465	60	45,122	—	45,655	—	43,361	—	55,133	—
18	„ Кіево-Брестскому . .	129,500	—	135,000	—	98,172	—	95,182	—	115,195	—	165,502	—

№	Названіе шоссе.	Число верстъ.	По всему шоссе.				Среднимъ числомъ на одну версту.							
			Сбору поступило.		Расходы взиманія.		Чистый доходъ.		Расходъ на ремонтъ.		Сбору поступило.		Расходы взиманія.		Чистый доходъ.		Расходъ на ремонтъ.	
			Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
1	Петербурго-Московское. . .	677 1/2	41,279	40 1/2	8,396	—	32,883	40 1/2	214,901		60	92	12	39	48	53	317	19
2	Петербурго-Ковенское. . . .	698 1/4	7,247	11 1/2	6,027	—	1,220	11 1/2	229,218		10	38	8	63	1	75	328	27
3	Нижегородское.	391 1/4	24,105	38	5,747	—	18,358	38	251,654		61	61	14	68	46	93	643	20
4	Серпуховское.	92	35,832	8 1/2	—	—	35,832	8 1/2			389	48	—	—	389	48		
7	Тульское.	77	28,646	56 1/2	2,354	—	26,292	56 1/2			372	3	30	57	341	46		
11	Тульско-Орловское	167 1/2	31,339	92	4,725	—	26,614	92	382,546		187	10	28	21	158	89	551	81
15	Орловско-Курское.	147 3/4	32,240	52 1/2	3,581	—	28,659	52 1/2			218	21	24	23	193	98		
20	Курско-Харьковское	209	43,966	5 1/2	3,522	—	40,444	5 1/2			210	36	16	85	193	51		
5	Ярославское	247 3/4	40,508	82 1/2	4,489	—	36,019	82 1/2	117,446		163	50	18	11	145	39	474	5
6	Московско-Варшавское . . .	1,001 3/4	89,479	70 1/2	14,920	—	74,559	70 1/2	447,277		89	32	14	89	74	43	446	49
8	Желтковское	12	340	—	—	—	340	—	2,350		28	33	—	—	28	33	195	83
9	Кіевское	797 1/4	52,098	54 1/2	7,853	—	44,245	54 1/2	246,510		65	35	9	85	55	50	309	20
10	Рязанское	174 1/2	42,327	54	4,773	—	37,554	54	156,349		242	56	27	35	215	21	895	98
12	Новгородско-Псковское . . .	120 1/4	3,986	15	1,070	—	2,916	15	39,580		33	15	8	81	24	34	329	14
							Убытокъ.								Убытокъ.			
13	Бобруйское	105 1/4	1,111	12 1/2	1,281	—	169	87 1/2	35,599		10	55	12	17	1	62	338	23
14	Смоленское	41	1,175	8	1,117	—	58	8	12,313		28	66	27	24	1	42	300	32
16	Витебско-Смоленское.	224 1/2	19,042	38	2,301	—	16,741	38	83,921		84	82	10	25	74	57	373	81
17	Рижско-Таурогенское	155 3/4	7,104	69	2,425	—	4,679	69	55,133		45	61	15	59	30	2	353	98
18	Кіево-Брестское	560	27,774	1/2	6,748	—	21,026	1/2	165,502		49	59	12	4	37	55	295	54
19	По Николаевскому мосту и спуску въ Кіевѣ, по Броварскому, Кадетскому и Набережному шоссе . . .	—	36,658	76	1,113	—	35,545	76	45,211		—	—	—	—	—	—	—	—
21	Воронежское	275 1/4	17,335	34	4,780	—	12,555	34	70,386		62	97	17	36	45	61	259	35
22	Орловско-Брянское	246	9,711	93	2,360	—	7,351	93	71,581		39	48	9	59	29	89	290	98
23	Псковско-Рижское	232	6,102	37	2,304	—	3,798	37	61,182		26	30	9	93	16	37	263	71
	Итого	6,653 1/2	599,413	49 1/2	91,886	—	507,527	49 1/2	2,688,659	—	90	9	13	81	76	28	404	9

ТАБЛИЦА

существующихъ въ Россіи желѣзныхъ дорогъ, съ показаніемъ протяженія ихъ участковъ, открытыхъ для движенія, а также и времени открытія таковыхъ участковъ.

№	Наименованіе дорогъ.	Между какими пунктами производится движеніе.	Разстояніе между пунктами въ верс.	Время открытія движенія.	Оконечные пункты дорогъ.
1	Царскосельская	Отъ С.-Петербурга до Павловска.	25	Съ Ноября 1838 г.	С.-Петербургъ. Павловскъ.
2	Николаевская	Отъ С.-Петербурга до Москвы.	604	1 Ноября 1851 г.	С.-Петербургъ. Москва.
3	Петергофская	Отъ С.-Петербурга до Петергофа.	27	21 Іюля 1857 г.	С.-Петербургъ. Петергофъ.
4	Красносельская вѣтвь . .	Отъ станціи Лигово до Краснаго села.	12	14 Іюня 1859 г.	Станція Лигово. Красное село.
5	С.-Петербурго-Варшавская.	Отъ С.-Петербурга до Динабурга; отъ Динабурга до Вильно; отъ Вильно до Варшавы.	495	8 Ноября 1860 г. 20 Апрѣля 1862 г. 15 Декабря 1862 г.	С.-Петербургъ. Варшава.
6	Вѣтвь къ Прусской границѣ.	Отъ Ковно до Эйдкуненъ; отъ Ландварова до Ковно.	81	11 Апрѣля 1861 г. 20 Апрѣля 1862 г.	Ст. Ландварова. Эйдкуненъ.
7	Московско-Нижегородская.	Отъ Москвы до Владиміра; отъ Владиміра до Нижняго-Новгорода.	177 232	14 Іюня 1861 г. 31 Іюня 1862 г.	Москва. Нижній-Новгородъ.
8	Рижско-Динабургская . . .	Отъ Динабурга до Риги.	204	12 Сентября 1861 г.	Рига. Динабургъ.
9	Московско-Рязанская (Саратовская)	Отъ Москвы до Коломны.	109	21 Іюля 1862 г.	Москва. Рязань.
10	Московско-Ярославская . .	Отъ Москвы до Троицкаго посада.	66	18 Августа 1862 г.	Москва. Троицкій посадъ.
11	Волго-Донская	Отъ Царицына до Калачевскаго затона.	72½	8 Октября 1862 г.	Царицынъ. Калачевскій затонъ.

Таблица № 6.

ТАБЛИЦА

существующих въ Россіи желѣзныхъ дорогъ, съ показаніемъ протяженія ихъ участковъ, открытыхъ для движенія, а также и времени открытія такихъ участковъ.

№	Наименованіе дороги.	Мѣсту начала при-тяги дороги.	Протяженіе въ верстахъ.	Время открытія движенія.	Окончаніе пути дороги.
1	Царское-Село	Отъ С.-Петербурга до Павловска.	25	Съ Іюня 1836 г.	С.-Петербургъ. Павловскъ.
2	Павловское	Отъ С.-Петербурга до Вѣны.	664	1 Іюня 1851 г.	С.-Петербургъ. Вѣна.
3	Петергофская	Отъ С.-Петербурга до Петергофа.	27	21 Іюня 1854 г.	С.-Петербургъ. Петергофъ.
4	Красносельскій вѣтвь . .	Отъ станціи Дудово до Краснаго села.	12	12 Іюня 1859 г.	Станція Дудово. Красное село.
5	С.-Петербургъ - Варшавская	Отъ С.-Петербурга до Шавельи; отъ Шавельи до Вержболова.	650	3 Іюня 1862 г. 20 Апрѣля 1862 г. 15 Іюня 1862 г.	С.-Петербургъ. Варшава.
6	Вѣтвь на Прагскій трактъ	Отъ Вязьмы до Вѣлижа; отъ Вѣлижа до Кошелева.	81	11 Апрѣля 1861 г. 20 Апрѣля 1862 г.	Съ Вязьмы. Кошелевъ.
7	Московско-Нижегородская	Отъ Москвы до Нижняго-Новгорода; отъ Покрова до Шатуры.	411	11 Іюня 1861 г. 31 Іюня 1862 г.	Москва. Нижній-Новгородъ.
8	Рыбинско-Бологовская . .	Отъ Бологова до Рыбинска.	304	15 Сентября 1861 г.	Рыбинскъ. Бологое.
9	Московско-Казанская (Сергіевская)	Отъ Москвы до Коломны.	100	21 Іюня 1862 г.	Москва. Рязань.
10	Московско-Брестская . .	Отъ Москвы до Трехгорнаго поста.	60	25 Августа 1862 г.	Москва. Трехгорный постъ.
11	Варшаво-Іосифовская . .	Отъ Варшавы до Желѣзнаго моста.	7½	8 Августа 1862 г.	Варшава. Желѣзный мостъ.

КОММИССІЯ ВЫСОЧАЙШЕ УЧРЕЖДЕННАЯ

ДЛЯ ПЕРЕСМОТРА СИСТЕМЫ ПОДАТЕЙ И СБОРОВЪ.

МАТЕРІАЛЫ.

О

ДОРОЖНОМЪ СБОРѢ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

1863.

ИЗВЛЕЧЕНІЕ

изъ сочиненія: „Rau. Grundsaetze der Finanzwissenschaft". 1859 (§§ 239—242).

О дорожныхъ сборахъ.

§ 239. Дорожные и шоссейные сборы считались въ прежнее время непосредственнымъ слѣдствіемъ и принадлежностію дорожной *регаліи*; но право взиманія такихъ сборовъ не подходитъ подъ то понятіе о регаліи, какое принимается въ финансовой наукѣ, потому что попеченіе о содержаніи государственныхъ дорогъ составляетъ непремѣнную обязанность государства, влечетъ за собою неминуемые расходы государственной казны и притомъ устройство дорогъ не составляетъ прибыльнаго для казны предпріятія, требуя издержекъ, *которыя обыкновенно не покрываются дорожнымъ сборомъ* (а). Сборъ этотъ представляется такимъ образомъ пошлиною за употребленіе искуственнаго пути, съ цѣлію нѣкотораго вознагражденія за соединенную съ ѣздою порчу пути; почему пошлина эта соразмѣряется не съ качествомъ и родомъ перевозимыхъ предметовъ, а только съ ихъ вѣсомъ и съ устройствомъ самыхъ экипажей и фуръ. Справедливость этого налога не можетъ подлежать сомнѣнію, въ особенности въ отношеніи проѣзжающихъ по дорогамъ иностранцевъ.

а) Въ Баденѣ напр. содержаніе дорогъ стоило (въ 1828 г.) 340,000 флориновъ, а дорожный сборъ не превышалъ 190,000 флор. или со-

ставлялъ всего 56% расхода. Въ Пруссіи содержаніе и ремонтъ шоссейныхъ дорогъ, за исключеніемъ устройства новыхъ, составляло по бюджету 1858 г. 2¼ милліона талеровъ, а дорожные сборы около 1,300,000 т. Въ Ганноверѣ дорожный сборъ доставилъ въ 1854 г., безъ издержекъ взиманія, 206,000 талеровъ, что̀ составляло около 50% годоваго расхода на одинъ ремонтъ, безъ новыхъ дорогъ.

§ 240. Дорожный сборъ, по народно-хозяйственнымъ послѣдствіямъ своимъ, долженъ быть разсматриваемъ какъ часть издержекъ на провозъ, которыя обыкновенно возвращаются покупателями въ цѣнѣ товаровъ. Отмѣна сей пошлины имѣетъ слѣдующія послѣдствія:

1) Цѣны товаровъ понижаются въ пользу потребителей, а вмѣстѣ съ тѣмъ увеличивается, въ пользу производителей сбытъ (а), и между прочимъ заграничный, при которомъ обыкновенно представляется сильная конкурренція. Эта выгода въ особенности чувствительна для болѣе отдаленныхъ областей государства и для производителей такихъ товаровъ, которые, по отношенію къ ихъ вѣсу, малоцѣнны.

2) Съ отмѣною пошлинъ усиливается привозъ иностранныхъ товаровъ, который не только доставляетъ многоразличные заработки мѣстностямъ, прилегающимъ къ дорогамъ, но и даетъ поводъ къ возникновенію другихъ торговыхъ сношеній.

3) Отмѣна дорожнаго сбора сберегаетъ наконецъ путешественникамъ время и издержки.

Если сверхъ того принять въ соображеніе, что взиманіе дорожнаго сбора затруднительно и сопряжено съ немалыми издержками, то отмѣну сего сбора, нельзя не признать, въ народно-хозяйственномъ отношеніи, полезною (б); притомъ принятіе издержекъ по устройству и содержанію дорогъ на *общіе* источники государственнаго дохода представляется справедливымъ уже потому, что удешевленіе провоза, понижая цѣны

многихъ товаровъ, обращается въ пользу всѣхъ жителей страны. Если какимъ-либо государствомъ данъ примѣръ безплатнаго пользованія дорогами, то сосѣднія страны, для поддержанія и сохраненія движенія къ нимъ товаровъ, могутъ быть принуждены къ принятію подобной же мѣры (в). Сверхъ того распространіе желѣзныхъ дорогъ уменьшаетъ безъ того доходность дорожнаго сбора, привлекая къ себѣ транспортъ товаровъ на дальнія разстоянія.

а) Дорожный сборъ различается существенно отъ пошлины на какой-либо товаръ, ибо онъ не касается вовсе тѣхъ запасовъ, которые не попадаютъ на дороги, какъ напр. потребляемые въ деревняхъ мѣстные сельскіе продукты. Сверхъ того сборъ сей менѣе обременяетъ ближайшихъ къ рынку производителей и увеличиваетъ сравнительно ихъ чистую прибыль.

б) Во Франціи дорожный сборъ, вновь введенный въ 1797, окончательно отмѣненъ въ 1806 по настоятельному требованію Департаментныхъ Совѣтовъ, въ видахъ облегченія земледѣлія. Сборъ этотъ приносилъ ежегодно до 15,000,000 франковъ.

в) Въ Баденѣ правительство отмѣнило дорожный сборъ въ 1830 году, и мѣра эта была одобрена палатою въ 1831 году. Въ Пруссіи низшій размѣръ сбора составляетъ 1 зильбергрошъ съ лошади на милю. Таможенный договоръ, заключенный въ 1828 г. между Баваріей и Виртембергомъ, отмѣнилъ взиманіе денежнаго сбора по внутреннимъ сообщеніямъ обоихъ государствъ, и замѣнилъ его прибавкою къ таможенной пошлинѣ при ввозѣ и вывозѣ товаровъ и особымъ сборомъ съ путешественниковъ, прибывающихъ въ предѣлы союзной территоріи. Въ послѣдствіи и эти сборы отмѣнены. Въ Нассау въ 1856 году прекращено также взиманіе дорожнаго сбора.

§ 241. Гдѣ нельзя еще пожертвовать дорожнымъ сборомъ, тамъ можетъ возникнуть мысль обойти затрудненія, сопряженныя съ взиманіемъ его, обложеніемъ иностранцевъ при вступленіи въ предѣлы государства, и переложеніемъ части дорож-

наго сбора, падающей на туземцевъ,—на владѣльцевъ упряжнаго скота. Неудавшійся опытъ (а) показываетъ затрудненія подобной мѣры, которая, безъ принятія въ основаніе ея правильнаго отношенія между различными родами пользованія дорогою, можетъ легко сдѣлаться весьма обременительною для того или другаго рода пользованія. Поэтому представлялась бы необходимость въ тщательныхъ предварительныхъ изслѣдованіяхъ и соображеніяхъ объ удобнѣйшемъ и правильнѣйшемъ распредѣленіи налога на легковыхъ извощиковъ, содержателей экипажей, на владѣющихъ экипажами и лошадьми для собственнаго употребленія и т. д. За всѣмъ тѣмъ, такой налогъ на упряжной скотъ не представлялъ бы въ точности и не былъ бы равносильною замѣною дорожнаго сбора, уже потому, что удаленные отъ дорогъ владѣльцы скота были бы сравнительно болѣе обременены новымъ налогомъ.

Лошадей, употребляемыхъ въ земледѣльческихъ работахъ, слѣдовало бы облагать менѣе, потому что онѣ попадаютъ на дороги рѣже, а рогатый упряжной скотъ еще менѣе. Налогъ такого рода можно было бы конечно взимать съ прямыми податями, при чемъ сбереглись бы издержки взиманія дорожнаго сбора и представилась бы возможность на столько же уменьшить самый налогъ; за всѣмъ тѣмъ неотвратима неуравнительность во многихъ отдѣльныхъ случаяхъ, такъ что польза подобной мѣры все-таки остается сомнительною.

а) Въ Баваріи, по закону 16 августа 1808 г., установленъ въ замѣну дорожнаго сбора налогъ на упряжной скотъ (Zugviehsteuer). Онъ отмѣненъ въ 1822 г. законодательнымъ собраніемъ, въ которомъ высказалось общее неудовольствіе на этотъ налогъ, въ особенности по обременительности его для сельскаго хозяйства. Въ 1818—20 г. онъ доставлялъ около 455,000 гульденовъ.

§ 242. Гдѣ сохраняется дорожный сборъ, слѣдуетъ наблюдать преимущественно слѣдующее:

1) Тарифъ долженъ быть установленъ по соображенію порчи, причиняемой дорогамъ каждымъ родомъ пользованія, но вмѣстѣ съ тѣмъ долженъ быть умѣренъ (а).

2) Экипажи и повозки, за которые сборъ подлежалъ бы къ уплатѣ изъ государственной кассы, освобождаются отъ него вовсе, какъ напр. экипажи придворные, военные, почтовые и лицъ, ѣдущихъ по дѣламъ государственной службы, но съ необходимыми мѣрами противъ злоупотребленій (б).

3) Ѣдущіе на значительное разстояніе имѣютъ право уплаты дорожнаго сбора за все разстояніе, тотчасъ въ началѣ пути.

4) Сборщики получаютъ вознагражденіе, соотвѣтствующее большимъ или меньшимъ трудамъ, представляемымъ отдѣльными пунктами взиманія (в).

5) Квитанціи во взносѣ сборовъ служатъ средствомъ контроля. Онѣ должны потому или быть постоянно отбираемы въ извѣстныхъ пунктахъ, или быть по крайней мѣрѣ часто требуемы къ предъявленію у путешествующихъ (г).

а) Въ этомъ отношеніи трудно указать на какой-либо точный предѣлъ; но напр. сборъ въ $^1/_{10}$ крейцера за центнеръ и милю можно считать умѣреннымъ и необременительнымъ, такъ какъ онъ составляетъ отъ 2 до 3% провозной платы (*). По прусскому тарифу 28 апрѣля 1828 г. взимается за 1 милю по 1 зильбергрошу съ каждой лошади, но, при узкихъ шинахъ, и при упряжкѣ болѣе чѣмъ въ 4 лошади въ четырех-колесныхъ экипажахъ, а также болѣе, чѣмъ въ 2 лошади въ двухколесныхъ,—уплачивается съ каждой лошади отъ 2—3 зильбергрошеновъ. По баварскому таможенному закону 11 сент. 1825 съ большей

(*) По переводѣ на русскія деньги, вѣсъ и мѣру, предполагаемый Пр. Рау размѣръ дорожнаго сбора составлялъ бы: $^9/_{10}$ коп. сер. за $2^1/_2$ пуда, на 7 верстъ, или около $^2/_5$ к. сер. за пудъ, на 7 верстъ.

части предметовъ платилось дорожнаго сбора по $^1/_2$ крейцеру ($^2/_5$ к. сер.) съ центнера ($2^1/_2$ пуда) за часъ (Stunde—5 верстъ).

б) Сверхъ того избавляются обыкновенно отъ дорожнаго сбора: повозки бѣдныхъ, пожарный обозъ, похоронныя дроги, телеги съ навозомъ.

в) Въ Бельгіи дорожный сборъ отдается въ откупное содержаніе. При надлежащемъ контролѣ, сборщикъ на жалованіи отъ правительства будетъ также имѣть надлежащее попеченіе о поступленіи сбора. На менѣе посѣщаемыхъ дорогахъ, занятіе какимъ-либо постороннимъ дѣломъ даетъ сборщику возможность удовольствоваться вознагражденіемъ, которое, само по себѣ, было бы недостаточно для его содержанія. Вознагражденіе это опредѣляется обыкновенно или по количеству поступившаго сбора, или по числу выданныхъ и обратно вытребованныхъ билетовъ и т. д.

г) По обыкновенному порядку, сборщикъ отвѣтствуетъ за всѣ выданные ему квитанціонные бланки и уплачиваетъ казнѣ за тѣ изъ нихъ, которыхъ у него не окажется на лицо. Противу возможности того злоупотребленія, что сборщикъ взнесетъ въ казну менѣе по билету, чѣмъ дѣйствительно взыскано,—лучшее средство оставленіе въ книгѣ копій съ билетовъ и повѣрка подлинныхъ съ книгами.

КОММИССІЯ ВЫСОЧАЙШЕ УЧРЕЖДЕННАЯ

ДЛЯ ПЕРЕСМОТРА СИСТЕМЫ ПОДАТЕЙ И СБОРОВЪ.

ДОКЛАДЪ

II-го ОТДѢЛА КОММИССІИ.

№ 31.

О ШОССЕЙНОМЪ СБОРѢ.

Изложеніе дѣла.

Отдѣлъ разсматривалъ собранныя, по порученію Коммиссіи, Коллежскимъ Ассесоромъ Ольхинымъ, свѣдѣнія *о шоссейномъ сборѣ въ Россіи.*

Записка, составленная по сему предмету, на основаніи оффиціальныхъ данныхъ, заключаетъ въ себѣ: а) историческое обозрѣніе законодательныхъ мѣръ; б) нынѣ дѣйствующія узаконенія о шоссейномъ сборѣ; в) статистическое обозрѣніе шоссейнаго сбора, и г) предположенія объ измѣненіи порядка взиманія шоссейнаго сбора. Къ запискѣ приложены особыя таблицы: 1) о таксѣ шоссейнаго сбора; 2) о суммахъ поступленія шоссейнаго сбора; 3) о расходахъ по взиманію шоссейнаго сбора, 4) о суммахъ, ассигнованныхъ на ремонтное содержаніе шоссейныхъ дорогъ; 5) о дорожномъ сборѣ и о ремонтѣ шоссе въ 1863 году, и 6) о существующихъ въ Россіи желѣзныхъ дорогахъ.

А. Историческое обозрѣніе законодательныхъ мѣръ.

Выраженная въ Высочайше утвержденномъ 20-го Іюля 1816 года журналѣ Комитета для устройства дорожной части, мысль о проведеніи въ государствѣ шоссейныхъ дорогъ — была исходнымъ пунктомъ для цѣлой системы дальнѣйшихъ мѣропріятій, клонившихся къ устройству государственныхъ шоссе.

Сооруженія шоссированныхъ путей съ той поры все болѣе и болѣе развивались, пока наконецъ желѣзныя дороги не нанесли имъ чувствительный ударъ и не привлекли къ себѣ вниманіе правительства, съ значительнымъ ущербомъ для прежней системы сообщеній.

Шоссейныя дороги на небольшихъ разстояніяхъ (напр. около Петербурга) существовали и прежде. Постройка же перваго государственнаго шоссе Петербургско-Московскаго, отъ станціи Ижоры, участками, по мѣрѣ средствъ, рѣшена была окончательно лишь въ 1817 году. Что касается денежныхъ способовъ на сей предметъ, то еще въ 1812 году предположенъ былъ во всѣхъ губерніяхъ, кромѣ Грузіи и Бессарабіи, особый сборъ съ крестьянъ и мѣщанъ, по 25 к. асс. съ души, а съ купцовъ по 5% съ гильдейскихъ пошлинъ. Указомъ 25-го октября 1816 года сборы эти узаконены, а 24-го января 1817 года опредѣлено отдѣлять ежегодно изъ собираемой такимъ образомъ суммы (5.240,000 р. асс.) одну пятую долю на составленіе общаго дорожнаго капитала, на счетъ коего должны были производиться устроеніе, починка и содержаніе большихъ государственныхъ дорогъ; остальныя же деньги повелѣно отпускать Управленію Путей Сообщенія, для ежегодныхъ работъ. Впрочемъ, постановленіе объ отдѣленіи этой пятой части было впослѣдствіи (25 декабря 1819

года) отмѣнено, и собранный капиталъ обращенъ на продолженіе производившихся тогда работъ.

Уже Комитетъ 1816 г. предвидѣлъ, что сбора, имъ назначеннаго, будетъ недостаточно для покрытія всѣхъ издержекъ, а потому онъ положилъ, чтобы въ послѣдствіи, по мѣрѣ открытія участковъ, взимать съ проѣзжающихъ по онымъ нѣкоторую пошлину, на содержаніе шоссе въ исправности.

Гораздо прежде осуществленія этой мѣры, взиманіе особой платы съ проѣзжающихъ встрѣчается въ видѣ частныхъ случаевъ: а) въ пользу военныхъ поселеній, устроившихъ дорогу на манеръ шоссе отъ Подберезья, чрезъ поселенныя роты, до дер. Перевоза (1823 г.); б) на дорогѣ изъ Бѣлостока въ Тикочинъ (1824 г.), при чемъ сборъ отданъ былъ въ арендное содержаніе за 1000 р. асс., но арендаторы далеко не выручили и этой суммы.

Императоръ Николай I, вслѣдъ за вступленіемъ на престолъ, повелѣлъ пріостановиться устройствомъ новыхъ участковъ шоссе, и сосредоточить всѣ силы на исправленіи дорогъ существующихъ, преимущественно же сообщенія между столицами. Впрочемъ, съ 1830 г. дѣятельность правительства въ этомъ отношеніи снова усиливается. Въ этомъ году рѣшено приступить къ устройству Динабургскаго шоссе, въ 1832 г. къ построенію шоссе отъ Кіева до Броваръ, и т. д.

23-го марта 1834 г. утверждены *основныя правила объ устройствѣ и содержаніи дорогъ въ государствѣ.* Въ правилахъ этихъ дороги раздѣлены на 5 классовъ: 1) дороги главныхъ сообщеній; 2) дороги большихъ сообщеній; 3) дороги обыкновенныхъ почтовыхъ сообщеній изъ губерніи въ губернію; 4) дороги уѣздныхъ, почтовыхъ и торговыхъ сообщеній, и 5) дороги сельскія.

Дороги первыхъ двухъ классовъ опредѣлено превращать постепенно въ шоссе, причемъ дороги главныхъ сообщеній доводить до возможной степени совершенства; дороги же большихъ сообщеній снабжать шоссе не весьма широкими, легкихъ профилей, безъ всякихъ излишнихъ издержекъ, но прочными сколь возможно. Главному Управленію Путей Сообщенія повелѣно устраивать и содержать на счетъ казны дороги *главныхъ* сообщеній, такъ какъ на содержаніе дорогъ взимается сборъ по 25 к. съ души.

Издержки по устройству и поддержанію дорогъ *большихъ сообщеній* всѣ отнесены на счетъ земства.

Дороги трехъ послѣднихъ классовъ оставлены, на прежнихъ основаніяхъ, въ завѣдываніи мѣстныхъ властей; при чемъ признано полезнымъ исподволь шоссировать и эти пути.

18-го Ноября 1834 года повелѣно взимать шоссейный сборъ съ проѣзжающихъ по только-что оконченному тогда шоссе Петербургско-Московскому. Взиманіе этого сбора, по словамъ Высочайше утвержденнаго положенія, основано было на томъ соображеніи, что, со времени устройства Московскаго шоссе, сообщеніе между столицами сдѣлалось несравненно удобнѣе прежняго, и народная промышленность въ особенности пріобрѣла отъ сего важную пользу.

Но какъ съ тѣмъ вмѣстѣ ремонтное содержаніе сей дороги потребовало новой для казны, весьма значительной ежегодной издержки, то находя нужнымъ, для воспособленія государственному казначейству, хотя нѣкоторую часть сей издержки отнести на счетъ тѣхъ выгодъ, какія вообще частные люди пріобрѣтаютъ отъ лучшаго устройства внутреннихъ сообщеній, правительство признало справедливымъ учредить дорожный сборъ съ проѣзжающихъ по Московскому шоссе, устранивъ при семъ

все то, что̀ могло бы обратиться въ стѣсненіе для мѣстной промышленности и проѣзжающихъ вообще. Порядокъ взиманія и отчетности опредѣленъ при этомъ весьма подробно.

Учрежденный такимъ образомъ, въ 1834 году, шоссейный сборъ взимался съ 1835 по 1846 годъ только на одномъ Петербургско-Московскомъ пути, на протяженіи 677½ верстъ. Въ 1844 году открыто еще одно шоссе, Петербургско-Ковенское (698¼ в.); въ 1845 году начался сборъ на шести новыхъ трактахъ (1821¾ в.), и съ тѣхъ поръ число ихъ все болѣе и болѣе возростало, пока не дошло въ 1860 году до 23-хъ шоссейныхъ линій, на 6653½ версты протяженія. Съ тѣхъ поръ цифра эта не измѣнялась до 15 ноября 1863 года, когда окончены работы по обращенію въ шоссе Нарвскаго тракта (142 версты), и сдѣланы распоряженія ко взиманію на немъ дорожнаго сбора. Сверхъ того, существуютъ шоссейные пути казенные, сборомъ не обложенные, а также такіе, на коихъ сборъ взимается въ пользу городовъ, обществъ и частныхъ лицъ, ихъ соорудившихъ.

Такса для взиманія шоссейнаго сбора измѣнялась четыре раза: въ 1834 г. (ук. 18 ноября), въ 1838 г. (ук. 7 декабря), въ 1842 г. (ук. 18 февраля) и въ 1849 г. (ук. 6 апрѣля).

Размѣръ таксы постоянно возвышался.

Такъ, съ дилижансовъ на колесахъ (по лѣтнему положенію) взималось въ 1834 г. 6 к. асс., въ 1838 г. 10 к. асс., въ 1842 г. 3½ к. сер., и въ 1849 г. 4 к. сер.

Съ экипажей на колесахъ въ 1834 г. 6 к. асс., въ 1838 г. 8 к. асс., въ 1842 г. 3½ коп. сер., въ 1849 г. 4 коп. сер., и проч.

Послѣ введенія въ 1835 году шоссейнаго сбора, состоя-

лись по сему предмету нижеслѣдующія главнѣйшія распоряженія правительства:

Въ 1837 г. измѣнены правила отчетности по шоссейному сбору. До тѣхъ поръ, весь сборъ поступалъ въ полное распоряженіе Главнаго Управленія Путей Сообщенія и предназначался на ремонтъ Московскаго шоссе; съ 16-го же марта 1836 г. выручаемыя по шоссе деньги повелѣно представлять въ мѣстныя уѣздныя казначейства, а на Государственное Казначейство возложено отпускать Главному Управленію, по ежегодвымъ росписямъ, полныя суммы, какъ на ремонтъ самаго шоссе и содержаніе по немъ зимняго пути, такъ и на штатныя издержки для содержанія заставъ и для разсылки ярлыковъ.

Отчетность по шоссейному сбору возложена на Тверскую Казенную Палату; высшая же повѣрка, съ отчетностію передъ Государственнымъ Контролемъ, оставлена за Главнымъ Управленіемъ Путей Сообщенія.

9-го ноября 1839 года шоссейный сборъ, подобно прочимъ податямъ и пошлинамъ, переложенъ съ ассигнацій на серебро.

Указомъ 25 ноября 1842 г. повелѣно, чтобы всѣ губернскія шоссе, устраиваемыя и завѣдываемыя губернскимъ начальствомъ, переданы были въ вѣдѣніе и распоряженіе Главнаго Управленія Путей Сообщенія, вмѣстѣ съ суммами, ассигнованными на устройство и ремонтное содержаніе, а также матеріалами и инструментами, для нихъ заготовленными. Впредь повелѣно всѣ шоссе строить по распоряженію Главнаго Управленія.

Въ 1842 г. приступлено къ оффиціальному обсужденію вопроса о Петербургско-Московской желѣзной дорогѣ.

Въ 1843 году повелѣно уплату займовъ для устройства

губернскихъ шоссе относить на вспомогательный земскій сборъ и на губернскіе земскіе сборы, по равнымъ частямъ.

Указомъ 17 декабря 1844 года постановлено: 1) весь дорожный сборъ по шоссе, съ 1 января 1845 года, не отсылая въ Государственное Казначейство, отправлять въ Главное Управленіе Путей Сообщенія; 2) Главному Управленію суммы этого сбора, въ теченіи года поступившія, не расходуя никуда, безъ особаго Высочайшаго разрѣшенія, назначать по годовымъ смѣтамъ слѣдующаго года, на тѣ шоссе, по которымъ онѣ получены будутъ, и за тѣмъ на содержаніе шоссе требовать въ дополненіе такую только сумму, какая дѣйствительно не будетъ доставать для покрытія расходовъ. Вся отчетность по дорожному сбору сосредоточена въ Главномъ Управленіи.

Со времени изданія вышеизложенныхъ постановленій, начала, ими введенныя, не подвергались никакимъ почти измѣненіямъ и прилагались единообразно къ возникавшимъ одинъ за другимъ шоссейнымъ путямъ. Разительное отступленіе отъ общаго характера представляютъ открытыя въ 1861 году Выборгское и Старорусское шоссе, на коихъ указано вовсе не взимать шоссейнаго сбора.

6 ноября 1863 года прекращено взиманіе сбора на Бобруйскомъ и Смоленскомъ шоссе, такъ какъ сборъ на нихъ ежегодно уменьшался и не достигалъ своего назначенія, вводя лишь казну въ убытокъ по содержанію заставъ.

Б. Нынѣ дѣйствующія узаконенія о шоссейномъ сборѣ.

Главныя основанія нынѣ дѣйствующимъ узаконеніямъ о шоссейномъ сборѣ постановлены указомъ 18 ноября 1834 года.

Съ тѣхъ поръ они подвергались нѣкоторымъ измѣненіямъ въ частностяхъ (7 декабря 1838 г., 16 марта 1840 г., 18 февраля 1842 г., 6 апрѣля 1849 г.), и въ настоящее время представляютъ слѣдующія существенныя черты (Св. Зак. т. XII, ч. 1, Уст. Пут. Сооб., гл. 5, отд. 2, ст. 846—875):

Дорожный сборъ взимается съ проѣзжающихъ по отдѣланнымъ шоссе, для возмѣщенія издержекъ на ремонтъ оныхъ.

Сбору сему подлежатъ: 1) дилижансы, сидѣйки, фургоны, и всякіе другіе пассажирскіе экипажи и повозки; 2) проѣзжающіе по собственнымъ надобностямъ, на лошадяхъ почтовыхъ, вольнонаемныхъ и собственныхъ; 3) транспорты всякаго рода, казенные и частные; 4) извозчичьи обозы съ временно-отпускными нижними чинами; 5) возы съ сельскими произведеніями и издѣліями, принадлежащими помѣщикамъ, а также перекупными и имѣющими видъ купеческихъ товаровъ; 6) почтовыя лошади подъ экипажами двора Его Величества и лошади не въ упряжи.

Отъ платежа шоссейнаго сбора освобождаются: 1) мѣстные жители, выѣзжающіе на шоссе для прогулки на небольшое разстояніе, или для проѣзда въ сторону; 2) ямщики и извозчики, ѣдущіе безъ пассажировъ, и крестьяне безъ клади; 3) крестьяне, слѣдующіе по шоссе для сдачи рекрутъ; 4) семейства государственныхъ крестьянъ и евреевъ, переселяющіяся въ другія губерніи на земледѣліе; 5) проѣзжающіе по шоссе между заставами; 6) обозы, идущіе при воинскихъ и отдѣльныхъ командахъ; 7) повозки при партіяхъ рекрутъ и арестантовъ; 8) казенныя повозки съ провіантомъ и фуражемъ для войскъ, при шоссе расположенныхъ; 9) крестьянскіе возы съ сельскими продуктами и издѣліями, привозимыми для продажи въ окрестности; 10) возы съ матеріалами, выставляе-

мыми для шоссе; 11) лошади, поставляемыя войскамъ для ремонта, и лошади не въ упряжи, принадлежащія ямщикамъ и крестьянамъ; 12) прогоняемый скотъ.

Сверхъ того, со дня учрежденія на каждомъ шоссе ѣзды въ почтовыхъ экипажахъ, сіи послѣдніе пять лѣтъ не подвергаются платежу шоссейнаго сбора.

Дорожный сборъ опредѣляется въ двухъ видахъ: по лѣтнему и по зимнему положенію. На семъ основаніи, взимается за каждыя 10 верстъ шоссе, серебромъ: 1) съ дилижансовъ на колесахъ 4 к., на полозьяхъ съ подрѣзами 3 к.; 2) съ экипажей придворныхъ, а равно со всѣхъ проѣзжающихъ отдѣльно въ экипажахъ, на колесахъ 4 к., на полозьяхъ съ подрѣзами 3 к.; 3) съ транспортныхъ телѣгъ и повозокъ на колесахъ, если впряжено не болѣе 3-хъ лошадей, при дышловой упряжи 3 к., при оглобельной $3^1/_2$ к., если впряжено болѣе 3-хъ лошадей, разумѣя дышловую упряжь, при широкихъ ободьяхъ $3^1/_2$ к., при узкихъ $4^1/_2$ к. Со всѣхъ транспортныхъ зимнихъ повозокъ и саней на полозьяхъ съ подрѣзами 2 к.; на полозьяхъ безъ подрѣзовъ $2^1/_2$ к.; 4) съ порожнихъ экипажей на колесахъ $2^1/_2$ к., съ зимнихъ 1 к.; 5) съ лошадей, препровождаемыхъ безъ упряжи, лѣтомъ $1^1/_2$ к., зимою 1 к.

Получающіе подорожныя отъ губернскихъ начальниковъ и изъ уѣздныхъ казначействъ не вносятъ дорожнаго сбора при выдачѣ имъ подорожныхъ; но, по выѣздѣ на шоссе, предъявляютъ подорожную на первой за тѣмъ шоссейной заставѣ, и уплачиваютъ причитающійся дорожный сборъ по числу запряженныхъ въ ихъ экипажи лошадей, за все разстояніе, которое проѣхали отъ первой почтовой станціи по выѣздѣ на шоссе, и которое они должны еще далѣе проѣхать по шоссе, до послѣдней на ихъ пути почтовой станціи.

Проѣзжающіе по шоссе безъ подорожныхъ платятъ на шоссейной заставѣ причитающееся съ нихъ количество дорожнаго сбора за все число верстъ до слѣдующей заставы, или до предѣльнаго пункта шоссе (если за тѣмъ уже нѣтъ другой заставы), а равно и за все, дотолѣ прослѣдованное ими по шоссе разстояніе (если шоссейный сборъ не былъ еще уплаченъ). Желающему предоставляется брать свидѣтельство земской полиціи или городничихъ въ томъ, между какими именно почтовыми станціями начинается и прекращается путь его по оному. За тѣмъ сборъ взимается за это только разстояніе.

При всякой уплатѣ дорожнаго сбора, начальники заставныхъ домовъ должны снабжать уплатившихъ ярлыками, съ означеніемъ, за какое число верстъ и лошадей (или воловъ) и какое количество денегъ было уплачено. Ярлыкъ можетъ быть выдаваемъ на нѣсколько экипажей или возовъ, слѣдующихъ вмѣстѣ. Лица, получившія ярлыки на весь путь по шоссе, обязаны предъявлять тѣ ярлыки, для повѣрки, на всѣхъ дорожныхъ заставахъ; за тѣмъ они должны отдавать ярлыкъ окончательно на послѣдней по пути ихъ заставѣ.

Ярлыкъ, полученный на одной изъ заставъ, отдается окончательно на слѣдующей заставѣ, гдѣ и получается, въ случаѣ надобности, новый. Лицамъ, недоѣхавшимъ до слѣдующей заставы, предоставляется, для надлежащаго учета начальниковъ дистанцій, пересылать ярлыкъ безвозмездно по почтѣ, прямо въ Департаментъ Ревизіи Отчетовъ Главнаго Управленія П. С.

Съ желающаго уклониться отъ платежа шоссейнаго сбора, взыскивается сумма въ шесть разъ большая.

Дорожный сборъ находится въ завѣдываніи Главнаго Управленія Путей Сообщенія. Оно распоряжается непосредственно содержаніемъ заставъ, опредѣленіемъ служащихъ снабжаетъ

кого слѣдуетъ книгами и ярлыками и наблюдаетъ за поступленіемъ сбора.

Вся отчетность по дорожному сбору сосредоточивается въ Главномъ Управленіи.

Съ 1864 г. введена новая форма ярлыковъ шоссейнаго сбора, а также издано нѣсколько новыхъ правилъ для повѣрки взиманія.

В. Статистическое обозрѣніе шоссейнаго сбора.

Въ теченіи 29-ти лѣтняго своего существованія, съ 1835 по 1863 годъ включительно, шоссейный сборъ принесъ всего на все 16,918,233 р. 24½ к., что̀ составляетъ среднимъ числомъ 583,387 р. ¾ к. въ годъ. Въ наименьшій по доходности первый годъ своего существованія, шоссейный сборъ принесъ 63,468 р. 24¾ к. съ 677½ верстъ; наибольшій по доходности былъ 1855 г.: онъ доставилъ съ 5,611 верстъ 1,236,302 р. 28¾ к., т. е. на 1,172,834 р. 4 к., или 1847,88% болѣе, чѣмъ въ 1835 году. Въ 1863 г. собрано было 599,413 р. 49½ к., т. е. на 535,945 р. 24¾ или 844,43% болѣе, чѣмъ въ 1835 году, и на 636,888 р. 79¼ к. или 51,52% менѣе, чѣмъ въ 1855 году.

По разсчету верстъ, 1835 годъ доставилъ по 52 р. 90 к. сбора съ одной версты, 1855 г. по 220 р. 34 к., а 1853 г.—90 р. 9 к. съ версты.

Разсмотрѣніе суммы поступленій, за всѣ предшествовавшіе годы, показываетъ, что съ 1835 по 1850 г. сборъ постоянно и значительно увеличивался, такъ что въ 1850 г. онъ дошелъ до 1,016,200 р. 45 к. 1840 и 1841 годы представляютъ случайное незначительное уменьшеніе противъ 1839 г.

Увеличенію сбора способствовали:

1) Вышеупомянутое троекратное повышеніе таксы въ 1838, 1842 и 1849 гг.

2) Открытіе новыхъ, обложенныхъ сборомъ, шоссе: протяженіе ихъ достигло въ 1850 году до 4,559¼ вер. на 13 путяхъ.

3) Отсутствіе уменьшающихъ сборъ обстоятельствъ, какъто: желѣзныхъ дорогъ, промышленнаго кризиса и проч.

Въ 1851 г. открыто движеніе по Николаевской желѣзной дорогѣ, и съ тѣхъ поръ цифры шоссейнаго сбора начинаютъ уменьшаться. Возвышенію ихъ по прежнему способствуетъ, съ одной стороны, открытіе новыхъ путей; но за то, съ другой стороны, проведеніе желѣзныхъ дорогъ рѣшительно тому препятствуетъ.

Послѣднее обстоятельство выразилось съ особенной силой въ 1862 г., пониженіемъ сбора на 175,317 р. 55 к., или 19,54% противъ 1861 года. Въ 1863 г. онъ понизился еще на 122,425 р. 67¼ к. или 16,96%.

Движеніе по желѣзнымъ дорогамъ совершается, въ настоящее время, на протяженіи 2,104½ верстъ.

Годы войны 1854 и 1855 доставили весьма значительный сборъ, превысившій даже цифру 1850 г.

По минованіи чрезвычайныхъ обстоятельствъ, пониженіе возобновилось. Съ 1859 по 1861 г. включительно сборъ опять возвышался.

Неизвѣстно съ точностью, во что̀ обошлось *взиманіе* шоссейнаго сбора за всѣ 29 лѣтъ его существованія. Свѣдѣнія имѣются только за нѣкоторые и, притомъ, немногіе годы. Такъ напр. извѣстно, что въ 1835 г. ассигновано было на 6 заставныхъ домовъ 24,600 руб. ас., или 7,028 р. 57 к. с.,

что составляетъ 1,171 р. 63 к. сер. на одну заставу. Стало быть расходы взиманія поглощали 11,07% сбора въ 1835 г.

Въ 1839 г. оклады нѣсколько увеличились и достигли до 38,111 р. 20 к. ас., или 10,888 р. 91 к. сер. на 6 заставъ, что составляетъ 10,16% тогдашняго шоссейнаго сбора, возросшаго до 107,063 р. 9¼ к.

Затѣмъ имѣющіяся свѣдѣнія касаются уже времени болѣе близкаго. Въ 1858 году на содержаніе 66 заставныхъ домовъ употреблено было 72,769 р. с., что составляетъ на одну заставу 1,102 руб. 56 коп. Сбора получено въ тотъ же годъ 770,934 р. 21½ к.; стало быть расходы взиманія поглотили 9,44% поступившей суммы.

Въ 1863 г. ассигновано было 91,886 р. на 79 заставъ, что составляетъ 1,162 рубля на каждую изъ нихъ. Такимъ образомъ употреблено на взиманіе 15,32% самаго сбора. По смѣтѣ 1864 г. назначается къ расходу 95,019 р. 7½ к.

Расходы на устройство шоссе падали отчасти на счетъ казны, а большею частію на счетъ земства. 25 ноября 1842 г. установлено: въ платежѣ ссудъ по займамъ на устройство государственныхъ шоссе, касающихся губернскихъ городовъ, мѣру участія земскихъ сборовъ и государственнаго казначейства опредѣлить слѣдующимъ образомъ: ²/₅ частей займа обратить на общій вспомогательный земскій сборъ, ²/₅ на частные земскіе сборы губерній, чрезъ которыя шоссе пролегаетъ, и ¹/₅ на счетъ казны. Такимъ образомъ, большая часть расходовъ (⁴/₅) на устройство какъ государственныхъ, такъ и губернскихъ шоссе возложены на земство.

2) По земской смѣтѣ трехлѣтія съ 1860 г. (дѣйствующей и въ настоящее время) назначено: а) на уплату займовъ по устройству шоссе, дорожныхъ заставъ, станціон-

ныхъ и почтовыхъ дворовъ 1,808,340 р. 90 к.; б) на платежи и преміи по шоссейнымъ займамъ 573,313 р. 52 к.; в) для пополненія 1,455,000 р., отпущенныхъ изъ государственнаго казначейства, на счетъ земскихъ сборовъ, въ видѣ займа, на шоссейныя работы въ 1860 г. 43,650 руб. Эти три суммы вмѣстѣ составляютъ 2,425,304 р. 42 к., и внесены въ смѣту *государственныхъ* повинностей. Кромѣ того, въ смѣтѣ *губернскихъ* повинностей назначено на построеніе, ремонтъ и содержаніе шоссе въ губерніяхъ Екатеринославской, Курляндской, Курской и Рязанской — 33,959 р. 57¼ к.

Сверхъ сего, построеніе и содержаніе шоссе немаловажною частію падаетъ на счетъ государственнаго казначейства, которое расходуетъ деньги на этотъ предметъ, производя ссуды и часть платежей по займамъ, и содержа цѣлую отрасль администраціи, для завѣдыванія дорожными сборами.

Касательно *ремонта шоссейныхъ дорогъ* извѣстно, что въ 1858 г. употреблено 2,254,637 р. сер. на ремонтъ 5611½ верстъ обложенныхъ сборомъ, что̀ составляетъ по 401 р. 79 к. на версту. Дорожный сборъ покрывалъ 34,23% этой суммы. Сверхъ того отпущено было 269,142 р. на ремонтъ шоссе, необложенныхъ сборомъ, такъ что полный расходъ по этой статьѣ составлялъ 2,523,779 р.

Въ 1863 году употреблено 2,688,659 руб. на ремонтъ 6,653¼ вер., обложенныхъ сборомъ, что̀ составляетъ среднимъ часломъ 404 р. 9 к. на одну версту. Такимъ образомъ шоссейный сборъ покрывалъ 22,25% ремонтной суммы. Сверхъ того истрачено было 452,275 р. на ремонтъ шоссе, необложенныхъ сборомъ, и 7,000 р. на экстренные расходы, а всего 3,147,934 р.

Шоссейныя дороги, на основаніи *чистаго дохода*, *посту-*

пившаго съ каждой версты въ 1863 г., могутъ быть раздѣлены на три группы.

Къ *первой* принадлежатъ:

Серпуховское шоссе, доставившее. .	389	р.	48	к. съ вер.
Тульское	341	„	46	„ „
Рязанское	215	„	21	„ „
Орловско-Курское	193	„	98	„ „
Курско-Харьковское	193	„	51	„ „
Тульско-Орловское	158	„	89	„ „
Ярославское	145	„	39	„ „

Изъ поименованныхъ здѣсь 7 шоссе, пять образуютъ Московско-Харьковскій трактъ, принесшій въ общей сложности 227 р. 68 к. съ одной версты.

Рязанское и Ярославское шоссе составляютъ самостоятельные тракты.

Сборъ по шоссе, отнесеннымъ къ первой группѣ, можетъ быть признанъ выгоднымъ. Занимая протяженіе въ 1,115½ вер., т. е. около $^1/_6$ части всего обложеннаго сборомъ пути, они доставили 231,417 р. 52 к. чистаго дохода. Присоединяя сюда 35,545 р. 76 к., выручаемые на небольшомъ пространствѣ: — Николаевскимъ мостомъ и прилегающими къ нему шоссе въ Кіевѣ, получимъ 266,963 р. 28 к., или 52,60% чистаго дохода, вырученнаго въ 1863 г. со всѣхъ шоссе въ Имперіи (507,527 р. 49½ к.). Взиманіе сбора на вышеименованныхъ путяхъ поглотило не болѣе 9,69% валоваго дохода. Впрочемъ, въ настоящее уже время прибыльность Ярославскаго и Рязанскаго тракта значительно убавилась и должна убавиться еще болѣе. До открытія южной желѣзной дороги, сборъ по Харьковскому тракту не долженъ убавиться. Послѣ открытія желѣзной дороги, паденіе его несомнѣнно.

Сборъ по Николаевскому мосту и прилегающимъ къ нему шоссе—тоже долженъ еще продержаться. Сіи послѣднія шоссе принадлежатъ, собственно говоря, городу Кіеву, и имѣютъ характеръ чисто мѣстный.

Ко *второй* группѣ принадлежатъ:

Витебско-Смоленское шоссе, доставившее	74	р. 57	к. съ верс.
Московско-Варшавское	74	„ 43	„ „
Кіевское	55	„ 50	„ „
Петербургско-Московское	48	„ 53	„ „
Нижегородское	46	„ 93	„ „
Воронежское	45	„ 61	„ „
Кіево-Брестское	37	„ 55	„ „
Рижско-Таурогенское	30	„ 2	„ „
Орловско-Брянское	29	„ 89	„ „
Желтковское	28	„ 33	„ „
Новгородско-Псковское	24	„ 34	„ „
Псковско-Рижское	16	„ 37	„ „

Шоссе эти не могутъ считаться выгодными, такъ какъ они, на протяженіи 4,693½ вер., или 70,55% всего обложеннаго сборомъ пространства, доставили 239,455 р. 90 к., или 47,18% чистаго дохода отъ всѣхъ шоссе; средняя доходность ихъ составляетъ 51 р. 1 к. съ версты.

Взиманіе сбора на шоссе второй группы потребовало въ 1863 г. 17,58% валоваго дохода, такъ какъ сбора поступило съ нихъ 335,018 р. 66 к., а на содержаніе заставъ израсходовано 58,904 р.

Между причисленными къ сему разряду шоссе, сборъ по Нижегородскому, Московско-Варшавскому, Петербурго-Московскому и Новгородско-Псковскому долженъ еще болѣе понизиться; онъ вѣроятно возростетъ по шоссе Воронежскому, Кіевско-

му и Кіево-Брестскому; близкаго къ нынѣшнему сбора должно ожидать на Витебско-Смоленскомъ, Рижско-Таурогенскомъ и Орловско-Брянскомъ пути. Между шоссе, здѣсь поименованными, государственное значеніе имѣютъ только 4, а именно: Нижегородское, Московско-Варшавское, Кіевское и Петербургско-Московское. Остальныя шоссе имѣютъ, по преимуществу, характеръ мѣстный.

Къ *третьей* группѣ относятся тѣ шоссе, которыя доставляютъ сборъ крайне ничтожный. Сюда принадлежатъ:

Смоленское, на коемъ выручено чистаго дохода,
съ версты . . . . . 1 р. 42 к.
Петербургско-Ковенское . . . . . 1 „ 75 „

и наконецъ Бобруйское, на которомъ 105¼ вер. доставили 1,111 р. 12½ к. сбора, на взиманіе коего израсходовано 1,281 р. Такимъ образомъ прямой убыли отъ сбора на этомъ пути оказалось въ 1863 году 169 р. 87½ к., или 1 р. 62 к. съ версты. Общій результатъ по этой группѣ тотъ, что 844½ версты даютъ чистаго сбора 1,108 р. 32 к., или 1 р. 31 к. съ версты. Валовой доходъ по этимъ тремъ шоссе равняется 9,533 р. 32 к., изъ коихъ расходы взиманія поглощаютъ 8,425 р. или 88,37%.

Указомъ 6 ноября 1863 года взиманіе сбора на Бобруйскомъ и Смоленскомъ шоссе прекращено (*).

(*) Въ настоящія соображенія не вошли шоссе, которыя устроены на счетъ обществъ или частныхъ лицъ. Таковы шоссе: а) пятиверстное отъ Либавы по направленію къ Митавѣ, устроенное на счетъ Либавскаго городскаго общества, въ пользу котораго предоставленъ и сборъ; б) Митавско-гривенское, на которомъ сборъ поступаетъ въ вѣдѣніе курляндскаго дворянства; в) часть рижскаго шоссе, отъ станціи Энгельгардсгофъ чрезъ Ригу и Митаву до границы Курляндской губер-

Г. Предположенія объ измѣненіи порядка взиманія шоссейнаго сбора.

Въ дѣлахъ Главнаго Управленія Путей Сообщенія встрѣчаются два рода предположеній объ измѣненіи порядка взиманія шоссейнаго сбора: одни клонятся къ тому, чтобы измѣнить нѣкоторыя лишь статьи нынѣ дѣйствующаго Устава, сохранивъ взиманіе шоссейнаго сбора по прежнему въ рукахъ самаго правительства; другія ведутъ къ тому, чтобы отдать взиманіе въ арендное содержаніе частнымъ лицамъ.

Предположенія перваго рода, составленныя Главнымъ Управленіемъ въ 1858 году, заключаются въ слѣдующемъ:

1. Подвергнуть платежу дорожнаго сбора всѣ пустопорожнія извозчичьи или крестьянскія телѣги и сани, допустивъ однако исключеніе въ пользу мѣстныхъ обывателей, живущихъ или выѣзжающихъ на шоссе, не далѣе 10 верстъ отъ шоссейной заставы; съ этою цѣлью предоставить губернскому начальству, по сношеніи съ мѣстнымъ инженернымъ управленіемъ, опредѣлить именно эти селенія, съ тѣмъ, чтобы списокъ онымъ былъ прибитъ къ доскѣ у шоссейныхъ заставъ.

ніи; здѣсь дорожный сборъ взимается въ пользу дворянства Лифляндской и Курляндской губерній и г. Риги; г) шоссе въ имѣніи Ростово помѣщика Огинскаго, гдѣ сборъ взимается владѣльцемъ; д) шоссе, устроенное отст. генер.-маіоромъ Мальцовымъ отъ г. Брянска по направленію къ Александровскому хутору, на Московско-варшавскомъ шоссе; здѣсь сборъ предоставленъ строителю; е) шоссе, устроенное колл. секр. Крамеромъ отъ Нарвы до Кулгской пристани въ Эстляндской губерніи, гдѣ сборъ предоставленъ г. Крамеру (см. Уст. Пут. Сообщ., ст. 876—881)

2. На этомъ же основаніи, подвергнуть дорожному сбору крестьянъ, везущихъ сельскія произведенія, безъ различія, кому бы оныя ни принадлежали, въ томъ вниманіи, что мѣстная промышленность болѣе прочихъ пользуется удобствами шоссейнаго пути.

3. Для упрощенія разсчетовъ, назначить, вмѣсто нынѣ существующихъ одиннадцати разрядовъ сборовъ, только четыре, а именно:

а) Со всѣхъ проѣзжающихъ черезъ заставы на почтовыхъ, собственныхъ или наемныхъ лошадяхъ, за каждыя 10 верстъ разстоянія, по 4 к. съ лошади.

б) Съ обозовъ, телѣгъ и саней по 3 коп. съ каждой лошади.

в) Съ тѣхъ изъ проѣзжающихъ, у которыхъ ободья узкіе, менѣе $4^1/_2$ дюймовъ ширины, а сани безъ подрѣзовъ, взимать сбора въ полтора раза болѣе вышеозначеннаго, такъ какъ подобные экипажи существенно вредятъ прочности путей.

г) Съ порожнихъ телѣгъ или саней и съ неупряжныхъ лошадей взимать 1 коп.

Прошенія объ отдачѣ шоссейнаго сбора въ арендное содержаніе частнымъ лицамъ начали поступать въ Главное Управленіе въ 1854 году. Съ тѣхъ поръ, до 1860 года включительно, подано было около 30 прошеній по тому же предмету. Большинство просителей располагали принять въ арендное содержаніе одно какое-нибудь шоссе, или даже часть избраннаго ими тракта. Были однако же и такіе, которые желали снять заразъ нѣсколько путей, преимущественно смежныхъ. Одно только лицо, могилевскій 1 гильдіи купецъ Топалеръ, ходатайствовалъ объ отдачѣ ему въ аренду сбора по всей сѣти шоссейныхъ дорогъ.

Въ прошеніяхъ изложены были и условія, какія предлагались вызывавшимися лицами. Но всѣ эти прошенія разсмотрѣ-

ны Главнымъ Управленіемъ и оставлены безъ уваженія, такъ какъ ни одно изъ нихъ, по совокупности заключавшихся въ немъ условій, не было признано для казны выгоднымъ.

Съ конца 1862 года начали поступать новыя прошенія. Вслѣдствіе сего Департаментомъ Искусственныхъ Дѣлъ составленъ проектъ нормальныхъ кондицій по сему предмету. Дѣлу этому не суждено было однако осуществиться, такъ какъ Совѣтъ Главнаго Управленія, разсмотрѣвъ, 25 сентября 1863 года, всѣ поступившія къ нему вновь прошенія, нашелъ ихъ незаслуживающими уваженія и положилъ оставить безъ послѣдствій.

Новыя прошенія по тому же предмету продолжаютъ и до нынѣ поступать въ Главное Управленіе.

На одномъ только шоссе—Желтковскомъ—сборъ взимается посредствомъ арендаторовъ, еще съ 1824 года.

Соображенія Отдѣла.

Нѣтъ никакого сомнѣнія, что постройка шоссе, особенно въ пору, предшествовавшую проведенію желѣзныхъ дорогъ, приносила государству весьма значительную пользу, облегчая столь несовершенныя у насъ средства къ передвиженію. Но значеніе выгодной финансовой операціи шоссе никогда имѣть не могли, и сборъ съ нихъ покрывалъ только нѣкоторую часть расходовъ на ремонтное содержаніе (22,25% въ 1863 году). До 1850 года сборъ постоянно возросталъ. Со времени же открытія желѣзныхъ дорогъ — Николаевской (въ 1851 г.) и затѣмъ другихъ,—онъ началъ постепенно упадать, такъ что въ 1862 г., напримѣръ, онъ понизился на 19,54% сравнительно съ 1861 годомъ, а въ 1863 г. еще на 16,96% (*).

(*) Въ 1863 г. сборъ доставилъ . . . . 599,413 р. 49½ к.
„ — „ издержки взиманія составили 91,886 „ — „
За тѣмъ чистаго дохода поступило . . 507,527 р. 49½ к.

Сознавая вполнѣ тѣ стѣсненія, которымъ народная промышленность подвергается вслѣдствіе существованія шоссейныхъ заставъ, напоминающихъ собою внутреннія таможни; сознавая неизбѣжныя, при дѣйствующей системѣ, злоупотребленія со стороны мѣстныхъ заставныхъ начальствъ, а также имѣя въ виду постоянное уменьшеніе дохода отъ шоссейныхъ сборовъ, — уменьшеніе, долженствующее продолжаться и въ будущемъ, — Отдѣлъ находилъ, что самымъ правильнымъ разрѣшеніемъ настоящаго вопроса была бы *полная отмѣна взимаемыхъ въ пользу казны шоссейныхъ сборовъ*. Но, при настоящемъ положеніи Государственнаго Казначейства, когда многія статьи государственныхъ доходовъ не только не увеличиваются соразмѣрно съ возрастаніемъ расходовъ, но даже чувствительно уменьшаются, вслѣдствіе разныхъ неблагопріятныхъ обстоятельствъ (напримѣръ доходъ таможенный),—едва ли было бы благоразумно задаваться такою мѣрою, которая, въ сущности, весьма желательна и могла бы принести много полезныхъ результатовъ въ будущемъ, но должна въ настоящее время отразиться уничтоженіемъ доходной статьи, болѣе, чѣмъ въ полмилліона рублей, что̀, при настоящихъ средствахъ казны, было бы потерею, не легко вознаградимою. При такихъ обстоятельствахъ, Отдѣлъ убѣдился, что разрѣшеніе предлежащей задачи должно заключаться, не столько въ радикальномъ измѣненіи всей дѣйствующей по сей части системы, сколько въ постепенномъ исправленіи тѣхъ недостатковъ этой системы, которые наиболѣе чувствительны, и устраненіе которыхъ можетъ совершиться безъ нарушенія разомъ всего установившагося въ семъ отношеніи порядка.

Убѣдясь такимъ образомъ въ необходимости сохранить, до времени, шоссейный сборъ тамъ, гдѣ отъ него выручаются еще

довольно значительныя суммы, — Отдѣлъ призналъ возможнымъ рѣшиться на отмѣну этого сбора въ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ поступающій отъ сего доходъ слишкомъ ничтоженъ, чтобы возникающія отъ него стѣсненія оправдывались, хотя въ нѣкоторой степени, фискальными интересами. Въ этихъ видахъ, по мнѣнію Отдѣла, предстоитъ принять рядъ переходныхъ мѣръ, сущность которыхъ опредѣляется нижеслѣдующими соображеніями.

I. Прежде всего, полезно было бы прекратить взиманіе шоссейнаго сбора на тѣхъ путяхъ, которые приносятъ казнѣ лишь незначительный доходъ. — По представленію Главноуправляющаго Путями Сообщеній, 6-го ноября 1863 г., взиманіе шоссейнаго сбора на Бобруйскомъ и Смоленскомъ шоссе уже прекращено, по тѣмъ уваженіямъ, что шоссе эти чистаго дохода не давали, а вводили казну только въ убытокъ, по расходамъ на содержаніе заставъ. За симъ, мѣру эту оставалось бы нынѣ же распространить на тѣ шоссе, которыя приносятъ чистаго дохода: а) не болѣе 30 рублей съ версты, или б) не болѣе 5 тысячъ рублей со всего тракта. Такимъ образомъ отъ сбора освободились бы немедленно пять шоссе, а именно:

	приносящее съ версты	со всего тракта.
Петербургско-Ковенское .	1 р. 75 к.	1,220 р. 11½ к.
Новгородско-Псковское .	24 р. 34 к.	2,916 р. 15 к.
Рижско-Таурогенское . .	30 р. 2 к.	4,679 р. 69 к.
Орловско-Брянское	29 р. 89 к.	7,351 р. 93 к.
Псковско-Рижское	16 р. 37 к.	3,798 р. 37 к.

Мѣра эта освободила бы отъ заставъ протяженіе въ 1452¼ версты, а между тѣмъ доходъ Государственнаго Казначейства уменьшился бы только на 19.966 р. 25½ к. На тѣхъ же основаніяхъ, можно бы, по мнѣнію Отдѣла, прекратить и сборы

на Желтковскомъ шоссе, по истеченіи срока контракту, заключенному на арендное содержаніе онаго (по 1 августа 1865 года). На прочихъ же шоссе, болѣе прибыльныхъ, Отдѣлъ полагалъ бы взиманіе шоссейнаго сбора до времени продолжать.

II. По исчисленіи суммы шоссейнаго сбора, выручаемой по каждой губерніи, можно бы предоставить земству той губерніи, которая признаетъ сіе для себя выгоднымъ, вносить такую сумму въ Государственное Казначейство, въ видѣ ежегоднаго платежа, съ тѣмъ, чтобы сборъ по шоссе, пролегающимъ въ той губерніи, не взимался уже болѣе съ проѣзжающихъ. Сумму сію легко было бы исчислить, по среднему выводу за послѣднія пять лѣтъ. — Отдѣлъ полагалъ равнымъ образомъ предоставить земству откупаться отъ вышеозначенныхъ ежегодныхъ платежей, посредствомъ единовременнаго взноса суммы, въ десять разъ ихъ превышающей.

III. Касательно тѣхъ шоссе, на которыхъ, за вышеозначенными измѣненіями, пришлось бы сохранить взиманіе сбора, Отдѣлъ находилъ, что способъ взиманія онаго самимъ правительствомъ, посредствомъ лицъ, отъ него поставленныхъ, долженъ быть предпочтенъ отдачѣ сбора въ арендное содержаніе.—Контроль надъ арендаторами невозможенъ; злоупотребленія сихъ послѣднихъ всѣмъ извѣстны; между тѣмъ злоупотребленія, недоказанныя по суду, не могли бы быть устранены правительствомъ; на производство же процесса требуется обыкновенно много времени.

Наконецъ, арендное содержаніе равносильно откупу, столь ненавистному для народа. При этомъ Отдѣлъ не могъ не принять въ соображеніе нижеслѣдующіе отзывы самаго правительства объ откупной системѣ:

Общее Собраніе Государственнаго Совѣта, журналомъ 3-го

и 5-го октября 1860 г., заявляло, что оставленіе (послѣ 1862 г.) откупной системы, въ какомъ бы то ни было видѣ, даже хотя на нѣкоторое время, будетъ имѣть неминуемымъ послѣдствіемъ увеличеніе связанныхъ съ нею злоупотребленій, терпѣть которыя долѣе несовмѣстно было бы ни съ достоинствомъ, ни съ обязанностями правительства; тѣмъ болѣе, что самъ Государь Императоръ изволилъ признать откупную систему *пагубною*.

Въ указѣ 4-го іюля 1861 г., о приведеніи въ дѣйствіе положенія о питейномъ сборѣ, между прочимъ сказано, что откупная система сопряжена съ крайнимъ для народа отягощеніемъ и стѣсненіемъ частной промышленности.

Наконецъ, само Министерство Финансовъ, въ запискѣ Департамента Горныхъ и Соляныхъ Дѣлъ, 31-го декабря 1861 года, выразило ту мысль, что „всѣ соображенія, которыя побудили въ послѣднее время правительство отвергнуть откупную и коммиссіонерскую систему взиманія питейныхъ сборовъ, вполнѣ примѣняются и къ акцизу съ соли“.

То же самое можно, по мнѣнію Отдѣла, примѣнить и къ взиманію прочихъ сборовъ, а въ томъ числѣ и сбора шоссейнаго.

IV. Оказывая такимъ образомъ предпочтеніе взиманію шоссейнаго сбора непосредственно самимъ правительствомъ, Отдѣлъ вмѣстѣ съ тѣмъ признавалъ необходимость болѣе строгаго контроля надъ поставленными на то лицами, а также необходимость удешевленія самаго взиманія и пересмотра весьма многихъ статей нынѣ дѣйствующаго устава.

Ярлыки новой формы, доставляющіе возможность болѣе строгаго контроля, а также новыя правила для повѣрки взиманія, введены уже Главнымъ Управленіемъ съ 1 января 1864 года.

Что же касается до сокращенія издержекъ взиманія, то Отдѣлъ находилъ возможнымъ уничтожить нынѣшнія заставы и поручить это дѣло смотрителямъ почтовыхъ станцій, назначивъ имъ за сіе вознагражденіе, соотвѣтственно мѣрѣ труда ихъ.

Безъ всякаго сомнѣнія, нѣкоторыя изъ почтовыхъ станцій, особливо на южномъ трактѣ, по значительности разгона, не могли бы заниматься взиманіемъ шоссейнаго сбора, безъ яв-наго ущерба для интересовъ публики. Но возраженіе это не распространяется однако на большинство станцій, гдѣ нельзя предвидѣть одновременнаго скопленія проѣзжающихъ и обозовъ въ значительномъ количествѣ.

Между тѣмъ, передача взиманія въ руки почтовыхъ смотрителей повела бы за собою немаловажное сокращеніе числа служащихъ, а также сохранила бы издержки на содержаніе 79 заставныхъ домовъ.

При осуществленіи этой перемѣны, можно бы также учредить заставы на разстояніяхъ, болѣе близкихъ одна отъ другой, чѣмъ нынѣ.

Въ вознагражденіе станціонныхъ смотрителей за эти новые труды, Отдѣлъ полагалъ бы удѣлять въ ихъ пользу по 8% изъ сбора, по примѣру участка Рижско-Таурогенскаго шоссе отъ г. Шавли до мѣстечка Янишекъ, гдѣ принадлежащій казнѣ сборъ взимается курляндскимъ дворянствомъ, получающимъ за сіе по 8%. Между тѣмъ, нынѣ взиманіе шоссейнаго сбора обходится казнѣ въ 15,32%, а въ сущности даже и гораздо болѣе. Для станціонныхъ же смотрителей мѣра эта была бы истиннымъ благодѣяніемъ, такъ какъ въ настоящее время они получаютъ самое скудное содержаніе. Само собою разумѣется, что сборщики эти должны быть лицами отвѣтственными.

V. Сохраняя такимъ образомъ въ рукахъ правительства

взиманіе шоссейнаго сбора, необходимо вмѣстѣ съ тѣмъ, по мнѣнію Отдѣла, подвергнуть нынѣ дѣйствующія узаконенія тщательному пересмотру.

Нынѣшняя незначительная доходность шоссейнаго сбора объясняется, кромѣ другихъ причинъ, несовершенствомъ самой системы вниманія. Съ убѣжденіемъ можно сказать, что избѣжать платежа этого сбора представляется почти всегда полная возможность. Достаточно припомнить, что заставныя начальства не имѣютъ въ своемъ распоряженіи ничего подобнаго кордонной стражѣ, а слѣдовательно они взимаютъ сборы лишь съ тѣхъ проѣзжающихъ, которые добровольно для того явятся передъ заставой; объѣхать же подобную заставу и выѣхать вновь на шоссе, миновавъ ее, въ большей части мѣстностей весьма легко, и этимъ средствомъ уклониться отъ платежа пользуются, конечно, очень многіе. Притомъ, дѣйствующее законодательство, боясь чрезмѣрно стѣснить народную промышленность, постановило такія изъ общихъ правилъ изъятія, которыя представляютъ полный просторъ проѣзжающимъ избавляться отъ дорожнаго сбора. Можетъ быть, при этомъ нѣкоторая подать взимается произвольно, заставными сторожами и ихъ начальствами, потворствующими злоупотребленіямъ; во всякомъ случаѣ, установленный сборъ въ казну поступаетъ, конечно, въ весьма слабой пропорціи.

По дѣйствующему закону, отъ шоссейнаго сбора освобождаются домашнія произведенія и издѣлія, принадлежащія крестьянамъ, но облагаются сборомъ сельскія произведенія, принадлежащія помѣщикамъ, а также «перекупныя и имѣющія видъ купеческихъ товаровъ». При этомъ прямо указано, что достаточно одного отзыва сопровождающаго возъ крестьянина, что издѣлія тѣ не помѣщичьи и не перекупныя, и что они везутся изъ деревень на продажу въ окрестности, чтобы заставное на-

чальство пропускало ихъ безъ платежа шоссейнаго сбора и вовсе безъ осмотра (*). Съ увѣренностію можно сказать, что въ виду такого закона всѣ провозимыя крестьянами чрезъ заставы сельскія произведенія выдаются ими за свои, а никакъ не за помѣщичьи или перекупныя. Между тѣмъ, положеніемъ 19 февраля 1861 г., крестьяне пріобрѣли значеніе вольныхъ обывателей, и едва-ли имѣютъ впредь права на подобное освобожденіе отъ сборовъ.

Далѣе, ѣдущимъ по шоссе на значительное растояніе предоставляется брать отъ полицій свидѣтельство о томъ, „между какими именно почтовыми станціями они выѣзжаютъ на шоссе и между какими именно почтовыми же станціями прекращается путь ихъ по оному“. За тѣмъ, съ имѣющихъ таковыя свидѣтельства, дорожный сборъ взимается только за разстояніе отъ первой почтовой станціи, къ которой они выѣдутъ на шоссе, до послѣдней почтовой же станціи, въ свидѣтельствахъ означенной (**). Трудно даже представить себѣ, какимъ образомъ добросовѣстное полицейское начальство въ состояніи выдать свидѣтельство, требуемое приведеннымъ закономъ. Но, если только подобныя свидѣтельства выдаются, то при этомъ, конечно, дѣло не обходится безъ лживыхъ показаній и незаконныхъ поборовъ.

Въ числѣ средствъ контроля, законъ предоставляетъ лицамъ, получившимъ ярлыкъ на какой либо заставѣ и не проѣзжающимъ чрезъ слѣдующую за тѣмъ заставу, право, „для надлежащаго учета начальниковъ дистанцій“, пересылать такой ярлыкъ по почтѣ, прямо въ Департаментъ Ревизіи Отчетовъ Главнаго

(*) Уст. Пут. Сообщ., ст. 859 и примѣч.

(**) Тамъ же, ст. 856, примѣч.

Управленія Путей Сообщенія, безъ всякого отъ себя увѣдомленія, съ однимъ лишь адресомъ на конвертѣ, и безъ платы вѣсовыхъ или страховыхъ денегъ (*). Не смотря на такія облегченныя условія, никто почти изъ проѣзжающихъ не заботится объ „учетѣ дистанціонныхъ начальниковъ“, въ той мѣрѣ, чтобы принимать на себя такую обязанность. Притомъ, въ законѣ не выражено, какое ручательство даютъ почты въ томъ, что подобные пакеты будутъ доставлены по назначенію. На практикѣ оказывается, что ярлыки эти присылаются такъ неисправно, что не приносятъ никакой пользы Департаменту Ревизіи Отчетовъ.

Наконецъ, странной регламентаціей задается законъ, соразмѣряющій плату шоссейнаго сбора съ шириною ободьевъ колесъ, и называющій широкими ободьями такіе, которые имѣютъ не менѣе $4\frac{1}{2}$ дюймовъ, а узкими тѣ, которые будутъ имѣть менѣе этого размѣра (**).

Постановленіе это, во всякомъ случаѣ, крайне стѣснительно для проѣзжающихъ; вмѣстѣ съ тѣмъ, оно допускаетъ возможность различныхъ злоупотребленій.

Вообще говоря, законодательство наше по сему предмету основано было доселѣ на томъ соображеніи, чтобы съ одной стороны освобождать отъ сбора всѣхъ тѣхъ, для кого уплата онаго особенно затруднительна; съ другой же стороны, соразмѣрять самый сборъ съ тѣмъ, на сколько проѣзжающіе портятъ шоссейную дорогу своими экипажами. Соображенія эти, могущія найти для себя нѣкоторое оправданіе въ теоріи, привели однако на практикѣ къ самымъ вреднымъ результатамъ. Лица, не имѣвшія никакого права на льготу, прибѣгали къ

(*) Уст. Пут. Сообщ., ст. 860.

(**) Уст. Пут. Сообщ., ст. 852, примѣч. 3.

различнымъ ухищреніямъ, чтобы ею пользоваться; раздѣленіе же таксы на 11 разрядовъ, не вытѣснивъ изъ употребленія тѣ повозки, которыя особенно портятъ шоссе, вело только къ обману со стороны проѣзжающихъ и притѣсненію со стороны заставнаго начальства, а также къ чрезвычайной потерѣ времени, въ случаѣ добросовѣстнаго соблюденія властями всѣхъ постановленій.

Принимая вышеизложенныя соображенія за исходную точку, Отдѣлъ разсматривалъ въ этомъ смыслѣ предположенія, составленныя Главнымъ Управленіемъ въ 1858 году, и находилъ, что: а) число лицъ, освобожденныхъ отъ платежа шоссейнаго сбора, должно быть ограничено какъ можно болѣе (достаточно освободить войска, фельдъегерей и т. п.); б) вмѣсто 11 разрядовъ, существовавшихъ прежде для взиманія сборовъ, должно ввести только 3 разряда, а именно:

1. Со всѣхъ проѣзжающихъ — по 4 коп. съ лошади за каждыя 10 верстъ.

2. Съ везущихъ клади обозовъ, телѣгъ и саней—по 3 коп. съ каждой лошади.

3. Съ порожнихъ телѣгъ или саней и съ неупряжныхъ лошадей—по 1 коп.

Различіе таксы, сообразно съ шириной ободьевъ, должно быть, по мнѣнію Отдѣла, уничтожено.

Вышеозначенный размѣръ шоссейной таксы есть тотъ именно, какой предполагался Главнымъ Управленіемъ Путей Сообщенія. —Повышая плату для нѣкоторыхъ изъ нынѣ существующихъ разрядовъ, онъ понижаетъ ее для другихъ, такъ что сборъ сохраняется, собственно говоря, въ прежнихъ размѣрахъ.

VI. Обсудивъ такимъ образомъ главныя основанія для преобразованія шоссейнаго сбора на государственныхъ трактахъ,

Отдѣлъ находилъ вмѣстѣ съ тѣмъ, что правительство не должно никакъ противиться взиманію сбора на шоссе, устроенныхъ или имѣющихъ устроиться на счетъ земства или частныхъ лицъ. Въ настоящее время шоссейныя дороги, проведенныя уже по важнѣйшимъ государственнымъ путямъ, оказываются неудовлетворительными: желѣзныя дороги ихъ вытѣсняютъ, и хотя правительство никакъ не отказалось еще отъ мысли построенія новыхъ шоссе (тѣмъ болѣе, что сооруженіе ихъ обходится въ семь разъ дешевле желѣзныхъ дорогъ), тѣмъ не менѣе однако капиталы, которыми оно въ настоящее время и въ близкомъ будущемъ можетъ располагать, должны по всей вѣроятности обращаться преимущественно на постройку желѣзныхъ дорогъ. Шоссе предстоитъ проводить почти исключительно по направленіямъ не паралельнымъ съ желѣзными дорогами, а поперечнымъ, для соединенія съ ними различныхъ пунктовъ, а также для соединенія желѣзныхъ дорогъ между собою. Такимъ образомъ шоссе пріобрѣтаютъ характеръ мѣстный и, стало быть, проведеніе ихъ будетъ обусловливаться денежными средствами земства. Если же это будетъ такъ, то нельзя не предоставить земству права взимать у себя сборъ на покрытіе хотя части издержекъ на устройство и содержаніе этихъ путей, въ тѣхъ случаяхъ, когда оно само признаетъ сборъ этотъ для себя удобнымъ и не стѣснительнымъ.

Заключеніе. Основываясь на всѣхъ вышеизложенныхъ соображеніяхъ, II Отдѣлъ *полагаетъ*:

I. Не приступая, до времени, въ видѣ общей мѣры, къ отмѣнѣ взиманія шоссейнаго сбора на государственныхъ шоссе, отмѣнить этотъ сборъ на шоссейныхъ путяхъ наименѣе прибыльныхъ для казны, и именно на трактахъ: Петербургско-Ковен-

скомъ, Новгородско-Псковскомъ, Рижско-Таурогенскомъ, Орловско-Брянскомъ и Псковско-Рижскомъ нынѣ же, а на Желтковскомъ съ истеченіемъ срока заключенному съ арендаторомъ контракту, т. е. съ 1 августа 1865 года.

II. Уничтожать постепенно шоссейныя заставы въ тѣхъ губерніяхъ, гдѣ земство изъявитъ желаніе вносить въ казну ежегодную сумму, равную нынѣшнему годовому по губерніи доходу отъ сего сбора, или же внесетъ единовременно сумму, въ 10 разъ большую.

III. На остальныхъ затѣмъ шоссе, взиманіе сбора въ арендное содержаніе не отдавать, а поручить оное станціоннымъ смотрителямъ, удѣляя въ ихъ пользу по 8% изъ вырученной суммы.

IV. Подвергнуть тщательному пересмотру нынѣ дѣйствующія постановленія о взиманіи шоссейнаго сбора, съ тѣмъ, чтобы по возможности уменьшить число лицъ, отъ сбора сего освобожденныхъ; таксу же установить трехъ разрядовъ, а именно: а) со всѣхъ проѣзжающихъ по 4 к. съ лошади за каждыя 10 верстъ; б) съ везущихъ клади обозовъ, телѣгъ и саней по 3 копейки съ каждой лошади; в) съ порожнихъ телѣгъ или саней и съ неупряжныхъ лошадей по 1 коп.

V. Предоставить земству и частнымъ лицамъ устраивать, на собственныя средства, новые шоссейные пути, и взимать на оныхъ съ проѣзжающихъ извѣстный сборъ по таксѣ, предварительно одобренной правительствомъ.

Всѣ вышеизложенныя соображенія и предположенія свои Отдѣлъ *опредѣлилъ:* внести на разсмотрѣніе Общаго Собранія

Коммиссіи, съ тѣмъ, чтобы, въ случаѣ ихъ утвержденія, сдѣлано было сношеніе съ Главнымъ Управленіемъ Путей Сообщенія на счетъ составленія, на основаніи оныхъ, подробнаго проекта новыхъ на этотъ предметъ правилъ.

Подписали:

Помощникъ Предсѣдателя *А. Гирсъ*.

Члены:

М. Веселовскій.

С. Нарѣшимскій.

В. Оттъ.

КОММИССІЯ ВЫСОЧАЙШЕ УЧРЕЖДЕННАЯ

ДЛЯ ПЕРЕСМОТРА СИСТЕМЫ ПОДАТЕЙ И СБОРОВЪ.

ЖУРНАЛЪ

ОБЩАГО СОБРАНІЯ КОММИССІИ.

№ 25.

Засѣданія 29-го января и 5-го февраля 1865 г.

ПО ВОПРОСУ О СИСТЕМѢ ВЗИМАНІЯ ШОССЕЙНАГО СБОРА.

Общее Собраніе разсматривало докладъ II Отдѣла № 31, *о шоссейномъ сборѣ*, съ относящимися къ нему матеріалами.

Прежде всего, Собраніе остановилось на общей мысли, положенной въ основаніе доклада. Мысль эта состоитъ въ томъ, что, въ виду представляющихся для народной промышленности стѣсненій отъ существованія шоссейныхъ заставъ, при неизбѣжныхъ злоупотребленіяхъ во взиманіи шоссейнаго сбора приставленными къ тому нижними чинами, и при малой доходности большей части шоссе,—самымъ правильнымъ разрѣшеніемъ вопроса была бы *полная отмѣна взиманія въ пользу казны шоссейныхъ сборовъ*. Если же, за тѣмъ, нельзя рѣшиться на такую радикальную перемѣну нынѣ же, то не въ силу принципа, а только ради уступки предъ затруднительнымъ положеніемъ

Государственнаго Казначейства, для котораго потеря полумилліона дохода отъ шоссе была бы очень чувствительна.

Противъ этой общей мысли одинъ изъ членовъ (*) заявилъ, что сборъ за пользованіе извѣстнымъ учрежденіемъ, въ каждомъ данномъ случаѣ, имѣетъ свой смыслъ, свою роль, которую не могутъ выполнить другіе (прямые) доходы казны. Пошлины взимаются *за пользованіе* и пополняютъ недостатки податной системы, такъ какъ прямые налоги не могутъ услѣдить за чистыми прибылями и матеріяльными выгодами, извлекаемыми людьми изъ различныхъ родовъ государственныхъ учрежденій. Ремонтъ шоссе требуетъ огромныхъ денежныхъ пожертвованій; совершенно справедливо, чтобы часть расходуемыхъ на это денегъ уплачивалась лицами, *пользующимися* шоссе, т. е. проѣзжающими. Стремленіе къ упрощенію податной системы, съ устраненіемъ мало-доходныхъ налоговъ, потому только, что они даютъ сравнительно немного, — должно имѣть свои границы. Сборы за пользованіе искуственными средствами сообщенія, каковы шоссе, оправдываются теоріей. (Это то, что̀ нѣмцы называютъ Gebühren). Нельзя не пожалѣть лишь о томъ, что, не смотря на расходуемыя на ремонтъ шоссе весьма значительныя суммы, ѣздящіе по нимъ почти не замѣчаютъ исправленій, и иногда даже бываютъ вынуждены, вслѣдствіе порчи шоссейнаго полотна, сворачивать въ сторону, на грунтовую дорогу.

На это мнѣніе (подробнѣе развитое членомъ въ особой прилагаемой при семъ запискѣ), къ которому присоединились,

(*) В. П. Безобразовъ.

отчасти, и нѣкоторые другіе члены, подавшіе отдѣльныя мнѣнія (*), замѣчено однимъ членомъ (**), что, кромѣ значительныхъ неудобствъ, возникающихъ изъ самаго принципа дорожныхъ сборовъ — неудобствъ, заставляющихъ желать ихъ отмѣны (***) — сборы этого рода особенно тягостны у насъ, по особымъ обстоятельствамъ Россіи. Если заграницею взиманіе подобныхъ сборовъ облегчается, и густотою населенія, и сравнительною краткостію разстояній, и существованіемъ желѣзныхъ дорогъ, и проведеніемъ шоссированныхъ путей повсемѣстно, и наконецъ, бо̀льшимъ, чѣмъ у насъ, развитіемъ чувства законности въ народѣ, то въ Россіи представляются весьма важныя препятствія къ хорошей организаціи подобныхъ сборовъ въ громадныхъ протяженіяхъ бо́льшей части путей, при чрезвычайно рѣдкомъ населеніи, въ климатическихъ условіяхъ, подвергающихъ случайностямъ самую возможность сообщеній (въ пору весеннихъ и осеннихъ распутицъ), въ отсутствіи правильной сѣти желѣзныхъ и шоссировавныхъ дорогъ, въ трудности, при нашихъ административныхъ средствахъ, обставить удовлетворительно технику взиманія сборовъ, и наконецъ—въ самомъ свойствѣ перевозимыхъ у насъ грузовъ, которые, состоя, бо̀льшею частію, изъ клади громоздкой и малоцѣнной, по сравненію съ вѣсомъ, всего ме-

---

(*) А. А. Абаза, Н. Н. Колошинъ, Ѳ. Г. Тернеръ, гр. П. Г. Шуваловъ и А. Д. Шумахеръ.

(**) А. П. Заблоцкій.

(***) Такого воззрѣнія держится, напримѣръ, Рау, въ своихъ „Основаніяхъ финансовой науки“ (Grundsätze der Finanzwissenschaft, изд. 1859 г. §§ 239—242).

нѣе могутъ вынести падающіе на нихъ накладные расходы по перевозкѣ. По убѣжденію члена, проводимый въ докладѣ № 31 принципъ отмѣны шоссейныхъ сборовъ, при представляющейся къ тому возможности съ финансовой стороны, не только не долженъ быть ослабляемъ, но, напротивъ, долженъ быть поддерживаемъ во всей силѣ, что̀, конечно, не исключаетъ временныхъ уступокъ и переходныхъ мѣръ, допускаемыхъ Отдѣломъ. Къ этимъ соображеніямъ добавлено двумя другими членами (*), что шоссейный сборъ представляетъ у насъ ту невыгодную особенность, что, давая казнѣ только полмилліона, онъ обходится проѣзжающимъ въ нѣсколько милліоновъ рублей, изъ которыхъ бо̀льшая часть остается въ рукахъ заставныхъ начальствъ, и пропадаетъ совершенно непроизводительно, отражаясь въ то же время на дороговизнѣ провозной платы. Что же касается до издержекъ на содержаніе заставъ, то исчисленія эти неполны. При опредѣленіи этихъ расходовъ (составляющихъ всего до 95 т. руб. въ годъ, или около 1,200 руб. на заставу), принимаются во вниманіе собственно денежныя издержки, а не считаются тѣ пожертвованія людьми, которыя государство несетъ отъ назначенія къ каждой заставѣ до 9 человѣкъ нижнихъ чиновъ. Если сообразить эти послѣднія пожертвованія и всѣ расходы по обмундированію этихъ людей и по выдачѣ пенсій отслужившимъ, то цифра расходовъ на заставы должна возрасти весьма значительно.

Большинство Собранія присоединилось къ этимъ послѣднимъ мнѣніямъ и, не нарушая принципа, который былъ принятъ Отдѣ-

(*) П. П. Семеновъ и В. К. Ржевскій.

ломъ, приступило къ обсужденію заключенія доклада, по частямъ.

По п. I заключенія, гдѣ предполагается отмѣнить шоссейный сборъ на путяхъ наименѣе для казны прибыльныхъ, именно на трактахъ: Петербургско-Ковенскомъ, Новгородско-Псковскомъ, Рижско-Таурогенскомъ, Орловско-Брянскомъ и Псковско-Рижскомъ немедленно, а на Желтковскомъ съ 1 августа 1865 г.,— одинъ изъ членовъ (*) сообщилъ замѣчанія о томъ, какимъ образомъ слѣдуетъ смотрѣть па бо̀льшую или меньшую выгодность шоссейныхъ путей. По мнѣнію члена, рѣшиться отмѣнить у насъ шоссейный сборъ едва ли благоразумно. Уничтожать подобные сборы позволительно лишь въ такихъ странахъ, гдѣ шоссейныхъ путей много, а не въ такихъ, гдѣ ихъ чрезвычайно мало въ сравненіи съ пространствомъ территоріи. Если сборъ отмѣнить тамъ, гдѣ онъ поступаетъ съ проѣзжающихъ, то на сумму этого сбора приходится усилить издержки казны, и слѣдовательно, такъ сказать, возложить этотъ расходъ на другія губерніи, гдѣ, можетъ быть, вовсе нѣтъ шоссе. Въ соображеніяхъ Отдѣла (докладъ № 31, стр. 22), за минимумъ доходности шоссе (при которомъ можно допустить дальнѣйшее взиманіе сбора) приняты, или 30 р. съ версты, или 5 т. руб. со всего тракта. На этомъ основаніи, подъ разрядъ мало-доходныхъ шоссе, не достигающихъ означенныхъ нормъ, подведены тракты, упомянутые въ п. I заключенія. Но обозначенныя нормы способны измѣнять свой характеръ, смотря по тому, какимъ разсчетомъ руководиться въ настоящемъ случаѣ. Отдѣлъ принималъ въ разсчетъ общее протяженіе трак-

(*) К. И. Марченко.

товъ, сообразно ихъ оффиціальному названію. Дѣйствительно, если на Петербургско-Ковенское шоссе смотрѣть какъ на одинъ трактъ (дающій въ сложности чистаго дохода 1 р. 75 к. съ версты и 1,220 р. 11½ к. со всего протяженія), то нельзя не назвать его крайне малодоходнымъ. Но этотъ трактъ, вслѣдствіе проведенія желѣзныхъ дорогъ, получилъ, въ послѣднее время, характеръ двухъ отдѣльныхъ путей, находящихся въ различныхъ экономическихъ условіяхъ и представляющихъ различные задатки къ развитію въ будущемъ. Шоссе отъ Петербурга до Динабурга идетъ параллельно Варшавской желѣзной дорогѣ, и слѣдовательно, безъ сомнѣнія, будетъ современемъ совсѣмъ оставлено, между тѣмъ какъ шоссе отъ Динабурга до Ковно, отклоняясь отъ направленія желѣзной дороги на западъ и представляя болѣе прямой путь сообщенія съ послѣднимъ городомъ (чрезъ Вилькоміръ), способно къ дальнѣйшему существованію и развитію, тѣмъ болѣе, что въ Динабургѣ къ Варшавской дорогѣ примыкаетъ Рижская. Новгородско-Псковское шоссе лежитъ между двумя желѣзными дорогами—Николаевскою и Варшавскою; по своему направленію, оно должно быть причислено къ поперечнымъ путямъ, соединяющимъ двѣ желѣзныя дороги. По этому, несмотря на слабую доходность его въ настоящемъ (съ версты 24 р. 34 к.; со всего протяженія 2.916 р. 15 к.), можно разсчитывать на дальнѣйшее его развитіе со-временемъ. Рижско-Таурогенское шоссе нельзя также признать за параллельное Варшавской дорогѣ, потому что оно представляетъ гораздо болѣе прямой, значительно отклоняющійся на западъ, путь сообщенія Риги съ прусскою границею, съ пунктомъ соприкосновенія, довольно удаленнымъ отъ Эйдкунена. Орловско-Брянское шоссе—новое, такъ что сборъ между Орломъ и Карачевомъ произво-

дится лишь съ 1864 г.; поэтому судить о доходности этого тракта (съ версты 29 р. 89 к., а со всего протяженія 7,351 р. 93 к.), было бы преждевременно. Наконецъ, Псковско-Рижское шоссе также не параллельно желѣзной дорогѣ и потому, несмотря на слабую доходность (съ версты 16 р. 37 к., со всего пути, 3,798 р. 37 к.) представляетъ вѣроятность дальнѣйшаго развитія (*).

По убѣжденію члена, шоссейный сборъ самъ по себѣ не отяготителенъ, затруднительна и стѣснительна только нынѣшняя система взиманія его; потому, слѣдуетъ задаваться, не уничтоженіемъ сбора, а улучшеніемъ и упрощеніемъ этой системы (**). Неудовлетворительность производимаго ремонта шоссе членъ объяснялъ недостаточностію отпускаемыхъ на ремонтъ суммъ, а главное — системою сдачи работъ, основанною на недовѣріи. Изъ 3,400,000 руб. ремонтной суммы работы на 2,600,000 руб. отдаются на подрядъ. Подрядчики, конечно, должны разсчитывать на полученіе до 15% прибыли, иначе они не возьмутся за работы. Если же дѣйствительно 15% поступаютъ въ ихъ пользу, то это значитъ, что отъ дѣла какъ бы отнимается около 400 т. руб.

По выслушаніи этихъ доводовъ, образовались въ средѣ Со-

(*) Въ 1864 г. шоссе это дало около 7,000 руб.

(**) Членъ заявилъ, что съ перенесеніемъ въ г. Островѣ, въ 1864 г., шоссейной заставы съ одного пункта на другой, доходъ съ прежнихъ 4 поднялся до 8 т. руб.

бранія различными воззрѣнія на дѣло. Одни изъ членовъ предлагали уничтожить взиманіе сбора на Петербургско-Ковенскомъ шоссе, какъ наименѣе прибыльномъ, прочіе же шоссе оставить при обложеніи сборомъ, и сообразно тому исключить изъ п. I заключенія Отдѣла всѣ шоссе, кромѣ перваго. Другіе члены находили, что прямое назначеніе къ уничтоженію сбора съ того или другаго шоссе могло бы повести къ слишкомъ поспѣшнымъ рѣшеніямъ, тогда какъ опредѣленіе степени доходности путей, въ настоящемъ и будущемъ, требуетъ весьма осторожныхъ пріемовъ и многостороннихъ соображеній. При этомъ остановились на принятой уже нормѣ минимума (30 руб. чистаго дохода съ версты), съ тѣмъ, чтобы всѣ тѣ шоссе, доходъ съ которыхъ упадаетъ ниже этой нормы, были, по распоряженію Главнаго Управленія Путей Сообщенія, освобождаемы отъ сбора. Но тутъ представилось затрудненіе, какъ исчислять эту норму, ибо значеніе ея измѣняется, смотря по разстоянію, принятому въ разсчетъ. Взять цифру дохода съ цѣлаго тракта, какъ это сдѣлано Отдѣломъ, при опредѣленіи доходности шоссе, не значитъ устранить это затрудненіе, потому что тутъ тотчасъ же представляется вопросъ: что такое трактъ, т. е. какое протяженіе дороги должно быть почитаемо отдѣльнымъ, самостоятельнымъ трактомъ? Вообще, назначеніе какихъ либо опредѣленныхъ нормъ, въ подобномъ дѣлѣ, могло бы повести къ произвольнымъ толкованіямъ и распоряженіямъ. Потому, во всякомъ случаѣ, въ примѣненіи этого принципа должна быть предоставлена извѣстная доля самостоятельности центральной администраціи. Норма 30 руб. съ версты можетъ быть сохранена, но съ тою оговоркою, чтобы сначала были испытаны новые способы взима-

нія шоссейнаго сбора, и чтобы примѣненіе упомянутой нормы допущено было лишь по истеченіи трехлѣтняго срока со введенія новой системы.

Такимъ образомъ, въ п. I заключенія доклада предположено выразить, что Главному Управленію Путей Сообщенія предоставляется отмѣнять шоссейный сборъ на всѣхъ путяхъ, гдѣ, по истеченіи 3-хъ лѣтъ со введенія новыхъ правилъ взиманія этого сбора, чистый доходъ будетъ менѣе 30 руб. съ версты; при чемъ прекращать и отпускъ на такіе тракты суммъ, ассигнуемыхъ на содержаніе шоссейныхъ заставъ.

По п. II заключенія, въ которомъ предполагается уничтожать постепенно шоссейныя заставы въ тѣхъ губерніяхъ, гдѣ земство изъявитъ желаніе вносить въ казну ежегодную сумму, равную нынѣшнему доходу, или внести единовременно сумму въ 10 разъ бо̀льшую, выражено, что такое постановленіе едва ли было бы удобопримѣнимо. Съ одной стороны, земству предоставлено новыми положеніями заявлять о своихъ нуждахъ и пользахъ высшему правительству, и слѣдовательно отъ него будетъ зависѣть возбудить вопросъ о принятіи того или другаго изъ существующихъ шоссейныхъ трактовъ въ свое завѣдываніе, со взиманіемъ сбора съ проѣзжающихъ; съ другой стороны, подобная операція представляетъ ту невыгоду, что въ случаѣ возрастанія сбора, центральное правительство не воспользовалось бы могущими поступить въ казну прибылями, въ случаѣ же уменьшенія сбора земство осталось бы въ прямомъ убыткѣ. По всей вѣроятности, такого дѣла, сопряженнаго съ рискомъ, земство и не приметъ, особенно въ первое время. По этимъ

причинамъ, большинствомъ 13 голосовъ (*) противъ 2 (**), признано за лучшее п. II вовсе исключить.

По п. III заключенія, гдѣ предполагалось, не отдавая взиманія шоссейнаго сбора въ арендное содержаніе, поручить оное станціоннымъ смотрителямъ, — найдено, что едва ли можно задаваться такою системою взиманія, въ видѣ общей мѣры. При этомъ замѣчено, что на нѣкоторыхъ станціяхъ нѣтъ вовсе смотрителей. Даже тамъ, гдѣ есть смотритель, онъ едва ли успѣетъ исполнить свою новую обязанность. Взимать сборъ съ проѣзжающихъ — еще дѣло болѣе легкое; но взимать его съ подводъ было бы для смотрителя чрезвычайно затруднительно. Само Главное Управленіе Путей Сообщенія задавалось прежде тѣмъ, чтобы сборъ взимали дистанціонные офицеры; но это оказалось неудобоисполнимымъ. Весь успѣхъ операціи взиманія зависитъ отъ того, чтобы заставы были въ такомъ другъ отъ друга разстояніи, дабы съ одной стороны проѣзжающему не приходилось, какъ нынѣ, платить за протяженіе впятеро или вдесятеро бо̀льшее, чѣмъ какое дѣйствительно имъ прослѣдовано, а съ другой, дабы излишнее сближеніе заставъ не обратилось еще въ бо̀льшую противъ нынѣшняго тягость проѣзжающимъ, отъ частыхъ остановокъ и задержекъ. Это указываетъ на необходимость какъ можно болѣе упростить порядокъ взиманія сбора, сколь возможно пони-

---

(*) А. А. Абаза, И. В. Вернадскій, М. П. Веселовскій, А. Р. Гернгросъ, А. К. Гирсъ, К. И. Марченко, Г. В. Мещериновъ, Н. В. Покровскій, Ѳ. Г. Тернеръ, П. И. Шамшинъ, К. К. Штанге, гр. П. Г. Шуваловъ, А. Д. Шумахеръ.

(**) С. Я. Наржимскій и В. К. Ржевскій.

зить таксу, но за то и сблизить шоссейныя заставы тамъ, гдѣ болѣе строгій контроль будетъ обѣщать окупиться возвышеніемъ дохода. Упрощеніе операціи взиманія неразлучно съ примѣненіемъ къ дѣлу различныхъ системъ, смотря по мѣстнымъ обстоятельствамъ. Если трудно рѣшиться постановить, въ видѣ общаго правила, что взиманіе сбора поручается станціоннымъ смотрителямъ, потому что смотрители не вездѣ есть, что это затруднило бы и тѣхъ изъ нихъ, которые живутъ на станціяхъ, и что наконецъ, съ передачею почтовыхъ станцій земству и съ измѣненіемъ всей системы отправленія почтовой гоньбы назначеніе особыхъ казенныхъ смотрителей сдѣлается вовсе ненужнымъ; то нельзя также отрицать, что, можетъ быть, нашлись бы изъ смотрителей или почтсодержателей желающіе взять на себя лично, или чрезъ наемныхъ помощниковъ, взиманіе сбора. Если примѣръ сдачи въ аренду рѣчныхъ перевозовъ представлялъ то замѣчательное явленіе, что безплатный, по правиламъ, переѣздъ чрезъ рѣку обходился проѣзжающему иногда дороже, чѣмъ переѣздъ, оплачиваемый по таксѣ, вслѣдствіе придирокъ и произвольныхъ требованій арендатора, то это не есть убѣдительное доказательство противъ самаго принципа сдачи въ аренду подобныхъ статей. Здѣсь, конечно, все зависитъ отъ исполнителей. Но самое дѣло должно быть обставлено такъ, чтобы вѣроятность злоупотребленій по возможности устранялась. Такимъ образомъ, примѣняясь къ мѣрамъ, предлагавшимся въ системѣ почтовой организаціи, можно бы принять за правило, чтобы шоссейныя заставы сдавались въ аренду неиначе какъ раздробительно, и чтобы арендаторы обязаны были жить при заставахъ. Такое ограниченіе отстранитъ отъ подобнаго дѣла монополистовъ, подчиненные агенты кото-

рыхъ особенно склонны притѣснять публику, потому что прикрываются сильнымъ иногда авторитетомъ капиталиста-хозяина, и не несутъ прямой отвѣтственности.

По возникшему разномыслію на счетъ возможности допустить систему арендованія, принципъ этотъ большинствомъ 13 голосовъ (*) противъ 4 (**) принятъ. Но какъ трудно было бы заранѣе ограничиться тѣсными на этотъ счетъ рамками и опредѣлить всѣ подробности системы, то признано болѣе осторожнымъ, заявивъ о самомъ принципѣ, выразить, что избраніе того или другого порядка взиманія сбора (т. е. посредствомъ сдачи въ аренду, или на коммиссію, или посредствомъ оставленія операціи, по прежнему, въ рукахъ чиновъ Путей Сообщенія) предоставляется Главноуправляющему.

По п. IV, гдѣ говорится о пересмотрѣ дѣйствующихъ постановленій о взиманіи шоссейнаго сбора, и установляется упрощенная такса (трехъ разрядовъ),—двумя членами (***) замѣчено, что предположенную Отдѣломъ таксу желательно бы еще понизить. Пониженіе это оказывается особенно необходимымъ въ отношеніи провозимой клади. Отдѣломъ предположено взимать съ везущихъ клади обозовъ, телѣгъ и саней по 3 к. съ каждой лошади. Это составитъ на 1000 верстъ 3 руб. на лошадь. Извѣстно, что идущіе по шоссе обозы приходятъ съ

(*) В. П. Безобразовъ, И. В. Вернадскій, М. П. Веселовскій, А. Р. Генригросъ, А. П. Заблоцкій, Е. И. Ламанскій, К. И. Марченко, Г. В. Мещериновъ, В. Ѳ. Оттъ, В. К. Ржевскій, Д. М. Сольскій, гр. П. Г. Шуваловъ, А. Д. Шумахеръ.

(**) А. К. Гирсъ, Н. Н. Колошинъ, П. П. Семеновъ, К. К. Штанге.

(***) А. А. Абаза и В. К. Ржевскій.

другихъ (грунтовыхъ) дорогъ, и потому наложить на возъ очень значительную тяжесть не всегда бываетъ возможно. Можно принять, среднимъ числомъ, что на подводу кладется 30 пудовъ. Тогда шоссейный сборъ составитъ накладнаго расхода 10 к. съ пуда. У насъ по шоссе провозятся на большія разстоянія продукты по преимуществу малоцѣнные (не всегда выносящіе провозъ по желѣзнымъ дорогамъ). Если взять (для примѣра) четверть зерноваго хлѣба, вѣсомъ въ 9 пудъ, то сборъ въ 10 к. съ пуда на 1000 верстъ составитъ 90 коп. съ четверти накладнаго расхода. Для 500 в. этотъ накладной расходъ составитъ все еще значительную цифру 45 коп. съ четверти.

Большинство Собранія присоединилось къ этой мысли и рѣшилось понизить проектированную Отдѣломъ таксу слѣдующимъ образомъ: а) со всѣхъ проѣзжающихъ по 3 к. съ лошади за каждыя 10 верстъ; б) съ везущихъ клади обозовъ, телѣгъ и саней по 2 коп. съ каждой лошади, в) съ порожнихъ телѣгъ или саней и съ неупряжныхъ лошадей по 1 коп.

По п. V заключенія, гдѣ предположено предоставить земству и частнымъ лицамъ устраивать, на собственныя средства, новые шоссейные пути и взимать на оныхъ съ проѣзжающихъ сборъ по таксѣ, одобренной правительствомъ,—признано болѣе удобнымъ слово «*правительствомъ*» замѣнить словами: «*губернскимъ земскимъ собраніемъ*». Утвержденіе подобныхъ таксъ центральнымъ правительствомъ только затруднило бы послѣднее, безъ существенной пользы для дѣла. Между тѣмъ, по ст. 68 положенія 1 января 1864 г. «назначеніе сборовъ съ проходящихъ и проѣзжающихъ по губернскимъ земскимъ дорогамъ, мостамъ и переправамъ», отнесено именно къ вѣдомству губернскихъ земскихъ собраній.

На основаніи изложенныхъ соображеній, Общее Собраніе *опредѣлило*:

I. Въ отмѣну проектированнаго II Отдѣломъ (въ докладѣ № 31) заключенія, постановить:

1) Не приступая, до времени, въ видѣ общей мѣры, къ отмѣнѣ взиманія шоссейнаго сбора на государственныхъ шоссе, предоставить Главноуправляющему Путями Сообщенія и Публичными Зданіями, отмѣнять этотъ сборъ на тѣхъ шоссе, на которыхъ, по истеченіи 3-хъ лѣтъ со введенія новой системы взиманія означеннаго сбора, поступающій въ казну чистый доходъ будетъ составлять, по среднему выводу (по цѣлому тракту или частямъ тракта между значительными центрами), менѣе 30 руб. съ версты; при чемъ долженъ быть прекращаемъ и отпускъ суммъ, ассигнуемыхъ на содержаніе шоссейныхъ заставъ.

2) На прочихъ за тѣмъ (п. 1) шоссе взиманіе сбора отдавать, или въ арендное содержаніе, раздробительно, или на комиссію станціоннымъ смотрителямъ, съ ихъ собственнаго на то согласія, или почтсодержателямъ (съ отчисленіемъ въ пользу тѣхъ и другихъ до 8% изъ выручаемой суммы), а при невозможности сего оставить въ завѣдываніи чиновъ Главнаго Управленія, по ближайшему усмотрѣнію.

3) Подвергнуть тщательному пересмотру нынѣ дѣйствующія постановленія о взиманіи шоссейнаго сбора, въ видахъ упрощенія системы и болѣе справедливаго обложенія проѣзжающихъ; таксу же установить трехъ разрядовъ, считая на 10 верстъ съ каждой лошади: а) съ проѣзжающихъ по 3 коп.; б) съ везущихъ клади обозовъ, телѣгъ и саней—по 2 коп.; в) съ порожнихъ телѣгъ и саней и съ неупряжныхъ лошадей по 1 к.

4) Предоставить земству и частнымъ лицамъ устроивать, на собственныя средства, новые шоссейные пути, и взимать на оныхъ съ проѣзжающихъ извѣстный сборъ по таксѣ, предварительно одобренной губернскимъ земскимъ собраніемъ (Полож. о земск. учр., ст. 68).

II. Настоящій журналъ, вмѣстѣ съ относящимися къ нему особыми мнѣніями членовъ, Докладомъ II Отдѣла № 31 и прочими матеріалами, представить на благоусмотрѣніе Г. Министра Финансовъ.

Подписали:

Помощникъ Предсѣдателя *А. Гирсъ*.

Члены:

А. Абаза, при особомъ мнѣніи.
А. Бутовскій.
М. Веселовскій.
А. Заблоцкій.
Е. Ламанскій.
Г. Мещериновъ.
В. Оттъ.
В. Ржевскій, при особомъ мнѣніи (*).
Д. Сольскій.
Н. Тютчевъ.
К. Штаніе присоединился къ мнѣнію *В. П. Безобразова*.
А. Шумахеръ, при особомъ мнѣніи.
В. Безобразовъ, при особой запискѣ
И. Вернадскій.
А. Гернгросъ.
Н. Колошинъ, при особомъ мнѣніи.
К. Марченко.
С. Наржимскій.
Н. Покровскій.
П. Семеновъ, при особомъ мнѣніи.
Ѳ. Тернеръ, при особомъ мнѣніи.
П. Шамшинъ.
Гр. *П. Шуваловъ*, при особомъ мнѣніи.

(*) За отъѣздомъ В. К. Ржевскаго изъ С. Петербурга, по дѣламъ службы, особое мнѣніе имъ въ Коммиссію не доставлено.

4) Предоставить земству и частнымъ лицамъ устроивать, на собственныя средства, новые шоссейные пути, и взимать на оныхъ съ проѣзжающихъ извѣстный сборъ по таксѣ, предварительно одобренной губернскимъ земскимъ собраніемъ (Полож. о земск. учр., ст. 68).

II. Настоящій журналъ, вмѣстѣ съ относящимися къ нему особыми мнѣніями членовъ, Докладомъ II Отдѣла № 31 и прочими матеріалами, представить на благоусмотрѣніе Г. Министра Финансовъ.

Подписали:

Помощникъ Предсѣдателя А. Гирсъ.

Члены:

А. Абаза, при особомъ мнѣніи.
А. Бутовскій.
М. Веселовскій.
А. Заблоцкій.
Е. Ламанскій.
Г. Мещериновъ.
В. Оттъ.
В. Ржевскій, при особомъ мнѣніи (*).
Д. Сольскій.
П. Тютчевъ.
К. Штанге присоединился къ мнѣнію В. П. Безобразова.
А. Шумахеръ, при особомъ мнѣніи.
В. Безобразовъ, при особой запискѣ.
И. Вернадскій.
А. Гершрогъ.
Н. Колошинъ, при особомъ мнѣніи.
К. Марченко.
С. Наржимскій.
Н. Покровскій.
П. Семеновъ, при особомъ мнѣніи.
Ѳ. Тернеръ, при особомъ мнѣніи.
П. Шалашинъ.
Гр. П. Шуваловъ, при особомъ мнѣніи.

(*) За отъѣздомъ В. К. Ржевскаго изъ С. Петербурга, по дѣламъ службы, особое мнѣніе имъ въ Коммиссію не доставлено.

Приложеніе къ Журналу № 25.

СООБРАЖЕНІЯ

ПО ВОПРОСУ

О ШОССЕЙНОМЪ СБОРѢ.

Члена Податной Коммиссіи В. П. Безобразова.

Обязанностью моею считаю изложить письменно словесныя возраженія, сдѣланныя мною въ засѣданіи Коммиссіи 29-го января, противъ *соображеній* доклада II Отдѣла № 31 (принятыхъ общимъ собраніемъ Коммиссіи) относительно преобразованія шоссейнаго сбора. Я побужденъ къ этому, какъ важностью нѣкоторыхъ общихъ финансовыхъ вопросовъ, возбуждаемыхъ упомянутыми соображеніями, такъ и практическимъ ихъ примѣненіемъ къ настоящему случаю.

Неправильность основной мысли этихъ соображеній, относительно преобразованія шоссейнаго сбора, выступаетъ слишкомъ рѣзко, чтобъ не внести, въ случаѣ принятія ея правительствомъ, весьма ошибочныхъ понятій въ нашу финансовую систему, и не отозваться вредными практическими послѣдствіями, какъ на способахъ государственнаго казначейства, такъ и на успѣхахъ нашего народнаго благосостоянія.

Совпаденіе правильныхъ воззрѣній финансовой науки, съ практическими выгодами казны, рѣдко проявляющееся съ такою какъ здѣсь очевидностію, заставляетъ обратить особенное вниманіе на настоящій предметъ и придаетъ ему особенно живой и современный интересъ.

Вся возбуждающая возраженія сущность соображеній II Отдѣла выражена въ слѣдующихъ словахъ его доклада:

«Отдѣлъ находилъ, что самымъ правильнымъ разрѣшеніемъ вопроса о взимаемыхъ въ пользу казны шоссейныхъ сборахъ была бы полная ихъ отмѣна» (стр. 21) (*). Правда, нѣсколько ниже въ докладѣ сказано, что *едва ли было бы благоразумно* задаваться такою мѣрою, которая бы разомъ уничтожила болѣе 1/2 милліона ежегодныхъ государственныхъ доходовъ, при *нынѣшнихъ средствахъ казны*, и въ окончательномъ заключеніи весьма благоразумно и не предлагается подобное полное уничтоженіе шоссейныхъ сборовъ, на которое впрочемъ правительство, безъ всякаго сомнѣнія, и не согласилось бы, а предлагаются только нѣкоторыя измѣненія въ существующемъ порядкѣ этихъ сборовъ. Но не говоря даже пока о правильности или неправильности общихъ началъ, принятыхъ Отдѣломъ, или при полномъ къ нимъ равнодушіи, едва ли можно признать составленный имъ проектъ *практически состоятельнымъ*, какъ въ первоначальномъ его видѣ, такъ и съ незначительными поправками въ подробностяхъ, сдѣланными въ общемъ собраніи Коммиссіи. Ибо *во первыхъ*, предлагаемыя Отдѣломъ измѣненія, въ шоссейномъ сборѣ, которыя притомъ и въ самомъ докладѣ названы по

(*) Эти самыя слова повторяются и въ Журналѣ Общаго Собранія Коммисіи № 25 (стр. 1).

всей справедливости *переходными мѣрами*, т. е. переходными къ *радикальному* и самому желанному по мыслямъ Коммиссіи разрѣшенію настоящей задачи, или къ совершенному уничтоженію въ Россіи сборовъ съ частныхъ лицъ за пользованіе шоссейными дорогами, сооруженными правительствомъ, на счетъ государственныхъ источниковъ, — эти предлагаемыя Отдѣломъ измѣненія большею частію, по необходимости, весьма послѣдовательно и весьма даже рѣшительно носятъ на себѣ слѣды окончательной цѣли, къ которой онѣ должны клониться. Такъ, во главѣ этихъ измѣненій стоитъ 1 пунктъ заключенія Отдѣла, въ которомъ предлагается немедленная отмѣна шоссейнаго сбора на путяхъ наименѣе прибыльныхъ для казны въ настоящее время; какъ съ одной стороны, суммы сборовъ на нѣкоторыхъ изъ этихъ путей не окупаютъ даже расходовъ казны на ихъ взиманіе и потому такіе государственные доходы, при какомъ бы то ни было взглядѣ на нихъ, могутъ подлежать упраздненію, и какъ, съ другой стороны, отмѣна сбора на остальныхъ изъ этихъ путей сопровождалась бы потерею для казны ничтожной цифры 20 т. руб., то весь этотъ пунктъ легко могъ бы быть принятъ въ общемъ собраніи Коммиссіи, не смотря на обнаружившееся уже разномысліе ея членовъ относительно общихъ началъ, положенныхъ въ основаніе доклада. Но возбужденный представителями вѣдомства путей сообщенія, при обсужденіи этого пункта, весьма основательный вопросъ о тѣхъ изъ исчисленныхъ въ немъ шоссейныхъ линіяхъ, которыя хотя нынѣ и не прибыльны для казны (какъ наприм. указанная Новгородско-Псковская), но могутъ сдѣлаться таковыми въ будущемъ, при ожидаемомъ, по мнѣнію ихъ, основанному конечно на положительныхъ данныхъ, развитіи дви-

женія на этихъ линіяхъ, — этотъ вопросъ породилъ споръ, вынудившій Коммиссію безъ всякаго рѣшенія перейти къ другимъ пунктамъ заключенія и доказавшій самымъ блистательнымъ образомъ неосновательность предположенія нѣкоторыхъ гг. членовъ, что Коммиссія можетъ придти къ какому либо соглашенію относительно практическихъ мѣръ по настоящему предмету, при полномъ разногласіи относительно общихъ руководящихъ началъ. Это обстоятельство между прочимъ и побудило меня составить настоящую записку. Къ той же категоріи предположеній Отдѣла въ кругу мѣръ, долженствующихъ служить переходными къ проэктируемому имъ окончательному разрѣшенію своей задачи, должно отнести и III пунктъ заключенія, не допускающій отдачи шоссейныхъ сборовъ *въ арендное содержаніе*; эта система взиманія, нынѣ существующая во многихъ просвѣщенныхъ странахъ Европы, именно для подобныхъ государственныхъ доходовъ, вполнѣ одобряемая современною наукою и практикою и страннымъ образомъ сравниваемая Отдѣломъ съ существовавшею у насъ откупною системою питейныхъ сборовъ, должна, по общему мнѣнію, высказавшемуся въ общемъ собраніи Коммиссіи, значительно усилить доходность нашего шоссейнаго сбора, и конечно отвергнута была Отдѣломъ, безъ изложенія всякихъ основаній, кромѣ не идущихъ къ дѣлу ссылокъ на нынѣшній взглядъ правительства на откупную питейную систему, — лишь потому (какъ это и было отчасти высказано въ засѣданіи защитниками доклада), что арендное содержаніе должно увеличить доходъ казны, признаваемый Отдѣломъ въ самой своей сущности неправильнымъ и вреднымъ для народнаго хозяйства. Очевидно, что такой взглядъ на арендное содержаніе гораздо послѣдовательнѣе нежели по-

ложеніе, въ которое будетъ поставлена Коммиссія, когда она будетъ доказывать правительству, и даже въ успленныхъ, какъ было предложено нѣкоторыми членами, выраженіяхъ, неправильность и вредъ дохода, котораго возможно бо́льшее извлеченіе изъ народнаго достатка, она-же (вслѣдствіе состоявшагося въ засѣданіи большинства мнѣній въ пользу аренды) будетъ сама предлагать правительству. Нельзя впрочемъ съ другой стороны найти въ томъ же смыслѣ послѣдовательность и въ предложеніяхъ самаго Отдѣла на избранномъ имъ пути радикальнаго преобразованія дѣйствующей у насъ системы сооруженія и содержанія государственныхъ путей сообщенія, и именно предложеніе его (въ IV пунктѣ заключенія) «по возможности уменьшить число лицъ отъ сбора освобожденныхъ». Здѣсь притомъ не мѣшаетъ замѣтить, что льготы по шоссейному сбору допускаются нашимъ законодательствомъ преимущественно и даже почти исключительно въ отношеніи къ такимъ лицамъ и случаямъ (мѣстные жители, прогуливающіеся на шоссе, крестьяне ѣдущіе для сдачи рекрутъ, государственные крестьяне, переселяемые въ другія губерніи и проч. и проч., не говоря уже объ обозахъ идущихъ при войскахъ или о казенныхъ командахъ и пр.) (*), которые и при совершенно противоположномъ взглядѣ на этотъ сборъ подлежали бы несомнѣнному отъ него изъятію, или же такіе лица и случаи (какъ напр. крестьяне съ своими земледѣльческими продуктами, ямщики безъ пассажировъ и крестьяне безъ клади и проч.), для которыхъ нѣкоторое снисхожденіе правительства при взиманіи шоссейнаго сбора могло бы быть оправ-

(*) См. Матерьялы, стр. 34.

дано и при менѣе суровомъ взглядѣ на этотъ сборъ, чѣмъ взглядъ Отдѣла. Послѣдній однако предпочитаетъ заявить необходимость безусловной отмѣны шоссейныхъ сборовъ, всенародно признать ихъ вредъ для народнаго хозяйства и стѣснительность для частныхъ лицъ и въ тоже время принять мѣры для возможно болѣе строгаго преслѣдованія случаевъ, нынѣ избѣгающихъ платежа, и притомъ избѣгающихъ не вслѣдствіе злоупотребленій, а снисходительности правительства къ наименѣе достаточнымъ классамъ народа, и при томъ случаевъ, въ которыхъ, подобно крестьянамъ, вывозящимъ свои земледѣльческіе продукты на базары, заключается наименѣе наличныхъ денежныхъ источниковъ для сбора. Такая непослѣдовательность въ практическихъ мѣрахъ, предлагаемыхъ Отдѣломъ, какъ и коренное несогласіе всей совокупности этихъ мѣръ съ основнымъ его взглядомъ, съ радикальнымъ преобразованіемъ имъ проэктируемымъ,—объясняется въ докладѣ нынѣшнимъ положеніемъ Государственнаго Казначейства. Но спрашивается: можно ли признать сколько нибудь политически благоразумнымъ такое дѣйствіе правительства, которымъ оно однимъ разомъ усиливалось бы подорвать довѣріе и уваженіе народа и платящихъ къ какому либо источнику своихъ доходовъ, возбуждало посредствомъ сравненія съ внутренними таможнями (какъ это сдѣлано въ докладѣ) воспоминаніе о самыхъ печальныхъ и мрачныхъ эпохахъ исторіи и фискальныхъ домогательствъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ заявляло бы о необходимости для себя этого источника,—этого мало, даже стало бы дѣлать распоряженія, чтобъ извлеченіе дохода изъ этого источника сдѣлалось бы возможно болѣе чувствительнымъ для подданныхъ и даже въ самыхъ недостаточныхъ его слояхъ? Конечно подобное дѣйствіе нельзя назвать благоразумнымъ, даже и съ чисто

финансовой точки зрѣнія, ибо для него потребовалось бы съ особенною силою доказывать платящимъ чрезвычайную несостоятельность наличныхъ способовъ Государственнаго Казначейства, чего безъ сомнѣнія не можетъ оправдать никакая финансовая мудрость. Въ этомъ послѣднемъ обстоятельствѣ и заключается *второе* замѣчаніе, которое можетъ быть сдѣлано противъ практической состоятельности проекта II Отдѣла какъ въ первоначальномъ, такъ и въ измѣненномъ (рѣшеніемъ общаго собранія) видѣ, даже если бы и была признана правильность этого взгляда или же еслибы можно было пройти его молчаніемъ, занявшись исключительно предлагаемыми практическими измѣненіями въ системѣ шоссейнаго сбора. Съ этой точки зрѣнія я и позволилъ себѣ въ засѣданіи Коммиссіи предложить исключеніе изъ проекта всѣхъ общихъ соображеній относительно значенія и будущности шоссейнаго сбора. Однако, изъ всѣхъ бывшихъ въ засѣданіяхъ Коммиссіи сужденій оказывается невозможнымъ, какъ представлялось сперва желательнымъ въ видахъ избѣжанія разногласія, — обойти вовсе этотъ общій вопросъ, и оказывается также невозможнымъ устранить заключающіяся въ проектѣ противурѣчія и недоразумѣнія, безъ предварительнаго разрѣшенія общаго вопроса.

Вникнувъ ближе въ значеніе шоссейнаго сбора, въ его общія отношенія къ системѣ современнаго государственнаго хозяйства и къ успѣхамъ народнаго благосостоянія, а также и въ практическіе его недостатки въ Россіи, нельзя не подвергнуть сомнѣнію справедливость общей мысли Отдѣла о вредныхъ послѣдствіяхъ этого сбора, его несоотвѣтствіи современнымъ потребностямъ и понятіямъ государственнаго хозяйства и о необходимости его безусловной отмѣны въ будущемъ. Напротивъ, послѣ зрѣлаго размышленія

нельзя не убѣдиться, что едва ли можно найти источникъ государственныхъ доходовъ болѣе согласный съ правильными финансовыми понятіями, выработанными наукой, и болѣе вмѣстѣ съ тѣмъ согласный съ практическими надобностями государственнаго казначейства. Въ этомъ заключаются экономическія преимущества этого сбора, долженствующія примирить и разрѣшить всѣ возбуждаемыя относительно его преобразованія, сомнѣнія и недоразумѣнія.

Шоссейный сборъ,—вмѣстѣ съ доходами казны, отъ всякихъ сооруженій по устройству усовершенствованныхъ путей и способовъ сообщеній, съ доходами отъ почтъ, телеграфовъ и проч., а также и отъ ученыхъ и учебныхъ заведеній, судебныхъ, присутственныхъ, полицейскихъ и проч. мѣстъ, сопряженныхъ съ какими либо спеціальными сборами за свои услуги,—принадлежитъ къ особенному разряду государственныхъ доходовъ, заключающихся вообще *въ обложеніи платою въ пользу казны лицъ за разные случаи непосредственнаго пользованія государственными учрежденіями, сооруженіями или заведеніями, въ которыхъ затрачены государствомъ капиталы или которыя содержатся на государственный счетъ, въ видахъ споспѣшествованія успѣхамъ народнаго хозяйства и народнаго просвѣщенія.* Современная финансовая наука (*)

(*) См. между прочимъ рѣшительныя мнѣнія въ пользу шоссейнаго или дорожнаго сбора: *Макъ-Кюллока* (Dictionnary, etc. p. 1119) *его же*, Principes d'Economie politique, etc. Par. 1851; (T. 1, p. 339 и 343), отчасти сюда же относится Эскиру де Парье (Traité des impots, Par. 1864, T. IV, p. 88, хотя ниже онъ нѣсколько противорѣчитъ этому мнѣнію); въ особенности же важно сюда отнести *Умфенбаха* (въ его замѣчательномъ сочиненіи: Lehrbuch der Finanzwissenschaft, 1 T. p. 53—67; p. 82—86, пе-

особенно удачно выяснила, какъ общія понятія объ этомъ особомъ разрядѣ государственныхъ доходовъ, такъ и ихъ практическую фискальную важность,—совершенно пренебреженную финансистами-практиками прежняго времени и не понятую теоретиками старой школы, къ числу которыхъ должно отнести и Рау, приводимаго Отдѣломъ въ подкрѣпленіе своихъ соображеній. Въ наше время *сколько нибудь послѣдовательно* отвергать раціональность этой отрасли государственныхъ доходовъ могутъ только или люди безусловно отвергающіе пользу какихъ бы то ни было государственныхъ предпріятій на пользу народнаго хозяйства и просвѣщенія или же на оборотъ праздные мечтатели другой школы, не менѣе устарѣлой и проповѣдывавшей всеобщее даровое попечительство правительства надъ всѣми частями народнаго благосостоянія на счетъ общихъ источниковъ государственныхъ налоговъ, разлитіе посредствомъ налога преимуществъ богатства и достатка на всѣхъ подданныхъ государства, даровое народное воспитаніе, публичныя мастерскія и т. под. Государство затрачиваетъ капиталы, на счетъ всего народа, платящаго подати, въ предпріятія и учрежденія полезныя, подобно путямъ сообщенія, для всего народа, но нѣкоторыя лица и мѣстности, сверхъ этой общенародной пользы, извлекаютъ для себя изъ этихъ учрежденій еще особыя, личныя выгоды

реведенныя нами въ приложеніи, *Фонъ-Гока* (Die öffentlichen Abgaben u. Schulden Stutg. 1863; p. 85, 251 и 252); *Блунчли и Братера* (Deutsches Staats Wörterbuch, *Gefälle:* это изданіе пользуется большимъ авторитетомъ въ современной литературѣ политическихъ наукъ); также Dictionnaire de l'Economie politique (прекрасныя и исчерпывающія статьи *Dupuis*: voies de communication, routes et chemins, péages).

и потому справедливость требуетъ чтобы они участвовали въ расходахъ на эти учрежденія, сверхъ той доли участія, которую несутъ они въ числѣ массы платящей подати. Эта справедливость соотвѣтствуетъ и финансовымъ надобностямъ государства, связаннымъ съ такими учрежденіями. Вотъ здравая теорія шоссейнаго сбора. Не распространяясь болѣе объ общей теоріи этой категоріи государственныхъ сборовъ, достаточно сказать, что правильное обдуманное и цѣлесообразное ихъ устройство открываетъ государству возможность удовлетворять ежедневно возрастающимъ нуждамъ государственнаго благоустройства и просвѣщенія, — въ особенности въ странѣ, въ которой самодѣятельность общества и предпріимчивость частныхъ лицъ еще недостаточно созрѣли и окрѣпли, — и въ тоже время не обременять государственнаго казначейства несоразмѣрными съ его наличными способами расходами и не возбуждать въ народѣ фантастическихъ ожиданій благъ отъ невозможнаго всемогущества казны. Спеціальные сборы за пользованіе государственными учрежденіями, покрывающіе собою часть процентовъ на затраченные государствомъ капиталы, или же только служащіе къ покрытію расходовъ на ихъ содержаніе и ремонтъ, или же наконецъ хотя бы только частью покрывающіе эти расходы, — такіе сборы совершенно разрѣшаютъ собою задачу казенныхъ предпріятій и операцій, необходимыхъ для удовлетворенія общихъ государственныхъ нуждъ, полезныхъ для всѣхъ безъ изъятія подданныхъ, и въ томъ числѣ особенно или преимущественно, выгодныхъ и полезныхъ для нѣкотораго ихъ числа. Таковы усовершенствованные государственные пути сообщенія, желѣзныя дороги и шоссе, и отказаться отъ спеціальныхъ сборовъ за пользованіе ими въ Россіи, значитъ

вести правительство на одинъ изъ двухъ весьма опасныхъ для него путей: или полнѣйшаго равнодушія къ усиливающимся ежедневно нуждамъ государства, или же на путь безвыходныхъ государственныхъ дефицитовъ (*).

Всѣмъ высказаннымъ выше общимъ понятіямъ въ пользу справедливости шоссейнаго сбора противупоставляются въ докладѣ II Отдѣла единственно: 1) неумѣстное сравненіе шоссейныхъ заставъ съ внутренними таможнями, ничего не имѣющими съ ними общаго, и 2) ссылка на авторитетъ Рау, который впрочемъ не отвергаетъ безусловно этого источника дохода и котораго финансовые взгляды устарѣли, по признанію лучшихъ современныхъ финансовыхъ мыслителей и практиковъ, именно по вопросамъ здѣсь затронутымъ. Въ какой степени подобные доводы въ пользу отмѣны шоссейнаго сбора могутъ поколебать здравую теорію этой категоріи государственныхъ доходовъ достаточно видно изъ всего выше сказаннаго.

Но могутъ замѣтить, что столь пространно изложенныя мною соображенія излишни по поводу государственнаго дохода, не превышающаго нынѣ $^1/_2$ мил. въ годъ, и слишкомъ потому ничтожнаго въ сравненіи съ общими итогами нашихъ госу-

---

(*) Изложенная нами теорія спеціальныхъ сборовъ (пошлины) за пользованіе государственными учрежденіями нисколько не совпадаетъ съ фантастическою финансовою теоріею обмѣна услугъ между государствомъ и податными лицами (Leistung и Gegenleistung), какъ ее несправедливо приводили въ возраженіяхъ на нашъ взглядъ (объ этомъ смотри у Умпфенбаха); также точно не согласна защищаемая нами теорія и съ совершенно противуположною системою Адама Смита (см. кн, V гл. 1 21), по которой всѣ пути сообщенія должны быть сооружаемы и содержимы единственно на счетъ лицъ пользующихся ими.

дарственныхъ потребностей и способовъ; но дѣло въ томъ, что всѣ наши соображенія, также какъ и противуположныя имъ соображенія II Отдѣла Коммисіи, вызвавшія къ сожалѣнію сочувствіе и въ общемъ собраніи Коммисіи, съ одинаковою силою могутъ быть примѣнены ко множеству подобныхъ же государственныхъ доходовъ: телеграфамъ, почтамъ, учебнымъ заведеніямъ, и наконецъ къ желѣзнымъ дорогамъ. Но, если даже и можно было бы уповать, что, отмѣнивъ шоссейный сборъ, правительство не будетъ одинаково послѣдовательно примѣнять тѣ-же общія начала и къ другимъ источникамъ своихъ доходовъ, то и въ такомъ случаѣ казалось бы нѣтъ никакого основанія лишать Государственное Казначейство даже въ будущемъ одного изъ самыхъ правильныхъ его источниковъ, могущаго при томъ значительно возрости, какъ при лучшей организаціи нынѣ существующаго шоссейнаго сбора, такъ и при будущемъ весьма желательномъ развитіи нашихъ государственныхъ путей сообщенія. Наконецъ, въ настоящихъ нашихъ соображеніяхъ невозможно было избѣжать хотя самаго краткаго изложенія общихъ теоретическихъ началъ, такъ какъ ихъ необходимо было противупоставить также общей и теоретической мысли принятой Коммисіей относительно необходимости безусловной отмѣны въ будущемъ шоссейнаго сбора, — мысли, которую очевидно невозможно иначе назвать какъ теоретической, ибо ради ея доказывается необходимость лишенія казны $^1/_2$ милліона государственныхъ доходовъ, — $^1/_2$ милліона никогда не лишнихъ денегъ даже и при цвѣтущемъ положеніи государственныхъ финансовъ. Съ другой стороны тѣ общія начала, которыми задалась Коммисія по необходимости отразились и на практическихъ мѣрахъ ею предлагаемыхъ и также точно тѣ общія начала, которыя изложены

мною, по необходимости ведутъ къ совершенно инымъ практическимъ мѣропріятіямъ, мною предлагаемымъ относительно устройства шоссейнаго сбора. Все это окажется ниже при обсужденіи спеціально существующаго у насъ нынѣ порядка взиманія этого сбора и проектированнаго Коммисіей, —къ чему мы теперь и переходимъ, оставивъ въ сторонѣ теорію и всякія общія начала.

Не отвергая общихъ началъ, оправдывающихъ въ современной финансовой системѣ категорію государственныхъ доходовъ, которая, какъ мы сказали, заключается вообще *во взиманіи платы за пользованіе государственными учрежденіями* и къ которой, по мнѣнію современныхъ представителей финансовой науки, должны быть по всей справедливости отнесены и сборы за проѣздъ по усовершенствованнымъ на счетъ государства путямъ сообщенія, многіе члены Коммиссіи подвергаютъ сомнѣнію правильность собственно этихъ только сборовъ и выставляютъ несовременность и народно хозяйственный вредъ дорожнаго государственнаго дохода, не распространяя такого взгляда на другіе, имъ подобные доходы отъ желѣзныхъ дорогъ, почтъ, телеграфовъ и проч. При этомъ указывалось на совершившуюся уже отмѣну дорожныхъ сборовъ въ разныхъ государствахъ Европы. Затѣмъ также многіе члены основывали свое желаніе относительно упраздненія шоссейныхъ сборовъ преимущественно и даже исключительно на его недостаткахъ и неудобствахъ собственно у насъ въ Россіи. Эта сторона дѣла обсуждена и въ докладѣ II Отдѣла Коммиссіи, также и въ журналѣ общаго собранія, съ обстоятельностью, хотя и далеко не полною, но покрайней мѣрѣ нѣсколько бо́льшею, чѣмъ самая теорія, руководившая Коммиссію въ радикальномъ осужденіи, ею такъ

рѣшительно произнесенномъ противъ раціональности шоссейнаго сбора. Этою стороною дѣла мы теперь и займемся.

Руководствуясь для нашихъ законодательныхъ преобразованій примѣрами западно-европейскихъ государствъ, мы часто можемъ впасть въ большія погрѣшности, если будемъ при этомъ руководствоваться только внѣшними законодательными фактами, не вникая въ ихъ историческія и мѣстныя причины, въ обстоятельства имъ предшествовавшія и за ними послѣдовавшія, и между прочимъ, если не будемъ пристально вникать въ эти послѣднія, весьма часто изобличившія ошибочность принятыхъ въ разныхъ государствахъ мѣръ, которымъ намъ нерѣдко совѣтуютъ подражать въ ту самую эпоху, когда тамъ всѣ заняты вредомъ ими причиненнымъ и ихъ отмѣною. Въ настоящемъ случаѣ не мѣшаетъ замѣтить, что именно обстоятельства Западной Европы могутъ всего менѣе служить примѣромъ для насъ, такъ какъ тамъ устройство усовершенствованныхъ путей сообщенія можетъ быть предоставлено и дѣйствительно предоставлено частной предпріимчивости предпочтительно передъ государственною, гораздо въ сильнѣйшей степени чѣмъ у насъ. Однако къ счастію даже и внѣшніе факты иностранныхъ законодательствъ далеко не подтверждаютъ вышеизложенный взглядъ Коммиссіи на дорожные сборы. Мы приведемъ здѣсь то, что могли успѣть собрать и что положительно опровергаетъ высказывавшуюся не разъ въ Коммиссіи мысль, будто всѣ государства западной Европы стремятся къ отмѣнѣ дорожныхъ сборовъ (*).

(*) Обозрѣніе и бѣглый взглядъ на дорожные сборы (péages) въ разныхъ государствахъ и ихъ историческое развитіе, можно найти въ извѣстномъ сочиненіи: *Esquirou de Parieu.* Traité des impots Paris, 1864 T. IV, L. VI, Sect. 1, p. 77—104.

Въ Англіи (*) сборы tolls за проѣздъ по всѣмъ большимъ дорогамъ (turnpicks roads, т. е. дороги съ заставами) (**) попеченіе объ улучшеніи которыхъ было возложено на государство, были учреждены въ 1767 г., и не отмѣнены не

(*) См. *J. R. M'Culloch*, A Dictionnary practical and historical of commerce. Lond. 1859. *Roads*, p. 1117—1119; здѣсь между прочимъ сдѣланъ историческій очеркъ разныхъ системъ сооруженія и содержанія дорогъ въ Великобританіи и разныхъ связанныхъ съ ними сужденій и споровъ, весьма для насъ назидательныхъ. Также см. классическое сочиненіе: *Bailly* Exposé de l'administration générale et locale des finances du Royaume uni, Paris 1837, T. 2, p. 281 — 325; здѣсь между прочимъ съ подробностью изложенъ порядокъ содержанія дорогъ и взиманія сборовъ, въ сущности неизмѣнившійся до сихъ поръ. Въ высшей степени интересныя для насъ новѣйшія и подробныя свѣдѣнія какъ объ административной, такъ отчасти и финансовой части по устройству и содержанію дорогъ въ Великобританіи находятся въ сочиненіи *Гнейста* Geschichte und heutige Gestalt der Englischen Communalverfassung. Berl. 1863. 2 изд. II T. §§ 117 — 122. (Здѣсь есть особый § 122 спеціально посвященный шоссейнымъ дорогамъ и отчасти шоссейному сбору).

(**) Длина этихъ дорогъ въ Англіи и Валисѣ исчисляется приблизительно въ 20,000 миль. Въ 1841 г. сборъ на нихъ составлялъ 1,574,518 ф. с., а расходъ 1,551,336 ф. с., такъ что оставался излишекъ (для покрытія заключенныхъ долговъ) въ 302,182 ф. с. Длина всѣхъ прочихъ (мѣстныхъ) дорогъ, не обложенныхъ сборомъ, доходитъ до 95,000 миль. Здѣсь не слѣдуетъ упускать изъ виду, что независимо отъ сборовъ, даже дороги ими обложенныя содержатся отчасти натуральными повинностями; это объясняетъ излишекъ дохода противъ расхода. Но, не смотря на это, въ нѣкоторые прежніе годы были положительные дефициты, кромѣ огромныхъ долговъ, остававшихся на отвѣтственности мѣстнаго управленія дорогами, и постепенно погашаемыхъ на счетъ сборовъ.

смотря на многочисленныя, сходныя съ тѣмъ, что высказывается у насъ, жалобы, что этотъ сборъ стѣснителенъ и увеличиваетъ цѣны жизненныхъ припасовъ; независимо отъ этого *мѣстныя* (parish highways и byeroads) дороги содержатся (по закону Филиппа и Маріи) на счетъ земства и посредствомъ натуральныхъ повинностей, замѣняемыхъ нынѣ деньгами (*). Къ этому еще надо присовокупить, что въ Англіи правительство принуждаетъ нерѣдко мѣстныхъ жителей еще участвовать въ расходахъ первоначальнаго сооруженія большихъ дорогъ (такъ было въ Highlands Шотландіи). Попеченіе государства о путяхъ сообщенія въ Великобританіи устроено совершенно особеннымъ образомъ, соотвѣтствующимъ широкому развитію ея системы мѣстнаго самоуправленія и мало сходнымъ съ системою административной централизаціи, преобладающей на континентѣ; вмѣстѣ съ тѣмъ и распредѣлёніе дорогъ, на государственныя, обложенныя сборомъ, и на мѣстныя, содержимыя исключительно приходами, не имѣетъ строгой послѣдовательности и правильности, а развилось исторически, какъ все въ Англіи. Участіе правительства въ администраціи государственныхъ дорогъ заключается вообще въ высшемъ наблюденіи за ними, назначеніи должностныхъ лицъ изъ мѣстныхъ жителей, пекущихся объ устройствѣ и содержаніи дорогъ и взиманіи дорожныхъ сборовъ, подъ контролемъ правитель-

---

(*) Денежная повинность (highway rate) (съ 1835) совершенно преобладаетъ надъ натуральною; она принадлежитъ къ разряду *мѣстныхъ* податей и пополняетъ собою расходы на содержаніе шоссейныхъ дорогъ, тамъ гдѣ собственно дорожнаго сбора (т. е., съ проѣзжающихъ) для этого недостаточно (см. *Gneist*, Geschichte und heutige Gestalt etc. 2 Aufl. 1 B. (1863 г.) 482 и 483 и слѣд.

ственныхъ инспекторовъ и мировыхъ судей, въ разрѣшеніи займовъ съ правительственной гарантіей, въ утвержденіи тарифовъ для дорожныхъ сборовъ, и проч. Здѣсь невозможно входить въ подробности дѣйствующаго въ Англіи порядка; но достаточно указать на то, что̀ можетъ быть преимущественно въ виду въ сужденіяхъ о нашемъ шоссейномъ сборѣ. Въ Великобританіи было не мало, и никакъ не менѣе чѣмъ у насъ, замѣчено въ разное время злоупотребленій во взиманіи дорожнаго сбора, и между прочимъ многіе его недостатки чрезвычайно сходны съ недостатками нашего шоссейнаго сбора, и именно: расходы не только на содержаніе дорогъ, но даже на взиманіе сбора, превосходили въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ доходы отъ сборовъ, сборщиками оказывались незаконныя исключенія и льготы въ пользу разныхъ важныхъ путешественниковъ, не всѣ собираемыя суммы поступали отъ сборщиковъ въ кассы и проч. Дорожные сборы въ Англіи находятся бо̀льшею частію въ арендномъ содержаніи, и между прочимъ, что̀ весьма оригинально, передаются часто въ руки капиталистовъ, у которыхъ сдѣланы займы на дороги, съ правомъ погашенія ихъ на счетъ сборовъ. Затѣмъ не мѣшаетъ еще замѣтить, что сборы, отданные въ аренду, дѣлались всегда доходнѣе и часто съ перваго года возрастали на 25% противъ казеннаго управленія; до аренды содержаніе сборщиковъ составляло иногда $^1/_2$ и $^1/_4$ всей суммы сбора, излишекъ дохода (противъ сборовъ, получаемыхъ арендаторами) исчисляется приблизительно въ 20% на всю сумму сбора, сверхъ расходовъ взиманія; не смотря однако на всѣ злоупотребленія и стѣсненія, возбуждавшія много ропота и побудившія нѣсколько разъ (въ 1821, 1833 и 1836 гг.) къ парламентскимъ изслѣдованіямъ, не смотря даже на пред-

ложеніе одной Коммиссіи желавшей (въ 1836 г.), подобно нашей, отмѣны дорожнаго сбора и не смотря на цвѣтущее положеніе своихъ финансовъ, правительство Великобританіи до сихъ поръ удержало эти сборы и озаботилось только ихъ улучшеніемъ, никогда не помышляя объ отмѣнѣ. Около 4000 законовъ издано по части этихъ сборовъ, со времени ихъ учрежденія; путемъ частныхъ преобразованій достигнуты были усовершенствованія, оправдываемыя лучшими экономистами Англіи.

Относительно Англіи необходимо было нѣсколько болѣе распространиться, такъ какъ эта образцовая страна мирныхъ государственныхъ преобразованій заслуживаетъ не только всегда изученія, если и не подражанія, но въ особенности она заслуживаетъ изученія именно по вопросу о дорожныхъ сборахъ, которымъ Англія обязана благоустройствомъ своихъ путей сообщенія; на прочія страны въ отношеніи къ занимающему насъ вопросу будутъ сдѣланы лишь самыя бѣглыя указанія. При этомъ, мы не будемъ упоминать о разныхъ многочисленныхъ сборахъ, сопряженныхъ съ перемѣщеніемъ людей и товаровъ, всюду взимаемыхъ и болѣе или менѣе сходныхъ (по своимъ наружнымъ только признакамъ, но никакъ не по своей сущности и практическому назначенію) съ нашимъ шоссейнымъ сборомъ (*).

Всѣмъ извѣстно весьма распространенное взиманіе дорожныхъ сборовъ въ Германіи; тамъ оно устроено (бо́льшею частію кажется посредствомъ отдачи въ аренду) безъ всякихъ стѣсненій для проѣзжающихъ. До сихъ поръ весьма не-

(*) Для всѣхъ этихъ сборовъ, смотри между прочимъ: *Esquirou de Parieu*, Traité des impots, T. IV L. VI, S. I.

многія государства Германіи отмѣнили этотъ сборъ, не смотря на требованія нѣкоторыхъ германскихъ экономистовъ-теоретиковъ стараго времени (въ томъ числѣ особенно Рау), неразумѣвшихъ категорическаго различія между сборами за пользованіе усовершенствованными путями сообщенія и *пошлинами за проѣздъ*, на всѣхъ дорогахъ, которыми угнетали торговлю мелкіе владѣтельные князья и въ особенности феодальные властители на своихъ земляхъ. До сихъ поръ едва ли не одни только Баденъ и Нассау отмѣнили дорожный сборъ; всего-же болѣе слѣдуетъ имѣть здѣсь въ виду Пруссію, гдѣ шоссейный сборъ особенно хорошо организованъ (*).

Франція (**) заслуживаетъ особеннаго вниманія по занимающему насъ вопросу, но въ смыслѣ совершенно противуположномъ Англіи, такъ какъ во Франціи (и едва ли не въ ней одной) (***) были отмѣнены шоссейные сборы въ 1806 г.

(*) Для Германіи кромѣ сочиненій вышепоименованныхъ см. еще: цитированныя въ лексиконѣ Блунчли (при словѣ Gefälle) сочиненія *Штремингa, Ланга, Видерольда, и Эйхорна*; финансовую статистику *Редена; Hofmann*, Die Lehre von den Steuern; также сюда относится новѣйшій трудъ, въ Vierteljahr-Schrift 1864, p. 107 zur Geschichte der Accise und Zölle im Preussischen Staate (здѣсь сдѣлано историческое обозрѣніе всѣхъ сродственныхъ сборовъ въ Пруссіи).

(**) Для Франціи см. въ особенности отличныя, съ глубокимъ знаніемъ какъ технической такъ и политико-экономической стороны дѣла, написанныя статьи извѣстнаго экономиста и инженера *Дюпьи* въ Diction. de l'Econ. Pol. (Pèages, routes, u voies de communication); также: *Esquirou de Parieu* Traité des impots. T. IV r. 80—90.

(***) Невозможно было по краткости времени собрать свѣдѣнія обо всѣхъ государствахъ Европы; но извѣстно, что дорожные сборы вездѣ чрезвычайно распространены, такъ напр. въ Испаніи (*Colmeiro*, Historia

и на нее обыкновенно ссылаются защитники этой отмѣны въ Россіи. Но не говоря уже о томъ, что Франція съ своими крутыми государственными преобразованіями и быстрыми переходами отъ одного *отвлеченнаго* начала, осуществляемаго съ увлеченіемъ въ законодательствѣ безъ всякихъ историческихъ соображеній, къ другому такому-же началу, наименѣе достойна подражанія, и не говоря о томъ, что именно упомянутая мѣра была впослѣдствіи порицаема финансистами и вызываетъ до сихъ поръ сожалѣніе во многихъ умахъ самой Франціи (*), — здѣсь должно въ особенности обратить вниманіе на обстоятельства, предшествовавшія и сопровождавшія отмѣну шоссейныхъ сборовъ во Франціи, — обстоятельства ничего не имѣющія общаго съ нашими. Въ числѣ разныхъ феодальныхъ привиллегій, обременявшихъ Францію до революціи и возбуждавшихъ всеобщую ненависть народа противъ себя, а вмѣстѣ съ тѣмъ и противъ стараго порядка, были и пошлины, подъ разными видами взимавшіяся дворянами (les seigneurs) за проѣздъ чрезъ ихъ владѣнія. Въ справедливомъ негодованіи противъ этихъ произвольныхъ поборовъ, къ устраненію которыхъ уже клони-

---

de la Economia politica en Espagna). Въ Бельгіи до сихъ поръ существуютъ шоссейные сборы, хотя и были возгласы въ пользу ихъ отмѣны.

(*) Впрочемъ во Франціи до сихъ поръ взимаются въ пользу казны какъ мостовыя и судоходныя пошлины, такъ и сборы съ особенно дорогихъ дорожныхъ сооруженій (подъемовъ и проч.) См. C. *R. von Hock.* Die Finanzverwaltung Frankreichs. 1857. Stuthart. p. 431. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ и послѣ 1806 г. были не разъ установляемы дорожные сборы въ пользу казны; см. *Macarel et Boulatiguier.* De la fortune publique en France. Paris. 1848 T. 1 p. 393.

лась дѣятельность Тюрго, смѣшаны были въ одно и феодальныя ничѣмъ неоправдываемыя привиллегіи съ государственными сборами за проѣздъ по искуственнымъ дорогамъ. Послѣдовавшее за революціонною эпохою императорское правленіе старалось, какъ извѣстно, примирить стремленія, и въ томъ числѣ предразсудки революціонной Франціи, съ требованіями порядка и государственнаго благоустройства; это направленіе императорской политики во Франціи, по своей сущности нуждающейся въ слѣпой популярности между массами и старающейся пріобрѣтать ее цѣною удовлетворенія инстиктивнымъ, иногда весьма неразумнымъ, влеченіямъ народной толпы, это направленіе слишкомъ извѣстно. Съ этимъ направленіемъ, не имѣющимъ ничего общаго съ государственными надобностями нашего правительства, должно кажется связать и отмѣну шоссейныхъ сборовъ въ 1806 г. (*). Замѣчательно, что даже посреди весьма рѣшительныхъ мѣръ къ уничтоженію *владѣльческихъ* дорожныхъ сборовъ во Франціи, были сохраняемы доходы владѣльцевъ съ дорогъ сколько нибудь ими улучшенныхъ. Наконецъ, при этомъ не должно никакъ упускать изъ виду одно весьма важное обстоятельство, у насъ не существующее также какъ и въ большей части европейскихъ государствъ: существующіе доселѣ разнообразные другіе сборы, связанные во Франціи съ проѣздомъ и перевозкою по дорогамъ (такъ сборы со всѣхъ частныхъ экипажей и лошадей въ пользу почтсодержателей, сборъ въ пользу казны со всѣхъ проѣзжающихъ въ общественныхъ экипажахъ, dixième de peaces, и проч.) и чрезвычайную административную и полицейскую регламен-

(*) Съ тѣхъ поръ было дозволено общинамъ и департаментамъ взимать сборы съ дорогъ и мостовъ, ими сооружаемыхъ.

тацію, которой подвержено движеніе людей и вещей по публичнымъ дорогамъ, также какъ впрочемъ и всѣ стороны общественной жизни во Франціи (*). Не мѣшаетъ также имѣть въ виду, что почти вездѣ въ западной Европѣ существуетъ *octroi* въ пользу городовъ, значительно усиливающій тяжесть дорожныхъ сборовъ при перевозкѣ жизненныхъ припасовъ.

Какъ историческому развитію государственныхъ сборовъ за пользованіе путями сообщенія, сооруженными и содержимыми на счетъ государства, — сборовъ безусловно оправдываемыхъ какъ современною финансовою теоріею, такъ и лучшею современною финансовою практикою (напр. въ Англіи и Пруссіи, двухъ образцовыхъ въ финансовомъ отношеніи государствахъ), — такъ и самому развитію понятій объ этомъ источникѣ государственныхъ доходовъ много повредили существовавшіе, до этихъ сборовъ и одновременно съ ними, разные государственные, провинціальные и частные владѣльческіе сборы *за проѣздъ* по дорогамъ и землямъ, — основанные *исключительно* на правѣ собственности на проѣзжаемыя земли, на правѣ нисколько не создающемъ собою для владѣльца, по современнымъ понятіямъ государственнаго права, право воспрещенія проѣзда, и потому эти сборы основаны были единственно на *правѣ сильнаго* или на произволѣ. Отсюда и произошло то смѣшеніе понятій, которое къ сожалѣнію отразилось и въ докладѣ II Отдѣла обобщившаго шоссейный сборъ съ *внутренними таможнями*, служившими для сборовъ второй категоріи (**). Мы уже

(*) См. *C. R. von Hock.* Die Finanzverwaltung Frankreichs p. 410 и слѣд. Также: *D'Audiffret.* Examen des revenus publics. p. 87.

(**) Нигдѣ кажется не было такъ хорошо понято это различіе какъ

упоминали о необходимости различенія этихъ двухъ категорій доходовъ и сборовъ, изъ которыхъ одна принадлежитъ исключительно *прошедшему* и отжившему, а вторая — *будущему*. Не возможно достаточно настаивать на этомъ недоразумѣніи, которое вкрадывается во всѣ сужденія о дорожныхъ сборахъ и которое по всей вѣроятности будетъ возобновляться и у насъ. Это недоразумѣніе можетъ найти историческую для себя почву и въ Россіи, такъ какъ въ древней Россіи вмѣстѣ съ внутренними таможнями существовало множество разнообразныхъ проѣзжихъ пошлинъ (мытъ, мостовщина, подужный сборъ и проч.), которыя были уничтожены отчасти въ 17, отчасти въ 18 столѣтіи (*) и о которыхъ весьма не утѣшительныя воспоминанія сохранились въ памяти народной и до сихъ поръ.

Переходимъ теперь къ занимаемому насъ шоссейному сбору. Представленный нами очеркъ этой отрасли государственныхъ доходовъ, какъ ни бѣглъ, но достаточенъ, кажется, чтобы убѣдить, что эта отрасль вовсе не составляетъ явленіе отжившее въ западной Европѣ или осужденное на погибель, какъ это могло быть выведено изъ доклада и общихъ соображеній Коммиссіи, матерьяловъ, служившихъ основаніемъ для сужденій Коммиссіи, — и также изъ

въ Пруссіи, которая энергически (въ эпоху своихъ великихъ государственныхъ преобразованій (въ началѣ 19 вѣка) уничтожила разные дорожные сборы, возникшіе изъ феодальныхъ правъ, и установила строгую систему шоссейныхъ сборовъ, до сихъ поръ существующую.

(*) См. *Евгр. Осокина*. Внутреннія таможенныя пошлины въ Россіи. Казань, 1850; стр. 115—125. *Гр. Д. Толстаго*. Исторія финансовыхъ учрежденій Россіи. С.-Петерб., 1848; стр. 72—104.

сужденій нѣкоторыхъ членовъ во время засѣданій; напротивъ того существующіе всюду дорожные сборы могутъ послужить достаточною историческою почвою для дальнѣйшей выработки въ положительномъ законодательствѣ общихъ началъ, поставленныхъ современною теоріею и нами объясненныхъ. При этомъ, мы даже оставили въ сторонѣ желѣзныя дороги, которыхъ тарифъ (на линіяхъ, принадлежащихъ какъ правительствамъ, такъ и частнымъ компаніямъ, по контрактамъ съ правительствами) нигдѣ не установленъ на основаніи начала дароваго пользованія подданныхъ услугами государства; эти услуги существуютъ и на линіяхъ, сооружаемыхъ компаніями, и выражаются какъ въ правительственныхъ гарантіяхъ, такъ и другихъ государственныхъ воспособленіяхъ.

Посмотримъ теперь каковы фактическія обстоятельства нашего шоссейнаго сбора и въ какой степени они сами по себѣ, *вопреки раціональности общаго начала* и вопреки порядку существующему въ западной Европѣ, могли бы оправдать какъ отступленіе у насъ отъ общаго начала, провозглашаемаго наукой, такъ и положительный ущербъ, наносимый отмѣною шоссейнаго сбора способамъ Государственнаго Казначейства.

Въ соображеніяхъ доклада II Отдѣла Коммиссіи и въ словесныхъ сужденіяхъ членовъ во время засѣданій мы находимъ слѣдующія указанія на недостатки нашего шоссейнаго сбора, вызывающіе, по мнѣнію большинства Коммиссіи, его полную отмѣну:

1. Шоссейный сборъ никогда не имѣлъ у насъ значенія *выгодной финансовой операціи*, онъ покрывалъ только нѣкоторую, весьма незначительную часть расходовъ на ремонт-

ное содержаніе и съ 1851 г. съ открытіемъ Николаевской желѣзной дороги и другихъ, онъ постоянно упадалъ (*). Изъ этихъ соображеній можно было бы вывести заключеніе, какъ и выводится въ докладѣ Отдѣла и журналѣ общаго собранія Коммиссіи, что шоссейный сборъ, даже и при сохраненіи его, не имѣетъ для казны, какъ источникъ дохода, никакой будущности; такое заключеніе однако весьма неправильно, если вникнуть ближе въ сущность приведенныхъ соображеній и сравнить ихъ съ дѣйствительными фактами, даже не выходя изъ предѣловъ статистическихъ матерьяловъ, приложенныхъ къ докладу II Отдѣла Коммиссіи.

Во первыхъ, финансовая выгодность шоссейнаго сбора никогда не можетъ заключаться въ томъ, чтобы онъ покрывалъ собою всю сумму расходовъ на ремонтное содержаніе дорогъ. Послѣднее едва ли когда нибудь возможно, и даже, если возможно, то едва ли желательно, по самой сущности финансовой задачи предлежащей въ этомъ сборѣ; ибо: а) самый характеръ *государственнаго* пути сообщенія, сооружаемаго для общихъ государственныхъ интересовъ, требуетъ чтобы онъ содержался частью на общій счетъ государства, частію на счетъ личныхъ интересовъ, выигрывающихъ отъ этого пути, сверхъ общей выгоды для всѣхъ подданныхъ (въ томъ числѣ и этихъ интересовъ), б) нѣтъ возможности исчислить какая доля доходности сбора съ цѣлой линіи приходится на каждую отдѣльную долю этой линіи, и потому общіе выводы о доходности или недоходности большихъ линій (какіе сдѣланы въ матерьялахъ Коммиссіи) еще не доказываютъ той же самой доходности или

(*) Докладъ стр. 20.

недоходности въ каждой изъ отдѣльныхъ ея частей; между тѣмъ каждая часть линіи, какъ и каждая линія въ общей сѣти государственныхъ путей сообщеній *въ весьма различной степени полезна* и необходима съ одной стороны для всего государства, съ другой стороны для личныхъ интересовъ или отдѣльныхъ лицъ, непосредственно пользующихся ею, т. е. пропорція личныхъ выгодъ къ общимъ государственнымъ выгодамъ чрезвычайно различна не только на разныхъ линіяхъ, но и на разныхъ частяхъ одной и той же линіи. Эта сторона дѣла весьма важна для всего вопроса о шоссейномъ сборѣ, и уже вызвала въ засѣданіи Коммиссіи нѣкоторыя замѣчанія, хотя и не была достаточно ими уяснена. Въ настоящемъ случаѣ, выставленное нами обстоятельство приводитъ между прочимъ къ той мысли, что степень участія шоссейнаго сбора въ ремонтномъ содержаніи не только всѣхъ шоссейныхъ линій, но и каждой отдѣльной линіи не можетъ и не должна быть одинакова, а потому и общее отношеніе цифры сбора съ цѣлой линіи къ цифрѣ ея ремонтнаго содержанія не имѣетъ никакого практическаго финансоваго значенія для сужденія о выгодности сбора для государства. Это въ особенности существенно въ Россіи, гдѣ каждая государственная дорожная линія должна, чтобы соединить нѣсколько пунктовъ, коммерчески выигрывающихъ отъ своего соединенія, пройти чрезъ огромныя безплодныя и безлюдныя пространства, или вовсе ненуждающіяся (непосредственно для себя или для лицъ и товаровъ, черезъ нихъ передвигающихся) въ дорогѣ или гораздо менѣе нуждающіяся чѣмъ первые пункты. Все ремонтное содержаніе частей линій на такихъ пространствахъ выпадаетъ по всей справедливости на долю государства.

Во вторыхъ, общая пропорція суммы шоссейнаго сбора

къ ремонтному содержанію шоссейныхъ линій вовсе не такъ ничтожна у насъ въ сравненіи съ другими государствами (кромѣ Англіи, гдѣ какъ было сказано въ исчисленіе государственнаго дохода отъ шоссейныхъ линій входятъ также натуральныя и денежныя повинности совокупно съ сборомъ и съ ремонтомъ находящіяся въ одномъ управленіи). На сколько мы успѣли запастись свѣдѣніями, вездѣ упомянутая пропорція составляетъ среднимъ числомъ приблизительно тоже что и у насъ, и *нигдѣ шоссейный сборъ* не покрываетъ не только всего ремонта, но и бо̀льшей его части. Вслѣдствіе нашихъ географическихъ особенностей подобное сравненіе представляется даже особенно для насъ выгоднымъ. Во всякомъ случаѣ непонятно, почему признается процентное содержаніе, выведенное въ матерьялахъ (отъ 34% въ 1858 г. maximum до 16% въ 1863 minimum) столь невыгоднымъ для казны; эти цифры составляютъ сами по себѣ и безъ всякаго даже сравненія весьма не ничтожную долю расходовъ казны на ремонтъ шоссе.

Въ третьихъ, нѣтъ рѣшительно никакого основанія полагать, что доходность шоссейнаго сбора должна въ будущемъ постоянно упадать, а напротивъ того есть полное основаніе ожидать возрастанія этого дохода для казны, даже на существующихъ линіяхъ, не говоря даже о новыхъ шоссейныхъ дорогахъ; ибо: а) если съ одной стороны, желѣзныя дороги, проводимыя паралельно шоссе несомнѣнно уменьшаютъ движеніе на послѣднемъ, то съ другой стороны, также точно несомнѣнно, что желѣзныя же дороги должны чрезвычайно усилить движеніе какъ на поперечныхъ (по отношенію къ нимъ), такъ и на всякихъ боковыхъ шоссейныхъ линіяхъ, и это усиленіе движенія должно идти *про-*

грессивно, по мѣрѣ развитія и усовершенія всей сѣти нашихъ желѣзныхъ дорогъ (подобно тому, какъ это было замѣчено за границей относительно движенія на каждой отдѣльной линіи желѣзныхъ дорогъ); въ этомъ смыслѣ было указано въ засѣданіяхъ Коммиссіи представителями вѣдомства Путей Сообщенія на часть Петербургско-Ковенскаго шоссе, между Динабургомъ и Ковно, уклоняющуюся отъ Варшавской желѣзной дороги и имѣющую гораздо болѣе блистательную будущность (въ особенности съ сооруженіемъ польскихъ желѣзныхъ дорогъ), чѣмъ нынѣшнее на ней движеніе; также точно въ этомъ смыслѣ было указано и на Новгородско-Псковское шоссе. б) Поступленіе въ казну шоссейнаго сбора можетъ возрости не только съ общимъ возростаніемъ торговли, промышленности, народонаселенія и всей совокупности способовъ сообщеній, но также и вслѣдствіе улучшенія самыхъ способовъ взиманія сбора и контроля надъ нимъ, такъ какъ въ засѣданіяхъ самой Коммиссіи и людьми опытными въ этомъ дѣлѣ, было указано, съ одной стороны, на возможность сбереженія расходовъ взиманія (напр. посредствомъ сдачи въ аренду, что̀ и принято большинствомъ Коммисіи, или посредствомъ передачи въ распоряженіе почтсодержателей и проч.), и съ другой стороны, на положительныя по этой части злоупотребленія, доказывающія, что нынѣ не весь взимаемый сборъ поступаетъ въ казну и что по этой части возможно гораздо бо̀льшее благоустройство. в) Наконецъ, доходъ отъ шоссейнаго сбора можетъ возрости съ упрощеніемъ и пониженіемъ тарифовъ, какъ это замѣчено по всѣмъ подобнымъ сборамъ.

Въ четвертыхъ, нельзя не усомниться въ правильности выводовъ, сдѣланныхъ въ докладѣ и матерьялахъ Коммиссіи

относительно постояннаго, какъ-бы, неукоснительнаго упадка дохода казны отъ шоссейнаго сбора, нельзя не усомниться даже и при существовавшихъ доселѣ обстоятельствахъ нашего коммерческаго движенія и существовавшихъ условіяхъ взиманія сбора. Справедливо, какъ сказано въ матерьялахъ (*) и докладѣ (**), что сборъ началъ упадать съ открытіемъ въ 1850 г. Николаевской желѣзной дороги, но въ 1854 и 1855 гг., онъ опять возросъ и въ чрезвычайно сильной пропорціи (***): въ 1854 г. сравнительно съ 1853 на 300 т. р. и въ 1855 сравнительно съ 1853 на 500 т., а сравнительно съ 1854 на 200 т. Затѣмъ съ 1856 года, онъ дѣйствительно сталъ опять упадать и упадалъ до настоящаго времени, хотя еще въ 1861 г. онъ не только не упалъ ниже цифры, бывшей въ 1849 г. до открытія Николаевской желѣзной дороги, но даже сталъ нѣсколько выше 1849 г. и только въ 1862 и 1863 гг. упалъ ниже. Конечно, этотъ послѣдній результатъ, не смотря на открытіе въ послѣднее время новыхъ шоссейныхъ линій, нельзя назвать выгоднымъ, но едвали можно признать, что возростаніе шоссейнаго сбора въ 1854 и 1855 гг. произошло единственно отъ исключительныхъ военныхъ обстоятельствъ этого времени (какъ сказано въ докладѣ) (****), и что затѣмъ въ движеніи цифръ шоссейнаго сбора замѣчается неуклонный, должен-

---

(*) Стр. 68—70.

(**) Стр. 20.

(***) Таблица № 2 въ матерьялахъ.

(****) См. стр. 69 и 70. Военныя обстоятельства, если усилили движеніе на шоссейныхъ линіяхъ, то преимущественно движеніе, освобожденное (какъ войска и военные припасы) отъ платежа сбора.

ствующій продолжаться и на будущее время, упадокъ. Изъ самыхъ цифръ, за пространство времени съ 1835 по 1863 годъ, еще никакъ нельзя вывести такого рѣшительнаго заключенія; въ этихъ цифрахъ замѣчаются только значительныя колебанія, въ которыхъ пока еще нѣтъ никакой правильности и которыхъ причины еще положительно не объяснены, какъ напр. значительное возростаніе суммы сбора съ 1859 г. и потомъ снова паденіе съ 1862 г.; сколько намъ извѣстно, какъ первое не можетъ быть объяснено повышеніемъ таксы сбора и открытіемъ новыхъ шоссейныхъ линій, такъ и второе — открытіемъ новыхъ желѣзныхъ дорогъ, т.-е. фактами, приводимыми въ докладѣ въ объясненіе всѣхъ безъ изъятія колебаній въ шоссейномъ сборѣ. Одно только явленіе въ цифрахъ поступленія шоссейнаго сбора совершенно ясно: уменьшеніе дохода въ 1861 г. съ открытіемъ Николаевской желѣзной дороги на С.-Пбургско-Московской шоссейной линіи, которая такъ значительно участвовала въ шоссейномъ доходѣ, что ей принадлежитъ цѣлая треть всей цифры этого дохода въ Имперіи съ 1835 по 1863 г. Отпаденіе такого значительнаго элемента въ государственномъ доходѣ конечно не могло не отозваться на немъ весьма рѣшительными и продолжительными послѣдствіями, которыя можетъ статься преимущественно и объясняютъ собою замѣчаемое движеніе къ упадку дохода въ теченіе всего послѣдняго періода времени. Далѣе, разнообразныя колебанія въ движеніи шоссейнаго сбора могутъ быть значительно объяснены колебаніями въ самомъ движеніи торговли и промышленности, въ которыхъ между прочимъ ощущается у насъ повсемѣстно застой послѣ чрезвычайнаго возбужденія, слѣдовавшаго за восточной войной, и наконецъ,

нѣкоторый положительный упадокъ шоссейнаго сбора можетъ быть, независимо отъ разныхъ другихъ обстоятельствъ, отчасти объясненъ и недостатками и злоупотребленіями въ способахъ и порядкѣ взиманія сбора. Извѣстно, что эта послѣдняя сторона дѣла играетъ огромную роль во всякомъ государственномъ доходѣ и что многіе источники доходовъ получили совершенно иное финансовое значеніе съ преобразованіемъ въ порядкѣ взиманія.

Во всякомъ случаѣ, всѣ изложенныя нами соображенія кажется должны убѣдить, что нѣтъ еще достаточныхъ основаній признать по даннымъ поступленія шоссейнаго сбора его финансовую несостоятельность.

Наконецъ *въ пятыхъ*, невыгодность пропорціи дохода, выручаемаго казною отъ шоссейнаго сбора, къ расходамъ на ремонтное содержаніе дорогъ, можетъ значительно измѣниться, если подвергнутся ближайшему разбору эти послѣдніе расходы. Здѣсь слѣдуетъ замѣтить: а) эти расходы не только не соотвѣтствовали поступленію шоссейнаго сбора и нисколько съ нимъ не соображались, но именно возросли въ самые послѣдніе годы (съ 2,523,779, въ 1858 г., до 3,213,814, въ 1862 и 3,147,934, въ 1863) (*), когда поступленіе шоссейнаго сбора уменьшилось; этого мало — расходы на ремонтъ даже именно возросли на тѣхъ самыхъ линіяхъ, параллельно къ которымъ открыты желѣзныя дороги, на Московской (съ 182,154 въ 1858 г. до 216,757 въ 1862 г.) и Нижегородской (съ 220,194 въ 1858 до 403,826 въ 1862 г.). Очевидно, что такое положеніе дѣла крайне не

(*) См. въ матерьялахъ таблица № 4.

нормально, и трудно ожидать выгодной пропорціи сбора къ ремонту, когда при 500,000 р. поступленія перваго тратятся такія огромныя суммы на второй (какъ 400 т. на Нижегородское шоссе), и даже на тѣхъ самыхъ линіяхъ, на которыхъ проведены желѣзныя дороги и гдѣ шоссейный сборъ долженъ всего болѣе упасть. б) Вообще же позволительно думать, что расходы на ремонтное содержаніе шоссейныхъ дорогъ могутъ быть значительно уменьшены, при введеніи другихъ порядковъ въ производствѣ ремонта, какъ это и было указано самими представителями вѣдомства Путей Сообщенія, въ засѣданіяхъ Коммиссіи; и в) общая пропорція шоссейнаго сбора къ ремонту по всѣмъ линіямъ едва ли можетъ служить правильнымъ основаніемъ для заключенія о невыгодности сбора для казны; послѣдняя должна быть выводима относительно каждой линіи особо и иногда даже по отдѣльнымъ частямъ каждой линіи; ибо, съ одной стороны, расходы на ремонтное содержаніе по разнымъ линіямъ слишкомъ неравномѣрны, такъ въ 1863 г. они колебались между среднею цифрою на версту minimum 195 р. 83 к. (на Желтковскомъ шоссе) и maximum 895 р. 98 к. (на Рязанскомъ) (*), съ другой же стороны, разныя части той же самой линіи могутъ требовать весьма различные расходы на ремонтъ и притомъ совершенно независимо отъ порчи, происходящей собственно отъ движенія на дорогѣ, а подъ вліяніемъ условій климатическихъ и почвенныхъ, и также качествъ самаго первоначальнаго сооруженія (какъ извѣстно весьма различнаго на разныхъ линіяхъ). Когда изъ 23 линій только на ремонтъ двухъ линій и притомъ *наименье*

(*) См. матерьялы таблица № 5.

выгодныхъ изъ всѣхъ, тратится въ годъ почти вся сумма дохода по всѣмъ 23 линіямъ (въ 1863 г. истрачено на Московское и Нижегородское шоссе болѣе 456 т. р. при общемъ доходѣ казны отъ шоссейнаго сбора 507 т.), то какое практическое финансовое значеніе можетъ имѣть общій выводъ о пропорціи шоссейнаго дохода къ шоссейному расходу въ государствѣ и для какихъ правильныхъ соображеній, относительно выгодности этого источника казеннаго дохода, можетъ служить подобный выводъ?

Обратимся теперь къ другаго рода доводамъ, руководствовавшимъ Коммиссію въ ея заключеніи о несостоятельности нашего шоссейнаго сбора и необходимости его полной отмѣны:

2. Этотъ сборъ признается отяготительнымъ для платящихъ и вообще стѣснительнымъ для народнаго хозяйства. Хотя этотъ доводъ является въ соображеніяхъ II Отдѣла Коммиссіи (см. стр. 21 доклада) *лишь въ видѣ уподобленія шоссейныхъ заставъ внутреннимъ таможеннымъ заставамъ*, безъ всякаго дальнѣйшаго изложенія стѣсненій и отягощеній, испытываемыхъ народнымъ хозяйствомъ отъ шоссейнаго сбора, но на этотъ доводъ безпрестанно ссылались члены Коммиссіи, желающіе отмѣны сбора въ будущемъ и присоединившіеся къ соображеніямъ Отдѣла, даже съ требованіемъ усиленія въ заключеніи общаго собранія именно этой части аргументаціи противъ шоссейнаго сбора. Впрочемъ и въ этихъ словесныхъ сужденіяхъ общаго собранія Коммиссіи не было заявлено никакихъ фактовъ чрезвычайной стѣснительности шоссейнаго сбора для платящихъ и вреда его для народнаго хозяйства, исключая различныхъ злоупотребленій

при взиманіи сбора,—*злоупотребленій*, которыя названы въ докладѣ, безъ всякаго объясненія причинъ, *неизбѣжными*.

Объ этой сторонѣ аргументаціи Коммиссіи въ пользу отмѣны шоссейнаго сбора едвали нужно много распространяться; такимъ образомъ можно однимъ почеркомъ пера предать осужденію и уничтожить всякій государственный доходъ, ибо нѣтъ сбора въ пользу казны не отяготительнаго для платящихъ и не стѣснительнаго для народнаго хозяйства, нѣтъ также сбора, не сопряженнаго съ какими либо злоупотребленіями при взиманіи. Между тѣмъ, нѣтъ въ виду никакихъ фактовъ, доказывающихъ какія либо *исключительныя* стѣсненія для народнаго хозяйства, связанныя у насъ съ шоссейнымъ сборомъ (*), и нѣтъ въ виду никакого исключительно привязаннаго къ этому источнику государственнаго дохода народнаго неудовольствія или ропота, который бы оправдывалъ отмѣну у насъ шоссейнаго сбора, не смотря на всю его теоретическую раціональность и справедливость. Вмѣстѣ съ тѣмъ и нѣтъ рѣшительно никакого основанія думать, что существующія по этой части злоупотребленія не могли бы быть устранены, также какъ и по другимъ частямъ финансоваго управленія, посредствомъ болѣе строгаго контроля и измѣненія способовъ взиманія; напротивъ того, этотъ сборъ, вслѣдствіе наружной своей обстановки, даже гораздо болѣе, чѣмъ мно-

---

(*) Единственный фактъ, заявленный въ сужденіяхъ Коммиссіи, это стѣснительность платежа за все пространство между двумя заставами, когда платящій проѣхалъ какія-нибудь 10 верстъ изъ 200, за которыя его заставляютъ платить. Но очевидно, что это стѣсненіе происходитъ не отъ самаго сбора, а отъ порядка его взиманія, который можетъ быть значительно измѣненъ.

гіе другіе, представляетъ удобствъ для контроля и по спеціальности своихъ отношеній къ житейскому быту, менѣе многихъ другихъ, способенъ сдѣлаться стѣснительнымъ для народа при отдачѣ въ арендное содержаніе, столь упрощающее механизмъ взиманія казенныхъ сборовъ.

Но если шоссейный сборъ и бываетъ у насъ предметомъ жалобъ и неудовольствій, то преимущественно, если даже не исключительно, вслѣдствіе крайне недостаточнаго ремонтированія шоссейныхъ дорогъ. Эта сторона дѣла заслуживаетъ особеннаго вниманія, и къ сожалѣнію совершенно упущена изъ виду въ докладѣ, и пренебрежена общимъ собраніемъ Комиссіи, которое даже нашло, что эта сторона вовсе не входитъ въ предѣлы вопроса о шоссейномъ сборѣ. Такой взглядъ кажется намъ несогласнымъ съ сущностью дѣла, съ сущностью финансовой задачи, заключающейся въ той отрасли государственныхъ доходовъ, къ которой принадлежитъ шоссейный сборъ (какъ мы это изложили въ началѣ настоящей записки) и которая состоитъ въ вознагражденіи со стороны частныхъ лицъ за услуги, спеціально каждому изъ нихъ оказываемыя государственными учрежденіями. Шоссейный сборъ невозможно разсматривать независимо отъ его употребленія, отъ содержанія шоссейныхъ дорогъ, на которое онъ спеціально предназначенъ. Такова теорія этого сбора, но таковъ и нашъ положительный законъ. Доводъ нѣкоторыхъ членовъ, что по новымъ правиламъ составленія государственнаго бюджета государственные доходы не спеціализируются по расходамъ на счетъ ихъ производимымъ кажется сюда не относится; общее финансовое начало приводимое въ этомъ доводѣ совершенно справедливо, хотя оно и не составляетъ никакой особенности въ нашихъ правилахъ о

бюджетѣ, а одинаково лежитъ въ основаніи бюджетовъ всѣхъ странъ, также какъ и самой теоріи составленія государственныхъ бюджетовъ. Но это общее начало нисколько не противурѣчитъ необходимости, при разсмотрѣніи какого либо отдѣльнаго источника дохода, обсудить тотъ самый расходъ, который не только обусловливаетъ собою, но даже порождаетъ этотъ доходъ, какъ въ настоящемъ случаѣ. Даже то общее начало, которое было приведено выше, потому только и существуетъ, что предполагаетъ подобное спеціальное разсмотрѣніе каждаго источника дохода *предварительно разсмотрѣнія* общаго бюджета, который имѣетъ своею задачею лишь общій балансъ государственныхъ доходовъ и расходовъ; иначе никогда не разсматривались бы самыя условія бо̀льшаго или меньшаго поступленія государственныхъ доходовъ. Въ настоящемъ случаѣ, этотъ послѣдній вопросъ есть вопросъ о ремонтѣ нашихъ шоссейныхъ дорогъ, ибо положительно извѣстно, что нѣкоторыя линіи (какъ Московско-Харьковская и Московско-Нижегородская) находились (не смотря на огромныя ремонтныя траты) въ такомъ плохомъ состояніи, что по нимъ не бывало проѣзда, что ихъ постоянно объѣзжали и что на нихъ выѣзжали съ боковыхъ трактовъ лишь для уплаты шоссейныхъ денегъ. Очевидно, что при такомъ положеніи дѣла, трудно разсчитывать на возростаніе дохода отъ шоссейнаго сбора, и съ другой стороны онъ не можетъ не казаться отяготительнымъ для проѣзжающихъ.

Я по необходимости долженъ былъ дать въ настоящей запискѣ такъ много мѣста *общему вопросу* о шоссейномъ сборѣ, или общимъ понятіямъ о справедливости, финансовомъ значеніи и выгодности этого источника государственнаго дохода и о возможности примѣненія этихъ общихъ понятій

къ Россіи, и до сихъ поръ не касался вовсе вопроса о тѣхъ частныхъ преобразованіяхъ или практическихъ мѣропріятіяхъ, которыя вызываются самыми обстоятельствами нашего шоссейнаго сбора. Но едва ли общимъ вопросомъ о раціональности или нераціональности, о сохраненіи или отмѣнѣ шоссейнаго сбора и не исчерпываются всѣ вопросы объ этомъ предметѣ, покрайней мѣрѣ вопросы, подлежащіе рѣшенію со стороны Податной Коммиссіи? Во всякомъ случаѣ съ уясненіемъ и разрѣшеніемъ общаго вопроса чрезвычайно упрощается вся задача Коммиссіи, а въ противномъ случаѣ она весьма усложняется, какъ это доказали пренія по всѣмъ частнымъ вопросамъ и предложеннымъ измѣненіямъ въ нынѣшнемъ устройствѣ шоссейнаго сбора. Въ этихъ преніяхъ безпрестанно возбуждался общій вопросъ и все разногласіе происходило почти исключительно отъ недостаточной опредѣленности общаго взгляда Коммиссіи на будущность шоссейнаго сбора. Большинство присутствовавшихъ членовъ, признавъ нераціональность и несостоятельность этого источника государственнаго дохода и желая потому возможно скорѣйшаго его упраздненія, видѣло во всѣхъ проектируемыхъ нынѣ Коммиссіею измѣненіяхъ въ устройствѣ шоссейнаго сбора лишь переходныя мѣры къ его полной отмѣнѣ; другіе члены, присоединившіеся къ большинству лишь для избѣжанія обсужденія общаго вопроса, который по собственному признанію многихъ членовъ уяснился для нихъ лишь въ концѣ занятій Коммиссіи по этому предмету (т. е. уже гораздо послѣ рѣшенія вопроса), желали видѣть въ нынѣшнемъ преобразованіи шоссейнаго сбора совершенно иное нежели переходъ къ его отмѣнѣ; нѣкоторые изъ нихъ прямо желали провести путемъ частныхъ мѣръ упроченіе сбора въ будущемъ. Отсюда ка-

жется и произошла нѣкоторая непослѣдовательность и даже противурѣчіе въ проектированныхъ Коммиссіею преобразованіяхъ въ шоссейномъ сборѣ, и это-же побудило меня войти въ столь продолжительное изложеніе общаго вопроса. Но сверхъ всего этого, рѣшеніе общаго вопроса имѣетъ другое болѣе еще важное практическое значеніе: оно не только облегчило бы обсужденіе частныхъ вопросовъ, но едва ли даже вовсе не устранило бы ихъ, т. е., Коммиссія могла бы удовольствоваться принятіемъ общаго начала, т. е. сохраненіемъ или отмѣною шоссейнаго сбора, и изложеніемъ общаго духа, въ которомъ должны состояться всѣ измѣненія въ нынѣшнемъ устройствѣ шоссейнаго сбора. Этимъ кажется должна была бы ограничиться въ настоящемъ случаѣ и сама законодательная власть, преподавъ административной лишь самыя общія указанія относительно мѣръ, которыя должны быть приняты послѣднею и которыя зависятъ отъ разныхъ временныхъ и мѣстныхъ обстоятельствъ и едва ли могутъ быть напередъ начертаны.

Во всемъ этомъ можно убѣдиться, бросивъ бѣглый взглядъ на проектируемыя Коммиссіею мѣры:

I. *Немедленное прекращеніе взиманія шоссейнаго сбора на тѣхъ путяхъ, которые приносятъ казнѣ лишь незначительный доходъ.*

Необходимость прекращенія сбора на всѣхъ тѣхъ линіяхъ, гдѣ расходы взиманія (содержаніе заставъ) не окупаются вовсе или только едва окупаются выручкою отъ сбора, не подлежитъ никакому сомнѣнію, при всякомъ взглядѣ на будущность шоссейнаго сбора. Но рѣшеніе этого вопроса относительно каждаго отдѣльнаго случая должно быть предо-

ставлено административной власти, или по крайней мѣрѣ каждый случай долженъ быть особо разрѣшаемъ въ законодательномъ порядкѣ, ибо едва ли возможно установить закономъ какую нибудь общую норму сбора (среднюю цифру на версту), при которой, съ истеченіемъ извѣстнаго числа лѣтъ, прекращается сборъ, какъ это предположено общимъ собраніемъ Коммиссіи. Уже пренія, бывшія въ Коммиссіи, обнаружили какъ шатки всякіе общіе выводы о средней доходности на версту по цѣлой большой линіи. Такъ, было указано, что выводъ о доходности Орловско-Брянской линіи (гдѣ предполагается прекратить сборъ) не можетъ быть вѣренъ, когда лишь въ 1864 г. открыта ѣзда между Карачевымъ и Орломъ. Одна часть той же самой линіи можетъ быть убыточна, тогда какъ другая часть весьма выгодна и потому сборъ можетъ быть прекращаемъ не на цѣлыхъ трактахъ, а по частямъ. Далѣе выручка можетъ измѣняться отъ измѣненія иногда весьма ничтожныхъ обстоятельствъ, такъ напр. было указано на удвоеніе сбора въ 1864 г. (8000 с.) противъ 1863 (4000) на Островской заставѣ, единственно вслѣдствіе перенесенія ея на другую сторону рѣки. Всѣ измѣненія въ способахъ взиманія могутъ измѣнить доходность каждой линіи. Наконецъ, обстоятельства времени могутъ измѣнять степень доходности каждой линіи, и линіи нынѣ убыточныя могутъ сдѣлаться весьма выгодными въ будущемъ отъ проведенія другихъ путей.

Само собою разумѣется, что всѣ эти соображенія имѣютъ смыслъ лишь въ томъ случаѣ, когда прекращеніемъ сбора на нѣкоторыхъ линіяхъ не хотятъ воспользоваться только какъ предлогомъ для постепенной повсемѣстной отмѣны сбора.

II. *Прекращеніе шоссейнаго сбора на тѣхъ линіяхъ, за которыя земство обяжется вознаградить казну за потерю дохода.*

Это предположеніе II Отдѣла было весьма благоразумно не принято общимъ собраніемъ Коммисіи, ибо трудно ожидать его исполненія, а гдѣ оно возможно, тамъ слѣдуетъ ожидать выраженія подобнаго желанія отъ самого земства.

Но очень жаль, что не было принято заявленное въ засѣданіяхъ предложеніе (несогласное конечно съ общею мыслію Коммиссіи о несостоятельности и несправедливости шоссейнаго сбора) о передачѣ сбора, по желанію земства, въ его распоряженіе. Едва ли не могла бы выработаться у насъ со временемъ система взиманія этого сбора посредствомъ органовъ мѣстнаго самоуправленія, съ вознагражденіемъ ихъ на счетъ сбора (въ родѣ аренды), подъ высшимъ контролемъ правительства.

Во всякомъ случаѣ и этотъ пунктъ не можетъ быть напередъ опредѣленъ въ законѣ.

III. *Отдача шоссейнаго сбора въ арендное содержаніе.*

Мѣра эта, отвергнутая въ первоначальномъ проектѣ II Отдѣла Коммиссіи, принята Общимъ Собраніемъ, хотя она нѣкоторымъ образомъ противорѣчитъ значенію правительственныхъ мѣръ, долженствующихъ вести къ отмѣнѣ шоссейнаго сбора. Желая упроченія и развитія шоссейнаго сбора, нельзя не одобрить отдачи его въ арендное содержаніе, но

едвали она можетъ быть предметомъ законодательства, такъ какъ, смотря по обстоятельствамъ, условія аренды могутъ быть весьма разнообразны и, въ случаѣ передачи сбора въ распоряженіе мѣстныхъ должностныхъ лицъ, на коммерческомъ основаніи, можетъ устроиться порядокъ, болѣе сходный съ коммиссіей, нежели съ арендой. Всего приличнѣе былобы предоставить Главному Управленію Путей Сообщенія представлять всякій разъ проектъ условій на утвержденіе высшей административной власти (Комитета Министровъ).

IV. *Техническія измѣненія въ порядкѣ взиманія сбора.*

Совершенно справедлива мысль Отдѣла и Общаго Собранія Коммиссіи, что дѣйствующія у насъ правила взиманія шоссейнаго сбора требуютъ пересмотра; но въ проектѣ Коммиссіи сдѣлано лишь самое общее въ этомъ отношеніи указаніе, кромѣ измѣненія таксы сбора. Съ сущностью этого послѣдняго измѣненія, т.-е. съ пользою пониженія таксы (въ видахъ увеличенія самого дохода) (*) и упрощенія разрядовъ ея нельзя не согласиться, но эта сторона дѣла должна быть болѣе подробно обдумана и едвали въ распоряженіи Коммиссіи было достаточно данныхъ для составленія таксы вполнѣ цѣлесообразной, т. е., необременительной для платящихъ и выгодной для казны, тѣмъ болѣе, что нѣтъ никакой необходимости установлять одну и туже таксу для всѣхъ линій. Нѣкоторые члены заявили, что они недостаточно приготовлены къ этому вопросу. Если по

(*) Не мѣшаетъ однако замѣтить, что наши тарифы не превосходятъ вообще тарифы другихъ странъ.

какому вопросу необходимы, то уже конечно по этому, предварительныя подробныя соображенія вѣдомства Путей Сообщенія. Но при пересмотрѣ правилъ взиманія шоссейнаго сбора возбуждается вопросъ не объ одной только таксѣ, а о безчисленномъ множествѣ техническихъ перемѣнъ въ устройствѣ сбора. Если вѣдомству Путей Сообщенія будетъ порученъ такой пересмотръ, то полезнѣе было бы не предосуждать его разрѣшеніемъ входящихъ въ него частныхъ вопросовъ, тѣмъ болѣе, что всѣ они слишкомъ мало обсуждены со стороны Коммиссіи. Что касается до относящагося сюда вопроса о льготахъ, то сокращать нынѣ дѣйствующія у насъ льготы, и въ общемъ смыслѣ существующія во всѣхъ странахъ, весьма опасно, такъ какъ основанія этихъ льготъ въ нашихъ законахъ весьма разумны. Не льготы сами по себѣ, а злоупотребленія, къ которымъ онѣ даютъ поводъ, заставляютъ преимущественно желать ихъ отмѣны, но въ этомъ отношеніи въ особенности желательны соображенія спеціалистовъ. Притомъ многія злоупотребленія могутъ сами собою устраниться съ измѣненіемъ порядка взиманія сбора.

V. *Предоставленіе земству и частнымъ лицамъ сооружать шоссейные пути и взимать въ свою пользу сборы.*

Эта послѣдняя изъ проектируемыхъ Коммиссіею мѣръ не составляетъ ничего у насъ новаго и разумѣется сама собою, поэтому упоминовеніе объ ней въ законѣ о шоссейномъ сборѣ излишне.

Изъ сдѣланнаго обзора всѣхъ частныхъ мѣръ къ преобразованію шоссейнаго сбора, обсуждавшихся Коммиссіей, видно, что всѣ эти мѣры имѣютъ чисто административный характеръ и не могутъ быть разрѣшены въ законодатель-

номъ порядкѣ. Общее собраніе Коммиссіи (какъ видно изъ журнала № 25, съ которымъ мы могли ознакомиться лишь по окончаніи нашего труда) и само пришло къ этому заключенію, не постановивъ никакого окончательнаго рѣшенія ни по одному пункту (исключая пониженія таксы). Окончательно Коммиссія рѣшила къ сожалѣнію лишь одно: необходимость безусловной отмѣны шоссейнаго сбора и лишенія казны дохода, который нынѣ не ничтоженъ, а въ будущемъ обѣщаетъ значительно возрасти.

Какъ общее заключеніе изъ всего вышеизложеннаго, долгомъ считаю выразить мое крайнее убѣжденіе, что озаботившись улучшеніемъ существующаго у насъ устройства шоссейнаго сбора, въ видахъ извлеченія изъ него возможно большаго дохода для казны, безъ отягощенія платящихъ, правительство должно было бы безусловно отказаться отъ мысли объ отмѣнѣ этого сбора, не только нынѣ, но и въ будущемъ, и должно было бы напротивъ того, посредствомъ зрѣло обдуманной организаціи этого сбора, усилить свои способы сооруженія искусственныхъ путей сообщенія, столь настоятельныхъ для Россіи.

В. Безобразовъ.

17 Февраля 1865 года.

Приложеніе къ соображеніямъ В. П. Безобразова.

Руководство къ наукѣ о финансахъ К. Умпфенбаха. 1859 г. (Lehrbuch der Finanzwissenschaft, Erlangen 1859) Ч. 1.

Дорожные сборы.

§ 34. Все, что̀ содѣйствуетъ болѣе тѣсному сближенію мѣстностей, географически отдаленныхъ одна отъ другой, посредствомъ облегченій въ передвиженіи людей, извѣстій и товаровъ, должно быть разсматриваемо какъ истинное благодѣяніе для успѣховъ цивилизаціи. Личныя и письменныя сообщенія не только открываютъ почти безконечное пространство для развитія народно-хозяйственныхъ интересовъ, чрезъ удешевленіе перевозки и облегченіе дѣловыхъ сношеній и тѣмъ самымъ *косвенно* пролагаютъ новые пути для человѣческаго преуспѣянія, но они прямо служатъ могущественными способами распространенія и возвышенія цивилизаціи посредствомъ усиленія наблюдательности, обмѣны идей, ихъ разсѣянія и обобщенія.

Тамъ, гдѣ усилія частныхъ лицъ и общинъ недостаточны для сооруженія и поддержки способовъ сообщенія всякого рода, сухопутныхъ и водяныхъ, желѣзныхъ дорогъ,

почтъ и телеграфовъ, государство непремѣнно обязано удовлетворить такому важному всеобщему интересу, посредствомъ дѣятельности правительственной власти.

Что касается до устройства и исправленія дорогъ, то исполненіе этой обязанности слѣдовало бы ожидать, если не вполнѣ отъ частныхъ лицъ, то отъ общинъ. Правительству однако еще остается большая задача въ систематическомъ проведеніи главныхъ линій и должно несомнѣнно признать, что приведеніе въ исполненіе хорошей, вполнѣ соотвѣтствующей потребностямъ страны, сѣти дорогъ, можетъ быть достигнуто только заботами правительства (*).

Вмѣстѣ съ тѣмъ никто конечно не рѣшится утверждать что всѣ государственныя издержки на сооруженіе и исправленіе дорогъ должны быть относимы на всѣхъ подданныхъ государства безъ различія. Хотя это необходимо для большей части этихъ издержекъ, такъ какъ новыя сооруженія должны быть во всякомъ случаѣ покрыты на счетъ общихъ способовъ государственнаго казначейства (**); но очевидно, что расходы на правильную поддержку дорогъ въ значительной степени именно причиняются тѣми лицами, которыя для

(*) *Моль*, Полиція. II ст. 404 *Рау* народно-хозяйст. Полит. И. ст. I. 209.

(**) Невозможно было бы покрыть всю сумму, потребную для первоначальнаго устройства дорогъ изъ дорожныхъ сборовъ. Иначе пришлось бы опредѣлить заранѣе приходящуюся на каждаго потребителя, начиная съ перваго момента пользованія дорогою до неизвѣстнаго момента его прекращенія, долю процентовъ на затраченный капиталъ; именно эта невозможность очевидно указываетъ, что тутъ дѣло идетъ о расходахъ на всеобщій безразличный для всѣхъ подданныхъ интересъ.

частныхъ своихъ выгодъ пользуются дорогами и тѣмъ самымъ портятъ ихъ. Потому покрытіе извѣстной части текущихъ расходовъ, посредствомъ взиманія сбора съ пользующихся дорогами, не только вполнѣ этимъ оправдывается, но и совершенно справедливо въ отношеніи къ общей массѣ подданныхъ, которая въ общей сложности причиняетъ меньшее количество расходовъ на содержаніе дорогъ, чѣмъ лица, непосредственно ими пользующіяся.

§ 35. Безъ сомнѣнія, должно настоятельно желать устраненія всякихъ препятствій, могущихъ сколько нибудь противудѣйствовать возможно болѣе обширному и возможно болѣе плодотворному пользованію государственными путями сообщенія. Но мы пошли бы слишкомъ далеко, еслибъ вслѣдствіе такого желанія потребовали совершеннаго уничтоженія дорожныхъ сборовъ. Конечно, для большаго облегченія сообщеній было бы весьма желательно, еслибъ каждый могъ пользоваться всякими дорогами государства безвозмездно и всѣ расходы на нихъ были покрываемы общими способами государственнаго казначейства. Но тоже самое можетъ быть сказано о множествѣ другихъ не менѣе желательныхъ предметовъ, которые остаются недоступными лишь потому, что иначе государственныя потребности получили бы такое широкое развитіе, какое положительно воспрещается необходимостью какого нибудь равновѣсія между средствами и цѣлями (*).

(*) Такъ напр. было бы безъ сомнѣнія прекрасно и вмѣстѣ съ тѣмъ для преуспѣянія промышленности и съ нею всего народнаго благосостоянія весьма желательно, если бы государство тотчасъ ставило даромъ на общій казенный счетъ въ распоряженіе ремесленниковъ, фа-

Приходящаяся на каждую государственную цѣль сумма государственныхъ расходовъ составляетъ всегда въ каждый извѣстный моментъ времени одну опредѣленную цифру. Если-бы, въ видахъ облегченія сообщеній, правительство рѣшилось отказаться отъ получаемаго съ нихъ дохода, вполнѣ справедливаго и оправдываемаго общими финансовыми началами, то этимъ самимъ оно непремѣнно нанесло бы въ той же соразмѣрности ничѣмъ не оправдываемый ущербъ другимъ государттвеннымъ задачамъ. Дорожный же сборъ справедливъ въ своемъ основаніи до тѣхъ поръ, пока нельзя признать, въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, совершенно свободное (даровое) пользованіе искусственною дорогою столь важною государственною задачею, что сравнительно съ нею расходы на содержаніе дороги, причиняемые лицами непосредственно пользующимися ею для своихъ частныхъ цѣлей, составляютъ совершенно ничтожную величину.

Такую государственную важность какой нибудь дороги рѣдко можно доказать. Если для этой цѣли станутъ указывать на вредъ; причиняемый сообщеніемъ, обремененнымъ сборомъ, въ томъ предположеніи, что сборъ возвышаетъ цѣны перевозимыхъ товаровъ и уменьшаетъ ихъ сбытъ тѣмъ болѣе, чѣмъ грузнѣе товары и чѣмъ больше разстоянія, на которыя ихъ нужно перевозить, то при этомъ не слѣдуетъ забывать оборотную сторону медали и слѣдуетъ подумать, насколько чрезъ содержаніе дороги исключительно на спо-

---

брикантовъ, сельскихъ хозяевъ и проч. всѣ новыя выгодныя для нихъ открытія и техническія приспособленія, и дарило бы имъ необходимыя для этого новыя орудія, машины, породы скота и проч. Но куда бы все это привело?

собы государства понизились бы цѣны товаровъ такъ, чтобы всего болѣе облегчился сбытъ самыхъ грузныхъ и дальше всѣхъ перевозимыхъ товаровъ и черезъ это самое началась перевозка такихъ товаровъ. Государство уже сдѣлало достаточно, когда оно приняло на себя эти слишкомъ значительные расходы по сооруженію и содержанію дорогъ и удовольствовалось умѣреннымъ сборомъ.

Установленіе тарифовъ сбора должно основываться на вѣсѣ и устройствѣ повозокъ, а не на свойствахъ товаровъ, такъ какъ только первыя могутъ служить масштабомъ порчи, причиняемой дорогамъ перевозкою и ѣздою. Нормальный грузъ разныхъ товаровъ даетъ основаніе для самыхъ простыхъ пропорцій тарифа. Если дѣйствительный вѣсъ превосходитъ этотъ нормальный грузъ, то могутъ быть взимаемы дополнительные сборы. Послѣдніе могутъ быть установлены и для нѣкоторыхъ особенно вредныхъ для дороги свойствъ экипажа.

Приложеніе къ Журналу № 25.

ОСОБОЕ МНѢНІЕ

ЧЛЕНОВЪ ПОДАТНОЙ КОММИССІИ,

А. А. Абазы, О. Г. Тернера и графа П. Г. Шувалова,

ПО ВОПРОСУ

О ШОССЕЙНОМЪ СБОРѢ.

Согласно съ основною мыслію, высказанною въ докладѣ II Отдѣла Коммиссіи, большинство Общаго Собранія постановило, *что самымъ правильнымъ рѣшеніемъ вопроса о шоссейномъ сборѣ была бы полная отмѣна этого сбора.*

Хотя большинство Общаго Собранія, въ виду затруднительнаго положенія финансовъ государства, отложило, на неопредѣленное время, приведеніе въ исполненіе столь крайней мѣры, но, не смотря на то, вышеозначенное общее начало принято Собраніемъ и, въ случаѣ утвержденія онаго Высшимъ Правительствомъ, должно сдѣлаться цѣлію, къ осуществленію которой станутъ направляться въ будущемъ всѣ усилія нашихъ финансовыхъ дѣятелей.

Не раздѣляя подобнаго воззрѣнія на дѣло, нижеподписав-

шіеся члены считаютъ долгомъ заявить, что, по ихъ мнѣнію, принятіе такого рѣшенія равнялось бы стремленію къ унижтожѣнію одного изъ самыхъ справедливыхъ источниковъ нашего государственнаго дохода.

Дѣйствительно, какъ замѣчаетъ В. П. Безобразовъ, въ отдѣльномъ мнѣніи, съ общими началами и соображеніями котораго нельзя не согласиться: „шоссейные сборы принадлежатъ къ особенному разряду государственныхъ доходовъ, заключающихся вообще въ обложеніи платою въ пользу казны лицъ за разные случаи непосредственнаго пользованія государственными учрежденіями, сооруженіями или заведеніями, въ которыхъ затрачены государствомъ капиталы, или которыя содержатся на государственный счетъ, въ видахъ споспѣшествованія успѣхамъ народнаго хозяйства и народнаго просвѣщенія“.

Шоссейный сборъ, по этому, есть въ сущности, не *налогъ*, а вознагражденіе, платимое частнымъ лицемъ за непосредственную услугу, оказанную ему Правительствомъ, въ тотъ самый моментъ, когда оно пользуется этой услугой.—Можно ли послѣ того называть шоссейный сборъ *налогомъ на производительные расходы* податныхъ лицъ, какъ это было сказано нѣкоторыми членами?

Не подлежитъ сомнѣнію, что плата за пользованіе шоссе ложится на цѣнность предмета, провозимаго по оному; но лица, называющія это *налогомъ на производительные расходы, стѣсненіемъ производительности*, забываютъ, что шоссе освобождаетъ вмѣстѣ съ тѣмъ провозимые предметы отъ гораздо бо́льшаго расхода, которому бы они подверглись, если бы шоссе не существовало и приходилось везти ихъ по худымъ проселочнымъ дорогамъ.

Если, для примѣра, расходъ въ послѣднемъ случаѣ, т. е.

на проселочной дорогѣ, включая въ оный трату времени, поврежденіе повозокъ и другія накладныя издержки, мы назовемъ, на извѣстномъ пространствѣ, *3 рубля*, а сборъ взимаемый на шоссе, на таковомъ же пространствѣ, *1 руб.*, то очевидно, что замѣна всякой проселочной дороги шоссейною увеличитъ производительность страны на 2 руб., не смотря на то, что произведеніямъ, провозимымъ по шоссе, придется платить шоссейнаго сбора 1 руб., между тѣмъ какъ они прежде ничего не платили.

До какой степени наши шоссе соотвѣтствуютъ своей цѣли, т. е. на сколько они лучше проселочныхъ дорогъ и доступны проѣзжающимъ лицамъ и провозимымъ товарамъ, есть вопросъ частный, нисколько не могущій служить возраженіемъ общему началу.—Если многія изъ нашихъ шоссе находятся въ неудовлетворительномъ состояніи, то слѣдуетъ стремиться къ улучшенію оныхъ, а не къ уничтоженію сбора, служащаго однимъ изъ средствъ къ достиженію вышесказанной цѣли.

Другое за тѣмъ главное возраженіе заключалось въ недостаточности шоссейнаго сбора на покрытіе издержекъ по ремонту шоссе.

Но это обстоятельство еще менѣе можно признать побудительною причиною къ уничтоженію шоссейнаго сбора.

Шоссе строятся обыкновенно на общія средства всѣхъ податныхъ лицъ, т. е. на счетъ казны; затѣмъ расходъ на содержаніе оныхъ покрывается, *во первыхъ*, средствами опять же всей совокупности податныхъ лицъ, т. е. какъ пользующихся ими спеціально, такъ и не пользующихся ими; затѣмъ, *во вторыхъ*, другая меньшая часть вышеозначеннаго расхода покрывается сборомъ съ лицъ, непосредственно пользующихся шоссе.

Таковое распредѣленіе расхода между означенными двумя категоріями лицъ, очевидно, вполнѣ справедливо (не говоря здѣсь собственно о пропорціи, въ какой происходитъ это распредѣленіе), потому что шоссе приноситъ пользу не только тѣмъ лицамъ, кои ими непосредственно пользуются, но и всѣмъ остальнымъ, косвенно, увеличивая производительность всего государства.

Но если часть, платимая лицами непосредственно пользующимися шоссе, недостаточна и не покрываетъ всѣхъ расходовъ содержанія оныхъ, то можно ли изъ этого заключить, какъ къ тому приходитъ большинство собранія, что вслѣдствіе сего, означенныхъ лицъ слѣдуетъ освободить отъ всякаго сбора, взваливъ и остальную часть расхода на общую массу податныхъ лицъ?

Подобный выводъ, по мнѣнію нижеподписавшихся членовъ, совершенно нераціоналенъ, и потому они не могли бы согласиться съ нимъ, даже въ томъ случаѣ, еслибы настоящіе полмилліона руб. шоссейнаго сбора никогда не могли бы увеличиться и должны бы были въ будущемъ даже уменьшиться.

Логически можно уничтожать, въ частности, развѣ только такой шоссейный сборъ, доходы коего не покрываютъ расходовъ взиманія; всякій другой, *какъ бы незначителенъ ни былъ получаемый отъ онаго доходъ, по всей справедливости долженъ быть сохраненъ.*

Но невозростаемость дохода отъ нашего шоссейнаго сбора—далеко не доказанный фактъ; — напротивъ того, само большинство предлагаетъ нѣкоторыя мѣры къ увеличенію его доходности. Съ одной стороны, сокращеніе расходовъ взиманія, разныя техническія усовершенствованія и улучшеніе самаго управленія симъ сборомъ должны значительно увеличить цифру

дохода, получаемаго отъ него, — а съ другой стороны, съ увеличеніемъ въ Россіи числа мѣстныхъ небольшихъ шоссе, особенно шоссе, соединяющихъ линіи желѣзныхъ дорогъ съ разными сосѣдними населенными и производительными центрами, лежащими паралельно съ желѣзной дорогой, число каковыхъ шоссе въ настоящее время у насъ до крайности ограничено,— самая *сила доходности* шоссейнаго сбора въ Россіи значительно увеличится.

Можно ли послѣ того согласиться, даже въ отдаленной будущности, на отмѣну въ Россіи шоссейнаго сбора, который вполнѣ соотвѣтствуетъ требованіямъ справедливости, который носитъ въ себѣ зачатки будущаго естественнаго развитія, и въ слѣдствіе того обѣщаетъ служить со временемъ весьма важнымъ средствомъ, долженствующимъ споспѣшествовать Правительству къ покрытію постоянно увеличивающихся расходовъ на сооруженіе и содержаніе дорогъ въ Имперіи; — поступимъ ли мы практически и благоразумно, уничтожая сборъ, который сохраняется и развивается даже въ странахъ, финансы коихъ находятся въ столь благопріятномъ положеніи, какъ Англіи и Пруссіи, не смотря на существующее въ первой изъ этихъ странъ весьма естественное стремленіе къ сосредоточенію государственныхъ податей и пошлинъ, по возможности, на небольшомъ числѣ сильныхъ податныхъ источниковъ?

Наконецъ, поступимъ ли мы послѣдовательно, — предлагая одновременно: уничтоженіе государственнаго шоссейнаго сбора, и введеніе мѣстныхъ земскихъ шоссейныхъ сборовъ?

Послѣ обширнаго и вполнѣ исчерпывающаго вопросъ обсужденія онаго, заключающагося въ мнѣніи В. П. Безобразова, прочіе члены меньшинства считаютъ нужнымъ ограничиться вышеизложенными общими соображеніями.

Окончательно, нижеподписавшимся остается къ сему только присовокупить, что они вполнѣ раздѣляютъ также мысль В. П. Безобразова, о необходимости подвергнуть вопросъ объ улучшеніи способовъ взиманія шоссейнаго сбора новому подробному изслѣдованію со стороны завѣдывающаго онымъ спеціальнаго вѣдомства, съ тѣмъ, чтобы всѣ соображенія Главнаго Управленія Путей Сообщенія, по сему вопросу, были переданы за тѣмъ вновь на обсужденіе Податной Коммисіи.

А. Абаза.

Ѳ. Тернеръ.

Гр. *П. Шуваловъ.*

20 Февраля
1865 года.

Приложеніе къ Журналу № 25.

ОСОБОЕ МНѢНІЕ

ЧЛЕНОВЪ ПОДАТНОЙ КОММИССІИ,

Н. Н. Колошина и А. Д. Шумахера,

ПО ВОПРОСУ

О ШОССЕЙНОМЪ СБОРѢ.

Подписавъ Журналъ Общаго Собранія Податной Коммиссіи (№ 25, по вопросу о шоссейномъ сборѣ), считаемъ неизлишнимъ заявить, что мы не можемъ раздѣлять высказанной въ соображеніяхъ общей мысли о томъ, что сборъ этотъ подлежитъ отмѣнѣ, по самому принципу, и если нельзя рѣшиться нынѣ же на совершенную отмѣну онаго, то не въ силу принципа, а ради уступки передъ затруднительнымъ положеніемъ Государственнаго Казначейства.

Если шоссейный сборъ, по свойству своему, признается сборомъ неправильнымъ, нераціональнымъ въ принципѣ, то конечно слѣдуетъ стремиться къ отмѣнѣ его повсемѣстно, хотя постепенно; но нельзя въ одно и то же время сборъ этотъ въ пользу казны признавать подлежащимъ отмѣнѣ, а въ пользу земства и частныхъ лицъ подлежащимъ, не только сохраненію,

но и установленію вновь. Нигдѣ, ни въ соображеніяхъ II Отдѣла, ни въ разсужденіяхъ Общаго Собранія, не было разъяснено, что шоссейный сборъ въ пользу земства имѣетъ другое свойство, другое значеніе, иное основаніе ко взиманію онаго, чѣмъ тотъ же сборъ въ пользу казны, да едва ли такое разъясненіе и можетъ быть сдѣлано съ надлежащею основательностію. Сборъ шоссейный, какъ въ томъ, такъ и въ другомъ случаѣ, имѣетъ одинаковое значеніе *платы за пользованіе* удобствами шоссированной дороги, въ сравненіи съ обыковенною грунтовою, и въ этомъ смыслѣ шоссейный сборъ, какъ пошлину за пользованіе, нельзя не признать сборомъ вполнѣ раціональнымъ. Если съ одной стороны шоссе государственныя, какъ устройства, имѣющія значеніе общее, которыя приносятъ болѣе или менѣе пользу всѣмъ и каждому, должны быть устраиваемы и содержимы на счетъ общихъ государственныхъ доходовъ, собираемыхъ со всѣхъ членовъ государства; то съ другой стороны справедливо, что проѣзжающіе по шоссе, какъ имѣющіе отъ шоссе, кромѣ общей всѣмъ, еще непосредственную пользу, должны подлежать особому за проѣздъ по шоссе сбору на ремонтъ онаго. То же самое имѣетъ мѣсто и въ отношеніи губернскихъ дорогъ, шоссируемыхъ на счетъ земства: шоссе эти, какъ имѣющія общее *для губерніи* значеніе, должны быть устраиваемы и содержимы на общія средства губерніи; но лица, проѣзжающія по этимъ шоссе, какъ спеціально оными пользующіяся, должны подлежать и спеціальному на ремонтъ оныхъ сбору.

Равномѣрно, и сопряженное со взиманіемъ шоссейнаго сбора нѣкоторое стѣсненіе проѣзжающихъ, на сколько оно происходитъ собственно отъ необходимыхъ въ пути остановокъ для взноса сбора и полученія квитанцій, имѣетъ мѣсто по отношенію къ сбору въ пользу земства, также какъ и къ сбору казенному.

Что же касается злоупотребленій при взиманіи сбора, то едва ли есть достаточное основаніе отрицать одинаковую возможность оныхъ и на земскихъ путяхъ, такъ какъ взиманіе такихъ сборовъ будетъ производиться, не выборными отъ земства людьми, заслуживающими большаго довѣрія, но такими же арендаторами, или людьми, состоящими на содержаніи, какъ и сборъ въ пользу казны.

За тѣмъ, допуская установленіе сборовъ на шоссе, устраиваемыхъ земствомъ и частными лицами, мы не можемъ, не противорѣча самимъ себѣ, признать шоссейный сборъ въ принципѣ неправильнымъ. Находя напротивъ, что сборъ этотъ имѣетъ совершенно раціональное основаніе, какъ плата за пользованіе извѣстными удобствами, мы могли согласиться на частную отмѣну онаго на нѣкоторыхъ казенныхъ шоссе, по соображеніямъ чисто практическимъ, заявленнымъ отчасти гг. Семеновымъ и Ржевскимъ. Соображенія эти заключаются въ томъ, что какъ означенный сборъ во всякомъ случаѣ сопряженъ съ нѣкоторыми стѣсненіями для проѣзжающихъ, то взиманіе его не должно бы быть допускаемо тамъ, гдѣ большая часть сбора, будучи обращаема на покрытіе издержекъ по взиманію, пропадаетъ совершенно непроизводительно; необходимо слѣдовательно, чтобы чистый доходъ казны отъ шоссейнаго сбора составлялъ цифру на столько значительную, чтобы онъ болѣе или менѣе оправдывалъ какъ причиняемое взиманіемъ онаго стѣсненія, такъ и отвлеченіе употребляемыхъ на взиманіе сбора людей отъ другихъ болѣе производительныхъ и полезныхъ для государства занятій (*). Можно быть увѣрену, что подобныя

(*) Въ этомъ отношеніи мы не стоимъ за цифру 30 руб. съ версты, съ которою мы согласились какъ съ принятою уже Отдѣломъ и выведенною отчасти изъ представленныхъ числовыхъ данныхъ.

соображенія приведутъ и земство къ тому, чтобы отказаться отъ шоссейнаго сбора, на губернскомъ шоссе, тамъ, гдѣ чистый доходъ, имъ доставляемый, не будетъ на столько значителенъ, чтобы оправдать, въ глазахъ земства, нѣкоторыя стѣсненія проѣзжающихъ.

По этимъ соображеніямъ, сдѣлавъ въ Общемъ Собраніи Коммисіи предложеніе, вошедшее въ 1 п. заключенія и принятое почти единогласно, мы полагали бы только исключить начальныя слова онаго: „не приступая до времени, въ видѣ общей мѣры, къ отмѣнѣ взиманія шоссейнаго сбора на государственныхъ шоссе“—которыхъ не было въ предложеніи, подвергнутомъ баллотировкѣ.

Сверхъ того, имѣя въ виду, что, по точной силѣ ст. 92 положенія о земскихъ учрежденіяхъ, сборы за проѣздъ по земскимъ путямъ подлежатъ утвержденію Министра Внутреннихъ Дѣлъ, мы полагаемъ необходимымъ, во избѣжаніе всякихъ недоразумѣній, въ п. 4 заключенія сдѣлать ссылку и на эту статью положенія (сверхъ 68).

И. Колошинъ.

А. Шумахеръ.

ОСОБОЕ МНѢНІЕ

ЧЛЕНА КОММИССІИ П. СЕМЕНОВА.

Соглашаясь вполнѣ съ доводами, высказанными въ журналѣ Коммиссіи относительно неудобствъ взиманія въ Россіи шоссейнаго сбора вообще, нижеподписавшійся расходится съ большинствомъ Коммиссіи только въ заключеніи ея по 1-му пункту. Не входя въ разсмотрѣніе вопроса о справедливости шоссейнаго сбора съ теоретической точки зрѣнія, нижеподписавшійся не можетъ признать на практикѣ полезнымъ такой сборъ, который непосредственно увеличиваетъ провозную плату въ странѣ, коей экономическое благосостояніе наиболѣе зависитъ отъ дешевизны путей сообщенія, тѣмъ болѣе что сборъ этотъ до-сихъ-поръ еще не удалось обезпечить отъ того, чтобы значительная его часть не оставалась въ рукахъ сборщиковъ, и что при всемъ этомъ шоссейный сборъ представляетъ изъ всѣхъ безъ исключенія податей въ Россіи, самое невыгодное отношеніе между чистымъ доходомъ и расходомъ на этотъ предметъ лицъ, подвергаемыхъ сбору. Докладъ II Отдѣла Коммиссіи указываетъ на существованіе у насъ такихъ шоссе, на которыхъ 88% валоваго дохода поглощается издержками взиманія. При этомъ приняты во вни-

маніе только денежныя издержки по взиманію дохода, а не введены въ разсчетъ тѣ пожертвованія людьми, которыя государство несетъ отъ назначенія на каждую шоссейную заставу до 9 человѣкъ нижнихъ чиновъ, оторванныхъ, при ничтожной пользѣ ими приносимой, отъ своихъ семействъ и земледѣльческихъ занятій, обмундированныхъ и снаряженныхъ при поступленіи въ рекруты на счетъ земства, и поступающихъ, по истеченіи срока службы, на пенсію изъ государственныхъ суммъ.

Отдача шоссейнаго сбора въ арендное содержаніе, т.-е. *на откупъ*, едва-ли устранитъ неудобства этой подати. Арендаторъ долженъ имѣть свои и притомъ значительныя выгоды, и при этомъ условіи трудно ожидать, чтобы шоссейный сборъ представилъ болѣе выгодныя отношенія между получаемымъ казною чистымъ доходомъ и расходомъ тѣхъ лицъ, которыя несутъ эту повинность. Между тѣмъ, всякая подать, въ которой за каждый 1 рубль получаемаго казною дохода платящій долженъ напримѣръ издержать 1 р. 50 к. или 2 р., съ практической точки зрѣнія заслуживаетъ полнаго осужденія.

Нельзя не согласиться конечно съ практическимъ доводомъ большинства Коммиссіи, не рѣшившимся предложить отмѣну шоссейнаго сбора во всей Имперіи, только потому, что эта отмѣна имѣла бы послѣдствіемъ немедленное лишеніе государственнаго казначейства полумильона дохода, но едва ли можно примѣнить этотъ доводъ къ тѣмъ шоссейнымъ линіямъ (Петербургско-Ковенской, Новгородско-Псковской, Рижско-Таурогенской, Орловско-Брянской и Псковско-Рижской), которыя, всѣ вмѣстѣ взятыя, даютъ чистаго дохода 19,966 р., при протяженіи 1,452 верстъ, и требуютъ для

взиманія такого ничтожнаго дохода сотни или болѣе человѣкъ команды. Предоставленіе Главному Управленію Путей Сообщенія, права отмѣнять эти сборы, если чистый доходъ съ шоссе не будетъ превышать 30 рублей съ версты, не удовлетворяетъ, по мнѣнію нижеподписавшагося, справедливаго стремленія Коммиссіи къ отмѣнѣ невыгоднаго сбора, такъ какъ съ одной стороны едва ли удобно предоставлять отмѣну сбора иниціативѣ самихъ сборщиковъ, а съ другой едва ли полезно замедлять снятіе съ проѣзжихъ по упомянутымъ шоссе тягости почти не приносящей никакой матерьальной выгоды государству. Что же касается до соображеній о томъ, что если упомянутыя шоссе и не приносятъ нынѣ никакого чистаго дохода, то нѣкоторыя изъ нихъ могутъ приносить его впослѣдствіи, то не говоря уже о томъ, что на такомъ гадательномъ основаніи можно продолжать на неопредѣленное время всякій даже убыточный сборъ или невыгодную для казны операцію, доказывая что они могутъ окупиться впослѣдствіи, весь аргументъ этотъ едва ли можетъ имѣть малѣйшее значеніе въ глазахъ тѣхъ, которые признали въ принципѣ полезнымъ стремиться къ совершенной отмѣнѣ шоссейнаго сбора.

На основаніи всего изложеннаго, нижеподписавшійся полагалъ бы: удержать 1-ю статью заключенія въ томъ видѣ, въ какомъ она была предложена II Отдѣломъ Коммиссіи.

Членъ Коммиссіи *П. Семеновъ.*

КОММИССІЯ ВЫСОЧАЙШЕ УЧРЕЖДЕННАЯ

ДЛЯ ПЕРЕСМОТРА СИСТЕМЫ ПОДАТЕЙ И СБОРОВЪ.

II ОТДѢЛЪ КОММИССІИ.

МАТЕРІАЛЫ.

О

СБОРАХЪ СЪ ПОДОРОЖЕНЪ.

(Составлено С. А. ОЛЬХИНЫМЪ.)

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

ВЪ ТИПОГРАФІИ В. БЕЗОБРАЗОВА И КОМП.

1864.

О СБОРАХЪ СЪ ПОДОРОЖЕНЪ.

А. Историческое обозрѣніе законодательныхъ мѣръ.

При обозрѣніи законодательныхъ мѣръ о подорожныхъ, должно различать три періода: а) съ начала имѣющихся о подорожныхъ свѣдѣній до указа Императора Павла I, 18 марта 1798 г., б) съ указа 19 марта 1798 года по 4 іюля 1828 года, и в) съ 4 іюля 1828 г. по настоящее время. Въ первомъ періодѣ подорожныя имѣютъ исключительно значеніе предписаній правительства ямщикамъ о безостановочной доставкѣ лицъ, получившихъ оныя; Императоръ Павелъ придалъ подорожнымъ фискальный характеръ, установивъ поверстный сборъ; указомъ 4 іюля 1828 г. введенъ тотъ порядокъ, который, съ небольшими измѣненіями, сохранился и до нынѣ.

а) *Время до указа 19 марта 1798 года.*

Съ давнихъ поръ назначеніе *подорожныхъ памятей* заключалось въ томъ, чтобы опредѣлять способъ доставки лицъ, отъ правительства посылаемыхъ, равно какъ и способъ вознагражденія за таковую доставку, если только вознагражденіе слѣдовало.

Подорожныя были уже въ употребленіи въ концѣ XV сто-

лѣтія. Такъ въ 1493 г. выдана Іоанномъ III *подорожная грамота*, для проѣзда бывшему въ Москвѣ нѣмецкому посланнику.

До временъ царя Алексѣя Михайловича почтовою гоньбой и перевозкою тяжестей занимались вольные люди, называвшіеся ямщиками. Промыселъ ихъ не былъ подчиненъ какимъ либо особымъ условіямъ; такъ что правительство, въ случаѣ надобности, пользовалось ямщиками для отправленія своихъ гонцовъ, вступая, на каждый случай, въ особыя словесныя соглашенія, также точно, какъ и частныя лица.

Порядокъ этотъ, по неопредѣлительности своей, оказался неудобнымъ при развитіи правительственной дѣятельности; а потому, въ царствованіе Алексѣя Михайловича, учреждены на многихъ трактахъ, въ видѣ повинности отъ земли, постоянные ямы, въ коихъ земство обязано было содержать опредѣленное по разсчету число подводъ.

Въ концѣ царствованія Алексѣя Михайловича и при Петрѣ Великомъ, ямщики, за гоньбу по дѣламъ правительства, получали отъ казны жалованье по 20 руб. на выть (7 дворовъ), и обязаны были возить, какъ проѣзжающихъ по казенной надобности, такъ и казенныя клади. Впрочемъ способъ вознагражденія ямщиковъ измѣнялся; такъ напр. имъ назначались прогонныя деньги за каждую лошадь съ версты: сей послѣдній способъ сдѣлался въ послѣдствіи наиболѣе распространеннымъ.

Для полученія лошадей съ ямовъ, гонцамъ *давались подорожныя памяти изъ ямскаго приказу*, который и подписывалъ въ нихъ надлежащіе прогоны, когда слѣдовало. Прогоны же давались въ тѣхъ приказахъ, „кто изъ котораго приказу посланъ будетъ.“ Полученными прогонами посыльщики расплачивались съ ямщиками во время самаго проѣзда.

Все это дѣло велось съ большой неточностью, черезъ что ямщики терпѣли значительные убытки; а потому неудивительно, что 8 апрѣля 7199 (1691) года, ямщики бронницкаго ява, большой Новгородской дороги, били челомъ великимъ государямъ, царямъ и великимъ князьямъ Іоанну Алексѣевичу и Петру Алексѣевичу, что за подводы, на которыхъ ѣздятъ послы, посланники и всякіе посланные люди, прогонныхъ денегъ изъ ихъ великихъ государей казны имъ не даютъ пятый годъ, равно какъ и за подводы, которыя бронницкіе ямщики ставятъ въ Деревскую и Обонежскую пятины; между тѣмъ ихъ братьямъ вышневолоцкимъ, зимнегорскимъ и крестецкимъ ямщикамъ до ихъ бронницкаго яма *всякіе посланные люди прогонныя деньги даютъ*. На эту челобитную великіе государи указали: безъ прогоновъ бронницкихъ ямщиковъ не гонять, и впредь въ *подорожныхъ* отъ Москвы до Великаго Новгорода и назадъ до Москвы *писать съ прогонами*.

Въ первые годы царствованія Петра поступила челобитная изъ Кузьмодемьянскаго яма. При этомъ, по наведенной справкѣ, оказалось, что „въ Кузьмодемьянскѣ ямъ устроенъ *издавна*, при прежнихъ великихъ государяхъ, 100 вытей, *а прогоны даваны имъ изъ приказной избы, изъ доходовъ приказу казанскаго дворца*“, и выходило прогоновъ многое число; а многіе подводы гоняютъ и безъ прогоновъ, потому что *на подорожныхъ, каковы даются изъ ямскаго приказа*, прогоновъ на Кузьмодемьянскій ямъ не подписываютъ.“

На эту челобитную указомъ 1 іюня 1697 г. опредѣлено сколько именно въ ямскомъ приказѣ на подорожныхъ о прогонахъ на Кузьмодемьянскій ямъ подписывать.

Указъ сей соблюдался однако плохо, такъ что въ слѣдующемъ уже 1698 году кузьмодемьянскіе ямщики били опять че-

ломъ великому государю, что „въ ямскомъ приказѣ на подорожныхъ *кто изъ котораго приказу посланъ* и прогонныхъ денегъ, до которыхъ городовъ они гоняютъ, не подписываютъ; и тою де неподпискою на подорожныхъ изъ ямскаго приказу, гоняютъ они многія подводы безъ прогоновъ, такъ какъ на подорожныхъ подписываютъ давать подводы *до Кузьмодемьянска съ прогоны, а отъ Кузьмодемьянска безъ прогоновъ.*“

Изъ этихъ словъ слѣдуетъ, что ямской приказъ, при выдачѣ подорожныхъ памятей, *дѣлалъ различіе между ямами*, надписывая однимъ „давать подводы съ прогоны,“ а другимъ „безъ прогоновъ.“

Не смотря на указъ, послѣдовавшій на вышеизложенную челобитную, положеніе Кузьмодемьянскихъ ямщиковъ не улучшилось; такъ что 1 января 1709 года они вошли къ царю съ новою челобитной, изобразивъ въ ней, что „въ прошлыхъ въ 206 и въ 207 и 208 годахъ, (1698, 1699 и 1700) по *прозжимъ грамотамъ и по московскимъ подорожнымъ* изъ разныхъ приказовъ, ѣздя съ Москвы и къ Москвѣ, съ его великаго государя казною и съ грамотами, всякихъ чиновъ начальные люди, и посыльщики и гонцы—брали у нихъ подводы и кормщиковъ и гребцовъ до Казани и вверхъ до Нижняго-Новгорода и до Царево-Сапчурска; а на тѣ подводы и кормщиковъ и гребцовъ прогонныя деньги не давали, насильствомъ бивъ и устращивая.“ И великій государь вновь указалъ: въ ямскомъ приказѣ на *подорожныхъ на Кузьмодемьянскій ямъ до вышеписанныхъ городовъ и прогонныя деньги, до которыхъ они гоняютъ, и о гонцахъ и о посыльщикахъ, кто изъ котораго приказа посланъ будетъ, подписывать* по прежнему своему великаго государя указу.“ Этимъ отчасти опредѣляется форма тогдашнихъ подорожныхъ. Изъ челобитной этой между прочимъ

видно, что подорожныя давались двухъ родовъ: *пропзжія грамоты* и *московскія подорожныя.* Главное назначеніе тѣхъ и другихъ заключалось въ томъ, чтобы обеспечить скорую и правильную доставку лицъ, посылаемыхъ казною по самымъ нужнымъ дѣламъ, а потому и не удивительна постоянная заботливость правительства, чтобы подорожныя выдавались съ возможно строгимъ разборомъ.

Такъ въ наказѣ 8 февраля 1696 г. князю Волконскому, назначенному въ г. Черниговъ воеводою, въ пунктѣ 17 опредѣлено: сколько именно подводъ должно писать въ подорожной памяти, выдаваемой гонцу, буде прилучится ему, окольничему и воеводѣ, къ великому государю писать, *о нужныхъ какихъ скорыхъ дѣлахъ*, съ нарочнымъ гонцомъ;—... а *кромѣ гонцовъ никому* подорожныхъ памятей о подводахъ *не давать*, за нарушеніе чего быть ему отъ великаго государя въ опалѣ.“

Равнымъ образомъ въ наказѣ Астраханскому воеводѣ Мусину-Пушкину, 30 мая 1700 г., объ управленіи казенными земскими и военными дѣлами, между прочимъ значится: § 8. А головъ стрѣлецкихъ отъ приказовъ не посылать, опричь того, будетъ доведется посылать съ сеунчемъ и съ службою, или съ какимъ великимъ дѣломъ; и *подорожныя имъ велѣть давать для скорыхъ дѣлъ*, съ прибавочными подводы, по твоему разсмотрѣнію, какъ даютъ съ Москвы астраханскимъ станичникамъ, *которыхъ посылаютъ на скоро, великаго государя съ грамоты*, въ Астрахань. § 20. Которыхъ приказныхъ всякихъ чиновъ людей изъ Астрахани доведется отпустить вверхъ: окольничему и воеводамъ велѣть тѣмъ людямъ давать суды и кормщиковъ и гребцовъ, по указу великаго государя; а кому будетъ по подорожнымъ указано кормщиковъ и гребцовъ не много, а судовъ ма-

лыхъ въ то время, въ чемъ ихъ отпустить, не будетъ: и тѣмъ велѣть давать двумъ или тремъ человѣкамъ, или сколькимъ пригоже, одно судно и кормщиковъ и гребцовъ по подорожнымъ, смотря по людямъ, какъ бы имъ мочно подняться; *а лишнихъ кормщиковъ и гребцовъ, сверхъ подорожныхъ, никому не давать.* А которые всякихъ чиновъ люди будутъ въ Астрахани съ воеводы и съ приказными людьми; а какъ воеводы и приказные люди будутъ въ отпуску въ Москвѣ, а тѣ люди, которые съ ними въ Астрахани, собою, а подорожныхъ у нихъ не будетъ: и тѣмъ людямъ судовъ и гребцовъ и провожатыхъ *отнюдь не давать.*

Самый порядокъ взиманія подводъ по подорожнымъ опредѣленъ между прочимъ въ вышеприведенномъ наказѣ князю Волконскому 8 февраля 1696 года,—а именно: „да въ тѣхъ подорожныхъ писать и гонцамъ словесно приказывать, чтобъ они *подводы* въ малороссійскихъ городахъ *имали у полковниковъ и въ ратушь у войтовъ и у бурмистровъ*, объявляя имъ тѣ подорожныя памяти,“... „и самовольно подводъ не имали.“

О томъ же предметѣ предписывается 2 іюня 1700 года, въ постановленіи о сборѣ таможенныхъ пошлинъ у города Архангельска: „подъ казну въ Москвѣ подводы и подорожныя имать *у земскихъ бурмистровъ, а не изъ приказныя избы.*

Въ дальнѣйшихъ распоряженіяхъ видна опять заботливость правительства, о возможно бережливомъ употребленіи ямскихъ подводъ и объ искорененіи вкравшихся въ это дѣло безпорядковъ. Такъ Московская ратуша, 5 октября 1706 года, приговорила: „послать его великаго государя указы на Вагу и во всѣ поморскіе городы, земскихъ дѣлъ къ бурмистрамъ, чтобы они на ямскую гоньбу сбирали то число, почему въ которомъ городѣ по подорожнымъ на прогоны дать доведется, а лиш-

нихъ денегъ для своихъ прихотей отнюдь не сбирать; и подводы бъ давали по подорожнымъ указныя изъ ратуши и изъ городовъ отъ бурмистровъ, а сверхъ тѣхъ подорожныхъ, по подорожнымъ изъ иныхъ приказовъ и безъ подорожныхъ, никому подводъ не давали.“

Для большей правильности учета подорожныхъ установлено при этомъ слѣдующее: „по коимъ подорожнымъ дать (подводы) доведется, и съ тѣхъ подорожныхъ имать списки у бояръ и воеводъ и иныхъ вышнихъ чиновъ людей, за руками людей ихъ или приказчиковъ, а нижнихъ чиновъ за ихъ руками; а въ рукахъ ихъ описывать именно, что подлинныя подорожныя взяли они къ себѣ. И сбору и расходу тѣмъ земскимъ деньгамъ по вся годы дѣлать имъ бурмистрамъ книги съ подлинною очисткою, и тѣ книги и съ подорожныхъ списки закрѣплять своими руками, и послѣ году въ первыхъ мѣсяцахъ присылать къ Москвѣ въ ратушу; а таковыжъ книги оставлять въ земскихъ избахъ впредь для вѣдома.“

22 декабря 1700 года тою же ратушей объявлено: „изъ которыхъ городовъ доведется подъ посланныя великаго государя казны къ Москвѣ въ ратушу дать ямскія подводы, и на тѣ подводы подорожныя и прогонныя деньги давать земскимъ бурмистрамъ за руками; а опричь тѣхъ подорожныхъ, которыя доведутся на подводы подъ государеву казну, никому ни подъ что, безъ указу изъ ратуши, подводъ и подорожныхъ и прогонныхъ денегъ не давать; и о посылкѣ послушныхъ памятей на ямы, послана въ земской приказъ память.“

Сдѣлавшіеся въ то время довольно частыми побѣги за границу не остались безъ вліянія на подорожныя. Въ 1701 году печатникъ Н. М. Зотовъ докладывалъ царю, что: „въ прошломъ и въ нынѣшнемъ 1701 годахъ въ печатный приказъ при-

сланы и нынѣ присылаютъ къ печати изъ посольскаго приказа проѣзжія грамоты, а изъ приказа большаго дворца подорожныя, и въ тѣхъ грамотахъ и подорожныхъ, кто имены и для какого дѣла ѣдутъ описываютъ именно, и печатаются тѣ грамоты и подорожныя безопасно. — А изъ ямскаго приказа въ подорожныхъ того, кто для какого дѣла ѣдетъ, не пишутъ, и такія подорожныя думному дворянину и печатнику Никитѣ Моисеевичу Зотову печатать опасно, того ради, чтобъ кто, подставою взявъ такую глухую подорожную, не проѣзжалъ воровски за рубежъ, да и для того, что съ иныхъ подорожныхъ доведутся имать печатныя пошлины. И великій государь царь и великій князь Петръ Алексѣевичъ, всея Великія и Малыя и Бѣлыя Россіи Самодержецъ, 8 ноября 1701 года указалъ:

По именному своему великаго государя указу, съ сего числа изъ ямскаго приказа въ подорожныхъ писать, противъ (т. е. на подобіе) посольскаго приказа и приказа большаго дворца, кто и для какого дѣла ѣдетъ именно; также кто посланъ будетъ и по именному Его Великаго Государя указу, и тотъ Его великаго государя именный указъ въ подорожныхъ означивать же, чтобъ такія подорожныя печатать было безопасно и взятьебъ печатныхъ пошлинъ было остережено.“ Далѣе въ томъ же указѣ слѣдуетъ распоряженіе о взиманіи съ подороженъ печатныхъ пошлинъ, установляющее нѣкоторое различіе между подорожными по казенной и частной надобности: „А буде кто поѣдетъ *для своихъ дѣлъ* и даны будутъ подорожныя, *и съ тѣхъ подорожныхъ печатныя пошлины имать* по указу; а которыя подорожныя принесены будутъ съ *наказами и съ грамотами, и съ тѣхъ подорожныхъ печатныхъ пошлинъ не имать*, для того, что взяты будутъ тѣ печатныя пошлины съ указу или съ грамоты.“

Въ началѣ XVIII столѣтія ямы далеко еще не были устроены во всемъ государствѣ; а потому для тѣхъ мѣстъ, *гдѣ нѣтъ строенныхъ ямовъ*, потребны были особыя распоряженія правительства. Такъ февраля 17-го 1710 года, великій государь указалъ: по городской большой дорогѣ, гдѣ нѣтъ строенныхъ ямовъ, а именно: Важенскимъ, Тотемскимъ, Устюжскимъ и Двинскимъ уѣздами, со всякихъ чиновъ людей и которыя подводы будутъ подъ казнами, по Московскимъ и Двинскимъ подорожнымъ, имать по 8 денегъ на 10 верстъ, а на строенныхъ ямахъ противъ прежняго; а безъ прогоновъ отнюдь ни кого не возить и подорожныхъ не давать; и о томъ для вѣдома въ ямской приказъ отписать.“

Вслѣдъ за тѣмъ 1-го іюля 1710 года объявленъ изъ разряда въ ямской приказъ именный указъ слѣдующаго содержанія: „Которые посланы будутъ съ Москвы Ингерманландской губерніи во всѣ города къ оберъ-комендантамъ и комендантамъ и воеводамъ и приказнымъ: и въ городахъ тѣхъ губерній и въ уѣздахъ на ямахъ ямщикамъ и на почтовыхъ станахъ почтарямъ, и которымъ даны будутъ *посадскія и уѣздныя подводы*, по подорожнымъ Московскимъ и изъ армій и изъ иныхъ мѣстъ, всякихъ чиновъ людямъ и курьерамъ, прогонныя деньги давать по деньгѣ на версту на каждую лошадь (впредь до указа) до тѣхъ мѣстъ, куда они посланы будутъ; и на тѣхъ подорожныхъ тѣ деньги подписывать именно. А безъ прогоновъ никому никакихъ подводъ не давать, *кромѣ курьеровъ*, которые посланы будутъ отъ царскаго величества и отъ свѣтлѣйшаго князя Меньшикова, и отъ генералъ-фельдмаршала Б. П. Шереметева, и адмирала, президента адмиралтействъ, графа Ѳ. М. Апраксина, и отъ государственнаго канцлера графа Г. И. Головкина—до указу имать не велѣно;

а которые всякихъ чиновъ люди прогонныхъ денегъ по деньгѣ на версту давать не станутъ: и такимъ подводъ не давать.“

Указъ этотъ свидѣтельствуетъ, что подорожныя выдавались не только на ямскія, но и на посадскія и уѣздныя подводы. Онъ устанавливаетъ также разрядъ гонцовъ, а именно *курьеровъ* отъ важнѣйшихъ государственныхъ сановниковъ, коимъ подводы даются безъ прогоновъ.

10 Сентября 1710 года великій государь указалъ: „Московскихъ слободъ ямщикамъ и почтарямъ, изъ разныхъ приказовъ по подорожнымъ въ городахъ Московской губерніи всякихъ чиновъ людей и курьеровъ на почтовыхъ станахъ и по ямамъ, отнюдь никому подводъ не давать безъ прогоновъ: а давать имъ ямщикамъ и почтарямъ прогонныя деньги, на каждую лошадь по деньгѣ на версту, противъ ямщиковъ С.-Петербургской губерніи городовъ. *И о тѣхъ вновь положенныхъ деньгахъ на подорожныхъ и въ ямскихъ и въ почтовыхъ книгахъ, такія деньги велѣть записывать именно особо, и тѣ записныя книги по вся годы по третямъ подавать въ ямской приказъ, за руками тѣхъ слободъ старостъ, а изъ ямскаго приказа по томужъ по третямъ присылать въ разрядъ.* Курьеровъ же, которые посланы будутъ къ Москвѣ и изъ Москвы отъ царскаго величества, отъ свѣтлѣйшаго князя, отъ фельдмаршала Шереметева и отъ господина графа Головкина въ Московской губерніи въ разрядъ и изъ разряда: и съ тѣхъ прогонныхъ денегъ на версту по деньгѣ не имать.“

Указъ этотъ очевидно относится до такихъ ямовъ, которые получали жалованье отъ казны.

Совершенно противоположный порядокъ устанавливается указомъ 13 января 1714 года, а именно: въ губерніяхъ ямскія подводы по подорожнымъ давать за деньги, которыя подорож-

ныя подписывать вицъ-губернаторамъ и ландрихтерамъ. А брать на всякую лошадь отъ Санктпетербурга до Новагорода и отъ Новагорода до Санктпетербурга по деньгѣ на версту (до того времени, какъ устроятся отъ Санктпетербурга до Новагорода ямы), а отъ Новагорода до Москвы и отъ Москвы до Новагорода противъ прежняго вдвое, на десять верстъ по 6 денегъ; а въ другихъ губерніяхъ по дорогамъ брать на десять же верстъ по 4 деньги. И тѣхъ *денегъ* въ приказы не брать и коммисарамъ не отдавать, а *отдавать ихъ ямщикамъ въ руки*, тѣмъ, которые повезутъ кого. *А вмѣсто тѣхъ денегъ ямщикамъ* его великаго государя *годоваго жалованья не давать.* А податей съ нихъ ямщиковъ какъ денежныхъ, такъ рекрутныхъ работниковъ, провіанта и другихъ противъ уѣздныхъ не брать; а безъ денегъ ямскихъ подводъ ни кому, ни для государственныхъ дѣлъ, ни для партикулярныхъ, не давать.

27 марта 1717 года состоялся указъ, повелѣвающій взимать *двойные прогоны* съ частныхъ проѣзжающихъ. Въ указѣ семъ дѣлается различіе между *ямскими* и *почтовыми* подводами; тѣ и другія предписано: „давать безъ задержанія отъ Санктпетербурга до Москвы посланнымъ съ великаго государя указы и письмами и подъ мундиръ и другіе всякіе государевы припасы; а прогоны за оныя подводы имать по прежнему указу—за почтовыя по деньгѣ на версту, а за ямскія по 6 денегъ на 10 верстъ на подводу; а которые люди поѣдутъ *для своихъ нуждъ*, и тѣмъ людямъ почтовыя и ямскія подводы давать, *а прогоны съ нихъ имать* противъ прежняго его великаго государя указу *вдвое*, а именно: за почтовыя на версту по 2 деньги, а за ямскія на 10 верстъ по 2 алтына неотмѣнно“. Для того, чтобы ни кто не проѣзжалъ по своей надобности съ казенною подорожною, а также, чтобы не выходило много под-

водъ на одно лице, тѣмъ же указомъ постановлено: „при дачѣ подорожныхъ, генералъ-губернаторамъ, и губернаторамъ и вице-губернаторамъ, такожъ и тѣмъ людямъ, кому будутъ приказаны ямщики, смотрѣть того на крѣпко, *дабы ни кто* ни съ какими своими припасы, *опричь нужнѣйшихъ великаго государя дѣлъ и припасовъ, за оные меньшіе прогоны не проѣзжали бъ; и больше трехъ подводъ почтовыхъ*, хотя кто и разныя подорожныя и на разныя имена объявитъ, *не давать*, чего смотрѣть фискадамъ именно, чтобъ ни кто разныхъ подорожныхъ для проѣзду не имали; а ежели кто вымышленно подорожныя возьметъ, о томъ фискаламъ доносить немедленно".

Неустройство тогдашней почтовой гоньбы заставляло правительство съ одной стороны ограничивать право требованія подводъ, съ другой же стороны оно побуждало покровительствовать проѣзду иными способами. Такъ въ указѣ 26 іюня 1717 года значится: „а подорожныя о дачѣ подводъ, какъ иноземцамъ, такъ и русскимъ торговымъ людямъ отъ города Архангельскаго съ прежнимъ платежемъ пошлинъ давать, и по тѣмъ подорожнымъ подводы, гдѣ кому надлежитъ, имать по прежнему великаго государя указу; а за тѣ подводы имъ иноземцамъ и русскимъ торговымъ людямъ платить тѣмъ людямъ, у кого тѣ подводы будутъ иманы, по 2 деньги на версту; *а буде* иноземцы и русскіе и купецкіе люди, *взявъ подорожныя, а похотятъ подводы наймовать вольныхъ людей*, и въ *томъ наймѣ* какъ имъ, такъ и вольнымъ людямъ *запрещенія ни кому ни какого не чинить*, и во время проѣзда въ пути по дорогѣ до Москвы по станамъ *на дворы* для ночеванія и корму лошадей *пущать*, и хлѣбъ и конской кормъ *продавать имъ настоящею цѣною*, дабы въ томъ какъ купецкимъ людямъ, такъ и подводчикамъ въ пути *ни отъ кого напрасныхъ обидъ и ра-*

зореній не было, и того всего *прилежно* смотрѣть архангельскому вице-губернатору съ товарищи".

23 января 1718 года опредѣленъ небольшой сборъ на покрытіе расходовъ печатанія подорожныхъ: „въ Москвѣ подорожныя какъ на ямскія, такъ и на почтовыя подводы, печатать противъ Санктпетербургскаго, и на бумагу и на прочіе расходы на печатный дворъ давать по 2 деньги за подорожную".

Отягощеніе ямщиковъ въ слѣдствіе большаго расхода подорожныхъ вызвало увеличеніе формальностей при выдачѣ оныхъ. Именнымъ указомъ 7 февраля 1718 года повелѣно: въ Москвѣ и Санктпетербургѣ и во всѣхъ губерніяхъ, для государевыхъ дѣлъ посылаемымъ курьерамъ, о дачѣ почтовыхъ подводъ *подорожныя закрѣплять* по прежнему указу въ Сенатѣ—сенаторамъ, а въ губерніяхъ—губернаторамъ и вице-губернаторамъ, *самимъ вписавъ прежде курьерское имя, при себѣ*, дабы въ томъ впредь отъ кого какого подлога не было; а не такъ, какъ прежде сего такія подорожныя крѣпливали, на передъ въ запасъ оставливая на имя мѣсто и вписывали послѣ; и впредь такъ не дѣлать; и инымъ никому отнюдь, опричь курьеровъ, на почтовыя подводы подороженъ не давать".

Для выѣзда за границу установлены еще большія формальности: указами 19 и 28 марта 1718 года повелѣно: „за рубежъ пропускать такихъ, которые явятъ подорожныя *за подписаніемъ царскаго величества* собственныя руки, или за руками *всѣхъ сенаторей*; а окромѣ того, по прежнимъ именнымъ указамъ, за рубежъ никого не пропущать".

Мѣра эта была впрочемъ временною, и вызвана чрезвычайными политическими обстоятельствами, а именно дѣломъ царевича Алексѣя Петровича.

31 іюля того же 1718 года состоялись указы Кіевскому и Рижскому губернаторамъ, чтобы они подорожныя за рубежъ давали, по прежнему, за своими руками, или кому они вѣрятъ; тѣмъ же указомъ велѣно пропускать по подорожнымъ отъ министровъ государевыхъ.

Послѣ учрежденія коллегій (въ 1717 г.), выдача казенныхъ подорожныхъ перешла къ Коллегіи Иностранныхъ дѣлъ. Указомъ 8 іюля 1719 г. предписано, чтобы посылаемымъ изъ коллегій, изъ канцелярій и изъ губерній, для его государевыхъ дѣлъ, курьерамъ и иныхъ чиновъ людямъ, на ямскія и почтовыя подводы подорожныя до указы *давать изъ Коллегіи Иностранныхъ дѣлъ*, за рукою секретаря Петра Курбатова, съ такимъ осмотрѣніемъ, какъ о дачѣ тѣхъ подорожныхъ и о прогонахъ и о прочемъ его царскаго величества указы повелѣваютъ, понеже какъ въ иностранные (края), такъ и внутрь Россійскаго государства почта содержится въ той коллегіи; а за рубежъ ни кому никакихъ подорожныхъ безъ указу изъ Сената не давать.

12 августа 1719 года подтверждено, чтобы подорожныя на ямскія подводы тѣмъ, которые поѣдутъ *для своихъ нуждъ*, по прошеніямъ изъ Коллегіи Иностранныхъ дѣлъ, по указу давать за *двойные прогоны*, такъ какъ его царскаго величества указы повелѣваютъ“.

Не всѣ лица получали подорожныя на одинаковое количество лошадей. Въ 1721 году, по поводу торжественнаго шествія императора Петра Великаго изъ Санктпетербурга въ Москву, въ 1721 г., учинено было росписаніе, по сколько подводъ какимъ чинамъ отпускать, а именно:

Генералъ-фельдмаршалъ, адмиралъ, канцлеръ . по 20 под.

Архіереи, кои въ Синодѣ, сенаторы и полные генералы . . . . . „ 15 „

Генералъ-лейтенанты, вице-адмиралы . . . . по 12 подв.

Генералъ-маіоры, и шаухтенахты, оберъ-президентъ надъ магистраты. . . . . „ 10 „

Капитанъ-командоры, вице-президенты отъ коллегій и канцеляріи, тайный совѣтникъ Иностранной Коллегіи, архіатеръ . . . . . „ 7 „

Полковники, совѣтники при коллегіяхъ, оберъ-секретарь въ Сенатѣ . . . . . „ 5 „

Подполковники, оберъ-коммиссары, въ канцеляріи ассесоры, оберъ-секретари при Коллегіяхъ же, секретари въ Сенатѣ . . . . . „ 4 „

Маіоры, президентъ въ магистратѣ въ резиденціи, секретари при Коллегіяхъ, протоколистъ въ Сенатѣ. . . . . „ 3 „

Актуаріусъ, регистраторъ, канцеляристы сенатскіе . . . . . „ 2 „

Подканцеляристы и копіисты, коллежскіе и сенатскіе . . . . . „ 1 „

А подъ коллежскія и канцелярскія дѣла по требованіямъ; а драгунамъ и солдатамъ, при тѣхъ дѣлахъ будущимъ, четыремъ человѣкамъ одна лошадь“.

Между тѣмъ, отъ различныхъ притѣсненій, и отъ гоньбы, усилившейся по всѣмъ трактамъ, положеніе ямовъ становилось всё болѣе и болѣе тягостнымъ. А потому правительство вынуждено было подтверждать состоявшіяся до толѣ предписанія въ ихъ пользу. Такъ въ указѣ 10 іюля 1721 года значится: „въ подорожныхъ, почему съ курьеровъ и съ прочихъ, и для своихъ нуждъ ѣдущихъ, прогоны имать, *писать именно*, понеже отъ многихъ частыхъ посылокъ уѣзднымъ людямъ во взятьѣ подводъ могутъ произойти *несносныя обиды и разоренія*.

А вышеписанныя прогонныя деньги за тѣ подводы давать подводчикамъ *поручено*, а коммисарамъ и солдатамъ у тѣхъ подводчиковъ не *отбирать*“. Положеніе ямовъ отъ этого однако не улучшилось. Такъ изъ указа Анны Іоанновны, отъ 11 марта 1734 года, видно, что по причинѣ *многихъ разгоновъ*, *которыми исправиться тѣ ямы ни какъ не могутъ*, по Санктпетербургской дорогѣ, а паче отъ Новагорода до Санктпетербурга, ямы опустѣли и ямщики разбѣжались. Въ слѣдствіе сего упомянутымъ указомъ предписано строго соблюдать неотмѣненный, но и не исполнявшійся, за отсутствіемъ вольныхъ почтъ, указъ Петра Великаго отъ 27 ноября 1713 года, коимъ повелѣно: *ямскія подводы давать только для проѣзда а не для клади*, а для *клади* и всякихъ повозокъ не брать, *но нанимать повольнымъ наймомъ*. Далѣе въ томъ же указѣ Анны Іоанновны говорится: „*подъ отправляющіеся* изъ тѣхъ коллегій и канцелярій *припасы и рекрутъ и прочія тяжести многаго числа подводъ*, чего ямы снести не могутъ, *не требовать*, *а отправлять наймомъ*, по силѣ онаго 1713 года указа; чего ямской канцеляріи и московской ямской конторѣ, и въ городахъ кому ямы приказаны, смотрѣть; и *подорожныя давать по усмотрѣнію состоянія ямовъ*, что взыщется впредь на той канцеляріи“. Не смотря на всё это, число выдаваемыхъ подорожныхъ превышало средства ямовъ, а потому, указомъ 23 декабря 1735 года, повелѣно соблюдать при выдачѣ подорожныхъ такую предосторожность, *чтобы почты и эстафеты не имѣли остановки* отъ большаго расхода ямскихъ лошадей.

Въ тѣхъ же видахъ 18 ноября 1737 года Правительствующій Сенатъ приказалъ: ямскихъ и почтовыхъ подводъ, по содержанію прежде состоявшихся и публикованныхъ указовъ, безъ подорожныхъ и по подорожнымъ, *излишнихъ сверхъ того*,

что будетъ въ подорожной написано, отнюдь ни кому не брать, и на почтахъ и на ямахъ не давать; и посылаемымъ съ указами, съ письмами и съ другими ея императорскаго величества дѣлами, изо всѣхъ мѣстъ, откуда отправляемы и подорожныя даваны будутъ, въ тѣхъ подорожняхъ писать именно, что имъ больше того, какъ въ оной писано, подводъ не имать, развѣ какія самыя нужныя посылки случатся, а особливо за распутіемъ, и потребно будетъ прибавкой въ пути подводъ, для скорѣйшаго проѣзда, учинить вспоможеніе: въ такомъ случаѣ *о прибавочныхъ подводахъ, гдѣ требовать будетъ нужда, давать тѣмъ посланнымъ особые указы, или въ тѣхъ же подорожныхъ описывать именно;* а партикулярнымъ людямъ, кому и подъ какія тягости почтовыя и ямскія подводы давать запрещено, какъ подводы такъ и подорожныхъ на тѣ подводы отнюдь не давать, подъ штрафомъ, изображеннымъ въ прежнихъ указахъ.

Равнымъ образомъ и Святѣйшій Правительствующій Синодъ, 24 января 1740 г. приказали: „безъ архіерейской подорожной никому изъ монастыря монаховъ, подъ опасеніемъ настоятелю изверженія сана своего, отнюдь не посылать“.

13 марта 1740 года, въ именномъ указѣ о нечиненіи малороссійскимъ и слободскихъ полковъ жителямъ обидъ, разоренія и грабежей, между прочимъ говорится: „брать подводы по подорожнымъ въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ надлежитъ, и только то число подводъ, сколько кому въ подорожной именно написано, и то съ указнымъ платежемъ прогонныхъ денегъ; а безъ платежа и излишнихъ подводъ, сверхъ подорожныхъ, отнюдь ни кому не брать, *подъ смертною казнью*“....

Вопреки столь строгимъ угрозамъ, положеніе ямовъ не улучшалось. Императрица Елизавета Петровна, чтобы помочь

этому, рѣшилась вернуться къ усиленнымъ формальностямъ при выдачѣ подорожныхъ. Въ именномъ указѣ ея отъ 3 февраля 1742 года значится: „*бланкетовъ подорожныхъ*, какъ въ Сенатъ, такъ и въ Коллегіи и прочія мѣста, *никуда изъ ямской канцеляріи ни кому не требовать и не брать*;—а для отправленія курьеровъ требовать изъ оной ямской канцеляріи *письменно подорожныхъ*, чтобы вписано было, кто и куда за нашими дѣлами посылается и на сколько подводъ почтовыхъ или ямскихъ, какъ было прежде при нашихъ государяхъ родителяхъ; ибо ямщики въ разоренье пришли отъ оныхъ бланкетовъ, въ которыхъ не безъ того, что кромѣ нашихъ дѣлъ и партикулярные люди ѣздятъ за одинакіе прогоны, гдѣ должны были платить по указамъ двойные.

18 августа 1742 года подтвержденъ именной указъ 13 марта 1740 года.

Между тѣмъ правительство продолжало заботиться объ обезпеченіи себя касательно правильности сношеній съ различными частями государства. Такъ 25 сентября 1744 года повелѣно: отъ Москвы до г. Архангельска учредить по надлежащимъ мѣстамъ почты, и на нихъ поставить на каждомъ станѣ по четыре почтовыхъ лошади, на которыя подорожныя посланнымъ имѣютъ быть даваны *изъ Кабинета* ея императорскаго величества, а кромѣ того ни какихъ подорожныхъ ни кому на оныя подводы не давать“. 21 марта 1745 года выдача въ Архангельскѣ обратныхъ подорожныхъ по сему тракту поручена секундъ-маіору Гурьеву.

Всѣ эти формальности очевидно стѣсняли промышленность, такъ что изъ разныхъ концовъ государства поступали представленія объ ихъ отмѣнѣ. Такъ, въ видахъ облегченія оренбургскимъ купцамъ доставки товаровъ изъ Москвы, для торговли съ бу-

харцами и хивинцами, 28 іюня 1749 года разрѣшено ямской канцеляріи: посылаемымъ отъ россійскихъ купцовъ въ Оренбургъ и въ другіе городы приказчикамъ и самимъ купцамъ подорожныя, по силѣ указовъ, за ихъ двойные прогоны давать.

Чтобъ воспрепятствовать купцамъ отлучаться изъ городовъ безъ паспорта, Правительствующій Сенатъ, 22 октября 1752 года, приказали: ямской канцеляріи, какъ изъ оной, такъ и изъ подчиненныхъ ей мѣстъ, тѣмъ купцамъ, кои отъ своихъ магистратовъ и ратушъ надлежащихъ, въ силѣ указовъ, паспортовъ имѣть не будутъ, и при требованіи ими на подводы подорожныхъ не объявятъ, такимъ отнюдь ни гдѣ подорожныхъ на подводы не давать.

8 августа 1753 года состоялся новый указъ о нетребованіи подводъ болѣе того числа, какое означено въ подорожной.

До какой степени были враждебны отношенія проѣзжающихъ и ямщиковъ въ царствованіе Петра III, видно изъ указа Правительствующаго Сената отъ 15 мая 1762 года, коимъ приказали: накрѣпко подтвердить, чтобъ какъ отправляемые къ дѣламъ, такъ и партикулярно проѣзжающіе, какого бы кто чина и званія ни былъ, отнюдь ни подъ какимъ видомъ излишнихъ сверхъ подорожныхъ подводъ не брали, и ни какихъ обидъ, ниже примѣтокъ ямщикамъ не чинили, развѣ добровольно за платежъ прогонныхъ денегъ сами ямщики лошадей давать будутъ; такъ напротивъ того и ямщики бъ тѣмъ проѣзжающимъ ни малѣйшаго невѣжества не оказывали, а толь паче дерзостныхъ поступковъ не предпріимали, подъ опасеніемъ неупустительнаго за то, въ силѣ указовъ, наказанія, и ѣздили бъ всѣ учрежденными на то, а не другими неизвѣстными дорогами

съ осторожностію; а для наилучшаго о томъ проѣзжающимъ и ямщикамъ знанія, велѣть ямской канцеляріи выставить во всѣхъ вѣдомства ея ямахъ, при каждомъ почтовомъ дворѣ, по одному указу.

Прежнія формальности продолжались и при Екатеринѣ II.

26 іюня 1762 года Правительствующій Сенатъ приказали: впредь присылаемымъ изъ разныхъ мѣстъ въ Сенатъ курьерамъ, у которыхъ подорожныя отъ тѣхъ мѣстъ съ возвратомъ будутъ, то онымъ, по написанному въ тѣхъ подорожныхъ числу, подводы давать безпрепятственно, не требуя на всякую подорожную указа, но по однѣмъ въ Сенатѣ отъ экспедицій, что тѣ курьеры обратно отправлены, на тѣхъ же подорожныхъ подпискамъ; и о томъ въ тое ямскую канцелярію послать указъ, и велѣть, сколько такихъ подорожныхъ и за чьими руками подписаны будутъ, о томъ подавать каждый мѣсяцъ вѣдомости.

21-го февраля 1767 года повелѣно:

По подорожнымъ ямской Канцеляріи и ея Конторы, по всему Смоленскому почтовому тракту, почтовыхъ лошадей ни подъ какимъ видомъ не давать; а буде оной Канцеляріи или Конторѣ востребуется въ Смоленскъ отправленіе, то требовать отъ Московскаго Почтамта подорожныя, ибо оный Почтамтъ въ состоящихъ по сему тракту лошадяхъ счетъ и о расходѣ ихъ точное свѣдѣніе имѣть долженъ.

3-го марта 1769 года Правительствующій Сенатъ приказали: чтобъ на ямскихъ лошадей подорожныя даваны были по законамъ, сколько можно будетъ, а на обывательскія подводы съ крайнею осторожностію и развѣ во время чрезвычайнаго какого, по тогдашнимъ военнымъ обстоятельствамъ, случая, и то только до учиненія еще на смѣну изъ другихъ ямовъ наряда и привода лошадей на назначенныя станціи.

Въ нормальномъ контрактѣ съ откупщиками питейныхъ и прочихъ сборовъ, Высочайше утвержденномъ 27 августа 1770 года п. 24, и за тѣмъ въ подлинныхъ контрактахъ съ 1771 по 1775 г. и съ 1775 по 1779 г., договорено выдавать откупщикамъ и ихъ повѣреннымъ подорожныя и подводы, за двойные ихъ собственные прогоны, безъ всякаго задержанія.

3-го ноября 1770 года постановлено: не записавъ подорожныя и не расплатясь за все забранное у почтъ-коммисаровъ, проѣзжающій не долженъ съѣхать съ почтоваго двора.

22-го декабря 1770 года разрѣшено прикладывать къ подорожнымъ печать вмѣсто сургуча на красной краскѣ.

21-го января 1782 года опредѣлено выдачу подороженъ на почтовыя лошади производить отъ Петербургскаго почтамта въ Рижской, Ревельской и Выборгской губереніяхъ, а по Московской единственно на двѣнадцать лошадей точнаго вѣдомства того почтамта; напротивъ того, по Московской и по другимъ дорогамъ, на почтовыя и ямскія лошади, никто, кромѣ Губернскаго Правленія, отсюда подороженъ давать не можетъ.

3-го февраля 1785 года выдача подороженъ по всѣмъ трактамъ Санктпетербургской губерніи предоставлена Санктпетербургскому почтамту.

б) *Время отъ указа 19-го марта 1798 года по 4-е іюня 1828 года.*

Для облегченія мѣстнымъ жителямъ тягости содержанія дорогъ въ Имперіи, Павелъ I, именнымъ указомъ отъ 19-го марта 1798 года, установилъ по всему государству *сборъ съ выдаваемыхъ подорожныхъ*, а именно: *сверхъ* указанныхъ на версту за каждую лошадь, ямщиками взимаемыхъ *прогоновъ*,

брать по одной копѣйкѣ при выдачѣ самой подорожной, сполна по означенному въ оной разстоянію верстъ и числу лошадей, не исключая изъ сего курьеровъ, по дѣламъ казеннымъ посылаемыхъ, равно и эстафетовъ. Деньги эти принимать въ томъ самомъ начальствѣ, откуда подорожныя выдавать назначено. А для сего: военнымъ и гражданскимъ губернаторамъ, которые подорожныя выдаютъ, равномѣрно и почтамту, для вѣрнаго собираемыхъ симъ образомъ денегъ храненія и отчету, имѣть казначея, который, подъ непосредственнымъ ихъ наблюденіемъ, долженствуетъ вести сбору сему счетъ, и за точность онаго отвѣтствовать, записывая выдачу подорожныхъ и отправленіе эстафетовъ въ нарочно для сего сдѣланныхъ шнуровыхъ за печатью губернаторовъ и почтъ-директора книгахъ, съ означеніемъ: кому именно, на сколько лошадей, куда, на какое верстъ разстояніе, сколько взято денегъ, что самое надлежитъ прописывать и на подорожныхъ; а буде бы кто пожелалъ имѣть подорожную и на обратный проѣздъ, то при выдачѣ оной взимать деньги сполна и за обратный путь, внося оныя по вышеписанному въ книгу; сколько же выдано будетъ подороженъ и собрано съ оныхъ денегъ, казначеи должны давать отчетъ предъ истеченіемъ каждой трети военнымъ, а гдѣ ихъ нѣтъ, гражданскимъ губернаторамъ, препровождая къ нимъ и книги и собранныя деньги со счетами. Сіи же, получа отъ нихъ деньги и повѣря приходъ съ книгами, по истеченіи каждой трети, долженствуютъ отсылать въ Московское и Санктпетербургское остаточныя казначейства, а книги, для свѣренія прихода съ дѣйствительнымъ полученіемъ суммъ, къ государственному казначею. Жалованье особо опредѣленнымъ на сей предметъ казначеямъ, гдѣ таковые будутъ, производить изъ сего самаго сбора.

Дабы указанныя съ подорожныхъ деньги вѣрнѣе получаемы были, разослать таблицы, означающія тракты и по онымъ разстояніе станцій и число верстъ, ко всѣмъ военнымъ, а гдѣ ихъ нѣтъ, гражданскимъ губернаторамъ, дабы они, за оставленіемъ у себя, снабдили оными и тѣ начальства, откуда назначено выдавать подорожныя. Для предупрежденія могущихъ иногда произойти при семъ сборѣ злоупотребленій, и для точнѣйшаго въ потребномъ случаѣ повѣренія получаемыхъ съ подорожныхъ денегъ, предписано Сенатомъ, дабы на всѣхъ станціяхъ ведена была вѣрная въ шнуровыхъ книгахъ записка: когда, кто, откуда и куда проѣзжаетъ, за чьимъ подписаніемъ подорожная и сколько взято по разстоянію верстъ и числу лошадей денегъ, и чтобъ сіи книги хранимы были для нужныхъ справокъ.

Военные чиновники ниже полковничьяго чина, по должности посылаемые и не получающіе для переѣзду прогонныхъ денегъ, изъ сего положенія изъяты, и подорожныя получать должны не платя сего сбора; для чего и имѣть оныя особыя отъ первыхъ, съ прописаніемъ: куда кто отправленъ. Относительно отлучающихся отъ должности по отпускамъ, платежъ денегъ за подорожныя взыскивать непремѣнно.

Команды и мѣста, отправляющія эстафеты, для вѣрности сего сбора, долженствуютъ положенію сему въ точности повиноваться, и при самомъ отправленіи эстафетовъ деньги сполна платить.

Того же 19 марта 1798 года, деньги, имѣющія поступить отъ сего сбора, опредѣлены, на первый случай, для исправленія дорогъ по Санктпетербургской губерніи.

Въ видахъ воспрепятствованія самовольному отъѣзду жителей столицъ, въ уставѣ столичнаго города Санктпетербурга (12 сентября 1798 года), и въ уставѣ столичнаго города Москвы (17 ян-

варя 1799 года), въ главѣ V § 21 постановлено: Камеральный Департаментъ отъѣзжающему изъ города дворянству и купечеству, по полученіи отъ частнаго инспектора удостовѣренія и выправкѣ по дѣламъ Городскаго Правленія, что на отъѣзжающемъ ни чьей претензіи не имѣется, даетъ свидѣтельство въ томъ, что выѣздъ таковому свободенъ; а за приложеніе городской печати и отправленіе получаетъ въ городскую казну съ человѣка по 10 копѣекъ; съ симъ свидѣтельствомъ отъѣзжающій является къ военному губернатору и получаетъ подорожную.

Дальнѣйшія узаконенія Павла I служатъ поясненіемъ вышеприведеннаго указа 19 марта. Такъ, по поводу недоразумѣній, возникшихъ касательно вопроса о томъ, слѣдуетъ ли, при перевозкѣ казенныхъ тяжестей, платить поверстный сборъ, Правительствующій Сенатъ, 30 ноября 1798 года, приказали: указъ 19 марта на подорожныя, даваемыя при отправленіи казенныхъ тяжестей, не распространять.

7 апрѣля 1799 года Высочайше повелѣно, чтобы провіантскіе коммиссіонеры, посылаемые для заготовленія провіанта и фуража, получали подорожныя на прежнемъ основаніи, съ означеніемъ городовъ и мѣстъ, куда отправляемы, и со взиманіемъ узаконеннаго съ подороженъ сбора; если же они, для закупки провіанта и фуража, не будутъ имѣть надобности ѣхать въ означенныя въ подорожной мѣста, въ такомъ случаѣ Провіантскій Департаментъ долженъ требовать обратно излишне внесенныя ими, при выдачѣ подороженъ, деньги.

21 іюля 1799 года Правительствующій Сенатъ приказали: Въ разсужденіи прибавочныхъ лошадей, требуемыхъ проѣзжающими сверхъ количества, написаннаго въ данныхъ имъ подорожныхъ, предписать всѣмъ воннымъ и гражданскимъ губернаторамъ, чтобъ на прибавочныхъ лошадей или даваны были

проѣзжимъ особыя подорожныя, или же было бы надписано на тѣхъ же самыхъ подорожныхъ, по которымъ они ѣдутъ; при чемъ приказали взимать и сборъ, установленный по 1 копѣйкѣ на версту, за каждую прибавочную лошадь, записывая о томъ по надлежащему въ заведенныя для сего сбора шнуровыя книги.

Указомъ Сената въ октябрѣ 1799 года повелѣно: для правильнаго устройства отчетности по сбору за подорожныя, Высочайше учрежденному 19 марта 1798 года, установить, чтобы сообразно общимъ о веденіи государственныхъ доходовъ правиламъ, всѣ начальства, вмѣсто третныхъ книгъ, присылали оныя впредь, начиная съ 1800 года, годовыя, по прошествіи каждаго года, въ первомъ слѣдующаго года мѣсяцѣ, въ такомъ же порядкѣ и съ тѣми же всего къ ревизіи нужнаго объясненіями, съ каковыми и третныя требованы отъ нихъ; между тѣмъ въ пріемѣ отъ казначеевъ, предъ истеченіемъ каждой трети, денегъ, отсылкѣ оныхъ въ казначейства и повѣркѣ счетовъ ихъ, наблюдали тотъ-же предписанный отъ Правительствующаго Сената порядокъ, и доставляли бы государственному казначею зя каждую треть, непремѣнно въ началѣ другой, единыя только краткія свѣдѣнія, показавъ въ оныхъ, общимъ по каждому мѣсту перечнемъ, сколько въ какой трети будетъ въ приходѣ, расходѣ и остаткѣ къ другой трети подороженъ, какое число собрано за оныя въ треть всѣхъ денегъ, что съ нихъ употреблено въ расходъ и сколько за тѣмъ отослано и когда именно въ Санктпетербургское или Московское остаточныя казначейства. Тѣмъ же указомъ повелѣно опредѣлить къ сбору сему особенныхъ казначеевъ и писарей при тѣхъ губернаторахъ и комендантахъ, при которыхъ оныхъ опредѣлено еще не было; а что принадлежитъ до прочаго по сему

дѣлу нужнаго расхода и взиманія поверстныхъ съ подорожныхъ денегъ, то употреблять изъ сего самаго сбора деньги на необходимо-нужные по сему дѣлу расходы, однакожъ съ разсмотрѣніемъ настоящей надобности и безъ всякаго излишества, отдавая равнымъ образомъ и въ оныхъ расходахъ, по силѣ того же указа, гдѣ слѣдуетъ, отчетъ; и чтобъ до полученія таблицы о разстояніи городовъ и знатнѣйшихъ въ Имперіи мѣстъ и до разсылки оной, Высочайше установленныя поверстныя съ подорожныхъ деньги взимаемы были по означенному въ общемъ календарѣ разстоянію верстъ между городами; а съ отправляющихся въ тѣ мѣста, о которыхъ въ календарѣ не показано разстоянія верстъ, по числу выданныхъ прогоновъ.

18 іюня 1800 года Высочайше повелѣно: впредь особыхъ казначеевъ для сбора съ подороженъ не опредѣлять, и гдѣ при губернаторахъ опредѣлены, исключая двухъ столицъ, тамъ отмѣнить; а вмѣсто ихъ, записку въ особо учрежденныя книги и храненіе онаго сбора возложить на уѣздныхъ казначеевъ, такимъ образомъ, что оные, по письменнымъ приказаніямъ губернатора или коменданта, будутъ вносить въ заготовленные бланкеты подорожныхъ имя и число лошадей, кому дается, и въ то же время принимать и записывать положенное число денегъ, доставляя послѣ счетъ бланкетамъ и деньгамъ начальнику, а самыя деньги и книги, куда слѣдуетъ, въ свое время; въ ретраншаментахъ-же и другихъ мѣстахъ, гдѣ дача подорожныхъ на воинскихъ командировъ возложена, а уѣздныхъ казначеевъ нѣтъ, должны тѣ начальники препоручать записку и храненіе малаго тамъ сбора тѣмъ подчиненнымъ, какіе при нихъ въ подобномъ дѣлѣ по воинской части употребляются, и потомъ собранныя деньги немедленно препровождать въ ближайшее уѣздное казначейство.

30 іюля 1800 года послѣдовало подтвержденіе Высочайшаго указа 1798 года марта 19 дня, такъ какъ открыто было, что указъ сей плохо соблюдается, и съ прѣзжающихъ по казенной надобности копѣечный сборъ за подорожныя не взимается.

13 сентября 1800 года Правительствующій Сенатъ приказали: ко всѣмъ губернаторамъ послать указы, съ тѣмъ, чтобъ они, относительно отсылки собранныхъ съ подороженъ денегъ, исполняли Высочайшій указъ 18 іюня 1800 года. Чтожъ слѣдуетъ до веденія сего сбора и отправленія счетовъ и книгъ къ государственному казначею, въ томъ поступать по сдѣланнымъ отъ Сената о томъ предписаніямъ.

Въ разъясненіе указовъ 18 іюня и 13 сентября 1800 года, Правительствующій Сенатъ утвердили слѣдующее мнѣніе государственнаго казначея барона Васильева: какъ со всего возложеннаго прежними по сему дѣлу постановленіями на гг. губернаторовъ и комендантовъ, остается нынѣ на обязанности ихъ, при выдачѣ подороженъ, только то, чтобы снабжать отъ себя уѣздныхъ казначеевъ, или, гдѣ ихъ нѣтъ и дача подороженъ возложена на гг. воинскихъ командировъ, снабжать сихъ послѣднихъ шнуровыми, за своимъ подписомъ и печатью, книгами и подорожными бланкетами, изъ Сената къ имъ доставляемыми; и получая отъ казначеевъ счетъ бланкетамъ и деньгамъ, доставлять къ государственному казначею, въ силу указа 24 октября 1799 года, за каждую треть въ началѣ другой краткія свѣдѣнія: сколько въ какой трети будетъ по каждому мѣсту въ приходѣ, расходѣ, и остаткѣ къ другой трети подорожныхъ сенатскихъ экземпляровъ? какое число собрано за оныя всѣхъ денегъ? сколько изъ нихъ употреблено на нужный по сему дѣлу расходъ, и за тѣмъ осталось для отсылки куда слѣдуетъ?—

то все прочее за тѣмъ предлежитъ уже исполненію казенныхъ палатъ, такимъ именно образомъ, что уѣздные казначеи, по истеченіи каждой трети, немедленно отдавъ помянутый о числѣ бланкетовъ и денегъ г. губернатору или коменданту отчетъ, отсылаютъ въ казенныя палаты, какъ собранныя ими деньги, такъ и тѣ, кои будутъ къ нимъ доставляемы отъ воинскихъ командировъ, (производящихъ выдачу подороженъ тамъ, гдѣ нѣтъ уѣздныхъ казначеевъ); всѣстѣ съ деньгами, казначеи отправляютъ и краткій отчетъ, поступая при этомъ по тѣмъ же правиламъ, по какимъ доставляются отъ нихъ и прочіе государственные доходы, на основаніи данныхъ казеннымъ палатамъ наставленій, и по тѣмъ распоряженіямъ, какія учинены будутъ отъ палатъ, согласно онымъ наставленіямъ и соотвѣтственно удобности. По прошествіи года, въ началѣ другаго, казначеи препровождаютъ въ палаты подлинныя книги, каковыя и отъ помянутыхъ воинскихъ командъ туда-же должны быть доставляемы. Казенныхъ же палатъ долгомъ будетъ, по прошествіи каждой трети, въ началѣ другой, всѣ сбора сего деньги отправлять безъ всякаго задержанія въ остаточное казначейство Санктпетербургское или Московское, въ какое изъ нихъ и до нынѣ были оныя отправляемы; въ тоже самое время должны палаты увѣдомлять государственнаго казначея сколько по какому городу поступило денегъ къ уѣзднымъ казначеямъ и сколько будетъ отослано отъ палатъ въ остаточное казначейство и употреблено изъ нихъ же на пересылку, дабы съ симъ палатнымъ увѣдомленіемъ удобно было сдѣлать сличеніе съ таковымъ же, отъ гг. губернаторовъ по третямъ доставляемымъ, и въ послѣдствіи учинить повѣрку съ вѣдомостьми остаточнаго казначейства; а по истеченіи года, въ началѣ другаго, собравъ со всѣхъ городовъ и мѣстъ шнуровыя книги и повѣривъ оныя, сочинить изъ нихъ краткій

счетъ по каждому мѣсту порознь и вообще по всѣмъ, сколько гдѣ роздано подороженъ и собрано съ нихъ денегъ, сколько въ числѣ послѣднихъ поступило особливо отъ казны и отъ частныхъ людей, сколько употреблено изъ нихъ на какой по сему дѣлу расходъ, за тѣмъ отослано въ остаточное казначейство и остается до будущей отсылки, — и счетъ сей доставлять къ государственному казначею въ тоже время, въ какое и генеральные отчеты присылать повелѣно.

При императорѣ Александрѣ I было опять обращено вниманіе правительства на уменьшеніе расхода почтовыхъ лошадей. Такъ 15 августа 1801 года послѣдовало Высочайшее подтвержденіе, дабы въ дачѣ подорожныхъ поступаемо было по точной силѣ установленнаго въ росписаніи 1721 года порядка и сообразно положенію, въ 1770 году отъ Сената изданному, коимъ опредѣлено, какое количество лошадей въ какое время года въ каждую упряжку проѣзжающимъ давать должно, предоставляя тѣмъ, коихъ требованія будутъ превосходить число подводъ, закономъ чину ихъ присвоенное, удовлетворять себя изъ вольно-наемныхъ, по собственному ихъ распоряженію, безъ всякаго къ почтовымъ станамъ притязанія.

7 апрѣля 1802 года повелѣно: какъ въ росписаніи 1721 года не означено купцовъ и разныхъ нижняго званія людей, коимъ въ дачѣ подорожныхъ въ иныхъ мѣстахъ дѣлаются затрудненія, то, къ отвращенію оныхъ, давать и имъ подорожныя, но не болѣе, какъ на три лошади, за указные прогоны.

4 января 1803 года Высочайше повелѣно: со всѣхъ чиновъ, отъ начальствъ въ посылки командируемыхъ, или опредѣляемыхъ къ должностямъ и переводимыхъ изъ мѣста въ мѣсто, по надобностямъ службы, а не по собственной волѣ или въ от-

пускъ, при дачѣ подорожныхъ не взимать положенныхъ прибавочныхъ по копѣйкѣ на версту денегъ.

20 Мая 1803 года постановленіе сіе распространено на всѣ транспорты Колывано-Воскресенскихъ заводовъ.

17 августа 1803 года Правительствующій Сенатъ, усматривая, что губернаторы, получая изъ Сената подорожные экземпляры, разсылаютъ ихъ отъ себя, для выдачи желающимъ, въ уѣзды городничимъ, которые экземпляры и хранятся у уѣздныхъ казначеевъ, — признялъ за нужное предписать, чтобы сего впредь дѣлано не было, и выдача подорожныхъ производима была тѣми только мѣстами и чиновниками, коимъ Высочайшими указами 1798 года марта 19, 1800 г. іюня 18 и Сенатскимъ предписаніемъ тогожъ 1800 года марта 1 дня чинить то велѣно.

Опредѣленный на содержаніе дорогъ, по указу 19 марта 1798 года, сборъ съ подороженъ, по 1 коп. на каждую версту, Высочайше повелѣно, 13 ноября 1803 года, обратить весь сполна, съ 1804 года, въ вѣденіе и распоряженіе экспедиціи, о устроеніи въ Государствѣ дорогъ учрежденной.

Поелику подорожный сборъ, въ слѣдствіе указа сего, совершенно уже перешелъ изъ вѣдомства Государственнаго Казначейства въ полное распоряженіе дорожной экспедиціи, а слѣдовательно и вся связь онаго съ Государственнымъ Казначействомъ пресѣклась: то и сдѣлано въ іюнѣ 1804 года распоряженіе, чтобы Казенныя Палаты, сходственно тому, всѣ поступающія къ нимъ и собираемыя по губерніямъ съ подороженъ, по указу 19 марта 1798 года, деньги, яко принадлежащія собственному вѣдомству оной о устроеніи дорогъ экспедиціи, не высылая болѣе въ Государственныя Казначейства, хранили, употребляли или высылали во всемъ согласно съ тѣмъ распоряженіемъ и назначеніемъ, какое когда о деньгахъ сихъ упомяну-

тою экспедиціею чинимо будетъ. Учитывать Казенныя Палаты по сему сбору и вести оному полный расчетъ предписано равнымъ образомъ дорожной экспедиціи. Въ экспедицію же о свидѣтельствѣ счетовъ повелѣно казеннымъ палатамъ присылать краткіе годовые отчеты, сколько по какой губерніи въ теченіи года сбора сего вступило, что изъ того, по распоряженію экспедиціи о устроеніи дорогъ, употреблено или къ ней выслано, и что затѣмъ въ казенныхъ палатахъ остается на лицо, доставляя таковые краткіе отчеты въ одно время съ генеральными годовыми отчетами о доходахъ и расходахъ губернскихъ.

15 сентября 1804 года послѣдовало новое подтвержденіе о соблюденіи, при выдачѣ подороженъ, всѣхъ установленныхъ для сего правилъ.

14 октября 1805 года подтверждено опять о выдачѣ подороженъ тѣми только начальствами, которымъ право сіе предоставлено прежними указами. Подтвержденіе это послѣдовало не смотря на то, что изъ различныхъ мѣстностей поступили заявленія о крайней стѣснительности порядка, установленнаго указами 1 марта 1800 года. Наконецъ, порядокъ сей оказался столь затруднительнымъ, что въ 1807 году Томскій, Тобольскій и Иркутскій генералъ-губернаторъ Селифонтовъ вынужденъ былъ положительно не соблюдать его, оправдываясь удаленностью различныхъ мѣстностей Сибири отъ мѣстопребыванія губернаторовъ; а потому онъ разослалъ къ начальникамъ Нерчинскихъ заводовъ и города Якутска подорожные бланкеты. О таковомъ несоблюденіи указовъ Селифонтовъ донесъ Правительствующему Сенату; Сенатъ же, признавая съ своей стороны оное нужнымъ, самъ собою утвердить не осмѣлился. 12 іюня 1806 года послѣдовала Высочайшая резолюція: „быть по сему.“

15 марта 1807 года послѣдовало новое подтвержденіе Высочайшаго указа 15 августа 1801 года, чтобъ выдача подороженъ съ точностью соображаема была съ числомъ лошадей, на почтовыхъ станціяхъ состоящихъ, и чтобы оныя преимущественно выдавались отправляющимся по службѣ воинскимъ и статскимъ чинамъ; по собственнымъ же дѣламъ и надобностямъ, проѣзжающимъ давать оныя повелѣно, соразмѣряясь разгону лошадей.

17 августа 1808 года Правительствующій Сенатъ приказали: Литовско-Гродненскому гражданскому губернатору дать знать, что какъ печатаніе подорожныхъ бланкетовъ по распоряженію Сената производится въ одной сенатской типографіи, на счетъ подорожнаго сбора, и разсылаются оные ко всѣмъ военнымъ и гражданскимъ губернаторамъ, по ихъ требованіямъ и по мѣрѣ надобности, право же печатать оныя по губерніямъ отнюдь ни кому не дано: и для того предписать ему губернатору, чтобы печатаніе въ Гроднѣ подорожныхъ бланкетовъ прекратить, и впредь сего не производить; а снабжать тѣхъ, кто имѣетъ право получить подорожную, безъ платежа установленнаго поверстнаго сбора,—письменными.

Въ слѣдствіе новыхъ жалобъ о томъ, что на станціяхъ происходятъ величайшія затрудненія и безпорядки, отъ выдачи проѣзжающимъ подороженъ безъ достаточной осмотрительности, 28 февраля 1809 года послѣдовало опять подтвержденіе о соблюденіи всѣхъ изданныхъ на сей предметъ правилъ и узаконеній безъ упущенія.

19 апрѣля 1809 года Правительствующій Сенатъ приказали: всѣмъ начальникамъ губерній, военнымъ и генералъ губернаторамъ предписать, дабы они требованія свои о подорожныхъ присылали прямо въ сенатскую типографію, и денегъ, за

оныя положенныхъ, по 10 коп. за экземпляръ, которыя платить будетъ той типографіи г. государственный казначей, на счетъ подорожнаго сбора, уже не доставляли и особо оныхъ ни съ кого при дачѣ подороженъ не взимали.

Между тѣмъ беспорядки въ почтовой гоньбѣ продолжались. По дошедшему свѣдѣнію, что нѣкоторые начальники губерній, по требованіямъ многихъ проѣзжающихъ, сверхъ взимаемаго по подорожнымъ числа лошадей, наряжаютъ обывательскихъ изъ близъ лежащихъ около станціи селеній, и что отъ сего происходятъ жалобы на отягощеніе крестьянъ таковыми нарядами, 5 октября 1809 года Высочайше повелѣно: ни для кого изъ проѣзжающихъ помянутыхъ нарядовъ не дѣлать, но предоставлять нанимать лошадей, кто пожелаетъ большее число имѣть; а подорожныя выдавать на таковое число лошадей, какое кому по чину слѣдуетъ, да и то по такимъ трактамъ, гдѣ на станціяхъ достаточное на то число лошадей содержится.

16 декабря 1809 года Его Императорское Величество Высочайше повелѣть соизволилъ: для встрѣчающихся по военной службѣ разныхъ отправленій, не терпящихъ медленности, снабжать г.г. комендантовъ подорожными бланкетами, для употребленія оныхъ по одной только сей службѣ и для чиновниковъ, имъ подвѣдомственныхъ; а въ отвращеніе затрудненій, происходящихъ для жителей уѣздныхъ городовъ, разрѣшить запрещенную Правительствующимъ Сенатомъ разсылку таковыхъ бланкетовъ къ городничимъ, съ тѣмъ, чтобы какъ они, такъ и г.г. коменданты, ведя надлежащій счетъ онымъ, съ показаніемъ кому и когда подорожная была выдана, доставляли о томъ свѣдѣнія къ тому начальству, отъ коего бланкеты получать будутъ; и сверхъ того городничіе выдавалибъ подорожныя не иначе, какъ со взысканіемъ узаконенныхъ поверстныхъ денегъ.

25-го іюля 1811 года, въ учрежденіи Министерства Финансовъ Гл. XIII, § 122, ст. 8, завѣдываніе подорожнымъ сборомъ возложено на департаментъ податей и сборовъ.

Манифестомъ 11 февраля 1812 года, о преобразованіи коммиссіи погашенія долговъ, гл. IV, § 26; ст. 5, удвоенъ сборъ съ подорожныхъ, на проѣздъ по почтѣ выдаваемыхъ.

28 февраля 1812 года Высочайше подтверждено всѣмъ лицамъ, отъ коихъ выдаются подорожныя, чтобы на курьерскихъ лошадяхъ, кромѣ посылаемыхъ по чрезвычайнымъ надобностямъ, никому подороженъ выдаваемо не было; да и тѣмъ, кои имѣютъ право на полученіе ихъ, отправляясь по чрезвычайнымъ какимъ либо надобностямъ, давать оныя на основаніи узаконеній и подтверждать, чтобы въ большихъ экипажахъ они ѣздить отнюдь не отваживались.

27 декабря 1815 года Высочайше повелѣно подтвердить всѣмъ и каждому, до кого сіе принадлежитъ, дабы впредь было прописываемо *по казенной надобности* на тѣхъ только подорожныхъ, кои выдаются особамъ, дѣйствительно по казеннымъ дѣламъ отправляемымъ, чего однакоже отнюдь не дѣлать, подъ опасеніемъ взысканія, на тѣхъ подорожныхъ, кои выдаются лицамъ, слѣдующимъ по собственнымъ своимъ дѣламъ.

12 марта 1816 года, по Высочайшему повелѣнію, объявлено всему военному вѣдомству, чтобъ ни кто изъ военныхъ начальниковъ—ѣдущимъ по своимъ надобностямъ штабъ и оберъ-офицерамъ подороженъ отнюдь не выдавалъ, а отсылалъ бы ихъ для полученія оныхъ къ губернскому начальству; въ паспортахъ же, выдаваемыхъ уволеннымъ въ отпускъ, именно означать, что они въ отпускъ уволены, дабы ни въ какомъ случаѣ ѣдущіе по своимъ дѣламъ не могли пользоваться подорожными по казенной надобности.

Комитетъ министровъ 21 марта 1816 года положилъ, дабы горные начальники требовали отъ гражданскихъ губернаторовъ нужное число бланковыхъ подорожныхъ и давали бы въ оныхъ отчетъ. За тѣмъ горнымъ начальникамъ предоставлено выдавать подорожныя чиновникамъ и прочимъ лицамъ, съ завода отправляющимся, за ихъ подписаніемъ.

26 мая 1817 года послѣдовало новое подтвержденіе о большей осмотрительности при выдачѣ военными начальниками подороженъ офицерамъ.

11 ноября 1817 года Правительствующій Сенатъ приказали: какъ вмѣщеніе на будущее время въ контрактахъ, казенными мѣстами съ подрядчиками и поставщиками заключаемыхъ, условія объ освобожденіи ихъ отъ платежа въ казну поверстныхъ денегъ, при выдачѣ имъ, или ихъ повѣреннымъ подорожныхъ, не признается необходимымъ и не составляетъ особенной для казны пользы; то постановленіе сихъ условій въ контрактахъ впредь отмѣнить; но позволить, единственно при важнѣйшихъ и требующихъ скораго времени поставкахъ и подрядахъ, снабжать таковыхъ поставщиковъ, подрядчиковъ, или ихъ повѣренныхъ подорожными, въ видѣ казенной надобности, не избавляя однакоже ихъ отъ платежа въ казну пошлинъ за подорожныя.

20 марта 1819 года послѣдовало подтвержденіе о присылкѣ начальниками губерній и градоначальниками, въ экспедицію ревизіи счетовъ, вѣдомостей о сборахъ съ подороженъ въ тоже время, когда доставляются губернскіе отчеты.

12 апрѣля 1820 года Государь Императоръ Высочайше повелѣть соизволилъ: дабы впредь въ подорожныхъ всегда означаемо было служеніе и званіе каждаго чиновника, а также означалось бы и то, какого именно полка чиновникъ, подо-

рожную получающій, и по какому случаю: командируется ли по службѣ или уволенъ въ отпускъ; но ежели кто не служитъ нигдѣ и не служилъ, то объ ономъ также означать.

31 октября 1823 года Правительствующій Сенатъ приказали: предписать указами, дабы выдача открытыхъ предписаній или подороженъ на взиманіе обывательскихъ лошадей безъ платежа прогонныхъ денегъ, если оная гдѣ либо въ противность законовъ производится, была немедленно прекращена, и впредь выдачи таковыхъ предписаній или подороженъ производимо не было.

13 марта 1825 года Высочайше утверждено росписаніе *на сколько почтовыхъ лошадей должно выдавать подорожныя*, а именно:

Генералъ-фельдмаршалу, генералъ-адмиралу, канцлеру и другимъ особамъ 1-го класса на . . 20 лошадей

Митрополитамъ и архіереямъ, присутствующимъ въ Святѣйшемъ Правительствующемъ Сунодѣ, полнымъ генераламъ, адмираламъ, дѣйствительнымъ тайнымъ совѣтникамъ, придворнымъ особамъ, состоящимъ во 2-мъ классѣ, членамъ государственнаго Совѣта и сенаторамъ, на . . . . . 15 „

Генералъ-лейтенантамъ, вице-адмираламъ, придворнымъ особамъ 3-го класса, тайнымъ совѣтникамъ и всѣмъ вообще чинамъ, состоящимъ въ 3 классѣ, на . . . . . 12 „

Генералъ-маіорамъ, контръ-адмираламъ, капитанъ-командорамъ, дѣйствительнымъ статскимъ совѣтникамъ, оберъ-прокурорамъ въ Сенатѣ и Сунодѣ и всѣмъ другимъ особамъ, состоящимъ въ 4-мъ классѣ, на . . . . . 10 „

Статскимъ совѣтникамъ и всѣмъ чинамъ, состоящимъ въ 5-мъ классѣ, на . . . . . 8 лошадей

Полковникамъ, капитанамъ 1-го ранга, коллежскимъ совѣтникамъ, оберъ-секретарямъ въ Сенатѣ и Сунодѣ и всѣмъ чинамъ, состоящимъ въ 6-мъ кл., на. 6 „

Подполковникамъ, капитанамъ 2-го ранга, надворнымъ совѣтникамъ, секретарямъ и экзекуторамъ въ Сенатѣ и въ Сунодѣ, и всѣмъ чинамъ, состоящимъ въ 7-мъ классѣ, на . . . . . 5 „

Маіорамъ, коллежскимъ ассесорамъ, протоколистамъ въ Сенатѣ и Сунодѣ, и всѣмъ чинамъ, состоящимъ въ 8-мъ классѣ, на . , ... 4 „

Капитанамъ, штабсъ-капитанамъ, лейтенантамъ, титулярнымъ совѣтникамъ, всѣмъ военнымъ и морскимъ оберъ-офицерамъ и прочимъ чинамъ, состоящимъ въ 9, 10, 11, 12, 13 и 14 классахъ на . 3 „

Нижнимъ чинамъ и служителямъ . . . . . 2 „

28 іюля 1825 года послѣдовало подтвержденіе, чтобы означать въ подорожныхъ званіе проѣзжающихъ и надобность, по которой они отправляются, какъ напр. о служащихъ: для производства слѣдствія, для покупки ремонта, по требованію такого-то начальника и проч., а объ иностранцахъ означать чей подданный и какого званія.

21 іюля 1826 года, при Императорѣ Николаѣ I, состоялся указъ о взиманіи, при выдачѣ подороженъ, поверстныхъ денегъ по вновь изданному дорожнику, а не по прежнему почт-календарю.

1 декабря 1827 года, по случаю значительнаго уменьшенія поступленій сбора съ подорожныхъ, послѣдовало подтвержденіе, чтобы не выдавать подорожныя, безъ платежа поверст-

ныхъ денегъ, чинамъ и лицамъ, проѣзжающимъ подъ видомъ казенной, по собственной надобности.

в) Время съ указа 4 іюля 1828 года.

4 іюля 1828 года состоялось нижеслѣдующее Высочайше утвержденное мнѣніе Государственнаго Совѣта *о дополнительныхъ правилахъ на выдачу подороженъ*:

1) Печатаніе подороженъ въ губерніяхъ, какъ недозволенное закономъ, наистрожайше воспрещается, и на обязанность генералъ и гражданскихъ губернаторовъ возлагается испрашивать отъ Правительствующаго Сената всегда заблаговременно достаточное количество бланковъ.

2) Печатаемые въ сенатской типографіи бланки подороженъ снабжаются въ экспедиціи заготовленія Государственныхъ бумагъ особымъ искуственнымъ штемпелемъ. Бланки сіи заготовляются двухъ родовъ: для частныхъ разъѣздовъ—по нынѣшней формѣ съ однимъ штемпелемъ, а для казенныхъ—съ двумя штемпелями и съ выпускомъ обыкновенныхъ пробѣловъ для внесенія поверстныхъ денегъ; вмѣсто чего печатаются слова: *по казенной надобности.*

Примѣчаніе. Какъ отъ помѣщенія въ бланкахъ подороженъ частныхъ титуловъ генералъ- и гражданскихъ губернаторовъ происходятъ затрудненія, при перемѣщеніи оныхъ и при временномъ исправленіи сихъ должностей другими,—то печатать впредь бланки сіи, съ означеніемъ для подписи только словъ: такой-то генералъ, военный или гражданскій губернаторъ.

3) Генералъ- и гражданскіе губернаторы, по полученіи подорожныхъ бланковъ, какъ для казенныхъ, такъ и для част-

ныхъ надобностей, немедленно доносятъ о томъ Правительствующему Сенату, съ означеніемъ числа тѣхъ и другихъ; а равнымъ образомъ и по отправленіи оныхъ отъ себя въ казенныя палаты, къ городничимъ, или лицамъ ниже сего поименованнымъ, требуютъ увѣдомленія объ исправномъ оныхъ полученіи.

О подорожныхъ по казенной надобности.

4) Бланки подороженъ по казенной надобности у генералъ- и гражданскихъ губернаторовъ и городничихъ выдаются за надлежащей подписью не иначе, какъ по требованію начальствъ.

5) Для записыванія выдачи и веденія счета подороженъ по казенной надобности, чиновники, коимъ отъ генералъ- и гражданскихъ губернаторовъ будетъ сіе поручено, а также городничіе, снабжаются отъ своихъ начальствъ шнуровыми книгами, въ коихъ записывается какъ полученіе бланковъ, такъ и выдача оныхъ, съ показаніемъ по чьему предписанію или требованію, сколько таковыхъ бланковъ выдано или отправлено; при частныхъ же выдачахъ лицамъ, по казенной надобности посылаемымъ, прописывается и то, до какого мѣста и на сколько лошадей подорожная дана. По истеченіи года, книги сіи требуются отъ городничихъ къ губернаторамъ, и по повѣркѣ оныхъ какъ въ числѣ подороженъ, такъ и въ правильности самыхъ выдачъ, вмѣстѣ съ тѣми книгами, кои ведены были въ собственныхъ канцеляріяхъ губернаторовъ, за ихъ засвидѣтельствованіемъ, представляются на разсмотрѣніе Правительствующаго Сената, при краткомъ счетѣ, въ коемъ показывается, сколько въ теченіе года было получено бланковъ таковыхъ по-

дороженъ, сколько изъ того куда разослано и выдано, и сколько осталось къ слѣдующему году въ наличности.

6) Бланками по казенной надобности снабжаются, по требованію главнокомандующихъ войсками и прочихъ главныхъ воинскихъ гражданскихъ начальниковъ, назначаемыя ими для того лица, которыя и обязаны, при всякомъ новомъ требованіи таковыхъ бланковъ, доставлять подробныя вѣдомости, съ показаніемъ кому, куда и на сколько лошадей выданы были прежде полученныя. Вѣдомости сіи прилагаются къ учрежденнымъ у губернскихъ начальниковъ шнуровымъ для подороженъ книгамъ, и вмѣстѣ съ оными препровождаются въ Правительствующій Сенатъ.

7) Безсрочныя подорожныя по казенной надобности, для проѣзда по одному и тому же тракту, выдаются не иначе, какъ по предписаніямъ генералъ- и гражданскихъ губернаторовъ, или по требованіямъ главнокомандующихъ арміями, корпусныхъ и дивизіонныхъ командировъ и высшихъ гражданскихъ начальствъ, и не болѣе какъ на три мѣсяца, на число лошадей, для разѣздовъ по казенной надобности установленное.

8) Равнымъ образомъ подорожныя по казенной надобности, на неизвѣстныя разстоянія и тракты, выдаются не иначе, какъ по предписаніямъ или требованіямъ упомянутыхъ въ предъидущемъ § лицъ; а если потребуются таковыя отъ другихъ мѣстъ и лицъ, прямо отъ городничихъ, то въ отношеніяхъ къ нимъ должна быть означена надобность, по коей нужна таковая подорожная, или что требуется по секрету. Само собою впрочемъ разумѣется, что о сей надобности прописывать въ подорожной не слѣдуетъ, а только въ той книгѣ, которая будетъ заведена для внесенія подороженъ, по казенной надобности выдаваемыхъ.

9) Имѣющимъ съ казною дѣла по подрядамъ и поставкамъ, выдача подороженъ по казенной надобности воспрещается, а предоставляется имъ брать частныя, на опредѣленныя разстоянія, съ платежемъ поверстныхъ денегъ по установленному порядку; при чемъ строго подтверждается, дабы по предъявленіи ими надлежащихъ удостовѣреній, или особыхъ видовъ, отъ начальствъ данныхъ, въ выдачѣ подороженъ не происходило ни малѣйшаго задержанія. Симъ правиломъ, для избѣжанія подлоговъ, руководствоваться и при отправленіи казенными коммиссіонерами своихъ прикащиковъ.

10) Строго воспрещается повторять разъѣзды по одной и той же подорожной, на извѣстное разстояніе данной, подъ опасеніемъ законнаго взысканія.

11) Если чиновникъ, отправленный по казенной надобности, имѣетъ собственно для себя нужду въ большемъ числѣ лошадей, нежели сколько ему въ семъ случаѣ слѣдуетъ, то долженъ онъ имѣть еще дополнительную частную подорожную, съ платежемъ поверстныхъ денегъ; однакоже во всякомъ случаѣ, какъ по той, такъ и по другой подорожной, не можетъ онъ брать большаго противъ того числа лошадей, сколько ему по общему положенію слѣдуетъ.

О подорожныхъ по надобности частной.

12) Подорожныя по частной надобности, по подписаніи генералъ, военными или гражданскими губернаторами, препровождаются въ казеныя палаты, кои разсылаютъ оныя по уѣзднымъ казначействамъ, сообразно надобности, имѣя бдительное наблюденіе, подъ собственною отвѣтственностью, чтобы въ каждомъ казначействѣ находилось оныхъ въ наличности всегда до-

статочное число. Уѣздные же казначеи выдаютъ таковыя подорожныя, съ полученіемъ денегъ и съ отмѣткою о томъ на самыхъ подорожныхъ въ имѣющихся для того пробѣлахъ, за подписью казначея и бухгалтера, всегда на опредѣленное разстояніе, во всякое время дня, безъ малѣйшаго задержанія, какъ скоро, по существующему порядку, предъявленъ будетъ казначею паспортъ или другой узаконенный видъ, удостовѣряющій, что желающій получить подорожную воленъ отправиться въ то мѣсто, до коего оную требуетъ; при чемъ тамъ, гдѣ сіе установлено, проѣзжающій обязанъ представлять и особое засвидѣтельствованіе полицеймейстера или городничаго, о неимѣніи препятствія на выѣздъ изъ города.

13) Уѣздный казначей, при запискѣ полученныхъ за выдаваемую подорожную денегъ въ настольный реэстръ казначейства, прописываетъ въ оном подробно, что *за выданную такому-то* лицу подорожную, *отъ такого-то до такого-то* мѣста, на *столько-то* верстъ и лошадей, внесено денегъ *столько-то*; при чемъ, по заведенному порядку, всѣ числа пишутся складомъ; а получающій подорожную, или присланный для полученія оной, въ томъ же настольномъ реэстрѣ, въ графѣ, для контръ-росписокъ учрежденной, росписывается „оную подорожную получилъ *такой-то*“. Самый же счетъ, какъ выручаемымъ за подорожныя деньгамъ, такъ и бланкамъ сихъ подороженъ, ведется установленнымъ порядкомъ въ книгахъ уѣздныхъ казначействъ.

14) Въ обѣихъ столицахъ выдача подороженъ по частной надобности оставляется на нынѣшнемъ основаніи въ канцеляріяхъ военныхъ генералъ-губернаторовъ. Для сего состоящіе при тѣхъ канцеляріяхъ особые казначеи, сверхъ упомянутыхъ выше въ § 5 книгъ для записыванія казенныхъ подороженъ,

снабжаются отъ казенныхъ палатъ шнуровыми книгами, въ которыхъ, на подобномъ же основаніи, записывается приходъ и расходъ полученныхъ изъ Правительствующаго Сената бланковъ для частныхъ подороженъ, съ тою при томъ разностію, что при выдачѣ таковыхъ подороженъ означается подробно—какъ и по какимъ книгамъ уѣздныхъ казначействъ, (§ 13), кому, куда, на сколько верстъ и лошадей—подорожная выдана и сколько денегъ получено, въ чемъ получатель, или присланный къ полученію, также даетъ въ особой графѣ установленную контрърасписку. Книги сіи, по окончаніи года, передаются на ревизію въ Казенную Палату, которая и повѣряетъ: дѣйствительно ли при выдачѣ каждой подорожной взяты поверстныя деньги за должное число верстъ и по надлежащему противъ лошадей разсчету. Въ удостовѣреніе же исправной передачи собранныхъ денегъ въ Уѣздное Казначейство, представляются при книгахъ и полученныя отъ тѣхъ казначействъ гербовыя въ пріемѣ денегъ квитанціи. Разумѣется впрочемъ, что частныя подорожныя, для раздачи по уѣзднымъ городамъ С.-Петербургской и Московской губерній, отправляются на вышеизъясненномъ въ § 12 основаніи въ Казенную Палату, съ выпискою оныхъ по книгѣ въ расходъ.

15) Бланковъ подороженъ по частной надобности никому для раздачи не выдается, а имѣются оные у однихъ казначеевъ, на основаніи 12 и 14 пунктовъ.

16) По полученіи изъ Правительствующаго Сената новыхъ, на изложенномъ здѣсь основаніи изготовленныхъ подороженныхъ бланковъ, разсылаются оные немедленно куда слѣдуетъ, а оставшіеся еще по губерніямъ бланки прежняго образца требуются обратно и представляются въ Правительствующій Сенатъ, и за тѣмъ строго воспрещается выдавать далѣе подорож-

ныя по старымъ бланкамъ. Ближайшія о семъ распоряженія предоставляются Правительствующему Сенату.

17) Съ симъ вмѣстѣ подтверждается, чтобы никто не отступалъ какъ отъ предписанныхъ здѣсь правилъ о подорожныхъ, такъ и отъ прежде изданныхъ и настоящими дополнительными правилами неотмѣненныхъ, подъ опасеніемъ строжайшаго по законамъ взысканія.

7 марта 1829 года Высочайще повелѣно подтвердить, по всему военному вѣдомству, дабы проѣзжающіе воинскіе чины на почтовыхъ станціяхъ отнюдь не требовали лошадей болѣе назначеннаго имъ по подорожнымъ, и платили бы прогонныя деньги за взятыхъ лошадей всѣ сполна, безъ всякаго почтъ-содержателямъ и ямщикамъ притѣсненія, подъ опасеніемъ въ противномъ случаѣ подвергнуться строжайшей отвѣтственности.

15 марта 1829 года постановлено правиломъ, чтобы впредь повсемѣстно, при отправленіи чиновниковъ по губерніи на счетъ виновныхъ, выдаваемы были онымъ подорожныя, для ѣдущихъ по частнымъ надобностямъ установленныя, и нужное для того количество денегъ обращалось потомъ, вмѣстѣ съ отпущенными симъ чиновникамъ прогонными деньгами, ко взысканію съ виновныхъ, буде таковые окажутся.

31 іюля 1829 года Правительствующій Сенатъ приказали: 1) за испорченные подорожные бланкеты взыскивать съ виновнаго въ томъ по 10 коп. за каждый бланкетъ; 2) если окажется утрата оныхъ и, по произведеніи изслѣдованія, никакого злоупотребленія не окажется, то съ того, на отчетѣ коего оные были, взыскивать означенную же сумму; а буде окажется злоупотребленіе, то отрѣшивъ виновнаго отъ должности, предавать немедленно суду,—3) для вѣрнѣйшаго учета подороженъ и поверстныхъ денегъ, учинить распоряженіе, чтобы контора сенат-

ской типографіи всякій разъ доставляла въ департаментъ разныхъ податей и сборовъ свѣдѣніе о томъ, сколько и куда именно изъ оной конторы отправлено будетъ таковыхъ бланковъ, для выдачи частнымъ лицамъ.

18 сентября 1829 года опредѣлено: въ случаѣ отъѣзда губернскихъ маршаловъ и предводителей дворянства, по дѣламъ службы, изъ губернскаго города, выдавать имъ подорожныя сообразно 7-му пункту Высочайше утвержденнаго въ 4 день іюля 1828 года мнѣнія Государственнаго Совѣта, срокомъ на три мѣсяца и не далѣе тѣхъ губерній, въ коихъ они служатъ.

19 мая 1830 года распубликованъ указъ, въ силу котораго выдача подороженъ частнымъ лицамъ въ городахъ, гдѣ нѣтъ уѣздныхъ казначействъ, и изъ таможенъ, находящихся въ дальнемъ разстояніи отъ уѣздныхъ городовъ, предоставлена городничимъ и полицеймейстерамъ.

28 октября 1830 года Высочайше разрѣшено производить выдачу подорожныхъ по частнымъ надобностямъ, какъ въ горныхъ казенныхъ заводахъ хребта Уральскаго, такъ и по Дедюхинскому соляному управленію, тамошнимъ казначеямъ, съ наблюденіемъ за симъ начальниковъ казенныхъ заводовъ и солянаго управленія и съ представленіемъ мѣстнымъ казеннымъ палатамъ такого же отчета, какіе обязяны представлять уѣздные казначеи, распространивъ таковую выдачу подорожныхъ и на всѣ тѣ мѣста, гдѣ сіе въ послѣдствіи времени можетъ оказаться нужнымъ.

2 декабря 1831 года Высочайше повелѣно:

1) Выдачу подороженъ оставить на прежнемъ порядкѣ, т. е. не означать въ оныхъ именъ будущихъ.

2) Если, по положенію политическихъ дѣлъ, въ нѣкоторыхъ губерніяхъ оказалась бы необходимость въ какихъ либо

строжайшихъ мѣрахъ при выдачѣ подороженъ, то предоставить право главному мѣстному начальству ввести оныя въ употребленіе, въ тѣхъ только случаяхъ, гдѣ существенная польза и общественная безопасность того требуетъ, не принимая сего общимъ и непремѣннымъ правиломъ.

3) Вмѣнить въ непремѣнную обязанность заставамъ и мѣстнымъ въ городахъ полиціямъ, чтобы считали подорожныя только актомъ, дающимъ право на взиманіе почтовыхъ лошадей и безпрепятственное слѣдованіе по почтовымъ трактамъ только тѣхъ лицъ, на имена коихъ написаны подорожныя, не почитая сіи послѣднія за какіе либо виды для тѣхъ, которые означены въ оныхъ *будущими*. Отъ сихъ послѣднихъ, по пріѣздѣ въ городъ, требовать предъявленія надлежащихъ паспортовъ, или узаконенныхъ видовъ о званіи ихъ.

9 апрѣля 1835 года послѣдовало Высочайшее соизволеніе на разрѣшеніе градоначальникамъ выдавать за своимъ подписаніемъ подорожныя по частной надобности.

Въ наказѣ гражданскимъ губернаторамъ 3 іюня 1837 года опредѣлены § 71-мъ обязанности гражданскихъ губернаторовъ по снабженію подорожными, на основаніи прежде состоявшихся узаконеній.

10 декабря 1838 года, въ инструкціи уѣзднымъ казначеямъ, въ §§ 3, 30, 31 и 82 опредѣлены таковыя же обязанности уѣздныхъ казначеевъ, а въ наставленіи о свидѣтельствѣ Уѣздныхъ Казначействъ—правила повѣрки въ Уѣздныхъ Казначействахъ книгъ о подорожныхъ.

10 апрѣля 1839 года, въ дополнительныхъ мѣрахъ къ устройству Виленской римско-католической духовной академіи, пунктомъ 4-мъ постановлено: клириковъ, высылаемыхъ изъ епар-

хій въ академію, и возвращаемыхъ изъ академіи въ епархіи, снабжать подорожными безъ платежа поверстныхъ денегъ.

Указомъ 9-го ноября 1839 года поверстный сборъ, подобно прочимъ сборамъ, перечисленъ съ ассигнацій на серебро.

10 апрѣля 1840 года, въ учрежденіи для управленія Закавказскимъ краемъ, § 92 и 12, въ число обязанностей уѣзднаго начальника включено разрѣшеніе выдачи подороженъ изъ мѣстъ, для сего установленныхъ.

28 октября 1841 года Высочайше утверждены нижеслѣдующія *дополнительныя правила о порядкѣ заготовленія, разсылки и учета подорожныхъ бланковъ*:

1) Подорожные бланки по казенной и частной надобностямъ заготовлять съ 1842 года Министерству Финансовъ, по департаменту разныхъ податей и сборовъ, въ экспедиціи заготовленія Государственныхъ бумагъ, по новымъ образцамъ, съ внутреннимъ изображеніемъ Государственнаго герба.

2) Въ отношеніи приготовленія, храненія, разсылки и уничтоженія сихъ бланковъ, исполнять правила, какія постановлены вообще о гербовой бумагѣ т. V, Уст. Пошл. ст. 222, 249, прод. 252—264, 267, 283 и 284, и департаменту разныхъ податей и сборовъ разсылать означенные бланки прямо въ Казенныя Палаты, согласно 251 ст. того же тома Уст. Пошл.

Примѣчаніе 1. За несуществованіемъ Казенныхъ Палатъ въ Царствѣ Польскомъ и Великомъ Княжествѣ Финляндскомъ, предоставить требовать подорожные бланки Варшавскому генералъ-губернатору изъ Бѣлостокской, а Финляндскому генералъ-губернатору изъ С.-Петербургской Казенныхъ Палатъ.

Примѣчаніе 2. Для выдачи же подороженъ по вѣдомствамъ войскъ Донскаго и Черноморскаго, препровож-

дать подорожные бланки изъ департамента разныхъ податей и сборовъ въ войсковое управленіе войска Донскаго и въ Черноморскую войсковую канцелярію.

3) Въ предупрежденіе недостатка бланковъ, имѣютъ Казенныя Палаты соблюдать ст. 266 т. 5, Уст. Пошл.; но какъ требованіе оныхъ на подорожныя, въ особенности же по казенной надобности, можетъ въ нѣкоторыхъ губерніяхъ внезапно увеличиться, то и должны казенныя палаты имѣть таковыхъ всегда въ запасѣ годовую пропорцію, сверхъ расходуемыхъ въ текущемъ году, для чего и обращаться заблаговременно съ требованіями въ департаментъ разныхъ податей и сборовъ, который, сообразно сему, обязывается распоряжаться о заготовленіи оныхъ въ достаточномъ количествѣ. За симъ, за неимѣніемъ бланковъ для подороженъ, виновные въ томъ подвергаются штрафу, опредѣленному въ 320 ст. т. 5 Уст. Пошл.

4) Порядокъ подписи, размѣщенія и выдачи подороженъ по казенной надобности остается на нынѣ существующемъ основаніи. Печатные же бланки для оныхъ заблаговременно требовать гражданскимъ губернаторамъ и прочимъ лицамъ (уполномоченнымъ на выдачу подороженъ за своимъ подписомъ), въ достаточномъ количествѣ отъ мѣстныхъ или ближайшихъ казенныхъ палатъ, въ которыя по истеченіи года препровождать о сихъ бланкахъ отчетъ, вмѣстѣ съ книгами, къ 10 февраля и не позже 1 марта слѣдующаго года.

5) Порядокъ подписи, размѣщенія и выдачи подороженъ на проѣздъ по частной надобности оставить также на существующихъ нынѣ правилахъ, съ тѣмъ что:

а) Съ подороженъ сихъ, сверхъ положеннаго сбора подъ общимъ наименованіемъ поверстнаго, взимать въ казну за каждый употребленный на то бланкъ по 30 коп. сер. съ соблю-

деніемъ при семъ порядка, о поверстномъ сборѣ установленнаго въ ст. 647, 649, 651, 653, 654, 655 Т. V. Уст. Пошл.

б) Бланки для оныхъ во всѣхъ губерніяхъ имѣютъ казенныя палаты представлять въ потребномъ числѣ, для подписанія къ кому надлежитъ, а въ обѣихъ столицахъ требуются таковые отъ мѣстныхъ палатъ, по мѣрѣ надобности, военными генералъ-губернаторами, для выдачи подороженъ въ ихъ канцеляріяхъ.

в) Въ столицахъ особые казначеи, состоящіе при канцеляріи военныхъ генералъ-губернаторовъ, и прочія мѣста и лица, коимъ по 648 и 656 ст. Т. V. Уст. Пошл. разрѣшено выдавать подорожныя на правилахъ, предписанныхъ казначеямъ, должны доставлять въ Казенную Палату (отъ которой получаться ими будутъ подорожные бланки), третныя вѣдомости о приходѣ, расходѣ и остаткѣ означенныхъ бланковъ и о сборѣ съ оныхъ, а по истеченіи года отчетъ и веденныя о томъ книги для ревизіи, къ 1 февраля и не позже 1 марта слѣдующаго года.

6) За симъ отчетность въ заготовленіи бланковъ для подороженъ, въ употребленіи ихъ и въ полученныхъ по нимъ деньгахъ, будетъ восходить чрезъ Департаменты Государственаго Казначейства и разныхъ податей и сборовъ въ Государственный контроль, съ примѣненіемъ порядка, постановленнаго о гербовой бумагѣ.

7) Равнымъ образомъ правила объ отвѣтственности и взысканіяхъ по гербовому сбору, изложенныя въ ст. 314, 317, 321 и 323 Т. V. Уст. Пошл., распространяются на подороженные бланки и сборъ съ оныхъ.

8) За тѣмъ всѣ прочія постановленія о подорожныхъ, по колику не измѣняются они сими дополнительными правилами, остаются въ своей силѣ.

25 марта 1842 года Высочайше повелѣно не распро-

странять на фельдъегерей дѣйствіе § 8 изданной 10 ноября 1839 года инструкціи для станціонныхъ смотрителей и почтъ-коммиссаровъ, по коей они обязаны означать на подорожныхъ время отбытія проѣзжающаго со станціи.

15 августа 1845 года въ Высочайше утвержденномъ уложеніи о наказаніяхъ уголовныхъ и исправительныхъ, постановлено о подорожныхъ слѣдующее:

Ст. 393. За выдачу подорожной безъ платежа поверстныхъ денегъ ѣдущему не по казенной надобности, виновные подвергаются: отрѣшенію отъ должности и, на основаніи ст. 62 уложенія, обязаны вознаградить за причиненный ими чрезъ то казнѣ убытокъ.

Ст. 1555. За недачу, безъ особенной законной причины, проѣзжающимъ почтовыхъ лошадей, когда оныя есть на станціи, исключая курьерскихъ и назначенныхъ подъ почту, за отпускъ ихъ подъ видомъ вольнонаемныхъ, незаписаніе въ книги подорожныхъ, что проѣзжающій отправился на вольнонаемныхъ, и за принужденіе брать лишнихъ противъ положенія почтовыхъ лошадей, или платить лишніе противъ таксы прогоны, станціонные смотрители, сверхъ возврата незаконно-взятаго вдвое, подвергаются, смотря по обстоятельствамъ, болѣе или менѣе увеличивающимъ или уменьшающимъ вину ихъ: вычету однаго года изъ времени службы, или же удаленію отъ должности, или исключенію изъ службы (если они изъ вольноопредѣляющихся), или назначенію въ сторожа, (когда они принадлежатъ почтовому вѣдомству).

Почтъ-коммиссары въ губерніяхъ Лифляндской, Курляндской и Эстляндской, также, сверхъ возврата вдвое противъ того, что ими противозаконно взято, подвергаются: или денежному взысканію отъ пяти до двадцати пяти рублей или уда-

ленію отъ должности, съ воспрещеніемъ опредѣлять ихъ въ почтъ-коммиссары.

Ст. 1561. Кто изъ чиновниковъ земской полиціи и вообще изъ чиновниковъ губернскаго или инаго управленія, съ злоупотребленіемъ власти, предоставленной ему по званію или должности, возьметъ на станціи почтовыхъ лошадей безъ платежа прогоновъ, тотъ за сіе подвергается: взысканію двойныхъ прогоновъ и слѣдовавшихъ за подорожную поверстныхъ денегъ, и сверхъ того замѣчанію или выговору, по усмотрѣнію его начальства.

10 іюня 1852 года, касательно высылки на службу сыновей дворянъ западныхъ губерній, въ п. 8 постановлено выдавать имъ подорожныя по казенной надобности, безъ платежа поверстныхъ денегъ.

14 ноября 1852 года, въ положеніи о дворянахъ западныхъ губерній, поступающихъ въ гражданскую службу, въ п. 10-мъ, предписывается Генералъ-Губернаторамъ снабжать ихъ Казенной подорожной, съ обозначеніемъ въ оной городовъ, чрезъ которые они обязаны будутъ слѣдовать, опредѣляя при этомъ особо срокъ для прибытія къ мѣсту назначенія.

Въ положеніи объ опредѣленіи въ учебныя войска сыновей военныхъ оберъ-офицеровъ и вообще чиновниковъ, недослужившихъ до правъ потомственнаго дворянства, въ п. 24. опредѣлено: отправляющимся къ мѣсту назначенія на свой счетъ, каждымъ двумъ выдавать казенную подорожную на двѣ лошади.

3 декабря 1853 года повелѣно: существующее постановленіе о дополнительныхъ подорожныхъ, на взиманіе добавочныхъ почтовыхъ лошадей, не распространять на Закавказскій край, предоставивъ проѣзжающимъ по сему краю требовать лошадей, по мѣрѣ надобности, безъ дополнительныхъ, подорож-

пыхъ, съ платежемъ однако прогоновъ за все число взятыхъ на станціи лошадей.

27 декабря 1856 года Высочайше повелѣно разрѣшить выдачу подороженъ по частной надобности изъ Мачинскаго почтоваго отдѣленія (на Якутскомъ трактѣ, въ Олекминскомъ округѣ Якутской области).

8 марта 1857 года Высочайше повелѣно:

1) Состоящимъ въ вѣдѣніи Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ инженерамъ и прочимъ лицамъ, которые будутъ командированы для производства работъ и изысканій по направленію желѣзныхъ дорогъ, предоставленныхъ тому обществу, выдавать подорожныя по казенной надобности, на три мѣсяца.

2) По невозможности опредѣлить, при выдачѣ таковыхъ подорожныхъ, количество поверстныхъ денегъ, обязать общество, чтобы подвѣдомственныя ему лица всѣмъ дѣлаемымъ ими разъѣздамъ вели подробный и вѣрный счетъ и, съ истеченіемъ трехъмѣсячнаго срока подорожныхъ, представляли ихъ обратно, вмѣстѣ съ означеннымъ счетомъ проѣздовъ, внося въ то же время и слѣдующія поверстныя деньги.

3) Для удобнѣйшей повѣрки рѣзъѣздовъ сихъ лицъ, по выдаваемымъ имъ подорожнымъ по казенной надобности, сдѣлать по почтовому вѣдомству распоряженіе, чтобы смотрители почтовыхъ станцій отмѣчали на тѣхъ подорожныхъ время проѣзда помянутыхъ лицъ.

20 марта 1857 года постановлено: въ видѣ облегченія отправляющихся въ путь, выдавать подорожныя по частнымъ надобностямъ установленнымъ порядкомъ, не только отъ того города, гдѣ берется подорожная, но и отъ прочихъ городовъ

и мѣстъ этой и другихъ губерній, по желанію лица, получающаго подорожную.

27 октября 1857 года Высочайше повелѣно допустить выдачу подороженъ по частной надобности изъ Витимскаго почтоваго отдѣленія, въ томъ же порядкѣ, какъ разрѣшена подобная выдача изъ Мачинскаго почтоваго отдѣленія.

31 мая 1860 года Высочайше повелѣно: выдавать подорожныя по казенной надобности, на три мѣсяца, тѣмъ инженерамъ и другимъ лицамъ, командируемымъ отъ общества Саратовской желѣзной дороги для производства работъ и изысканій на этой дорогѣ, которымъ выдача таковыхъ подорожныхъ будетъ признана главноуправляющимъ Путями Сообщенія и Публичными Зданіями дѣйствительно необходимою; съ тѣмъ, чтобы какъ счетъ разъѣздамъ по этимъ подорожнымъ и уплата по онымъ поверстныхъ денегъ, такъ и помѣта разъѣздовъ смотрителями почтовыхъ станцій, были производимы на томъ же основаніи, какъ и по подорожнымъ, выдаваемымъ инженерамъ Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Государственный Совѣтъ, при разсмотрѣніи дѣла о прогонной таксѣ для проѣзжающихъ на почтовыхъ лошадяхъ, обратилъ между прочимъ вниманіе на то, что изъ общаго числа всѣхъ проѣзжающихъ $^1/_3$ составляютъ лица, командируемыя по дѣламъ службы, а $^2/_3$ ѣдущія по частнымъ надобностямъ. Находя, что столь огромное число проѣзжающихъ съ подорожными по казенной надобности указываетъ на необходимость, въ видахъ сокращенія расходовъ казны, обратить особенное вниманіе на казенныя командировки, Государственный Совѣтъ, Высочайше утвержденнымъ 2 января 1861 г. мнѣніемъ, положилъ: поручить министрамъ и главноуправляющимъ отдѣльными частями обратить особенное вниманіе на то, чтобы казенныя командировки по

ихъ вѣдомствамъ были ограничены крайнею въ томъ необходимостью и чтобы въ особенности, подъ видомъ подобныхъ командировокъ, не было допускаемо выдачи казенныхъ подороженъ по такимъ дѣламъ, по коимъ въ командировкахъ нѣтъ существенной необходимости, о чемъ и предоставить главноначальствующему надъ Почтовымъ Департаментомъ сообщить къ исполненію всѣмъ министрамъ и главноуправляющимъ отдѣльными частями; въ годовыхъ же отчетахъ по почтовому управленію на будущее время всегда показывать: какая часть, изъ общаго числа проѣзжихъ по подорожнымъ, были командируемы по казеннымъ надобностямъ; для чего и обязать всѣ мѣста и лица, завѣдывающія выдачею подороженъ, доставлять Почтовому Департаменту, по истеченіи каждаго года, самыя точныя свѣдѣнія о числѣ подороженъ, выданныхъ для лицъ, командированныхъ по дѣламъ службы, отдѣльно отъ выданныхъ для разъѣзда по частнымъ надобностямъ, начавъ доставленіе этихъ свѣдѣній съ 1861 года.

4 января 1861 года разрѣшена выдача на Чудовской станціи подороженъ по частной надобности, при чемъ какъ выдача эта, такъ и взиманіе и отсылка въ казну установленныхъ за подорожныя сборовъ и поверстныхъ денегъ возложены на тамошняго почтмейстера, за отчетностью Новгородской Казенной Палатѣ.

28 ноября 1861 года тоже самое разрѣшено относительно Соминской Станціи, Новгородской губерніи. Сверхъ того, на случай ходатайства мѣстнаго губернскаго начальства, объ учрежденіи въ предназначаемыхъ мѣстахъ подобной же выдачи подороженъ по частной надобности, разрѣшеніе таковыхъ выдачъ предоставлено Министру Финансовъ, по предварительномъ сношеніи его о томъ съ подлежащими министерствами.

17 сентября 1862 года Высочайше повелѣно прекратить въ столицахъ выдачу подороженъ по частной надобности изъ канцеляріи Военныхъ Генералъ-Губернаторовъ.

Б. Нынѣ дѣйствующія узаконенія о сборахъ съ подороженъ.

(Т. V. Уст. о Пошл. Разд. IV, гл. 4, ст. 704—729. Изд. 1857 и продолж. по 31 марта 1863).

I. Постановленія общія.

Законъ нашъ установляетъ два рода подороженъ: подорожныя на проѣздъ по *казенной* надобности и подорожныя на проѣздъ по надобности *частной*. При выдачѣ подороженъ по казенной надобности не взимается съ проѣзжающихъ никакого платежа; лица, получающія подорожныя на проѣздъ по частной надобности, вносятъ при этомъ двоякій сборъ: *сборъ за подорожный бланкъ* и собственно *сборъ поверстный*.

Сборъ за подорожный бланкъ взимается при выдачѣ подорожной, въ размѣрѣ *тридцати* коп. за каждый бланкъ. Сборъ поверстный располагается по числу верстъ и лошадей, на которыя подорожная выдается.

Съ каждой версты взимается въ казну отъ каждой лошади *по половинѣ коп.* серебромъ; число верстъ опредѣляется существующимъ почтовымъ дорожникомъ; когда же подорожная выдана вмѣстѣ на обратный проѣздъ, то взимается по столько же и за обратный путь.

Съ подорожень на отъѣздъ въ Царство Польское взыскиваются поверстныя въ казну деньги только до пограничныхъ мѣстъ.

Сборы сіи взимаются всегда при самой выдачѣ подороженъ въ столичныхъ, губернскихъ и уѣздныхъ городахъ уѣздными казначеями. Кромѣ казначеевъ разрѣшено выдавать подорожныя, руководствуясь правилами, для казначеевъ установленными: 1) во всѣхъ городахъ, гдѣ нѣтъ казначействъ, чрезъ полицейскихъ чиновниковъ, по назначенію губернатора. 2) Въ таможняхъ, состоящихъ въ дальнемъ разстояніи отъ уѣздныхъ городовъ. 3) Въ крѣпостяхъ, гдѣ нѣтъ уѣздныхъ казначействъ, чрезъ чиновниковъ, назначенныхъ къ тому отъ мѣстныхъ воинскихъ начальниковъ. 4) Въ горныхъ казенныхъ заводахъ хребта Уральскаго и Дедюхинскомъ соляномъ управленіи, чрезъ тамошнихъ казначеевъ, съ наблюденіемъ за симъ начальниковъ заводовъ и солянаго управленія.

Подорожныя, установленныя для проѣзжающихъ по частнымъ надобностямъ, выдаются безъ платежа сборовъ только лишь чиновникамъ, командируемымъ по губерніямъ для произведенія слѣдствій на счетъ виновныхъ; при этомъ взысканіе сборовъ обращается въ свое время на сихъ послѣднихъ, буде таковые окажутся.

Чиновники, на которыхъ возложена выдача подороженъ, при отпускѣ оныхъ съ полученіемъ денегъ, отмѣчаютъ о томъ на самыхъ подорожныхъ, въ имѣющихся для сего пробѣлахъ.

Въ Уѣздныхъ Казначействахъ, полученныя за каждую подорожную деньги вносятся на общемъ основаніи въ настольный реестръ, въ которомъ прописывается подробно, что за выданную такому-то подорожную, отъ такого-то мѣста, на столько-то верстъ и лошадей, внесено денегъ столько-то. Всѣ числа пишутся складомъ.

Получающій подорожную, или присланный для полученія оной, въ графѣ того же настольнаго реестра, для контръ-рас-

писокъ учрежденной, расписывается; *оную подорожную получилъ такой-то.*

Какъ расписка получившаго подорожную есть также засвидѣтельствованіе уплаты слѣдующихъ за оную денегъ, то уѣздный казначей обязанъ непремѣнно выдавать подорожную съ распискою получателя, или, въ случаѣ его безграмотства, постороннаго лица, и съ прописаніемъ въ оной количества заплаченной суммы.

Самый счетъ, какъ вырученнымъ за подорожныя поверстнымъ деньгамъ, такъ и бланкамъ сихъ подороженъ, ведется установленнымъ порядкомъ въ книгахъ уѣздныхъ казначействъ.

Собранныя съ подороженъ деньги обращаются въ Государственное Казначейство всѣ сполна, безъ отчисленія издержекъ, на заготовленіе подороженъ употребленныхъ; а потому деньги сего рода, собранныя въ крѣпостяхъ и другихъ вышепоименованныхъ мѣстахъ, отсылаются въ уѣздныя казначейства, для причисленія къ государственнымъ доходамъ, по истеченіи каждой трети.

Примѣчаніе. Сенатской типографіи, въ возмѣщеніе дохода, который получала она отъ заготовленія подорожныхъ бланковъ, назначено отпускать ежегодно по двѣ тысячи триста рублей.

Подорожные бланки по казенной и частной надобностямъ заготовляются Министерствомъ Финансовъ, по департаменту неокладныхъ сборовъ, въ экспедиціи заготовленія государственныхъ бумагъ, по установленнымъ образцамъ, съ внутреннимъ изображеніемъ государственнаго герба.

Въ отношеніи приготовленія, храненія, разсылки и уничтоженія сихъ бланковъ исполняются правила, какія постановлены вообще о гербовой бумагѣ, въ статьяхъ 249, 277, 279, 282,

294, 298, 317 и 318 Уст. Пошл. — Департаментъ Неокладныхъ Сборовъ разсылаетъ означенные бланки прямо въ Казенныя Палаты, согласно ст. 281.

Примѣчаніе. За несуществованіемъ Казенныхъ Палатъ въ Царствѣ Польскомъ и Великомъ Княжествѣ Финляндскомъ, предоставляется требовать подорожные бланки Варшавскому Военному Губернатору изъ Гродненской или-Ковенской, а Финляндскому Генералъ-Губернатору изъ С.-Петербургской Казенныхъ Палатъ.

Для выдачи же подороженъ по вѣдомствамъ войскъ Донскаго и Черноморскаго, препровождаются подорожные бланки изъ Департамента Неокладныхъ Сборовъ въ Войсковое Правленіе войска Донскаго и въ Черноморскую Войсковую Канцелярію.

Въ предупрежденіе недостатка бланковъ, Казенная Палата, если предусмотритъ оный въ какомъ либо казначействѣ, пополняетъ недостающее число листовъ излишними на тотъ разъ бланками по другимъ Казначействамъ; о присылкѣ же недостающаго и за тѣмъ количества представляетъ, безъ всякаго промедленія, Департаменту Неокладныхъ Сборовъ.

Но какъ требованіе на подорожные, въ особенности же по казенной надобности, можетъ въ нѣкоторыхъ губерніяхъ внезапно увеличиться, то и должны Казенныя Палаты имѣть таковыхъ всегда въ запасѣ годовую пропорцію, сверхъ расходуемыхъ въ текущемъ году, для чего и обращаться заблаговременно съ требованіями въ Департаментъ Неокладныхъ Сборовъ, который, сообразно сему, обязывается распорядиться о заготовленіи оныхъ въ достаточномъ количествѣ. За симъ, за неимѣніе бланковъ подороженъ, виновные въ томъ подвергаются вычету третнаго жалованья.

Печатные бланки для подороженъ по *казенной* надобности заблаговременно препровождаются въ достаточномъ количествѣ къ Губернаторамъ и прочимъ лицамъ, уполномоченнымъ на выдачу подороженъ за своимъ подписомъ, отъ мѣстныхъ или ближайшихъ Казенныхъ Палатъ, въ которыя, по истеченіи года, препровождаются о сихъ бланкахъ отчеты вмѣстѣ съ книгами, къ 10 февраля и не позже 1 марта слѣдующаго года.

Бланки для подороженъ по *частной* надобности представляются во всѣхъ губерніяхъ Казенными Палатами, въ потребномъ числѣ, для подписанія къ кому надлежитъ.

За симъ отчетность въ заготовленіи бланковъ для подороженъ, въ употребленіи ихъ и въ полученныхъ по нимъ деньгахъ, восходитъ, чрезъ Департаменты Государственнаго Казначейства и Неокладныхъ Сборовъ, въ Государственный Контроль, съ примѣненіемъ порядка, постановленнаго о гербовой бумагѣ.

Равнымъ образомъ правила объ отвѣтственности и взысканіяхъ по гербовому сбору, изложенныя въ статьяхъ 349, 353, 357 и 362 Уст. о Пошл., распространяются на подорожные бланки и сборъ съ оныхъ.

За испорченные подорожные бланки взыскивается съ виновнаго три коп. сер. за каждый листъ.

Такому же взысканію подвергается виновный въ утратѣ бланка, если по произведеніи изслѣдованія не окажется при этомъ никакого злоупотребленія; буде откроется оное, виновный отрѣшается отъ должности и предается суду.

Для предупрежденія всякихъ въ сборѣ съ подороженъ злоупотребленій и для точнѣйшей въ потребномъ случаѣ повѣрки получаемыхъ съ нихъ денегъ, на всѣхъ почтовыхъ станціяхъ ведется вѣрная въ шнуровыхъ книгахъ записка: когда, кто, от-

куда и куда проѣзжалъ, за чьимъ подписаніемъ была подорожная и сколько взято по разстоянію верстъ и числу лошадей денегъ. Книги сіи повсемѣстно должны быть хранимы для нужныхъ справокъ.

II. О порядкѣ выдачи подороженъ.

Порядокъ подписи, размѣщенія и выдачи подороженъ на проѣздъ, какъ по казенной, такъ и по частной надобности, опредѣляется узаконеніями по сему предмету, до изданія положенія 1841 г. октября 28 существовавшими (См. стр. 47-ю), а также нижеслѣдующими правилами *о порядкѣ выдачи подороженъ по казенной и частной надобностямъ*. (Прилож. къ ст. 720 Уст. о Пошл. Т. 5).

1) *О выдачѣ подороженъ по казенной надобности.*

Бланки подороженъ по казенной надобности у Генералъ-Губернаторовъ, Военныхъ и Гражданскихъ Губернаторовъ и городничихъ выдаются за надлежащею подписью не иначе, какъ по требованію начальствъ.

Для записыванія выдачи и веденія счета подороженъ по казенной надобности, чиновники, коимъ отъ Генералъ-Губернаторовъ, Военныхъ и Гражданскихъ Губернаторовъ будетъ сіе поручено, а также городничіе, снабжаются отъ своихъ начальниковъ шнуровыми книгами, въ коихъ записывается какъ полученіе бланковъ, такъ и выдача оныхъ съ показаніемъ: по чьему предписанію или требованію, сколько таковыхъ бланковъ выдано или отправлено; при частныхъ же выдачахъ лицамъ, по казенной надобности посылаемымъ, прописывается и то, до ка-

кого мѣста и на сколько лошадей подорожная дана. По истеченіи года, книги сіи представляются отъ городничихъ къ Губернаторамъ, и по повѣркѣ оныхъ какъ въ числѣ подороженъ, такъ и въ правильности самыхъ выдачъ, вмѣстѣ съ тѣми книгами, кои ведены были въ собственныхъ канцеляріяхъ Губернаторовъ, за ихъ засвидѣтельствованіемъ, препровождаются въ Казенныя Палаты.

Бланками подороженъ по казенной надобности снабжаются, по требованію главнокомандующихъ войсками и прочихъ главныхъ воинскихъ и гражданскихъ начальниковъ, назначаемыя ими для того лица, которыя и обязаны, при всякомъ новомъ требованіи таковыхъ бланковъ, доставлять подробныя вѣдомости, съ показаніемъ кому, куда и на сколько лошадей выданы были прежде полученныя подорожныя.

Вѣдомости сіи прилагаются къ учрежденнымъ у губернскихъ начальниковъ шнуровымъ для подороженъ книгамъ и, вмѣстѣ съ оными, препровождаются въ Казенную Палату.

Безсрочныя подорожныя по казенной надобности, для проѣзда по одному и тому же тракту, выдаются не иначе, какъ по предписаніямъ Генералъ-Губернаторовъ, Военныхъ и Гражданскихъ Губернаторовъ, или по требованіямъ главнокомандующихъ арміями, корпусныхъ и дивизіонныхъ командировъ и высшихъ гражданскихъ начальствъ, и не болѣе какъ на три мѣсяца, на число лошадей, для разъѣздовъ по казенной надобности установленное.

Равнымъ образомъ подорожныя по казенной надобности, на неизвѣстные тракты и разстоянія, выдаются не иначе, какъ по предписаніямъ или требованіямъ вышеупомянутыхъ лицъ; а если потребуются таковыя отъ другихъ мѣстъ и лицъ, прямо отъ городничихъ, то въ отношеніяхъ къ нимъ должна быть озна-

чена надобность, по коей нужна таковая подорожная, или же должно быть оговорено, что она требуется по секрету. Само собою впрочемъ разумѣется, что о сей надобности прописывается не въ подорожной, а только въ той книгѣ, которая заведена для внесенія подороженъ, по казенной надобности выдаваемыхъ.

Имѣющимъ съ казною дѣла по подрядамъ и поставкамъ, выдача подороженъ по казенной надобности воспрещается, а предоставляется имъ брать частныя подорожныя на опредѣленныя разстоянія, съ платежемъ поверстныхъ денегъ, по установленному порядку; причемъ строго подтверждается, дабы, по предъявленіи ими надлежащихъ удостовѣреній или особыхъ видовъ, отъ начальства данныхъ, въ выдачѣ подороженъ не происходило ни малѣйшаго задержанія. Симъ правиломъ, для избѣжанія подлоговъ, руководствуются и при отправленіи казенными коммиссіонерами ихъ приказчиковъ.

Состоящимъ въ вѣдѣніи Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, инженерамъ и прочимъ лицамъ, командируемымъ для производства работъ и изысканій, по направленію желѣзныхъ дорогъ, предоставленныхъ тому Обществу, выдаются подорожныя по казенной надобности на три мѣсяца. Таковыя же подорожныя выдаются тѣмъ инженерамъ и другимъ лицамъ, командируемымъ отъ Общества Саратовской желѣзной дороги, для производства работъ и изысканій по этой дорогѣ, которымъ выдача оныхъ признается дѣйствительно необходимой Главноуправляющимъ Путями Сообщенія и Публичныхъ Зданій.

По невозможности опредѣлить, при выдачѣ такихъ подороженъ, количество причитающихся поверстныхъ денегъ, каждое изъ упомянутыхъ обществъ обязано имѣть наблюденіе, чтобы подвѣдомственныя ему лица всѣмъ дѣлаемымъ ими разъѣздамъ вели

подробный и вѣрный счетъ, и съ истеченіемъ трехъ-мѣсячнаго срока подорожныхъ, представляли бы оныя обратно, вмѣстѣ съ означеннымъ счетомъ проѣздовъ, внося въ тоже время и слѣдующія поверстныя деньги.

Для удобнѣйшей повѣрки разъѣздовъ сихъ лицъ, по выданнымъ имъ подорожнымъ по казенной надобности, смотрители почтовыхъ станцій обязаны отмѣчать на тѣхъ подорожныхъ время проѣзда упомянутыхъ лицъ.

Строго воспрещается повторять разъѣзды по одной и той же подорожной, на извѣстное разстояніе данной, подъ опасеніемъ законнаго взысканія.

Если чиновникъ, отправляемый по казенной надобности, имѣетъ собственно для себя нужду въ большемъ числѣ лошадей, нежели сколько ему въ семъ случаѣ слѣдуетъ; то долженъ онъ имѣть еще дополнительную частную подорожную съ платежемъ поверстныхъ денегъ; однакоже во всякомъ случаѣ, какъ по той, такъ и по другой подорожнымъ не можетъ онъ брать большаго противу того числа лошадей, сколько ему по общему положенію слѣдуетъ.

Постановленіе сіе не распространяется на Закавказскій край: проѣзжающимъ тамъ предоставлено требовать лошадей по мѣрѣ надобности, безъ дополнительныхъ подороженъ, съ платежемъ однако прогоновъ за все число взятыхъ на станціи лошадей.

2) *О выдачѣ подороженъ по частной надобности.*

Подорожныя по частной надобности, по подписаніи Генералъ-Губернаторами, Военными или Гражданскими Губернаторами, препровождаются въ Казенныя Палаты, кои разсылаютъ оныя по Уѣзднымъ Казначействамъ, сообразно надобности, имѣя

бдительное наблюденіе, подъ собственною отвѣтственностію, чтобы въ каждомъ Казначействѣ находилось оныхъ въ наличности всегда достаточное число.

Уѣздные же казначеи выдаютъ таковыя подорожныя, съ полученіемъ денегъ и съ отмѣткою о томъ на самыхъ подорожныхъ, въ имѣющихся для того пробѣлахъ, за подписью казначея и бухгалтера, всегда на опредѣленное разстояніе, во всякое время дня, безъ малѣйшаго задержанія, какъ скоро, по существующему порядку, предъявленъ будетъ казначею паспортъ, или другой узаконенный видъ, коимъ удостовѣряется, что желающій получить подорожную воленъ отправиться въ то мѣсто, до коего оную требуетъ; при чемъ тамъ, гдѣ сіе установлено, проѣзжающій представляетъ и особое засвидѣтельствованіе полицеймейстера и городничаго, о неимѣніи препятствія на выѣздъ изъ города.

Подорожныя по частнымъ надобностямъ выдаются установленнымъ порядкомъ не только отъ того города, гдѣ берется подорожная, но и отъ прочихъ городовъ и мѣстъ той или другихъ губерній, по желанію лица, получающаго подорожную.

Бланки подороженъ по частной надобности никому для раздачи не выдаются, а имѣются оные у однихъ казначеевъ.

Выдача подороженъ по частной надобности разрѣшена почтовымъ отдѣленіямъ: Мачинскому (въ Олекминскомъ Округѣ Якутской Области), и Витимскому, а также на Чудовской станціи и въ Соминѣ, съ отчетностію мѣстнымъ Казеннымъ Палатамъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ постановлено, чтобы на будущее время, въ случаѣ ходатайства губернскаго Начальства, объ учрежденіи въ предназначенныхъ онымъ мѣстахъ подобной же выдачи подороженъ по частной надобности, разрѣшеніе таковыхъ выдачъ предоставлено было Министру Финансовъ, по

предварительномъ сношеніи его съ подлежащими Министерствами.

В. Статистическое обозрѣніе сборовъ съ подороженъ.

Въ прежніе годы, когда подорожныя выдавались только лицамъ, посылаемымъ отъ правительства по какимъ либо казеннымъ надобностямъ, для обеспеченія безостановочной доставки этихъ посланныхъ, подорожныя не могли служить источникомъ дохода для Государства. Мало по малу началась въ 17-мъ столѣтіи выдача подороженъ лицамъ, ѣдущимъ для своихъ дѣлъ; а потому въ началѣ 18 вѣка встрѣчается уже въ указахъ разница между подорожными по казенной и частной надобности; вмѣстѣ съ тѣмъ начинается и сборъ съ сихъ послѣднихъ. Указомъ 8 ноября 1701 года постановлено: „а буде кто поѣдетъ для своихъ дѣлъ и даны будутъ подорожныя, и съ тѣхъ подороженъ печатныя пошлины имать по указу; а которыя подорожныя принесены будутъ съ наказами и съ грамотами, и съ тѣхъ подорожныхъ печатныхъ пошлинъ не имать, для того, что взяты будутъ тѣ печатныя пошлины съ наказу или съ грамоты.“

Размѣръ печатныхъ пошлинъ этихъ въ указѣ не оговоренъ; во всякомъ случаѣ онъ былъ невеликъ, такъ какъ сборъ сей назначался только на покрытіе расходовъ по заготовленію подороженъ. Цифра ежегоднаго поступленія его совершенно неизвѣстна.

Указомъ 23-го января 1718 года опредѣлено: на бумагу и на прочіе расходы, на печатный дворъ давать *по двѣ деньги* на подорожную. Сколько этого сбора ежегодно поступало — равнымъ образомъ не извѣстно.

При императорѣ Павлѣ I-мъ подорожныя пріобрѣтаютъ фискальное значеніе. Именнымъ указомъ 19 марта 1798 года, въ видахъ облегченія мѣстнымъ жителямъ тягости содержанія дорогъ въ имперіи, установленъ по всему государству сборъ съ выдаваемыхъ подорожныхъ, а именно: „сверхъ узаконенныхъ на версту за каждую лошадь ямщиками взимаемыхъ прогоновъ, повелѣно брать по одной копѣйкѣ при выдачѣ самой подорожной, сполна по означенному въ оной разстоянію верстъ и числу лошадей, не исключая изъ сего курьеровъ, по дѣламъ казеннымъ посылаемыхъ, равно и эстафетовъ.“ Того же 19 марта 1798 года деньги, имѣющія поступить отъ сего сбора, опредѣлены на первый случай для исправленія дорогъ по Санктпетербургской губерніи.

Изъ дѣлъ Государственнаго Казначейства видно, что къ 1 января 1800 года изъ этой суммы: въ Государственномъ Казначействѣ остаточныхъ отъ 1799 года на лицо было 148.279 р. 26½ к. ас.

Считалось въ долгу на казначействѣ занятыхъ въ прошедшихъ годахъ по 1800 годъ . . . . . 134.616 р. 65¾ к. ас.

Итого. . 282.815 р. 92¼ к. ас.

Затѣмъ съ 1800 года поступило:

Въ 1800 . . . . . 627.564 р. 49¾ к. ас.
— 1801 . . . . . 643.160 р. 37¼ —
— 1802 . . . . . 759.124 р. 81¼ —

Въ 1803 году сборъ понизился до 625.628 р. 27¼ —

Уменьшеніе это объясняется двумя послѣдовавшими въ томъ году указами: 4-го января Высочайше повелѣно со всѣхъ чиновъ, отъ начальствъ въ посылки командируемыхъ, или опредѣляемыхъ къ должностямъ и переводимыхъ изъ мѣста въ мѣсто, по надобностямъ службы, а не по собственной волѣ или въ от-

пускъ, при дачѣ подорожныхъ не взимать положенныхъ прибавочныхъ по копѣйкѣ на версту денегъ. 20 мая постановленіе это распространено на всѣ транспорты Колывано-Воскресенскихъ заводовъ.

Съ 1804 года поверстный сборъ обращенъ весь сполна въ вѣдѣніе и распоряженіе экспедиціи о устроеніи дорогъ въ государствѣ, и вмѣстѣ съ тѣмъ прекращена по оному отчетность Государственному Казначейству. Впрочемъ за 1804 годъ сборъ сей еще значится въ книгахъ Казначейства, а именно на сумму 203.970 р. 34 к.

Въ 1805, 1806 и 1807 гг., въ отдѣлѣ суммъ, поступившихъ въ Казначейство не въ распоряженіе Государственнаго Казначея, но на особые предметы, находимъ, что изъ суммы на содержаніе дорогъ, съ подороженъ по 1 копѣйкѣ за подводу собираемой, въ Государственное Казначейство поступило:

Въ 1805 г. . . . . 5.234 р. 92½ к. асс.
— 1806 г. . . . . 2.306 р. 44½ к. —
— 1807 г. . . . . 2.386 р. 46½ к. —

Съ 1807 года начинается опять отчетность поверстнаго сбора Государственному Казначейству. Съ тѣхъ поръ по 1839 годъ включительно сбора сего поступило:

Въ 1807 году. . . . 302,727 р. 2¼ к. асс.
— 1808 „ . . . 435,144 „ 54¾ „
— 1809 „ . . . 524,753 „ 55¼ „
— 1810 „ . . . 759,532 „ 36 „
— 1811 „ . . . 716,890 „ 25¼ „
— 1812 „ . . . 677,481 „ 86 „
— 1813 „ . . . 629,486 „ 79¾ „
— 1814 „ . . . 764,754 „ 96½ „
— 1815 „ . . . 855,770 „ 31¼ „

Въ 1816 году	. . .	1.064,811 р.	57 1/2 к. асс.
— 1817 „	. . .	1.075,453 „	82 1/2 „
— 1818 „	. . .	1.037,795 „	95 1/4 „
— 1819 „	. . .	746,605 „	90 1/2 „
— 1820 „	. . .	799,511 „	63 3/4 „
— 1821 „	. . .	715,498 „	64 1/4 „
— 1822 „	. . .	754,337 „	21 „
— 1823 „	. . .	741.927 „	26 1/4 „
— 1824 „	. . .	690,702 „	60 3/4 „
— 1825 „	. . .	620,863 „	3 1/4 „
— 1826 „	. . .	743,057 „	91 „
— 1827 „	. . .	690,204 „	99 „
— 1828 „	. . .	667,850 „	29 „
— 1829 „	. . .	742,053 „	18 1/4 „
— 1830 „	. . .	766,096 „	84 1/4 „
— 1831 „	. . .	778,861 „	7 3/4 „
— 1832 „	. . .	896,953 р.	34 3/4 „
— 1833 „	. . .	936,198 „	78 1/4 „
— 1834 „	. . .	1.097,164 „	95 3/4 „
— 1835 „	. . .	1.080,370 „	47 1/2 „
— 1836 „	. . .	1.045,348 „	52 1/4 „
— 1837 „	. . .	940,959 „	36 1/2 „
— 1838 „	. . .	1.010,203 „	54 „
— 1839 „	. . .	1.036,399 „	42 1/2 „

Итого въ 33 года 26.345,772 р. 2 1/4 к. ассигнаціями, или 7.527,363 р. 43 1/2 к. серебромъ, что составляетъ среднимъ числомъ въ годъ 798,356 р. 72 3/4 к. ассигн., или 228,101 р. 92 1/4 к. серебромъ.

Изъ разсмотрѣнія вышеприведенныхъ цифръ видно, что по-

верстный сборъ, вообще говоря, держался близко средневыведенной цифры.

Значительное возвышеніе его въ 1810 году, сравнительно съ 1809 годомъ, объясняется разрѣшеніемъ выдачи подороженъ городничими въ уѣздныхъ городахъ, что дотолѣ было строжайше запрещено.

Военнымъ обстоятельствамъ надо приписать то явленіе, что, несмотря на удвоеніе поверстнаго сбора указомъ 11-го февраля 1812 года, сборъ сей въ 1812 и 1813 годахъ понизился. Постепенно возрастать началъ онъ лишь съ 1814 года и дошелъ до особенно высокой цифры въ 1816, 1817 и 1818 годахъ. Съ 1819 года онъ опять возвращается къ прежнему уровню.

Со времени изданія дополнительныхъ правилъ 4 іюля 1828 года, установившихъ тотъ порядокъ выдачи подороженъ, который, за небольшими исключеніями, сохранился и доселѣ, цифра поступленія поверстнаго сбора возростала довольно постоянно, чему значительно способствовалъ въ 30-хъ годахъ рядъ узаконеній, предоставлявшихъ право выдачи подороженъ все большему и большему числу правительственныхъ мѣстъ. Съ 1828 по 1839 г., годичный сборъ увеличился съ 667.850 р. 29 к. до 1.036.399 р. 42½ к., т. е. на 368.549 р. 13½ к. или 55%. Сравнивая же 1807 и 1839 годы, окажется возвышеніе въ 733.672 р. 40¼ к. или 242,35%.

Затѣмъ поверстнаго сбора поступило:

Въ 1840 году . . . . 282.457 р. 31 к. сер.
и въ 1841 году . . . . 281.888 р. 9¼ к. —

28 октября 1841 года Высочайше утвержденъ, независимо отъ поверстнаго сбора, новый еще сборъ по 30 к. за подорожные бланки, взимаемый при выдачѣ подороженъ частнымъ лицамъ

и чиновникамъ, командируемымъ по разнымъ дѣламъ на счетъ виновныхъ. Съ тѣхъ поръ по 1860 годъ, того и другаго сбора поступило :

	Поверстнаго сбора.		Сбора за подорожные бланки.		Итого.	
	Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.
1842 года.	292,061	5½	12,449	20	304,510	25½
1843 »	297,820	92½	12,229	79¾	310,050	72¼
1844 »	299,585	14¾	13,445	52	313,030	66¾
1845 »	313,346	8¼	17,237	19½	330,583	27¾
1846 »	357,075	76	21,007	97¾	378,083	73¾
1847 »	362,351	76¼	20,098	71¾	382,450	48
1848 »	359,498	31	17,494	3½	376,992	34½
1849 »	383,845	80¼	19,755	70½	403,601	50¾
1850 »	411,428	61¼	21,112	53	432,541	14¼
1851 »	438,694	28¼	22,473	14	461,167	42¼
1852 »	413,515	52½	22,872	40¼	436,378	92¾
1853 »	414,435	14½	23,278	61½	437,713	76
1854 »	442,886	—	24,497	26	467,383	26
1855 »	466,133	23½	25,385	63¾	491,518	87¼
1856 »	580,587	84¼	32,005	66¾	612,593	51
1857 »	612,824	27¾	34,951	46½	647,775	74¼
1858 »	588,455	35	34,955	75	623,411	10
1859 »	510,505	66¼	29,735	79¾	540,241	46
1860 »	470,779	52	29,577	12¼	500,356	64¼
Итого въ 19 лѣтъ. . .	8,015,830	29¾	434,563	53½	8,450,393	83¼

Что составляетъ среднимъ числомъ
въ 1 годъ. . . . . 421,885 р. 82½ к., 22,871 р. 76½ к., 444,757 р. 57 к.

За послѣдующіе два года мы имѣемъ цифру поступленія обоихъ сборовъ общею суммою, но не отдѣльно. Она представляетъ: въ 1861 г. . . . . 491.106 р. 81¼ к.

въ 1862 г. . . . . 447.226 р. 55¼ к.

За 1863 годъ данныя еще не получены.

Въ теченіи разсматриваемаго промежутка времени, сборъ съ

подороженъ постоянно увеличивался, за небольшими лишь исключеніями, вплоть до 1857 года включительно. При сравненіи цифры поступленія въ 1842 и 1857 году окажется увеличеніе въ 343.265 р. 48 к., или 112,72%. Съ 1858 года сборъ сталъ съ каждымъ годомъ значительно уменьшаться, такъ что по 1862 годъ онъ упалъ въ 5 лѣтъ на 200.549 р. 19 к., или 30,96%. Уменьшеніе это должно преимущественно приписать развитію желѣзныхъ дорогъ.

Общая сумма поступившихъ въ Государственное Казначейство сборовъ съ подороженъ составляетъ, съ 1800 по 1862 годъ, въ 63 года, 18.299.587 р. 36½ к. сер.

Расходы взиманія сборовъ съ подороженъ не могутъ быть опредѣлены съ точностію. До указа 19 марта 1798 года они поглощали весь поступавшій съ подороженъ сборъ. За тѣмъ въ послѣдующее время свѣдѣнія по сему вопросу крайне скудны и отрывочны. Такъ 31 іюля 1829 года установлено взыскивать по 10 к. ассиг. съ испортившаго безъ особой вины подорожный бланкетъ. При переложеніи на серебро, взысканіе это опредѣлено въ 3 к. За послѣднее время взыскивалось такимъ образомъ по всей Россіи около 12 р. въ годъ.

Бланки подороженъ постоянно заготовлялись вмѣстѣ съ прочей гербовою бумагой. Отчетность по нимъ, также разсылка и выдача оныхъ, производятся Департаментомъ Неокладныхъ Сборовъ, Казенными Палатами, уѣздными казначеями, а равно и другими мѣстами и лицами, на то уполномоченными, чрезъ чиновниковъ, на которыхъ возложено какъ завѣдываніе симъ сборомъ, такъ и прочія дѣла. Въ слѣдствіе сего нѣтъ никакой возможности опредѣлить во сколько именно обходится казнѣ взиманіе сборовъ съ подороженъ.

Извѣстно впрочемъ, что за заготовленіе гербовой бумаги

всѣхъ сортовъ, а также бандеролей, уплачивалось ежегодно Департаментомъ Неокладныхъ Сборовъ въ Экспедицію Заготовленія Государственныхъ Бумагъ до 7 февраля 1861 г. около $^1/_2$ к. за листъ. Съ 1861 г. за бланки для подороженъ платится по 1 к. сер. Сверхъ того платится ежегодно по двѣ тысячи триста рублей Сенатской типографіи, въ возмѣщеніе дохода, который она получала прежде отъ заготовленія подорожныхъ бланковъ.

Количество подорожныхъ бланковъ, израсходованныхъ по казенной надобности, проданныхъ проѣзжающимъ по частной надобности, а также присланныхъ въ Гербовое Казначейство къ уничтоженію, съ 1842 по 1862 годъ было:

		Израсходовано и продано.	На сумму.		Выслано къ уничтоженію.	На сумму.	
			Руб.	К.		Руб.	К.
Въ 1842 г.	По казенной надобности.	37,142			49,632		
	» частной » .	41,542	12,462	60	56,170	16,851	—
		78,684			105,802		
» 1843 »	» казенной » .	29,392			108		
	» частной » .	42,410	12,723	—	264	79	20
		71,802			372		
» 1844 »	» казенной » .	26,504			1,000		
	» частной » .	44,074	13,222	20	1,561	468	30
		70,578			2,561		
» 1845 »	» казенной » .	31,744			215		
	» частной » .	51,093	15,327	90	1,001	300	30
		82,837			1,216		
» 1846 »	» казенной » .	49,297			877		
	» частной » .	56,288	16,886	40	2,286	685	80
		105,585			3,163		
» 1847 »	» казенной » .	46,335			963		
	» частной » .	56,992	17,097	60	2,753	825	90
		103,327			3,716		

		Израсходовано и продано.	На сумму.		Выслано къ уничтоженію.	На сумму.	
			Руб.	К.		Руб.	К.
Въ 1848 г.	по казенной надобности.	42,087			582		
	» частной » .	58,741	17,622	30	507	152	10
		100,828			1,089		
» 1849 »	» казенной » .	71,453			247		
	» частной » .	65,487	19,646	10	491	147	30
		136,940			738		
» 1850 »	» казенной » .	64,437			322		
	» частной » .	70,367	21,110	10	444	133	20
		134,804			766		
» 1851 »	» казенной » .	48,914			249		
	» частной » .	75,917	22,775	10	543	162	90
		124,831			792		
» 1852 »	» казенной » .	51,276			275		
	» частной » .	77,269	23,180	70	1,049	314	70
		128,545			1,324		
» 1853 »	» казенной » .	52,263			425		
	» частной » .	78,201	23,460	30	79	23	70
		130,464			504		
» 1854 »	» казенной » .	66,445			235		
	» частной » .	82,248	24,674	40	986	295	80
		148,693			1,221		
» 1855 »	» казенной » .	74,463			82,827		
	» частной » .	84,878	25,463	40	71,944	21,583	20
		159,341			154,771		
» 1856 »	» казенной » .	85,750			27,006		
	» частной » .	108,053	32,415	90	43,645	13,093	50
		193,803			70,651		
» 1857 »	» казенной » ,	66,101			7,706		
	» частной » .	115,778	34,733	40	6,025	1,807	50
		181,879			13,731		
» 1858 »	» казенной » .	50,666			616		
	» частной » .	115,051	34,515	30	481	144	30
		165,717			1,097		

	Израсходовано и продано.	На сумму.		Выслано къ уничтоженію.	На сумму.	
		Руб.	К.		Руб.	К.
Въ 1859 г. по казенной надобности.	51,152			233		
» частной » .	101,937	30,581	10	1,331	399	30
	153,089			1,564		
» 1860 » по казенной » .	48,623			306		
» частной » .	99,365	29,809	50	198	59	40
	147,988			504		
» 1861 » по казенной » .	81,086			697		
» частной » .	105,074	31,522	20	218	65	40
	186,160			915		
» 1862 » по казенной » .	78,835			288		
» частной » .	105,537	31,661	10	162	48	60
	184,372			450		
Итого въ 21 годъ:						
по казенной надобности	1.153,965			174,809		
» частной »	1,636,302	490,890	60	192,138	57,641	40
	2.790,267			366,947		
или среднимъ числомъ въ 1 годъ:						
по казенной надобности	54,951			8,324		
» частной.	77,919	23,375	70	9,149	2,744	70
	132,870			17,473		(*)

Большое количество бланковъ, высланныхъ къ уничтоженію въ 1842, 1855, 1856 и 1857 годахъ, объясняется тѣмъ, что въ 1842 году послѣдовало измѣненіе формы подорожныхъ бланковъ; а въ 1855, 1856 и 1857 году бланки съ именемъ Императора Николая I замѣнены бланками съ именемъ царствующаго нынѣ Государя.

(*) *Примѣчаніе:* Свѣдѣнія эти заимствованы изъ дѣлъ Департамента Неокладныхъ Сборовъ. Суммы, показанныя здѣсь вырученными при продажѣ подороженъ частнымъ лицамъ, разнятся нѣсколько отъ вышеприведенныхъ цифръ сбора за подорожные бланки, заимствованныхъ изъ отчетовъ Государственнаго Казначейства.

За послѣднія 5 лѣтъ прислано всего на все къ уничтоженію бланковъ:

по казенной надобности . . 2140
по частной — — . . . 2390, на сумму 717 р.

Итого . . . 4530.

или среднимъ числомъ въ годъ:

По казенной надобности 428
— частной — — 478, на сумму 143 р. 40 к.

Итого . . 906.

Г. Предположенія о преобразованіи сборовъ съ подороженъ.

1) Оффиціальная переписка о преобразованіи сборовъ съ подороженъ.

24-го Іюля 1862 года Управляющій Министерствомъ Финансовъ сообщилъ Главноначальствующему надъ Почтовымъ Департаментомъ, что въ Министерство Финансовъ часто поступаютъ жалобы на несвоевременную выдачу подороженъ частнымъ лицамъ, ѣдущимъ по собственной надобности. Главнѣйшая причина, замедляющая, по мнѣнію его, выдачу подороженъ, заключается въ самомъ порядкѣ, установленномъ для полученія подороженъ, въ силу коего, предварительно выдачи оныхъ, требуется отъ проѣзжающихъ, кромѣ паспорта или другаго вида, удостовѣряющаго личность, представленіе свидѣтельства мѣстной полиціи о неимѣніи препятствія на выѣздъ.— Сверхъ того, какъ уѣздныя казначейства, по закону, обязаны выдавать частныя подорожныя только во всякое время дня, то

проѣзжающему весьма трудно получить подорожную не только въ позднее время, но вообще въ тѣ часы, когда казначей не бываетъ въ казначействѣ. Все это крайне стѣснительно для проѣзжающихъ, особливо если пріѣхали ночью до какой нибудь станціи по желѣзной дорогѣ, такъ какъ отъ проѣзжающихъ по желѣзнымъ дорогамъ признано возможнымъ не требовать видовъ ни о ихъ личности, ни о безпрепятственности къ выѣзду со стороны полиціи.

Въ виду всѣхъ этихъ соображеній, Управляющій Министерствомъ Финансовъ полагалъ возможнымъ совершенно отмѣнить выдачу подороженъ, съ тѣмъ, чтобы въ замѣнъ поступающаго съ оныхъ въ казну дохода, по полукопѣйкѣ съ версты и лошади, прибавить по стольку же къ прогоннымъ деньгамъ, и чтобы затѣмъ, для полученія почтовыхъ лошадей, по уплатѣ прогоновъ, не требовать предъявленія какихъ либо документовъ, какъ это допущено уже по желѣзнымъ дорогамъ, и какъ это существуетъ съ давняго времени въ Великомъ Княжествѣ Финляндскомъ, безъ всякихъ неудобствъ.

Съ установленіемъ этого порядка, казна лишилась бы только дохода отъ продажи бланковъ для подороженъ по частнымъ надобностямъ (по 30 к. за каждый), съ коихъ поступило дохода въ 1860 году 31,532 р. и въ 1861 г. 30,942 р. Но и это уменьшеніе едва ли было бы дѣйствительное, потому что, съ отмѣною нынѣ существующихъ крайне обременительныхъ формальностей при полученіи подороженъ и почтовыхъ лошадей, непремѣнно увеличилось бы требованіе этихъ лошадей на небольшихъ пространствахъ по трактамъ между городами, и этимъ излишкомъ поступленія поверстныхъ денегъ замѣнился бы съ избыткомъ прежній доходъ отъ продажи подорожныхъ бланковъ.

Въ отвѣтъ на отношеніе это, Главноначальствующій надъ Почтовымъ Департаментомъ 9-го октября 1862 г., за № 1,578, замѣтилъ, что хотя подобное измѣненіе существующаго порядка и представляетъ, по первому взгляду, весьма удобный способъ упрощенія установленныхъ въ настоящее время формальностей для полученія почтовыхъ лошадей, безъ ущерба поверстному сбору; за всѣмъ тѣмъ однако, при подробнѣйшемъ разсмотрѣніи неизбѣжныхъ послѣдствій такой мѣры, нельзя не придти къ заключенію, что осуществленіе ея повлечетъ за собою большія затрудненія.

Установленіе подороженъ имѣетъ въ настоящее время не одну только цѣль обеспеченія правильнаго поступленія поверстнаго сбора, или значеніе документа, служащаго удостовѣреніемъ, что ѣдущій имѣетъ право требовать почтовыхъ лошадей со станцій; соблюденіе этой формальности, въ связи съ порядкомъ веденія станціонныхъ книгъ о разгонѣ лошадей, представляется необходимымъ по слѣдующимъ еще причинамъ:

По разгону, записываемому въ настоящее время съ подороженъ въ станціонныя книги, опредѣляются комплекты лошадей, содержимыхъ на станціяхъ съ извѣстною приплатою за каждую лошадь изъ суммъ земства; при отмѣнѣ же подороженъ было бы безполезно оставлять и станціонныя книги, ибо означеніе въ нихъ разгона дѣлалось бы совершенно произвольно. При этомъ не было бы уже ни какой возможности съ правильностію ограничить комплекты лошадей мѣрою дѣйствительной въ нихъ потребности, а вмѣстѣ съ тѣмъ и расходы земства на содержаніе излишнихъ лошадей, по преувеличенному показанію разгона ихъ, должны бы возрасти до огромныхъ размѣровъ.

Кромѣ того, предоставленіе нанимаемымъ отъ почтъ-содержателей писарямъ и даже станціоннымъ смотрителямъ (гдѣ тако-

вые полагаются) получать съ проѣзжающихъ слѣдующій въ доходъ казны поверстный сборъ, за отсутствіемъ всякой возможности учитывать ихъ въ этомъ сборѣ, неминуемо повело бы къ утайкѣ онаго, къ обширнѣйшей перепискѣ и къ изслѣдованіямъ, безъ всякаго удовлетворительнаго результата. Завѣдующіе большинствомъ станцій писаря, часто избираемые почтъ-содержателями изъ среды ямщиковъ, назначаемыхъ вмѣстѣ съ тѣмъ и старостами, почти всѣ люди малограмотные и не имѣющіе никакого понятія о правильной отчетности; а потому отъ нихъ нельзя никакъ ожидать успѣшнаго веденія сего дѣла. Вмѣстѣ съ тѣмъ весьма вѣроятно, что почтъ-содержатели не только не согласятся принять на себя по оному какую либо отвѣтственность за писарей, но даже вовсе откажутся возложить на нихъ такую обязанность.

Въ этихъ соображеніяхъ главноначальствующій надъ Почтовымъ Департаментомъ находилъ, что едва ли можно считать благопріятнымъ исходомъ дѣла, если послѣдуетъ, при отмѣнѣ подороженъ, предполагаемое Управляющимъ Министерствомъ Финансовъ приращеніе поверстнаго сбора, въ слѣдствіе увеличившагося требованія почтовыхъ лошадей на небольшихъ пространствахъ, по трактамъ между городами. Если бы даже и допустить, что поверстный сборъ при этомъ дѣйствительно нѣсколько увеличился, то вмѣстѣ съ тѣмъ увеличились бы еще въ гораздо большемъ размѣрѣ расходы земства, такъ какъ, при усиленныхъ разъѣздахъ между городами, потребовалось бы выставлять на станціи прибавочныхъ лошадей, съ положенною за нихъ приплатою отъ земства.

За тѣмъ 23 апрѣля 1864 г. послѣдовало новое отношеніе Главноначальствующаго надъ Почтовымъ Департаментомъ къ Министру Финансовъ. Въ отношеніи этомъ заявлена мысль о не-

обходимости опредѣленія для подороженъ такихъ правилъ, которыя, безъ всякаго ущерба интересамъ казны и общественному порядку, избавляли бы публику отъ всѣхъ излишнихъ формальностей. При обсужденіи сего вопроса, главноначальствующій поставляетъ прежде всего на видъ слѣдующія соображенія:

Цѣль установленія подороженъ заключалась: во 1-хъ)—въ полицейскомъ надзорѣ, для пресѣченія возможности выѣзда безъ вѣдома мѣстнаго начальства, во 2-хъ)—въ наблюденіи за правильнымъ поступленіемъ въ казну поверстнаго сбора (по $^1/_2$ к. на версту и лошадь) и въ 3-хъ)—въ огражденіи земства отъ напрасныхъ расходовъ на содержаніе по станціямъ излишнихъ лошадей, такъ какъ прописко подороженъ въ станціонныхъ книгахъ приводилось въ извѣстность число проѣзжающихъ, а числомъ проѣзжающихъ соразмѣрялись содержимые на станціяхъ комплекты лошадей.

Извѣстно, что первая изъ этихъ трехъ цѣлей не достигалась вовсе, а послѣднія двѣ только отчасти.

При существованіи подороженъ, какъ и безъ нихъ, всякій имѣетъ возможность выѣхать изъ города безъ вѣдома полиціи,—съ извозчикомъ по вольному найму, или даже на почтовыхъ лошадяхъ—съ попутчикомъ, имѣющимъ подорожную для проѣзда „съ будущимъ“.

Поверстный сборъ взимается теперь, при выдачѣ казначеями подороженъ, съ того лишь числа лошадей, которое обозначается въ подорожной, а это число лошадей назначается самимъ проѣзжающимъ и обыкновенно въ меньшемъ размѣрѣ противъ того, какое необходимо и дѣйствительно отпускается со станцій по конструкціи экипажа.

Наконецъ и при записке разгона въ станціонныя книги, почтъ-содержатели или повѣренные ихъ не всегда правильно

показываютъ число выпущенныхъ въ гонъ лошадей, и иногда уменьшаютъ, а еще чаще преувеличиваютъ его, чтобы, подъ предлогомъ усиленныхъ разъѣздовъ, домогаться прибавки лошадей, съ излишнею за нихъ приплатою отъ земства.

Отъ проѣзжающихъ по желѣзнымъ дорогамъ признано уже возможнымъ не требовать видовъ о ихъ личности и свидѣтельствъ полиціи о неимѣніи препятствій къ выѣзду; а потому, по мнѣнію Главноначальствующаго надъ Почтовымъ Департаментомъ, не представляется ни какой надобности требовать эти удостовѣренія и отъ лицъ, проѣзжающихъ по почтовымъ трактамъ, такъ какъ соблюденіе этой формальности составляетъ теперь одно только напрасное стѣсненіе почтоваго движенія.

За тѣмъ, въ видахъ обеспеченія правильнаго поступленія въ казну поверстнаго сбора, и для сохраненія дохода, получаемаго нынѣ отъ продажи подорожныхъ бланковъ, а также для огражденія земства отъ расходовъ содержанія на станціяхъ излишняго количества лошадей, Главноначальствующій полагалъ полезнымъ, въ замѣнъ выдачи подороженъ, ввести для проѣздовъ на почтовыхъ лошадяхъ нижеслѣдующія правила:

1) По распоряженію Почтоваго Департамента, всѣ почтовыя станціи должны быть снабжены книгами, по прилагаемой у сего новой формѣ. Каждая страница такой книги заключаетъ въ себѣ по три ярлыка на каждаго проѣзжающаго. Одинъ изъ этихъ ярлыковъ, крайній на страницѣ, долженъ отрѣзываться для выдачи проѣзжающему, въ видѣ квитанціи во взятыхъ съ него на станціи деньгахъ; другой долженъ отрѣзываться для представленія почтъ-содержателемъ, *по истеченіи каждаго мѣсяца*, въ то Уѣздное Казначейство, изъ котораго содержатель получаетъ фуражные за свою станцію платежи; а третій ярлыкъ

остается въ книгѣ, для представленія, по окончаніи года, въ начальственную Губернскую Почтовую Контору.

2) Каждый, отъѣзжающій съ мѣста, письменно или словесно заявляетъ на станціи свое требованіе объ отпускѣ ему лошадей и объявляетъ свое званіе, имя и фамилію, часъ, въ который онъ предполагаетъ выѣхать, и число потребныхъ лошадей по роду экипажа и числу пассажировъ. При этомъ проѣзжающій, слѣдующій какъ по казенной, такъ и по частной надобности, долженъ заплатить на станціи, вмѣстѣ съ прогонами, также и поверстныя деньги, по $^1/_2$ к. съ версты и лошади, за все протяженіе предстоящаго станціоннаго перегона, по числу дѣйствительно отпускаемыхъ ему лошадей, сообразно времени года и роду экипажа,—и сверхъ того 2 коп. за выданный ему ярлыкъ.

3) По этому всѣ казенныя мѣста должны выдавать командируемымъ по дѣламъ службы чиновникамъ, фельдъегерямъ и курьерамъ, сверхъ прогоновъ, также и поверстныя деньги, на тоже число лошадей, на какое выдаются прогоны, и кромѣ того по 2 коп. на уплату за ярлыкъ, по числу станцій, чрезъ которыя командируемый долженъ проѣхать,—за исключеніемъ какъ поверстной платы, такъ и платы за ярлыки на тѣ протяженія, на которыхъ почтовое сообщеніе производится по желѣзнымъ дорогамъ или по трактамъ вольныхъ почтъ, гдѣ и нынѣ не требуется подороженъ.

Лица, командируемыя по дѣламъ службы, фельдъегери и курьеры должны быть снабжаемы отъ своего начальства особыми свидѣтельствами, по предъявленіи коихъ на станціяхъ, почтовыя лошади должны быть отпускаемы, по возможности, безъ малѣйшаго задержанія, а почтовыя повозки или сани—безплатно.

4) Станціонный смотритель, а за неимѣніемъ его, почтъ-содержатель или повѣренный его отмѣчаютъ въ трехъ ярлыкахъ слѣдующее: а) до какой станціи отправляется проѣзжающій; б) по казенной или частной надобности; в) на сколькихъ лошадяхъ и г) сколько взято съ него, по числу верстъ и отпущенныхъ лошадей, прогонныхъ и поверстныхъ денегъ. Правильность всего написаннаго въ ярлыкѣ удостовѣряется подписью лица, выдавшаго ярлыкъ. За тѣмъ крайній на страницѣ ярлыкъ вручается, какъ квитанція, проѣзжающему, съ отмѣткою о времени его отбытія со станціи съ такимъ-то ямщикомъ. Прибывъ на вторую станцію, проѣзжающій предъявляетъ ярлыкъ, выданный ему на первой станціи, и, согласно отмѣткамъ, сдѣланнымъ на этомъ ярлыкѣ, получаетъ другой для дальнѣйшаго слѣдованія, что и повторяется на каждой станціи.

5) По истеченіи мѣсяца, изъ станціонныхъ книгъ отрѣзается другой ярлыкъ, который и передается, какъ сказано выше, въ Уѣздное Казначейство, для учета поверстныхъ денегъ и денегъ за ярлыки; третій же ярлыкъ остается въ книгѣ не вырѣзаннымъ и отсылается въ Губернскую Почтовую Контору, какъ документъ, на случай справокъ и для свѣдѣній о разгонѣ.

6) Уѣздныя Казначейства, получивъ со станцій, чрезъ посредство начальственныхъ надъ ними Почтовыхъ Конторъ, ярлыки, составляютъ по нимъ разсчетъ о томъ, сколько въ теченіе предшествовавшаго мѣсяца каждая изъ станцій собрала поверстныхъ денегъ и денегъ за ярлыки отъ лицъ, проѣзжавшихъ по казенной и частной надобностямъ; за тѣмъ сумму этихъ сборовъ Казначейства удерживаютъ у почтъ-содержателей изъ причитающейся имъ приплаты отъ земства.

Казначейства обращаютъ поверстныя деньги въ доходъ казны, равно какъ и одну половину 2-хъ копѣечнаго сбора

за ярлыки; другую же половину этого послѣдняго сбора Казначейства отсылаютъ, по истеченіи каждой трети, въ Губернскую Почтовую Контору или въ Почтовый Департаментъ, на покрытіе расходовъ по заготовленію и разсылкѣ на станціи книгъ съ ярлыками.

7) Повѣрка сдѣланнаго Казначействомъ съ почтъ-содержателями, по ярлыкамъ ихъ, разсчета должна производиться по сношенію Казначействъ съ мѣстными Почтовыми Конторами, на основаніи станціонныхъ книгъ, съ оставшимися въ нихъ дубликатами ярлыковъ. Но какъ на это можетъ потребоваться иногда не мало времени, а между тѣмъ почтъ-содержатели всегда нуждаются въ безотлагательномъ полученіи заработанныхъ денегъ для хозяйственныхъ распоряженій по станціямъ, то необходимо, чтобы повѣрка производилась послѣ выдачи контрактныхъ платежей и вычета изъ оныхъ поверстныхъ денегъ и денегъ за ярлыки. Если же впослѣдствіи обнаружено будетъ, что почтъ-содержатель, или повѣренный его представилъ въ Уѣздное Казначейство неполное число ярлыковъ, то, по приведеніи въ извѣстность всей суммы слѣдующаго съ него взысканія, она удерживается при первой предстоящей выдачѣ контрактныхъ платежей.

8) За отпускъ лошадей, по стачкѣ съ проѣзжающимъ, безъ взысканія поверстныхъ денегъ и денегъ за ярлыки, равно какъ и за преднамѣренное предъявленіе Казначейству неполнаго числа вышедшихъ въ расходъ ярлыковъ, виновные должны подлежать суду и наказаніямъ, опредѣленнымъ за утайку казенныхъ сборовъ. Почтъ-содержатели немедленно устраняются отъ дальнѣйшаго содержанія станцій, а станціонные смотрители, буде обнаружится участіе ихъ въ сокрытіи ярлыковъ, увольняются отъ службы. Вмѣстѣ съ тѣмъ, по приговору суда, подвер-

гается строгому взысканію и проѣзжающій, если окажется, что онъ, по стачкѣ съ почтъ-содержателемъ или станціоннымъ смотрителемъ, бралъ почтовыхъ лошадей безъ требованія ярлыка, с уплатою слѣдующихъ поверстныхъ денегъ и 2-хъ копѣчнаго сбора за ярлыки. По этому на оборотѣ ярлыковъ, выдаваемыхъ проѣзжающимъ, должны быть напечатаны слѣдующія обязательныя для исполненія съ ихъ стороны правила:

„I. Каждый проѣзжающій, при требованіи съ почтовой станціи лошадей, обязанъ заплатить, кромѣ причитающихся прогоновъ, поверстныя деньги, по ½ к. съ версты и лошади, по числу верстъ до сосѣдней станціи, и за все то число лошадей, какое ему, согласно положенію, отпущено будетъ, и сверхъ того 2 коп. за ярлыкъ.

II. Проѣзжающій обязанъ получить отъ станціи ярлыкъ, съ показаніемъ въ ономъ всего того количества денегъ, какое имъ заплачено.

III. Проѣзжающему, незаплатившему причитающихся съ него прогоновъ, поверстныхъ денегъ и денегъ за ярлыки,—почтовыя лошади не отпускаются. Если же проѣзжающій, вслѣдствіе стачки съ кѣмъ-либо изъ лицъ, управляющихъ почтовою станціею, получитъ лошадей, не заплативъ причитающихся съ него поверстныхъ денегъ и денегъ за ярлыки, или же хотя и заплатитъ, но не всѣ, или наконецъ не потребуетъ ярлыка, когда всѣ означенныя деньги имъ уплочены; то, по обнаруженіи сего, онъ подлежитъ взысканію и судится какъ соучастникъ въ утайкѣ казенныхъ сборовъ.“

и 9) На крайнемъ въ станціонной книгѣ ярлыкѣ, который предназначается для выдачи проѣзжающему, изображенъ государственный гербъ, и подъ нимъ означена плата за ярлыкъ въ 2 коп.

По мнѣнію Главноначальствующаго надъ Почтовымъ Департаментомъ, съ осуществленіемъ сего предположенія обеспечится правильность поступленія поверстнаго сбора и устранятся весьма важныя неудобства, встрѣчаемыя нынѣ, при выправкѣ подороженъ изъ Уѣздныхъ Казначействъ; свѣдѣнія же о разгонѣ будутъ представлять самыя точныя данныя для опредѣленія комплектовъ лошадей на станціяхъ.

Независимо отъ предположенной мѣры строгаго взысканія за утайку ярлыковъ почтъ-содержателями, точное исполненіе ими постановляемыхъ правилъ связывается и съ собственными ихъ интересами: означеніе въ ярлыкахъ меньшаго числа лошадей, противъ дѣйствительно отпущеннаго, имѣло бы прямымъ послѣдствіемъ невыгодное для нихъ распоряженіе объ уменьшеніи содержимаго на станціи, съ приплатою отъ земства, комплекта лошадей; а означеніе въ ярлыкахъ *преувеличеннаго* разгона поставляло бы почтъ-содержателей въ необходимость вносить въ Уѣздное Казначейство изъ своей собственности поверстныя деньги, неполученныя ими съ проѣзжающихъ, за каждую излишне показанную въ разгонѣ лошадь.

Кромѣ того, подобныя неправильныя дѣйствія легко могутъ быть обнаружены, по сличеніи числа лошадей, отпущенныхъ подъ извѣстнаго проѣзжающаго, при слѣдованіи его по тракту чрезъ нѣсколько станцій. По отзыву нѣкоторыхъ почтъ-содержателей, введеніе преположенныхъ правилъ не только не будетъ для нихъ обременительно, но, напротивъ, предоставитъ имъ возможность болѣе правильнаго учета старостъ ихъ въ прогонныхъ деньгахъ. Уѣздныя Казначейства также не могутъ быть отягощены учетомъ денегъ по ярлыкамъ. Имъ будетъ еще легче производить этотъ учетъ по ярлыкамъ, отдѣльно для каждой станціи, чѣмъ исчислять поверстныя деньги на значи-

тельное протяженіе, — что ими дѣлается нынѣ при выдачѣ подороженъ. Наконецъ, исправное поступленіе въ казну поверстнаго сбора и сбора за ярлыки — вполнѣ обеспечивается производимыми изъ Уѣздныхъ Казначействъ фуражными за станціи платежами, такъ какъ количество этихъ платежей составляетъ до 7 мил. руб. въ годъ, поверстный же сборъ и сборъ за бланки будетъ простираться только до 800 т. руб. въ годъ.

За тѣмъ осуществленіе настоящей мѣры могло бы возбудить одно только опасеніе, что безпрепятственный отпускъ почтовыхъ лошадей за обыкновенные прогоны предоставитъ городскимъ жителямъ возможность пользоваться этимъ дешевымъ способомъ проѣзда, для совершенія загородныхъ прогулокъ; а это имѣло бы послѣдствіемъ увеличеніе разъѣздовъ на почтовыхъ лошадяхъ безъ дѣйствительной въ томъ надобности, при чемъ, за усиленнымъ разгономъ, могли бы встрѣчаться затрудненія въ безостановочномъ отпускѣ лошадей для лицъ, слѣдующихъ по дѣламъ службы, и вообще для проѣзжающихъ; почтъ-содержатели же, въ виду усиленнаго разгона, имѣли бы основаніе домогаться увеличенія комплектовъ лошадей, съ причитающеюся за нихъ приплатою, къ обремененію земства.

Для избѣжанія такихъ разъѣздовъ безъ дѣйствительной надобности, Главноначальствующій надъ Почтовымъ Департаментомъ полагаетъ возможнымъ принятіе различныхъ мѣръ, сообразныхъ съ мѣстными обстоятельствами. По мнѣнію его, всего вѣрнѣе повело бы къ достиженію этой цѣли увеличеніе платы за почтовыхъ лошадей до размѣра, равнаго обыкновеннымъ издержкамъ по найму вольныхъ извозчиковъ. Для этого можно бы напримѣръ постановить, чтобы, при требованіи лошадей съ *городскихъ* станцій мѣстными жителями, лошади отпускались имъ въ такомъ только случаѣ, если отъѣзжающій уплатитъ

причитающееся съ него количество денегъ не менѣе, какъ за *три* предстоящіе станціонные перегона и т. п.

Для заключенія о денежномъ результатѣ предположенной на такихъ основаніяхъ отмѣны подороженъ, къ проекту приложены слѣдующія приблизительныя соображенія.

Въ Россіи, за исключеніемъ Царства Польскаго, Великаго Княжества Финляндскаго и Закавказскаго края, содержится на 3,790 почтовыхъ станціяхъ всего . . . . . 48,916 л.

Лошади эти, при отдыхѣ чрезъ 3 на 4-е сутки, сдѣлаютъ въ годъ 13,402,984 конца, т.-е. всѣ станціи выпустятъ въ гонъ . . . 13,402,984 „

Изъ числа этихъ выпущенныхъ въ гонъ лошадей, полагается: для почтъ и эстафетъ $^3/_7$ или 5,744,136 лошадей; а остальныя $^4/_7$ или 7,658,848 лошадей для перевозки проѣзжающихъ по казеннымъ и частнымъ надобностямъ.

I. Разсчетъ сбора за ярлыки.

Проѣзжающіе возьмутъ со всѣхъ 3,790 станцій. . . . . 7,658,848 л.

а съ каждой станціи, среднимъ числомъ, . . 2,020 „

Полагая среднимъ числомъ по четыре лошади на каждаго проѣзжающаго, получится, что чрезъ каждую станцію проѣхало . . . . . 505 проѣз.

Эти проѣзжающіе заплатятъ на *одной* станціи за ярлыки по 2 к. за каждый, а за 505 ярлыковъ 10 р. 10 к.

На всѣхъ же 3,790 станціяхъ проѣзжающіе возьмутъ 1,913,950 ярлыковъ, за которые заплатятъ по 2 к. за каждый, а за всѣ . . . . 38,279 руб

II. Разсчетъ поверстнаго сбора.

По вышеизложенному разсчету, каждая станція выпуститъ 2,020 лошадей въ годъ, которыя въ теченіи этого времени сдѣлаютъ, при среднемъ

протяженіи станціонныхъ перегоновъ въ 20 вер., 40,400 вер.

По числу 40,400 вер., сдѣланныхъ каждою станціею, она выручитъ поверстнаго сбора, по $^1/_2$ к. съ версты, всего . . . . . 202 руб.

А всѣ 3,790 станцій выручатъ въ годъ . . 765,588 „

III. Разсчетъ поверстнаго сбора и сбора за ярлыки отъ проѣзжающихъ по казеннымъ и частнымъ надобностямъ.

Всѣ проѣзжающіе заплатятъ въ годъ:

бланковаго сбора . . . . . 38,279 „

поверстнаго „ . . . . . 765,588 „

803,867 руб.

Въ 1862 году выдано было всего 183,502 подорожныхъ бланка.

Изъ нихъ: по *казенной* надобности . . . 78,017 бл.

„ *частной* „ . . . 105,485 „

183,502 бл.

По этимъ свѣдѣніямъ можно приблизительно заключить, что изъ общаго числа проѣзжающихъ — $^1/_3$ слѣдуетъ по *казеннымъ*, а $^2/_3$ по *частнымъ* надобностямъ. По этому, въ число бланковаго и поверстнаго сбора, составляющаго 803,867 руб., заплатятъ:

казенные проѣзжающіе . . . . . 267,955 руб.

частные „ . . . . . 535,912 „

803,867 руб.

По справкѣ, данной Департаментомъ Неокладныхъ Сборовъ, оказывается, что въ *1861* году поступило сборовъ:

за подорожные бланки . . . . . 30,789 р.

съ нихъ поверстныхъ . . . . . 428,092 „ $50^1/_4$ к.

458,881 р. $50^1/_4$ к.

Въ *1862* году: за подорожные бланки . 31,645 р. 60 коп.

„ съ нихъ поверстныхъ . 407,654 „ 40 „

439,300 руб.

На основаніи вышеизложеннаго разсчета, *чистый* доходъ Государственнаго Казначейства составитъ:

а) двухкопѣчный сборъ за бланки съ *частныхъ* проѣзжающихъ (составляющій $^2/_3$ общей суммы однокопѣчнаго сбора) . . 12,759 р. 66 к.

б) поверстный сборъ съ *частныхъ* же проѣзжающихъ (составляющій $^2/_3$ общей суммы поверстнаго сбора) . . . . . 510,392 р. — „

Всего . . 523,151 р. 66 к.

Болѣе сбора, поступившаго въ 1862 году, на 83,851 р.

Почтовое же управленіе получитъ на заготовленіе станціонныхъ книгъ половину общей суммы *двухкопѣечнаго* сбора за ярлыки, всего до 19.139 р. 50 к. въ годъ. Къ разъясненію цифры 12.759 р. 66 к., исчисленной въ *чистый* доходъ Государственнаго Казначейства изъ двухкопѣчнаго сбора за ярлыки, не излишне присовокупить, что общая сумма этого сбора, имѣющаго поступать въ Государственное Казначейство, должна бы составить всего 19.139 р. 50 к.; но въ этой суммѣ заключаются 6.379 р. 84 к., слѣдующіе въ *возвратъ* казнѣ за ярлыки, выданные для *казенныхъ* проѣзжающихъ, которые, при отправленіи по дѣламъ службы, будутъ получать изъ казны же, кромѣ прогоновъ, еще по 2 к. собственно за ярлыки; а потому количество сбора за ярлыки, составляющаго *дѣйствительный* доходъ государственнаго казначейства, слѣдуетъ принять только въ 12.759 р. 66 к., т. е. тотъ именно сборъ, который получится отъ *частныхъ* проѣзжающихъ.

Изъ этихъ соображеній видно, что хотя, со введеніемъ выдачи проѣзжающимъ ярлыковъ вмѣсто подороженъ, сборъ за ярлыки, который долженъ замѣнить нынѣшній бланковый сборъ, нѣсколько уменьшится противъ нынѣ получаемаго казною; но

за то въ общей суммѣ поверстнаго сбора и сбора за ярлыки съ частныхъ проѣзжающихъ (523.151 р.) будетъ превышеніе, составляющее, по сравненію сбора, поступившаго въ казну въ 1862 году (439.300 р.) до 80 т. р. въ годъ, не говоря уже о томъ, что государственное казначейство избавится отъ ежегодныхъ расходовъ на бумагу и печатаніе подорожныхъ бланковъ.

Въ заключеніе Главноначальствующій замѣчаетъ: во-первыхъ, что въ видахъ вѣрнѣйшаго достиженія успѣха предполагаемой мѣры, совершенно необходимо, чтобы проѣзжающіе по *казеннымъ* надобностямъ, наравнѣ съ частными проѣзжающими, платили на станціяхъ, чрезъ которыя они будутъ проѣзжать, поверстный сборъ и сборъ за ярлыки. Исполненіе сего не будетъ сопряжено съ дѣйствительными расходами для государственнаго казначейства, такъ какъ командируемыя по дѣламъ службы лица будутъ передавать полученныя ими изъ казны деньги для уплаты поверстнаго сбора и сбора за ярлыки, почтовымъ станціямъ, которыя, вскорѣ послѣ того, возвратятъ ихъ въ уѣздное казначейство; и во-вторыхъ, что какъ *однокопѣечный* сборъ, установляемый для заготовленія книгъ съ ярлыками, будетъ поступать въ Почтовый Департаментъ только по введеніи этихъ ярлыковъ, то, для производства на первый разъ расхода по заготовленію станціонныхъ книгъ и ярлыковъ, потребуется отпустить въ распоряженіе Почтоваго Департамента, хотя заимообразно, нѣкоторое количество денегъ изъ той суммы, которая ассигнуется нынѣ на заготовленіе подорожныхъ бланковъ и которая, за введеніемъ ярлыковъ, будетъ оставаться свободною.

2) Предположенія частныхъ лицъ о преобразованіи сборовъ съ подороженъ.

I. Вскорѣ послѣ того, какъ началась вышеизложенная переписка между Министерствомъ Финансовъ и главнымъ почтовымъ начальствомъ, *въ № 35 Современной Лѣтописи за 1862 годъ* появилась слѣдующая статья о подорожныхъ:

„Первоначально сборъ съ подорожныхъ былъ ничто иное, какъ особенный способъ облагать земство. Содержаніе почтовыхъ лошадей лежало на обязанности земства и составляло значительную тягость, такъ какъ почтовыя лошади обязаны были возить проѣзжающихъ по умѣренной таксѣ. Въ вознагражденіе за право на эту умѣренную таксу, проѣзжающіе обязаны были запасаться подорожными, съ которыхъ взималось $^1/_2$ к. съ версты и лошади, и сверхъ того небольшая плата за бланкъ. Всѣ эти деньги шли въ казну и потому, въ сущности, были ничто иное, какъ сборъ съ земства въ пользу казны.

Потомъ, когда законодательство начало заботиться объ облегченіи земства, и когда въ этихъ видахъ учреждены такъ называемыя вольныя почты, не получающія пособій отъ земства, подорожныя были отмѣнены для трактовъ, предоставленныхъ вольнымъ почтамъ. Между тѣмъ, на большей части трактовъ, онѣ до нынѣ остаются въ силѣ и служатъ къ немалому стѣсненію проѣзжающихъ.

По порядку, установленному для полученія подорожныхъ, предварительно выдачи ихъ, требуется отъ проѣзжающаго, кромѣ паспорта или другаго вида, удостовѣряющаго личность его, представленіе особаго свидѣтельства мѣстной полиціи о неимѣніи препятствія на выѣздъ. Сверхъ того уѣздные казначеи обя-

заны выдавать частныя подорожныя лишь во время *дня*, а потому проѣзжающему трудно получить подорожную не только въ позднее ночное время, но вообще въ тѣ часы, когда казначей не бываетъ въ Казначействѣ. Это затрудненіе заставляетъ многихъ отказываться отъ ѣзды на почтовыхъ лошадяхъ, и почтовыя лошади на небольшихъ трактахъ очень часто стоятъ въ стойлѣ, не получая прогоновъ, тогда какъ вольные ямщики берутъ съ проѣзжающихъ большія деньги. Вообще, какъ извѣстно, при небольшихъ переѣздахъ, у насъ никто не обращается за почтовыми лошадями, чтобъ избѣжать хлопотъ, сопряженныхъ съ полученіемъ подорожной. При распространеніи желѣзныхъ дорогъ, всѣ эти неудобства становятся еще чувствительнѣе."

За тѣмъ въ Современной Лѣтописи помѣщены предположенія, изложенныя въ отношеніи управляющаго Министерствомъ Финансовъ къ главноуправляющему надъ Почтовымъ Департаментомъ, отъ 24 іюля 1862 года.

Въ заключеніе сообщается слухъ о томъ, что Министерство Финансовъ, до осуществленія этихъ преобразованій, предполагаетъ на всѣхъ почтовыхъ станціяхъ, а также на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, отъ которыхъ идетъ нѣсколько почтовыхъ трактовъ, поручить выдачу подороженъ по частной надобности кассирамъ, или другимъ должностнымъ лицамъ, состоящимъ при станціяхъ; а въ вознагражденіе ихъ за эти труды будетъ отдѣляться въ ихъ пользу извѣстный процентъ отъ суммы, вырученной, при ихъ содѣйствіи, чрезъ выдачу подорожныхъ.

II. Въ отвѣтъ на статью, помѣщенную въ № 35 Современной Лѣтописи, *г. А. К., въ Сѣверной Почтѣ*, замѣчаетъ, что онъ признаетъ совершенно неправильными слова вышепри-

веденной статьи: „первоначально сборъ съ подорожныхъ былъ ничто иное, какъ особенный способъ облагать земство.“

По мнѣнію г-на А. К., сборъ съ подорожныхъ ложится не на земство, а на тѣхъ, кому есть необходимость или, просто, охота куда-нибудь ѣхать; если это и налогъ, то налогъ косвенный, а не прямой, къ каковому относятся земскія повинности. При томъ содержаніе почтовыхъ лошадей есть мѣра, принятая не просто для удобства людей, имѣющихъ желаніе или частную необходимость ѣхать, а мѣра государственная, имѣющая цѣлью, прежде всего, доставить лошадей, какъ средство передвиженія, людямъ, которые, по обязанностямъ службы, должны переѣзжать съ мѣста на мѣсто. По этому самому почтовыя лошади имѣютъ, прежде всего, назначеніемъ возить почту и людей, обязанныхъ ѣхать куда-нибудь по дѣламъ службы; а потомъ уже лошади, остающіяся за этими потребностями, предоставляются на удовлетвореніе потребностей проѣзжающихъ по собственнымъ надобностямъ. Иное дѣло вольныя почты, гдѣ онѣ есть: почты эти содержатся совсѣмъ на другомъ основаніи, и тамъ лошади во всякое время и для всѣхъ должны быть готовы.

Учрежденіе, по возможности, на всѣхъ трактахъ вольныхъ почтъ было бы весьма желательно; но гдѣ нѣтъ вольныхъ почтъ и число лошадей ограничено, тамъ совершенно невозможно не требовать документовъ для полученія почтовыхъ лошадей. Иначе ихъ не будетъ доставать на потребности почтовыя и государственной службы. При томъ же для проѣзжающихъ нѣтъ никакой тягости предъявлять свой видъ.

Дѣло иное желѣзныя дороги: тамъ самая поспѣшность отправленія и количество пассажировъ дѣлаютъ невозможнымъ просматриванье видовъ. Свидѣтельство отъ полиціи дѣйствительно могло бы быть отмѣнено въ нѣкоторыхъ случаяхъ, а

также облегчена (что уже, впрочемъ, отчасти и сдѣлано) *выдача подорожныхъ*, которыя совсѣмъ *не составляютъ налога*, а являются, просто, доказательствомъ того, что проѣзжающій имѣетъ право брать лошадей, *содержимыхъ на счетъ государства*. Не желаетъ проѣзжающій подчиниться условіямъ этимъ, пусть онъ ѣдетъ по найму, на вольнонаемныхъ лошадяхъ.

Какимъ же образомъ предъявлять желаніе получить лошадей, содержимыхъ на счетъ государства, не заявивъ ему даже своей личности?

Далѣе г-нъ А. К. признаетъ совершенно неправильнымъ и на дѣлѣ невѣрнымъ замѣчаніе автора статьи въ № 35 Современной Лѣтописи, что „затрудненія заставляютъ многихъ отказываться отъ ѣзды на почтовыхъ лошадяхъ, и почтовыя лошади, на небольшихъ трактахъ, очень часто стоятъ въ стойлѣ.“ Противъ этого г-нъ А. К. возражаетъ, что на небольшихъ трактахъ число почтовыхъ лошадей весьма ограничено и большею частью не превышаетъ двѣ и рѣдко три пары, т.-е. именно столько, сколько нужно подъ почту, эстафеты и т. п.; такъ что по всей почти Россіи скорѣе недостатокъ, чѣмъ избытокъ почтовыхъ лошадей. При томъ же сборъ прогоновъ поступаетъ не въ казну, а почтъ-содержателямъ, которымъ, сверхъ того, правительство приплачиваетъ еще, изъ суммъ земскаго сбора, болѣе или менѣе значительную сумму на каждую тройку (эта сумма разнится по губерніямъ). Правительство не запрещаетъ содержателямъ станцій, если у нихъ есть излишнія, за положеннымъ количествомъ, лошади, возить кого угодно изъ проѣзжающихъ и при томъ не дороже указныхъ прогоновъ. За тѣмъ невозможно, да и несправедливо предъявлять требованіе, чтобы государство доставляло всѣмъ проѣзжающимъ лошадей за положенные прогоны, тогда какъ они въ

большей части мѣстностей ниже тѣхъ, которые возьмутъ вольные ямщики и которыми опредѣляется цѣнность содержанія лошадей въ извѣстной мѣстности.

Въ заключеніе авторъ вновь указываетъ на то, что содержаніе почтовыхъ лошадей не одними прогонами, но и съ приплатою на счетъ земства, имѣетъ въ виду удовлетвореніе прежде всего потребностей государства, а потомъ уже и частнаго лица, если будетъ предстоять къ тому возможность, но не иначе, какъ съ соблюденіемъ извѣстныхъ условій.

III. *Предсѣдатель Московской Казенной Палаты, кн. Оболенскій* (14 октября 1863 года) изъясняетъ, что первое неудобство для публики, при полученіи подорожныхъ по частной надобности, обусловливается 12 пунктомъ приложенія къ 720 ст. Св. Зак. т. V, Уст. о пошл. На основаніи этой статьи: *„подорожныя выдаются не иначе, какъ когда, по существующему порядку, предъявленъ будетъ казначею паспортъ или другой узаконенный видъ, удостовѣряющій, что желающій получить подорожную волент отправиться въ то мѣсто, до коего оную требуетъ; при чемъ тамъ, гдѣ сіе установлено, предъявляетъ и особое засвидѣтельствованіе полиціймейстера или городничаго, о неимѣніи препятствія на выѣздъ изъ города.“*

По мнѣнію кн. Оболенскаго, статья эта очевидно сохранилась безъ измѣненія еще отъ прежняго времени шлагбаумовъ, заставныхъ домовъ и т. п.; иначе трудно найти какое-либо основаніе такому стѣснительному правилу. Въ настоящее время, когда, при всѣхъ передвиженіяхъ въ Россіи — по желѣзнымъ дорогамъ, на пароходахъ и даже въ почтовыхъ каретахъ, отмѣнено требованіе не только свидѣтельствъ отъ полиціи, но и предъявленіе паспорта, — для полученія подорожной остается въ силѣ постановленіе, на основаніи котораго требуется и то, и дру-

гое. Жалобы на это стѣсненіе слышатся безпрестанно, особенно въ Москвѣ. Всякій день случается, что кто-либо проѣзжаетъ изъ Петербурга черезъ Москву во внутреннія губерніи; до Москвы онъ безпрепятственно ѣдетъ по желѣзной дорогѣ, не предъявляя вида; за тѣмъ можетъ ѣхать и далѣе безъ всякой остановки, только не на почтовыхъ, такъ какъ для того, чтобы взять подорожную, надо добыть удостовѣреніе полиціи о неимѣніи препятствія къ выѣзду. Полиція выдаетъ такое удостовѣреніе, не смотря на то, что проѣзжающій ей вовсе неизвѣстенъ; но для проформы требуетъ, чтобы проѣзжающій взялъ нумеръ въ гостинницѣ и записался въ книгѣ квартала; получивъ удостовѣреніе, проѣзжающій долженъ отправиться за подорожной въ Уѣздное Казначейство, которое находится на одномъ концѣ города, и оттуда посылать за лошадьми на другой край города, гдѣ находится почтовая станція. Очевидно, что вся эта процедура займетъ не менѣе половины дня, такъ что проѣзжающій, который съ готовностью согласился бы заплатить въ казну подорожныя пошлины, справедливо ропщетъ на то, что у него отнимаютъ время, которое часто ему очень дорого. Безполезность требованія документовъ отъ получателя подорожной тѣмъ болѣе очевидна, что подорожныя выдаются *„такому то съ будущимъ.“* Кто этотъ *будущій* — не спрашивается, до него никому нѣтъ дѣла; слѣдовательно стѣсненъ только тотъ, кто хочетъ заплатить въ казну пошлины. И такъ, первымъ облегченіемъ для публики, при выдачѣ подорожныхъ, была бы необходимая отмѣна предъявленія паспортовъ и особенно удостовѣреній полиціи о безпрепятственности къ выѣзду, тѣмъ болѣе, что предъявленіе ихъ не требуется отъ проѣзжающихъ безъ подорожныхъ и особенно отъ ѣдущихъ по желѣзнымъ дорогамъ и на пароходахъ.

Кромѣ того, въ видахъ же облегченія проѣзжающихъ, выдачу подороженъ можно бы предоставить почтовымъ конторамъ или станціямъ; тогда не будетъ напрасной траты времени на безполезную ходьбу въ Казначейство. Подорожныхъ пошлинъ собирается такъ немного, что собираніе ихъ не составитъ большаго затрудненія для почтоваго вѣдомства; передача же сбора сего изъ вѣдомства Министерства Финансовъ произведетъ въ немъ сокращеніе штата чиновниковъ. Между тѣмъ нѣтъ причины полагать, что сборъ почтовыхъ пошлинъ будетъ производиться почтовымъ вѣдомствомъ менѣе правильно, нежели учрежденіями Министерства Финансовъ, такъ какъ и въ настоящее время это вѣдомство, безъ особенныхъ затрудненій и неисправностей, собираетъ суммы въ гораздо большемъ количествѣ.

Съ выдачею подороженъ изъ почтовыхъ станцій, сборъ подорожныхъ пошлинъ необходимо увеличится. Сколько въ настоящее время проѣзжающихъ, которые выѣзжаютъ на почтовыя станціи, либо изъ своихъ помѣстій, либо со станціи желѣзной дороги, и до ближайшаго города не имѣютъ возможности взять подорожную; теперь очень часто смотрители выдаютъ почтовыхъ лошадей безъ подорожной, что составляетъ ущербъ казны; съ передачею же выдачи подороженъ въ почтовое вѣдомство, злоупотребленій этихъ быть не можетъ, такъ какъ самый контроль подорожнаго сбора можетъ производиться съ большею точностью. Въ настоящее время контролируется только одна книга, въ которой записывается подорожный сборъ. При этомъ могутъ быть злоупотребленія такого рода: подорожная выдана отъ Москвы до Орла и подорожныя пошлины взяты за все пространство, 339 верстъ; а въ книгу записано только до Серпухова и пошлины только за 92 версты. Самая подорожная остается у взявшаго ее, и слѣдовательно съ ней повѣрять книгу нельзя.

Другихъ документовъ тоже нѣтъ, а росписка въ уплатѣ денегъ по подорожной обыкновенно дѣлается служителями, съ которыми выдающему подорожную легко войти въ сдѣлку. Почтовымъ же начальствомъ подобное злоупотребленіе легко можетъ быть открыто, потому что, на основаніи 729 ст. о пошл., на всѣхъ почтовыхъ станціяхъ ведется вѣрная въ шнуровыхъ книгахъ записка: когда, кто, откуда и куда проѣзжалъ, за чьимъ подписаніемъ была подорожная и сколько взято денегъ по разстоянію верстъ. Теперь книги эти не контролируются Казенными Палатами, потому что почтовое вѣдомство имѣетъ свой собственный контроль; а очень можетъ быть, что если бы строго повѣрить эти книги съ книгами Казначействъ, гдѣ записываются подорожныя, то встрѣтилась бы между ними разница въ ущербъ казны.

Такимъ образомъ, въ видахъ облегченія публики и для лучшаго контролированія подорожнаго сбора, было бы очень полезно—все производство по выдачѣ подороженъ передать изъ вѣдомства Министерства Финансовъ въ почтовое. Мѣра эта вмѣстѣ съ тѣмъ способствовала бы сокращенію чиновниковъ въ одномъ вѣдомствѣ, нисколько не увеличивъ его въ другомъ.

Въ заключеніе кн. Оболенскій выражаетъ, что сборъ сей нельзя признать вполнѣ справедливымъ, ибо справедливъ только тотъ налогъ, который падаетъ на чистый доходъ. Здѣсь же берется пошлина съ необходимости, иногда и безъ того очень убыточной. Кромѣ того, государственный интересъ требуетъ, чтобы сообщенія производились какъ можно свободнѣе, и стѣсненіе ихъ, въ этомъ случаѣ, едвали на столько доставитъ казнѣ выгоды, на сколько теряютъ частныя лица. На этомъ основаніи кн. Оболенскій полагаетъ, что сборъ, установленный съ подорожныхъ, долженъ быть отмѣненъ, тѣмъ болѣе, что съ

распространеніемъ желѣзныхъ дорогъ и пароходовъ, онъ самъ собою, безъ всякаго вознагражденія для казны, годъ отъ году будетъ уменьшаться.

IV. Въ 368 № Биржевыхъ Вѣдомостей, 15 октября 1863 года, г. *Е. М.* замѣчаетъ, что во избѣжаніе затрудненія публики при взятіи подороженъ, слѣдуетъ ввести другой порядокъ. Для этого, отмѣнивъ подорожныя, должно сборъ, взимаемый нынѣ по $^1/_2$ к. съ версты и лошади, причислить къ прогонной по станціямъ платѣ, обязавъ частнаго проѣзжающаго платить вмѣсто $2^1/_2$ к. 3 к. с.

Перебранныя такимъ образомъ содержателями деньги слѣдуетъ удерживать въ Казначействахъ, при выдачѣ содержателямъ фуражныхъ денегъ, на подобіе порядка, соблюдаемаго нынѣ при увеличеніи прогонной платы.

Для введенія таковой системы, авторъ считаетъ необходимымъ руководствоваться нижеслѣдующимъ:

1) Всякій, желающій взять почтовыхъ лошадей, долженъ имѣть письменный видъ и предъявлять его на станціи, по примѣру вольныхъ почтъ.

2) Почтовому начальству поручить пересмотрѣть и сколько возможно дополнить подробнѣе на почтовыхъ станціяхъ росписаніе экипажей, по сколько должно въ нихъ впрягать лошадей по числу пассажировъ и клади, во избѣжаніе обоюдной непріятности, дабы ни проѣзжающій, ни содержатель или смотритель не могли воспользоваться тѣмъ, что экипажъ не подходитъ подъ росписаніе, или названіе его вовсе не существуетъ въ росписаніи.

3) Обязать станціонныхъ смотрителей доставлять въ губернскія почтовыя конторы ежемѣсячныя выборки о разгонѣ лошадей, чтобы конторы могли знать, сколько лошадей вышло въ

теченіи мѣсяца подъ частныхъ проѣзжающихъ и на какое разстояніе. Таковыя данныя необходимы для уѣздныхъ Казначействъ при вычетѣ у содержателей поверстныхъ, по числу лошадей и разстоянію, денегъ, слѣдующихъ въ замѣнъ подорожнаго сбора. Что же касается до платы 30 к. собственно за подорожныя, то деньги эти (если плата признается нужною), должны платиться на первой станціи, за гербовый билетъ, въ которомъ и означать званіе проѣзжающаго, откуда и куда слѣдуетъ, въ сколькихъ экипажахъ и по какому письменному виду; такого рода билетъ долженъ замѣнять подорожную и сохранять свою силу на извѣстномъ разстояніи и въ указанный срокъ; деньги же должны поступать на приходъ и высылаться по назначенію.

4) Если почтовое вѣдомство признаетъ за нужное, то не мѣшало бы ввести на станціяхъ особыя книги на записку частныхъ проѣзжающихъ, давъ имъ форму по раздѣленію трактовъ; это могло бы послужить въ облегченіе ревизующихъ и станціонныхъ смотрителей, при составленіи вѣдомости о выходѣ лошадей.

Г. Е. М. полагаетъ, что при такихъ легкихъ условіяхъ, не только выиграетъ публика, но и цифра сбора съ подороженъ останется въ прежнемъ размѣрѣ. Доходъ долженъ даже увеличиться, такъ какъ нынѣ подорожныя берутся по большей части не въ размѣрѣ нужныхъ подъ экипажъ лошадей, а произвольно, какъ бы для соблюденія нѣкотораго порядка.

При введеніи же предлагаемой системы, злоупотребленія эти должны неизбѣжно устраниться, а самая потребность въ почтовыхъ лошадяхъ не можетъ не увеличиться.

Сверхъ того трудъ выдачи подороженъ значительно облег-

чился бы, и за тѣмъ послѣдовало бы сокращеніе числа служащихъ.

V. Въ № 123 Одесскаго Вѣстника, 2 ноября 1863 года, г. *К. Г—кій* выражаетъ ту мысль, что вопросъ о подорожныхъ можетъ быть положительно разрѣшенъ только при существованіи вольныхъ почтъ. Для правильной разработки его, онъ считаетъ нужнымъ, чтобы податная коммиссія обнародовала всѣ свѣдѣнія, касающіяся историческаго хода этаго дѣла, а также оффиціальную объ ономъ переписку.

Переходя за тѣмъ къ разсмотрѣнію самаго предмета, авторъ полагаетъ, что продажу подороженъ необходимо перевести изъ казначействъ въ почтовыя конторы. При такой перемѣнѣ, частнымъ лицамъ невозможно уже будетъ получать подорожныя на меньшее число лошадей, чѣмъ сколько дѣйствительно впрягается въ экипажъ, на основаніи почтоваго дорожника и установленныхъ правилъ. Черезъ это поступленіе поверстнаго сбора должно значительно увеличиться. Нынѣ, хотя правила и говорятъ, что проѣзжающіе не имѣютъ права требовать болѣе того числа лошадей, какое означено въ подорожной, тѣмъ не менѣе однако, противорѣча интересу почтъ-содержателей, правила эти совершенно ими не соблюдаются, тѣмъ болѣе, что другія правила и росписаніе „о томъ, въ какое ваемя года по скольку почтовыхъ лошадей слѣдуетъ впрягать въ экипажи проѣзжающихъ по обыкновенной и шоссейной дорогамъ“—заставляютъ давать лошадей сколько потребно, хотя бы это было и не согласно съ числомъ, показаннымъ въ подорожной. При настоящемъ порядкѣ вещей иначе и быть не можетъ, потому что почтовое вѣдомство не имѣетъ никакихъ непосредственныхъ сношеній съ казначействомъ по сему предмету, и часть эта до сихъ поръ остается внѣ всякаго контроля. При выдачѣ по-

дороженъ изъ почтовыхъ конторъ, частнымъ лицамъ невозможно будетъ получать подорожныя на меньшее число лошадей, противъ опредѣленнаго по правиламъ. Почтовому вѣдомству всегда хорошо извѣстно состояніе дорогъ. Опредѣлять необходимое количество лошадей будетъ весьма не трудно, принявъ во вниманіе форму, ходъ и приблизительную тяжесть экипажа и клади проѣзжающаго, а также число ѣдущихъ и проч.

Замѣтка обо всемъ этомъ должна передаваться тотчасъ на почтовую станцію, откуда уже будутъ отпускаться почтовыя лошади. При такомъ порядкѣ, проѣзжающіе избавились бы отъ споровъ и недоразумѣній, а почтовыя станціи на протяженіи тракта лишены были бы возможности, при тѣхъ же условіяхъ, навязывать въ упряжь добавочныхъ почтовыхъ лошадей. Для фактическаго удостовѣренія, что условія не измѣнились, такая же записка или контромарка, которая, какъ выше сказано, передается на станцію, — должна прилагаться и при подорожной; или же все это должно прописываться на оборотѣ ея.

Для приведенія новаго порядка этаго въ исполненіе, въ большихъ городахъ штатъ почтовыхъ конторъ долженъ увеличиться еще однимъ или двумя служащими; въ остальныхъ же городахъ выдачу подорожныхъ можно возложить, безъ ущерба дѣлу, непосредственно на обязанность помощниковъ почтмейстеровъ или самихъ почтмейстеровъ, если только имъ будетъ значительно увеличено содержаніе, противъ настоящаго.

Потребная на эти расходы сумма денегъ можетъ быть ассигнована изъ самаго же сбора, долженствующаго по крайней мѣрѣ удвоиться, а также должна очиститься отъ сокращенія штата казначействъ, если то окажется возможнымъ.

Относительно статьи г-на Е. М. въ № 368 Биржевыхъ Вѣдомостей (IV), г. К. Г—кій замѣчаетъ, что мысль ея на

практикѣ не осуществима, и сравниваетъ предложеніе это со своимъ: при порядкѣ, имъ представленномъ, сборъ за подорожныя долженъ поступать въ казну тотчасъ, и еженедѣльно можетъ быть передаваемъ въ Казначейство, какъ это дѣлается со всѣми принадлежащими къ той же категорін сборами, напр. за отправленныя эстафеты, деньги, документы, письма и т. п. При порядкѣ же, предложенномъ г. Е. М., сборъ за подорожныя будетъ поступать въ казну только 3 раза въ годъ, по третямъ, и слѣдовательно четыре мѣсяца будетъ находиться у почтъ-содержателей. Кромѣ того, при осуществленіи мысли г. Е. М., были бы крайне сложны разсчеты казны съ почтъ-содержателями и почтъ-содержателей съ казною. Между тѣмъ публикѣ гораздо удобнѣе расплатиться съ казною заразъ, а не разсчитывать на каждой станціи: сколько придется сбора за подорожную въ пользу казны и сколько почтъ-содержателю прогоновъ за отпущенныхъ лошадей. Тоже самое можно сказать и о разсчетахъ правительственныхъ агентовъ: гораздо легче почтовому чиновнику сдѣлать разсчетъ причитающихся за подорожную денегъ для каждаго лица отдѣльно, на мѣстѣ отправленія, нежели впослѣдствіи, черезъ 4 мѣсяца, чиновникамъ казначействъ или почтовыхъ конторъ разсчитывать — сколько изъ фуражныхъ денегъ придется вычесть сбора за подорожныя съ почтъ-содержателя каждой изъ станцій, лежащихъ по пути слѣдованія проѣзжающаго.

VI. Въ 381 № Биржевыхъ Вѣдомостей, 26 октября 1863 года, выражено слѣдующее мнѣніе г. *Ч. П. С. М.* Стѣсненіе для отправляющихся по частной надобности особенно чувствительно при полученіи подороженъ изъ Уѣздныхъ Казначействъ. При заведенномъ порядкѣ, желающій получить подорожную обязанъ предварительно получить свидѣтельство отъ полиціи на

безпрепятственный выѣздъ, что̀ получить не легко, особенно при экстренной надобности вечеромъ, когда изъ канцелярій вышли чиновники. По полученіи свидѣтельства, не менѣе препятствій предстоитъ въ уѣздномъ Казначействѣ, пока отыщется журналистъ, который долженъ сдѣлать разсчетъ поверстныхъ денегъ и записать въ журналъ. Такимъ образомъ весь процессъ полученія подорожной обходится для отправляющагося, при самой счастливой обстановкѣ, не менѣе полусутокъ, а въ противномъ случаѣ и цѣлыя сутки. Чтобы отстранить подобныя стѣсненія, полезно было бы производить выдачу подороженъ изъ почтовыхъ конторъ (*), съ тѣмъ, чтобы полицейскія и прочія управленія обо всѣхъ лицахъ, по обстоятельствамъ не могущихъ воспользоваться выѣздомъ, увѣдомляли своевремевно почтовыя конторы, для свѣдѣнія; при этомъ порядкѣ каждый отъѣзжающій можетъ получить подорожную не болѣе, какъ черезъ полъ часа.

Проѣзжающіе по частной надобности, за право слѣдованія, уплачиваютъ $^1/_2$ к. за версту съ каждой лошади въ казну; а потому они должны пользоваться преимуществами на равнѣ съ ѣдущими по казенной надобности, т. е. отпускъ лошадей со станціи долженъ производиться первому предъявившему подорожную или прибывшему на станію; только лишь для ѣдущихъ на курьерскихъ лошадяхъ преимущество должно остаться въ своей силѣ.

Выдача подороженъ изъ Казначейства производится подъ личныя росписки тѣхъ лицъ, на чье имя написаны подорожныя; между тѣмъ весьма не рѣдко бываютъ случаи, что

(*) Такой порядокъ введенъ уже въ нѣкоторыхъ почтовыхъ мѣстахъ, гдѣ нѣтъ мѣстныхъ уѣздныхъ Казначействъ.

отъѣзжающій, особенно изъ уѣзда, по необходимымъ обстоятельствамъ, не можетъ отправиться лично въ городъ за полученіемъ подорожной; а потому слѣдовало бы дозволить выдачу подороженъ подъ росписки уполномоченныхъ.

Кромѣ вышесказанныхъ облегченій для гг. проѣзжающихъ, въ предполагаемомъ нововведеніи заключается и польза казны: во 1-хъ, разсчетъ поверстныхъ денегъ можетъ быть высчитанъ правильнѣе почтовымъ чиновникомъ, нежели чиновникомъ Казначейства; для перваго почтовый дорожникъ есть постоянное занятіе, а для послѣдняго—случайное. Во 2-хъ, въ Казначействѣ взиманіе поверстныхъ денегъ производится за то количество лошадей, на какое испрашивается подорожная, а между тѣмъ большая часть проѣзжающихъ требуютъ подорожныя на двѣ лошади, тогда какъ, на основаніи почтовыхъ правилъ, по достоинству экипажей и числу ѣдущихъ, подорожныя должны быть выданы имъ на три и болѣе лошадей. Отъ упущенія этаго страдаетъ очевидно интересъ казны, такъ что, при строгомъ контролѣ и точномъ исполненіи почтовыхъ правилъ, поверстный сборъ долженъ непремѣнно увеличиться, по крайней мѣрѣ на $^1/_{10}$ часть, т.-е. до 55 т. руб.

Для избѣжанія безпорядковъ въ случаѣ, если проѣзжающій возьметъ подорожную на меньшее количество лошадей, чѣмъ сколько ему подъ экипажъ дѣйствительно нужно, необходимо дозволить выдачу ему излишняго количества лошадей со станціи, но съ тѣмъ, чтобы тамошній станціонный смотритель объяснилъ въ подорожной, что „на основаніи такого-то § правилъ, слѣдуетъ и отпущено со станціи столько-то лошадей, а въ ближайшемъ городѣ по тракту слѣдованія проѣзжающаго смотритель представлялъ бы подорожныя съ подобными надписями въ почтовую контору, для истребованія дополнительныхъ

подорожныхъ, со внесеніемъ слѣдующихъ поверстныхъ денегъ и уплаты за бланкъ.

Книги на записку прихода и расхода бланковъ и сборовъ должны быть выдаваемы изъ Казенныхъ Палатъ; туда же онѣ должны и посылаться по истеченіи года на ревизію. Передача сборовъ должна производиться въ Уѣздныя Казначейства, согласно настоящему положенію, установленному для передачи почтовыхъ сборовъ, т.-е. еженедѣльно.

Въ дополненіе къ поясненнымъ выгодамъ для проѣзжающихъ и пользы казны, авторъ присовокупляетъ слѣдующее: подорожные бланки по казенной надобности выдаются безъ всякаго за нихъ взиманія, а таковыхъ, по отчету, опубликованному главнымъ почтовымъ управленіемъ за 1861 годъ, значится выданными по казенной надобности 80,465. Справедливо было бы за бланки эти положить взиманіе по 50 к. за бланкъ, или, по крайней мѣрѣ, ту же цѣну, какая назначена и за бланки по частной надобности, т.-е. по 30 к. Или же, раздѣливъ ихъ на три разряда: 1-й въ 1 руб., 2-й въ 50 к. и 3-й въ 25 к., первый разрядъ назначить для лицъ, командированныхъ для инспектированія и ревизіи отъ первыхъ инстанцій; второй — для лицъ слѣдующей инстанціи, предводителей, мировыхъ учрежденій, уѣздныхъ исправниковъ, акцизныхъ надзирателей и судебныхъ слѣдователей, и третій—для остальныхъ лицъ низшихъ инстанцій. Сборъ этотъ былъ бы совершенно не стѣснителенъ и принесъ бы доходу до 50 т. руб. За тѣмъ излишне собранный такимъ образомъ доходъ, до 100 т. руб., могъ бы служить съ пользою для казны, или принести хотя малую, но благодѣтельную пользу, въ случаѣ употребленія его для почтоваго вѣдомства (если другихъ источниковъ не предвидится), особенно для служащихъ въ провинціи, которые, получая содержаніе

по штатамъ, составленнымъ еще въ 1830 году, находятся совершенно въ бѣдственномъ положеніи; эта лепта была бы для нихъ, впредь до составленія новыхъ штатовъ, дѣйствительнымъ поощреніемъ за ихъ многотрудныя и безпрерывныя занятія, кои не несетъ ни одно изъ другихъ вѣдомствъ.

VII. Въ № 401 Биржевыхъ Вѣдомостей, 13 ноября 1863 года, *г-нъ А. Е.* доказываетъ, что предоставить выдачу подороженъ почтовымъ конторамъ нельзя иначе, какъ увеличивъ число чиновниковъ въ этихъ конторахъ; а между тѣмъ однѣхъ четвертоклассныхъ конторъ въ Россіи около 200. Въ подтвержденіе своей мысли, г-нъ А. Е., самъ служащій почтмейстеромъ въ конторѣ 4 класса, исчисляетъ всѣ лежащія на немъ обязанности и старается показать, что, будучи связанъ ими, онъ по большей части былъ бы не въ состояніи удовлетворять безостановочно желающихъ получать подорожныя. Занятія свои г-нъ А. Е. описываетъ слѣдующимъ образомъ: „въ управляемой мною конторѣ пріемъ корреспонденціи въ понедѣльникъ и пятницу съ 8 до 11 часовъ утра, по окончаніи чего немедленно заготовляется корреспонденція и, по изготовленіи, отправляется почта: все это безъ малѣйшаго промежутка; понятно, что пріемъ корреспонденціи и отправленіе почты занимаетъ почти цѣлый день. Если желающій получить подорожную явится въ контору во время пріема корреспонденціи, или заготовленія почты къ отправленію, то я никакъ не могу уже заняться выдачею подорожной. Чтобы выдать ее, надобно прокопаться въ почтовомъ дорожникѣ нѣсколько часовъ, во первыхъ, потому, что дорожникъ составленъ не такъ, чтобы скоро можно было найти нужное число верстъ; во вторыхъ, къ дорожнику принадлежитъ великое множество прибавленій, и всѣхъ ихъ должно пересмотрѣть. Во время же разбора почты, не только нельзя выдать

подорожную желающему получить ее, но даже нельзя и пустить его въ контору. По разборѣ почты почтмейстеръ бываетъ обыкновенно занятъ нѣсколько часовъ раздачею корреспонденціи, которой публика всегда съ нетерпѣніемъ ожидаетъ. Я сказалъ только о двухъ дняхъ въ недѣлѣ, въ которые почтмейстеръ занятъ по нѣскольку часовъ сряду срочнымъ дѣломъ; но въ теченіи недѣли онъ каждый день занятъ постоянно съ утра до вечера то пріемомъ, то раздачею корреспонденціи, то рѣшеніемъ разныхъ вопросовъ, съ которыми публика относится къ нему. Это занятія по конторѣ. Теперь скажу о занятіяхъ почтмейстера внѣ конторы: у меня 5 станцій, изъ коихъ 4 въ уѣздѣ, на 2-хъ противуположныхъ трактахъ. Для обозрѣнія ихъ, или для какихъ либо другихъ непредвидѣнныхъ обстоятельствъ, я долженъ по временамъ отлучаться изъ города, и на самую короткую отлучку употреблять слишкомъ 12 часовъ, потому что надобно сдѣлать въ оба пути 100 верстъ.“

Признавая такимъ образомъ совершенно невозможнымъ поручить выдачу подороженъ почтмейстерамъ безъ помощниковъ, г-нъ А. Е. находитъ, что правила, предлагаемыя въ № 381 Биржевыхъ Вѣдомостей, для выдачи подороженъ изъ почтовыхъ конторъ, могли бы быть соблюдаемы и при выдачѣ подороженъ изъ Казначейства, чиновники коего знакомы съ почтовымъ дорожникомъ не менѣе, если не болѣе, чѣмъ почтовые чиновники: почтовой конторѣ приходится отправить въ годъ не болѣе 20 эстафетъ, и то преимущественно по своей губерніи, въ то время, какъ Казначейство выдаетъ въ годъ не менѣе 800 подороженъ, на разныя разстоянія. Взысканіе же недоборовъ съ почтмейстеровъ, просчитавшихся за недосугомъ, было бы для нихъ крайне отяготительно.

VIII. Въ № 413 Биржевыхъ Вѣдомостей, 24 ноября 1863

года, *г-нъ С. Черепановъ*, изъ Казани, указываетъ на то, что подорожныя выдаются у насъ въ Россіи по объявленному направленію на данное число верстъ, со взиманіемъ по ½ к. за версту и лошадь; а потому, если путешественнику неожиданно встрѣтится надобность перемѣнить направленіе пути его, то приходится брать новую подорожную, если есть вблизи Казначейство, или же нанимать вольныхъ лошадей и платить такую цѣну, какую вздумаютъ взять съ него. Въ Сибири, при закупкѣ звѣриныхъ шкуръ и особенно при розыскахъ золота, встрѣчается весьма часто необходимость перемѣны пути, а потому подорожныя, какъ совершенно безполезныя, никогда и не берутся; въ слѣдствіе сего путешественникъ находится въ полной зависимости отъ вольныхъ ямщиковъ и платитъ обыкновенно баснословныя цѣны за короткіе переѣзды.

Въ виду такихъ неудобствъ, встрѣчающихся у насъ и не въ одной Сибири, г. Черепановъ предлагаетъ выдавать подорожныя не поверстно, съ означеніемъ направленія пути, а *временныя*, т.-е. годовыя, мѣсячныя или на нѣсколько сутокъ, съ тѣмъ, чтобы, по предъявленіи таковой подорожной, гдѣ бы то ни было, путешественникъ могъ получать за указные прогоны нужное число лошадей. Право это онъ полагаетъ предоставить путешествующимъ не только на почтовыхъ трактахъ и дорогахъ, но и на всѣхъ вообще большихъ и проселочныхъ дорогахъ, ибо обязательство давать лошадей за прогоны ни въ какой мѣстности, для сельскихъ обывателей, не будетъ стѣснительно, такъ какъ извозъ вездѣ въ Россіи составляетъ главную промышленность, и разсчетливые мужики, во многихъ мѣстахъ, берутъ гораздо дешевле прогоновъ. Этой мѣрою ограничится произволъ сельскихъ обывателей во взиманіи несоразмѣрныхъ провозныхъ платъ, вредный имъ же самимъ, ибо онъ отбиваетъ

охоту къ путешествіямъ въ такихъ мѣстностяхъ. При томъ же можно всегда разсчитать, хотя приблизительно, стоимость проѣзда, а слѣдовательно и устранить существенное препятствіе къ поѣздкамъ по какому угодно направленію. Это обстоятельство также послужитъ и къ наивозможно лучшему содержанію дорогъ, даже проселочныхъ, такъ какъ для сельскихъ обывателей это будетъ вѣрнымъ средствомъ къ привлеченію въ свою мѣстность путешественниковъ. Да и сами путешественники рады будутъ возможности совершать поѣздки по разнымъ путямъ. Однихъ будутъ интересовать перемѣны мѣстностей; другихъ— устраненіе остановокъ отъ недостатка лошадей, какъ это часто бываетъ (да и не быть не можетъ) по главнымъ трактамъ, напримѣръ по сибирскому, гдѣ для всего огромнаго населенія Россіи лежитъ только одна дорога; третьи (и ихъ окажется всѣхъ больше) будутъ искать дешевизны проѣзда, избѣжанія *вольныхъ* почтъ и сокращенія путей, какъ это велось между Казанью и Тюменью, по такъ называемому малому тракту, гдѣ переѣздъ сокращенъ верстъ на триста.

При этомъ подорожный сборъ, безъ сомнѣнія, увеличится, ибо богатые люди, во избѣжаніе хлопотъ, сопряженныхъ съ каждымъ полученіемъ подорожной на извѣстное разстояніе, будутъ, безъ сомнѣнія, брать годовыя подорожныя; а если бѣднякъ и разсчитаетъ аккуратно время, какое нужно ему на проѣздъ, то отъ этого большаго убытка не будетъ; за то будетъ польза бѣдняку, особенно, если онъ не поспитъ нѣсколько ночей, чтобы сократить путешествіе.

Впрочемъ, опредѣливъ на каждый день 150 верстъ, можно сблизить настоящій сборъ съ предполагаемымъ, и можно даже значительно понизить этотъ сборъ, безъ опасенія уменьшить его сумму, если только установить слѣдующія правила:

Обязать каждаго, ѣдущаго не на своихъ, а на наемныхъ лошадяхъ, имѣть подорожную и записывать ее въ каждомъ городѣ и селѣ въ данныя книги. (Главную пользу этого нововведенія авторъ видитъ въ томъ, что, въ случаѣ пропажи путешественника, весьма легко его выслѣдить.)

Обязать сельскихъ обывателей не возить никого безъ подорожной, для чего, разумѣется, надобно облегчить и упростить операцію полученія подороженъ. (Этимъ прекратится средство перемѣнять мѣстопребываніе подозрительнымъ лицамъ.) Годовыя подорожныя должны быть значительно удешевлены, и если нѣкоторые дѣятельные люди извлекутъ изъ этого для себя выгоду, за то множество будетъ и такихъ, у которыхъ годовыя подорожныя пролежатъ даромъ; стало быть, нарушенія равновѣсія опасаться нельзя.

IX. Г-нъ *А. Крыловъ*, въ № 407 Биржевыхъ Вѣдомостей, 28 ноября 1863 года, находитъ, что для проѣзжающихъ по собственной надобности подорожныя надо отмѣнить, а вмѣсто ихъ установить особые билеты, которые могутъ быть выдаваемы смотрителями тѣхъ почтовыхъ станцій, откуда проѣзжающіе начинаютъ свое путешествіе на почтовыхъ лошадяхъ. Билетъ можетъ быть или на гербовой, или на простой бумагѣ и долженъ имѣть, въ отношеніи къ полученію на другихъ станціяхъ лошадей, такую же силу, какъ и подорожныя. При выдачѣ его, смотритель обязанъ взыскивать ту сумму, чего стоитъ для казны бланкъ подорожной, т.-е. 30 к. или болѣе, судя по числу требуемыхъ проѣзжающимъ лошадей, такъ чтобы за билетъ на двѣ лошади бралось 30 к., а далѣе за каждую лошадь прибавлялось бы по 15 к. Возвышеніе платы по числу лошадей не составитъ большихъ издержекъ для проѣзжающихъ; за то

они будутъ избавлены отъ траты времени на полученіе подорожной изъ того мѣста, откуда онѣ теперь выдаются.

Свидѣтельства на безпрепятственный выѣздъ изъ города, въ которомъ берется подорожная, едвали сохраняютъ нынѣ свое значеніе и необходимы болѣе для тѣхъ, кто неизвѣстенъ лично. Поэтому смотритель станціи, при выдачѣ вышеозначеннаго билета, можетъ требовать это свидѣтельство отъ лицъ, ему не извѣстныхъ, только въ огражденіе себя и еще въ случаѣ сомнѣнія.

Для удобнѣйшаго учета числа выданныхъ билетовъ, не лишнее будетъ снабдить смотрителей такими же книгами, какія существуютъ на шоссейныхъ заставахъ, такъ чтобы билетъ отрѣзывался отъ того самаго листа, гдѣ записывается проѣзжающій въ книгѣ, форма коей должна быть сообразна съ назначеніемъ. Собираемыя за билеты деньги должны поступать въ Уѣздныя Казначейства, подобно тому, какъ поступаютъ въ нихъ деньги за гербовую бумагу, и должны сопровождаться вѣдомостью, а потомъ и самая книга должна поступать туда же на ревизію. Во избѣженіе недоразумѣній для другихъ станцій касательно пространства, на какомъ билетъ можетъ имѣть силу, станціонный смотритель, выдавшій его, долженъ означить въ немъ, что онъ выданъ такому-то лицу на проѣздъ отъ такой-то и до такой-то станціи и на такое-то количество лошадей, за что получено столько-то денегъ.

Такъ какъ порядокъ взиманія поверстныхъ денегъ долженъ при этомъ измѣниться, то, взамѣнъ нынѣ существующаго, можетъ быть установленъ слѣдующій: при заключеніи контрактовъ на содержаніе станцій, предлагать содержателямъ, чтобы они уплачивали казнѣ такую сумму, какую прежде приносили поверстныя деньги. Сумма эта, вѣроятно, ежегодно будетъ увеличиваться, потому что, при облегченіи

порядка полученія почтовыхъ лошадей проѣзжающими, можно разсчитывать, что болѣе будетъ желающихъ ѣхать на почтовыхъ лошадяхъ, нежели на вольныхъ. Переборъ и недоборъ противъ условія пусть остается у содержателей. Или же можно взыскивать съ содержателей по числу лошадей, выпущенныхъ въ гонъ. Въ такомъ случаѣ учетъ разгона лошадей надо возложить на смотрителей станцій и для этого дать имъ другую книгу, точно такую же, какъ и для выдачи билетовъ, чтобы, независимо отъ билета на полученіе лошадей, выдавать ямщикамъ отрѣзанный въ книгѣ билетъ на то число лошадей, какое отпущено проѣзжающему. Означеніе числа лошадей какъ въ книгѣ, такъ и въ билетѣ должно быть строго согласно. При ревизіи, билеты эти отбирать отъ ямщиковъ и повѣрять съ книгою, и потомъ дѣлать разсчетъ о количествѣ слѣдующихъ казнѣ денегъ, которыя могутъ быть удерживаемы изъ числа прогоновъ за возку почтъ и эстафетъ. Въ обоихъ этихъ случаяхъ, на покрытіе издержекъ содержателей станцій, увеличить прогонную таксу на половину копѣйки противъ нынѣшней. Такимъ образомъ сбережется интересъ казны и доставится удобство проѣзжающимъ.

Существующія нынѣ на станціяхъ росписанія въ состояніи будутъ ограничить произволъ, какъ проѣзжающихъ, такъ и смотрителей станцій касательно назначенія числа лошадей по роду экипажа; въ огражденіе же отъ нарѣканій, смотритель долженъ означать въ билетѣ, на основаніи какого параграфа дано столько лошадей.

X. Въ № 46 Современной Лѣтописи за 1863 годъ, г-нъ *Дамбровскій* замѣчаетъ, что подорожные листы имѣютъ двоякое значеніе: полицейское и финансовое. Съ точки зрѣнія надзора за подозрительными лицами, они рѣшительно не достига-

ютъ своей цѣли, а потому съ этой стороны оказываются совершенно ненужными. Въ финансовомъ же отношеніи, для сохраненія правительству получаемыхъ имъ нынѣ доходовъ, авторъ предлагаетъ завести на каждой станціи такія же книги съ билетами, какъ въ конторахъ пароходства. Для каждаго желающаго ѣхать, отрѣзывался бы билетъ, за который онъ уплачивалъ бы, какъ и теперь, 30 к. с. за бланкъ и полукопѣечный сборъ по числу верстъ и лошадей. Все это должно прописываться въ билетѣ. Отрѣзки книги, за подписью проѣзжающаго, служили бы свидѣтельствомъ о взысканной суммѣ.

Легкость добыванія билета усилила бы ѣзду на почтовыхъ, а слѣдовательно и правительственный сборъ. Проѣзжающіе же выиграли бы сверхъ того много времени, а также сохранили бы въ своихъ карманахъ то, что тратятъ теперь на побочные расходы, неизбѣжные нынѣ при взятіи подорожной.

XI. Въ № 289 Спб. Вѣдомостей, 31 декабря 1863 года, г-нъ *Финорусъ*, описавъ, въ видѣ разсказа, затруднительный порядокъ полученія подороженъ, заявляетъ о необходимости ихъ отмѣны. Онъ замѣчаетъ, что существованіе подороженъ вовсе не мѣшаетъ выѣхать изъ города лицамъ, почему нибудь находящимся подъ присмотромъ полиціи, или же неисправнымъ должникамъ, обязавшимся не измѣнять мѣсто жительства. Цѣль эта не достигается потому, что засвидѣтельствованіе полиціи объ отсутствіи препятствій къ выѣзду изъ того мѣста, гдѣ выдаютъ подорожную, требуется только относительно того лица, *на чье имя* берется подорожная, и вовсе не касается тѣхъ *будущихъ*, которые имѣютъ право съ нимъ ѣхать. Въ добавокъ ничто не мѣшаетъ такому лицу отправиться пѣшкомъ или на вольнонаемныхъ лошадяхъ въ ближайшій уѣздный городъ, и тамъ взять подорожную, или же выѣхать по желѣзной дорогѣ или пароходу.

Съ точки зрѣнія финансовой, г-нъ Финорусъ замѣчаетъ, что ничтожная сумма, выручаемая съ 30 копѣечнаго сбора, вознаградилась бы съ избыткомъ при отмѣнѣ, вмѣстѣ съ подорожными, тѣхъ уклоненій, которыя сплошь да рядомъ случаются, при проѣздѣ съ подорожными, и въ слѣдствіе которыхъ проѣзжающіе берутъ обыкновенно на станціяхъ болѣе лошадей, чѣмъ сколько значится у нихъ въ подорожныхъ, и за сколько они заплатили поверстнаго сбора. Такимъ образомъ гербовый доходъ, получаемый казною за подорожные бланки, составляетъ лишь дробную часть недоплачиваемаго большинствомъ путешественниковъ поверстнаго сбора. Соображенія эти г. Финорусъ подтверждаетъ нѣсколькими примѣрами и цифрами.

Относительно неудобствъ публики, г. Финорусъ видитъ въ подорожныхъ поводъ къ чрезвычайной потерѣ времени и непредвидѣннымъ расходамъ, такъ что, отправляясь въ дорогу, никто не можетъ составить себѣ ни точнаго маршрута, ни бюджета. Въ случаѣ же могущей произойти, по различнымъ соображеніямъ, перемѣны тракта при возвращеніи, подорожныя, взятыя изъ мѣста жительства въ оба конца, оказываются совершенно негодными, и сборъ за обратный путь понапрасну уплаченнымъ. Наконецъ, по мнѣнію автора, всѣ эти случайности могутъ повести къ неуловимымъ обманамъ довѣрителей ихъ служащими.

XII. Въ № 9 Биржевыхъ Вѣдомостей, 10 января 1864 г., г-нъ *Иванъ Россоловъ* возражаетъ на ст. г-на С. М. (Бирж. Вѣд. № 381) (*) и замѣчаетъ, что недоборъ доходовъ съ подороженъ происходитъ не столько отъ ошибокъ бухгалтеровъ Казначейства, при вычисленіи поверстной платы, сколько отъ не-

(*) См. VI, Стр. 103.

правильности показаній ѣдущими о родѣ экипажа и количествѣ потребныхъ лошадей. Между тѣмъ смотритель и писарь почтовой станціи, по униженному положенію ихъ, не въ состояніи протестовать противъ несоблюденія установленныхъ правилъ и, вѣроятно, останутся и впредь въ такихъ же отношеніяхъ къ проѣзжающимъ.

Въ слѣдствіе сего г. Россоловъ полагаетъ, что вопросъ объ увеличеніи поверстнаго сбора далеко не разрѣшится перемѣною мѣста выдачи подороженъ. Искать разрѣшенія этого надобно въ обстоятельствахъ, гораздо болѣе существенныхъ. Что поверстный сборъ могъ бы по крайней мѣрѣ превышать 600 т. руб., въ этомъ нѣтъ для автора никакого сомнѣнія; но для сего необходимо также измѣнить и коренной составъ почтовыхъ конторъ, со включеніемъ особаго надсмотрщика, наблюдающаго за ѣдущими. А какъ для такого измѣненія потребуется новый расходъ, то въ сущности правительству достанется все-таки прежняя цифра, если, пожалуй, не менѣе; контролировать же каждаго ѣдущаго совершенно невозможно, и зло все-таки будетъ вкрадываться, а правительство терять часть сбора, если только онъ будетъ сообразоваться съ разстояніемъ и числомъ лошадей.

Для избѣжанія этого зла, г. Россоловъ предлагаетъ уничтожить поверстный сборъ и выдавать только бланки, служащіе какъ бы свидѣтельствомъ на право проѣзда. Бланки эти могли бы быть пяти разрядовъ, по разстоянію каждаго губернскаго города; цѣна бланкамъ тоже пяти достоинствъ, отъ 1 р. до 8 р. включительно.

Принимая, по приблизительнымъ свѣдѣніямъ, что въ Россіи выдается въ годъ до 190 т. подороженъ, и полагая среднимъ числомъ за каждый бланкъ по 3 р., получится сумма 570,000

руб. При новомъ порядкѣ, явившемуся за подорожною въ Казначейство (если только въ Казначействѣ нѣтъ увѣдомленія отъ полиціи о запрещеніи ему выѣхать), казначей или бухгалтеръ, по заранѣе разсчитанному разстоянію между губернскими городами, заявляетъ, что разстояніе его пути принадлежитъ къ такому-то разряду бланковъ и, взявши деньги, напримѣръ 5 руб., пишетъ подорожную. За тѣмъ на станціяхъ не будутъ уже мучить проѣзжающихъ за несоблюденіе правилъ, хотя бы они забирали 100 лошадей, не будутъ требовать и дополнительныхъ подороженъ; а будутъ только существовать почтовыя условія, по разрядамъ экипажей и времени года, для взиманія прогонныхъ денегъ.

Съ лицъ, желающихъ ѣхать до извѣстнаго мѣста и обратно, можно бы брать двойныя деньги за разъ. А чтобы въ Казначействахъ не задерживали журналисты своимъ сложнымъ записываніемъ и непремѣннымъ собственноручнымъ росписываніемъ за квитанцію самаго ѣдущаго, необходимо упростить порядокъ выдачи подороженъ, измѣнивъ его хоть тѣмъ, что деньги за бланкъ не записывать такъ сложно въ общую книгу прихода, а завести отдѣльную, собственно для сбора за подорожныя, въ которой и росписываться кому придется или тому, кто придетъ за бланкомъ.

При такомъ порядкѣ и сборъ бы увеличился, и ѣдущіе не испытывали бы задержки въ выдачѣ подороженъ; уменьшились бы и непріятности по станціямъ.

XIII. Въ № 51 Бирж. Вѣдомостей, 21 февраля 1864 г., помѣщено *извлеченіе изъ свѣдѣній, доставленныхъ, въ слѣдствіе приглашенія ея, въ Бессарабскую Казенную Палату, отъ г. уѣздныхъ казначеевъ, касательно вопроса о подорожныхъ.*

Изъ сообщенныхъ Бессарабскою казенною палатою свѣдѣній

видно, что никто не находитъ возможности отмѣнить или замѣнить какимъ либо другимъ — доходъ, получаемый нынѣ при выдачѣ подороженъ.

Что же касается до неудобствъ, соединенныхъ нынѣ съ полученіемъ подороженъ, то всѣ единогласно указываютъ на извѣстныя удостовѣренія полиціи, безъ которыхъ подорожныя не могутъ быть нынѣ выданы. Для устраненія этого неудобства, по мнѣнію г. Аккерманскаго казначея, было бы возможно сосредоточить выдачу подороженъ въ полиціяхъ. Полиціи болѣе чѣмъ кому либо извѣстно лицо, желающее взять подорожную, число будущихъ, а равно: какъ велика тяжесть экипажей, поклажи и т. п. По этому она можетъ весьма правильно опредѣлить количество лошадей и взыскать, по числу ихъ, поверстныя деньги, которыя въ опредѣленное время будутъ отправлятся въ казначейства. Но случается, что взявшій подорожную до распутицы съ будущимъ на двѣ лошади отправляется тогда, когда распутица уже наступила, по этому и беретъ трехъ лошадей; или, напримѣръ, бываетъ, что лица, взявшія подорожную на опредѣленное подъ экипажъ количество лошадей, не доѣзжая до мѣста назначенія, по какому либо случаю, встрѣчаютъ необходимость перемѣнить экипажъ на болѣе тяжелый, почему и припрягаются лишнія лошади противу подорожной. Во всѣхъ подобныхъ случаяхъ явная потеря казны. По этому необходимо установить, чтобы на почтовыхъ станціяхъ брались съ проѣзжающихъ поверстныя деньги, по числу добавленныхъ противу подороженъ лошадей, и записывались каждымъ проѣзжающимъ собственноручно въ имѣющіяся на станціяхъ шнуровыя книги для записки подороженъ и количества впряженныхъ лошадей. Собранныя такимъ образомъ поверстныя деньги передавались бы въ казначейства въ опредѣленные сроки, самыя же книги

по истеченіи года были бы контролируемы въ казенной палатѣ.

Гг. Бендерскій и Ясскій уѣздные казначеи полагаютъ удобнымъ предоставить выдачу подороженъ самимъ казначействамъ, по предъявленіи только документовъ о званіи.

Сорокскій же уѣздный казначей, имѣя въ виду потерю времени, которую нужно сдѣлать ѣдущему, чтобы получить удостовѣреніе полиціи, а потомъ самую подорожную, и ущербъ казны, когда за добавленныхъ лошадей по взятіи подорожной не будутъ браться поверстныя, — полагаетъ выдачу подороженъ возложить на станціонныхъ смотрителей, снабдивъ ихъ установленными книгами, гдѣ бы записывалось: кому выдана подорожная, на сколько лошадей, до котораго мѣста и сколько взыскано денегъ за блаикъ и поверстныхъ. Если у проѣзжающихъ на слѣдующихъ станціяхъ оказалось бы ѣдущихъ болѣе, чѣмъ у нихъ обозначено въ подорожныхъ, или экипажъ тяжелѣе; то станціонные смотрителя должны довзыскивать поверстныя деньги, или выдавать имъ дополнительныя подорожныя. Деньги эти, по истеченіи мѣсяца, слѣдуетъ передавать въ казначейство чрезъ почтовыя конторы. Въ такомъ случаѣ желающіе ѣхать были бы спокойны и не имѣли бы затрудненій, получая подорожную и лошадей во всякое время дня и ночи.

Г. казначей Оргѣевскаго уѣзднаго казначейства, въ отклоненіе неправильнаго взиманія поверстныхъ денегъ съ проѣзжающихъ, предлагаетъ постановить, чтобы сборъ этотъ съ каждой лошади, впрягаемой въ собственные экипажи, равно и въ почтовыя телѣги, былъ взимаемъ на почтовыхъ станціяхъ, — но не на всѣхъ, а только въ городахъ губернскихъ, уѣздныхъ и другихъ мѣстахъ, гдѣ это окажется необходимымъ. Смотрители станцій должны взимать означенный сборъ до перваго лежащаго на пути города или другаго мѣста, гдѣ тоже установлены будутъ станціи для этого сбора.

ваемыя такимъ порядкомъ съ проѣзжающихъ поверстныя деньги должны тотчасъ же записываться въ шнуровыя книги, данныя на этотъ предметъ казенными палатами. Собираемые такимъ образомъ доходы смотрители станцій на другой или не далѣе, какъ на третій день, обязаны сдавать, подъ росписку въ той же книгѣ, мѣстнымъ губернскимъ или уѣзднымъ почтмейстерамъ, или другому назначенному отъ правительства лицу. Сіи послѣдніе принятый ими доходъ, въ тотъ же день или не далѣе другаго дня, должны сдать подъ квитанціи въ ближайшія уѣздныя казначейства. По окончаніи года, губернскія почтовыя конторы обязаны истребовать, каждая по своему вѣдомству, шнуровыя книги съ слѣдующими къ нимъ квитанціями и отослать ихъ на ревизію въ мѣстныя казенныя палаты. Правильное взиманіе поверстныхъ денегъ смотрителями почтовыхъ станцій, исправное веденіе ими шнуровыхъ книгъ и своевременное принятіе отъ нихъ этихъ сборовъ, должно лежать на попеченіи мѣстныхъ губернскихъ и уѣздныхъ почтмейстеровъ, подъ личною ихъ отвѣтственностію. Уѣздныя казначейства, по полученіи отъ мѣстныхъ почтмейстеровъ поверстнаго дохода, обязаны записывать его и потомъ, по доставляемымъ казеннымъ палатамъ вѣдомостямъ, показывать особыми статьями. За тѣмъ порядокъ выдачи подорожныхъ бланковъ нужно измѣнить только въ томъ, чтобы выдача ихъ производилась не уѣздными казначействами, а мѣстными полиціями, отъ которыхъ нынѣ зависитъ выдача проѣзжающимъ удостовѣреній на безпрепятственный выѣздъ. Вырученныя деньги полицейскія мѣста должны отсылать за каждый прошедшій мѣсяцъ, не далѣе какъ третьяго числа слѣдующаго мѣсяца, а уѣздныя казначейства сборъ этотъ, также какъ и поверстный, должны записывать на приходъ особыми статьями и показывать по вѣдомостямъ казенныхъ палатъ. Что же касается до выдачи

подороженъ по казенной надобности, то порядокъ этотъ, по мнѣнію г. Оргѣевскаго казначея, измѣненію не подлежитъ.

Бессарабская казенная палата съ своей стороны тоже полагаетъ, что для устраненія неудобствъ, сопряженныхъ съ полученіемъ подорожныхъ, слѣдуетъ отмѣнить выдачу изъ полицейскихъ мѣстъ удостовѣреній; а для сохраненія интересовъ казны предлагаетъ снабдить станціонныхъ смотрителей книгами, въ которыя бы записывалось число лошадей, взятыхъ на станціяхъ болѣе противъ показаннаго въ самой подорожной. Взысканныя же за каждую лишнюю лошадь поверстныя деньги, также по запискѣ въ книги, отсылались бы въ почтовыя конторы для передачи въ казначейства.

XIV. Г. *Н. М.* въ № 52 Биржевыхъ Вѣдомостей, 22 февраля 1864 года, возражаетъ на статьи гг. Дамбровскаго (въ *№ 46 Совр. Лит.* (X)) и г. К. Г—скаго (въ № 123 Одес. Вѣстн. (V.).

Г. Н. М. утверждаетъ, что выдача подороженъ изъ почтовыхъ мѣстъ производится и нынѣ тамъ, гдѣ оно оказывается возможнымъ, по мѣстнымъ обстоятельствамъ или просто по желанію публики. Для совершенной же передачи этой обязанности въ почтовое вѣдомство, авторъ не видитъ ни особой надобности, ни достаточныхъ основаній. Сборы за подорожные листки и поверстныя деньги, получаемыя при выдачѣ этихъ листковъ, не входятъ въ составъ такъ называемыхъ почтовыхъ сборовъ; они поступаютъ въ казну прямо отъ тѣхъ мѣстъ, гдѣ взяты; до почтоваго же вѣдомства совсѣмъ не касаются. Вопреки мнѣнію г. К. Г—скаго, г. Н. М. полагаетъ, что мѣстныя обстоятельства — дорожныя, климатическія и другія, извѣстны почтовому управленію не болѣе, чѣмъ всякому другому мѣстному управленію.

Возражая г. Дамбровскому, авторъ указываетъ на то, что подорожныя существуютъ для соблюденія весьма значительнаго государственнаго интереса и огромнаго интереса земства.

Кто же будетъ контролировать государственные доходы эти, если, по предложенію г. Дамбровскаго, на каждой станціи будутъ заведены книги съ 30-ти копѣечными билетами, подобно тому, какъ въ конторахъ пароходствъ?

Подъ чьимъ надзоромъ и гдѣ будетъ находиться касса на станціяхъ?

Станціи, какъ извѣстно, управляются станціонными смотрителями, тамъ гдѣ таковые полагаются; а прочія старостами, писарями и самими почтсодержателями. Станціоннымъ смотрителямъ едва достаетъ времени на исполненіе тѣхъ обязанностей, которыя теперь на нихъ возложены по управленію станціями. Къ тому же матеріальное обеспеченіе ихъ такъ ничтожно, что нельзя и думать возложить на нихъ еще новыя занятія; нѣтъ наконецъ и возможности предоставить отчетность въ значительныхъ казенныхъ суммахъ людямъ, которые къ этому спеціальному занятію вовсе не приготовлены. Что же касается до старостъ и писарей, которые выбираются большею частію изъ самихъ ямщиковъ; то это все люди малограмотные, и не только не имѣющіе понятія о правильной отчетности, но и нравственности-то не всегда безукоризненной: на нихъ въ дѣлѣ охраненія поверстныхъ положиться ужъ вовсе нельзя. Наконецъ и сами почтсодержатели не возьмутся за сбереженіе и учетъ казенныхъ денегъ.

При всемъ томъ необходимость подороженъ, въ отношеніи казеннаго интереса, все таки еще не такъ значительна, какъ въ отношеніи земскаго интереса; потому-что капиталъ, собираемый казною въ видѣ бланковаго и поверстнаго сборовъ, да-

леко не такъ значителенъ въ сравненіи съ тѣмъ, который платитъ земство за почтовыхъ лошадей. Извѣстно, что за содержаніе почтовыхъ лошадей платятся проѣзжающими такъ называемыя прогонныя деньги. Но такъ какъ плата эта далеко не достаточна для содержанія почтовой гоньбы, то остальное доплачиваетъ земство. Вотъ эта-то цифра, которую доплачиваетъ почтсодержателямъ земство, весьма велика.

Почтовыя лошади, собственно говоря, выгоды казнѣ никогда не приносили и не могутъ приносить; напротивъ, содержаніе ихъ составляетъ значительный государственный и земскій расходъ. Расходъ этотъ допускается однако казною и земствомъ въ интересахъ администраціи, общежитія, торговли, просвѣщенія и тому подобныхъ народныхъ потребностей. Земство приплачиваетъ почтсодержателямъ значительную цифру, для того чтобы доставить удобный переѣздъ промышленнику, ученому, чиновнику, ѣдущему по дѣламъ службы, и частному человѣку. Если бы этой приплаты не было, то почтсодержатели должны были бы брать съ проѣзжающихъ вдвое, а можетъ быть и втрое противъ теперешняго. Кто же бы тогда могъ ѣздить на почтовыхъ? Такимъ образомъ казна и земство расходуютъ значительныя суммы на почтовыхъ лошадей для удовлетворенія государственныхъ и общественныхъ потребностей. Слѣдовательно требуется внимательное наблюденіе, чтобы расходъ этотъ соотвѣтствовалъ дѣйствительнымъ нуждамъ государства и земства; другими словами: нужно весьма строгое наблюденіе за тѣмъ, какое именно количество слѣдуетъ содержать лошадей на каждомъ трактѣ. Для этого-то и служатъ подорожныя вмѣстѣ съ станціонными книгами, которыя имѣются на каждой станціи. Въ эти книги вписывается количество вышедшихъ въ гонъ лошадей съ подорожепъ. Такимъ образомъ число израсходован-

ныхъ лошадей всегда извѣстно и можетъ быть повѣрено. Сообразно съ этимъ разгономъ лошадей, *дѣйствительно потребныхъ* для нуждъ государственныхъ и общественныхъ, установляется и комплектъ лошадей на почтовыхъ трактахъ.

Если же предоставить выдачу подороженъ самимъ станціямъ, т. е. самимъ почтсодержателямъ, то собственная выгода ихъ побудитъ давать почтовыхъ лошадей кому угодно, такъ какъ за каждую лошадь они получаютъ прогоны и плату отъ земства. Сверхъ того разгонъ лошадей можетъ тогда показываться въ преувеличенномъ видѣ, потому что контроля надъ нимъ никакого не будетъ; разгонъ увеличится безъ нужды, а съ тѣмъ вмѣстѣ увеличится безъ нужды и земская плата, которая и безъ того не мала.

Признавая такимъ образомъ совершенно невозможнымъ уничтожить порядокъ, которымъ соблюдаются столь значительные интересы казны и земства, г. Н. М. считаетъ вмѣстѣ съ тѣмъ весьма желаннымъ устранить стѣснительныя формальности, если онѣ есть.

XV. Въ № 62 Биржев. Вѣдомост., 4 марта 1864 года, г. *М. Штрангъ* заявляетъ, что задача преобразованія подороженъ состоитъ въ томъ, чтобы измѣнить нынѣшній порядокъ не въ однихъ лишь видахъ облегченія публики, но и съ цѣлью увеличить вмѣстѣ съ тѣмъ доходы казны.

Выдача подорожныхъ почтовыми конторами не приведетъ къ желанному результату, бѣзъ установленія особыхъ надзирателей, что увеличило бы лишь расходъ. Между тѣмъ, какъ казначейство, такъ и почтовая контора удалены отъ станцій, слѣдовательно отъ нихъ и требовать нельзя правильнаго наблюденія за тѣмъ, что дѣлается не въ виду ихъ; а если это и будетъ требоваться, то на дѣлѣ выполняться не можетъ.

Ни что такъ не облегчитъ проѣзжающихъ и не увеличитъ сборъ казны съ того числа лошадей, какое отпускается, какъ то, чтобы въ каждомъ городѣ было отпускаемо почтовымъ станціямъ изъ почтовыхъ конторъ примѣрное число подорожныхъ за подписомъ почтмейстеровъ (потому что, если законъ повелѣваетъ давать лошадей по подорожнымъ, то не все-ли равно, будутъ онѣ или нѣтъ за подписомъ начальника губерніи). Этимъ подорожнымъ должны быть ведены особыя книги, съ графою для росписки требователей; деньги же, по повѣркѣ книгъ съ книгами почтсодержателей, относительно числа лошадей, должны ежемѣсячно быть отправляемы въ казначейство.

Г. Штрангъ полагаетъ, что росписка требователя и собственный интересъ содержателей, ничего противъ правилъ не уступающихъ проѣзжающему, должны служить вѣрною гарантіей, что $^1/_2$ копѣечный сборъ будетъ соотвѣтствовать прогонамъ, взысканнымъ за впряженныхъ лошадей, тѣмъ болѣе когда онъ составляетъ лишь $^1/_5$ его долю ($^1/_2$ к. и $2^1/_2$ к.); а содержатели и теперь довѣряютъ сборъ свой станціямъ.

Почтмейстеры же, будучи заняты лишь два дня въ недѣлю, по почтовымъ днямъ, могутъ отбирать деньги еженедѣльно.

Авторъ замѣчаетъ также, что справедливость требуетъ отпускать землевладѣльцамъ лошадей безъ подорожныхъ, такъ какъ станціи содержатся преимущественно изъ суммъ земскаго сбора, взимаемаго главнымъ образомъ съ землевладѣльцевъ.

Предъявленіе удостовѣреній полиціи о правѣ на выѣздъ г. Штрангъ считаетъ совершенно лишнимъ, такъ какъ полиція можетъ своевременно давать знать на станцію о лицахъ, неимѣющихъ права выѣзда.

При возможности добиться такимъ образомъ правильнаго сбора естественнымъ путемъ, было бы уже совершенно безпо-

лезно раздѣлять подорожныя на 5 разрядовъ, отъ 1 р. до 8 руб. каждая, какъ предлагаетъ г. Россоловъ (XII).

Кромѣ вышесказанныхъ гарантій относительно того, что ½ к. сборъ въ казну будетъ собираемъ по числу дѣйствительно отпускаемыхъ лошадей, слѣдуетъ имѣть въ виду, что завѣдующіе станціями никогда не рѣшатся утаить одну или двѣ лошади, потому что слѣдующіе проѣзжающіе будутъ требовать этихъ лошадей, по общей книгѣ долженствующихъ быть на лицо. Почтовому вѣдомству слѣдовало бы при контрактахъ и торгахъ ½ к. сборъ оставлять на отвѣтственности почтсодержателей. Можно смѣло разсчитывать, что по установленіи такого порядка, онъ принесетъ не 10-ть а 20% болѣе противъ прежняго сбора.

Что же касается сбора съ казенныхъ подороженъ, то этотъ сборъ былъ бы весьма справедливъ, особенно если предназначить его для пособія тѣмъ изъ служащихъ въ почтовыхъ конторахъ, которые по своимъ похвальнымъ качествамъ пользуются хорошимъ мнѣніемъ публики.

XVI. Въ № 72 Бирж. Вѣд., 14 марта 1864 года, *почтовый чиновникъ* выражаетъ слѣдующее:

Нѣтъ никакого сомнѣнія, что выдача подороженъ, по многимъ причинамъ, ближе всего относится къ обязанностямъ почтовыхъ учрежденій: — интересъ казны и удобство ѣдущихъ на почтовыхъ лошадяхъ преимущественно зависятъ отъ правильнаго назначенія въ подорожныхъ числа лошадей,—назначенія, гарантирующаго вѣрность взысканія въ пользу казны поверстныхъ денегъ и устраняющаго всякій поводъ къ взаимнымъ спорамъ и жалобамъ между проѣзжающими и почтовыми станціями.

Назначеніе въ подорожныхъ лошадей должно быть соображено съ тяжестію экипажа и числомъ ѣдущихъ. Но этихъ

необходимыхъ условій выдачи подорожныхъ казначейства, выдающія ихъ теперь, не соблюдаютъ: экипажей не осматриваютъ, числа ѣдущихъ не повѣряютъ, и ограничиваются въ этомъ отношеніи однимъ показаніемъ получателя подорожной, весьма часто въ ущербъ казнѣ.

Повѣрка числа ѣдущихъ и осмотръ ихъ экипажей для почтовыхъ мѣстъ удобнѣе; а слѣдовательно они правильнѣе могутъ назначать число лошадей въ подорожныхъ и вѣрнѣе взыскивать поверстныя деньги, контролируя въ этомъ взаимно другъ друга; ибо ни одна почтовая станція не допуститъ уменьшенія лошадей въ подорожныхъ, въ ущербъ своимъ интересамъ.

По однѣмъ изложеннымъ причинамъ выдачу подороженъ, назначеніе въ нихъ лошадей и сборъ бланковыхъ и поверстныхъ въ пользу казны пошлинъ — слѣдовало бы предоставить преимущественно почтовымъ конторамъ.

Возложить эту обязанность на почтовыя станціи не совсѣмъ удобно: большая часть ихъ управляется писарями, часто перемѣняемыми, по усмотрѣнію почтъ-содержателей, и недостаточно грамотными для того, чтобы правильно исчислить количество поверстныхъ денегъ, особенно если представится надобность выдать подорожную на далекое пространство; при этомъ необходимо имѣть для руководства дорожникъ и карту, разсылка которыхъ на всѣ станціи составитъ значительный и совершенно напрасный расходъ, удобно устраняемый слѣдующею мѣрою:

Для доставленія обывателямъ, живущимъ вдали отъ города, возможности получить почтовыхъ лошадей съ ближайшихъ къ нимъ станцій, и чтобы не лишить казну дохода отъ сбора поверстныхъ пошлинъ съ такихъ мѣстныхъ проѣзжающихъ, которыхъ, при свободномъ полученіи на станціяхъ лошадей, вѣроятно будетъ значительное число,—слѣдовало бы, взамѣнъ по-

дороженъ, установить для станцій особые билеты, по образцу тѣхъ, какіе приняты на нѣкоторыхъ станціяхъ вольныхъ почтъ. Билеты эти могутъ выдаваться на каждой станціи съ тѣми же условіями, какъ и подорожныя, т. е. съ назначеніемъ въ нихъ числа лошадей и со взысканіемъ особой платы за бланкъ билета, который долженъ быть дешевле подорожной; поверстныя же деньги станціи обязаны взыскивать по разсчету только до перваго города, гдѣ билетъ долженъ быть предъявленъ въ почтовую контору, или для перемѣны на подорожную тѣмъ лицамъ, которыя слѣдуютъ далѣе, или только для учета билетовъ и повѣрки станціонныхъ разсчетовъ. А потому билеты, выдаваемые на станціяхъ, слѣдуетъ вручать не проѣзжающимъ, а ямщикамъ, обязаннымъ доставлять ихъ во всякомъ случаѣ въ контору.

Заготовленіе и разсылку подороженъ и билетовъ по конторамъ, учетъ ихъ и подробный контроль этой операціи слѣдуетъ предоставить почтовому управленію, съ тѣмъ, чтобы деньги, собранныя за бланки и поверстныя пошлины, представлялись станціями въ почтовыя конторы, а сіи послѣднія отправляли бы ихъ въ уѣздныя казначейства еженедѣльно, вмѣстѣ съ другими почтовыми сборами, показывая особенною статьею прихода и отчисливъ предварительно опредѣленный процентъ въ пользу почтовыхъ мѣстъ, занимающихся этой оцераціею.

Для удобнѣйшаго учета выданныхъ бланковъ и для облегченія контроля надъ бланковыми и поверстными сборами, необходимо разсылать бланки почтовымъ конторамъ и станціямъ въ особыхъ шнуровыхъ книгахъ или тетрадяхъ; бланки эти могутъ быть такіе же, какіе разсылаются почтовымъ вѣдомствомъ для выдачи чиновникамъ, ѣдущимъ по дѣламъ службы въ почтовыхъ вагонахъ желѣзной дороги. При выдачѣ бланки должны вырѣзываться, съ оставленіемъ при корешкѣ достаточнаго

мѣста, на которомъ, кромѣ номера, имени лица, получившаго бланкъ, и числа отпущенныхъ лошадей, *самъ получатель* означалъ бы количество взысканныхъ съ него поверстныхъ. Такія книги или тетради, по израсходованіи всѣхъ бланковъ, станціи должны возвращать въ конторы, а эти послѣднія въ Почтовый Департаментъ на ревизію, при особой краткой вѣдомости всего количества взысканныхъ поверстныхъ денегъ. — Такимъ образомъ не будетъ предстоять надобности заводить особые журналы и отчетныя вѣдомости, которые только усложняютъ и увеличиваютъ дѣлопроизводство.

Въ свидѣтельствахъ полиціи на полученіе подороженъ не представляется никакой надобности, по тѣмъ же причинамъ, по какимъ эти свидѣтельства отмѣнены для ѣдущихъ по желѣзнымъ дорогамъ, за исключеніемъ особыхъ случаевъ, о которыхъ полиція можетъ всегда предувѣдомлять почтовыя мѣста.

Въ заключеніе авторъ полагаетъ, что изложенный имъ порядокъ выдачи подорожныхъ довольно простъ, удобенъ для проѣзжающихъ, вѣрнѣе обеспечитъ и даже увеличитъ доходъ казны, не требуя никакихъ новыхъ формъ и канцелярскихъ обрядовъ, ни особаго контроля, необходимаго при всѣхъ системахъ, которыя до сихъ поръ излагались въ печати.

XVII. Г. *Бентковскій*, въ № 78 Бирж. Вѣд., 20 марта 1864 г., помѣстилъ возраженіе на статью г. Россолова (№ 9 Бирж. Вѣд.) (XII.).

Г. Бентковскій полагаетъ, что бланки пяти разрядовъ (которые можно бы называть и подорожными) усложнятъ только и безъ того уже сложное дѣло уѣздныхъ казначействъ. Подраздѣленіе подорожныхъ бланковъ на разряды сходствуетъ по идеѣ съ подраздѣленіемъ разстояній Россіи на полосы, для тарифа внутренней телеграфной корреспонденціи. Оно разнится однако

съ этимъ дѣломъ во многихъ другихъ условіяхъ. Если бы даже, отъ замѣны поверстныхъ денегъ бланками пяти разрядовъ, казна дѣйствительно имѣла больше дохода, равноправность проѣзжающихъ при взиманіи лошадей была бы, все таки, нарушена, и притомъ въ большемъ даже размѣрѣ, чѣмъ нынѣ. Каково было бы напримѣръ положеніе пріѣхавшаго съ 8 рублевымъ бланкомъ, если бы прибывшій за четверть часа до него проѣзжающій съ рублевымъ бланкомъ забралъ не 100 лошадей, какъ говоритъ г. Россоловъ, а хоть только всѣхъ очередныхъ?

По мнѣнію г. Бентковскаго, вопросъ о подорожныхъ требуетъ такого рѣшенія, чтобы выдача и полученіе вида на взиманіе почтовыхъ лошадей не были обременительны для обѣихъ сторонъ, и чтобы на этомъ ни казна, ни пассажиры, ни почтъ-содержатели не теряли. Въ такомъ смыслѣ удовлетворительное рѣшеніе этого вопроса поставитъ въ не менѣе выгодное положеніе и проѣзжающихъ, и почтовое вѣдомство, ибо тогда устранятся безчисленные случаи непріятныхъ недоразумѣній со стороны смотрителей и почтъ-содержателей, и вообще такое рѣшеніе придастъ почтовому дѣлу болѣе солидарности.

Переходя за тѣмъ къ изложенію своей мысли, г. Бентковскій замѣчаетъ, что подорожная есть видъ, данный предъявителю на взиманіе подъ съѣздъ его почтовыхъ лошадей, до извѣстнаго мѣста; при выдачѣ этого вида, кромѣ платы за бланкъ, взимаются и поверстныя деньги, по числу прописанныхъ въ подорожной лошадей. Подорожные бланки подписываются высшими начальниками, которые за тѣмъ ни во что уже болѣе не входятъ. Подписанный ими бланкъ неизвѣстно кому достанется; а прописываютъ ихъ большею частью писцы, которымъ недорого стоитъ прибавить „изъ курьерскихъ.“ Поверстныя деньги взыскиваютъ казначеи, но ни они, ни кто другой не повѣряетъ ни

будущихъ, ни количества багажа, ни самыхъ экипажей. Неудивительно послѣ этого, что и казна не досчитывается поверстныхъ денегъ и почтовое вѣдомство не оберется жалобъ отъ проѣзжающихъ на смотрителей и почтъ-содержателей, и на оборотъ. При разборѣ подобныхъ жалобъ, невозможно повѣрить, кто правъ, кто виноватъ, потому уже, что самыя подорожныя до чрезвычайности *лаконическаго* содержанія.

Между тѣмъ существующій порядокъ почти не представляетъ никакихъ данныхъ для правильнаго контроля, а это обстоятельство служитъ поводомъ къ частымъ злоупотребленіямъ съ той или съ другой стороны. По мнѣнію автора, необходимаго контроля въ правильномъ платежѣ поверстныхъ денегъ и взиманіи на станціяхъ почтовыхъ лошадей, можно бы достигнуть слѣдующими измѣненіями почтовыхъ правилъ:

Плату по числу взятыхъ подъ съѣздъ на каждой станціи лошадей производить не наличными деньгами, а *контромарками*, какъ расплачивается теперь военное вѣдомство за взиманіе подводъ. Проѣзжающіе должны заблаговременно купить эти контромарки тамъ, гдѣ продажа таковыхъ будетъ указана закономъ. Уѣздныя казначейства обязаны размѣнивать контромарки на наличныя деньги *исключительно* однимъ почтъ-содержателямъ, которые въ своемъ уѣздѣ не могутъ имъ быть неизвѣстны; въ рукахъ же постороннихъ лицъ онѣ къ размѣну не должны быть допущены.

Для облегченія публики и уѣздныхъ казначействъ, можно бы продажу контромарокъ довѣрить кромѣ тѣхъ мѣстъ и лицъ, которыя нынѣ завѣдываютъ выдачей подороженъ, еще слѣдующимъ: думамъ и ратушамъ, губернскимъ и уѣзднымъ земскимъ управамъ (гдѣ таковыя введены), городской и земской полиціи, войсковымъ, окружнымъ и полковымъ правленіямъ и, наконецъ,

волостнымъ правленіямъ. Такое облегченіе публики и казначействъ неминуемо увеличитъ продажу контромарокъ, а слѣдовательно и сборъ полукопѣечной платы за версту и лошадь, потому что проѣзжающій, израсходовавъ контромарки, дальше *ни одной станціи* не поѣдетъ, а зная это, онъ конечно заблаговременно запасется ими на все разстояніе по числу верстъ и лошадей; или докупитъ ихъ на пути слѣдованія, если найдетъ мѣсто продажи. Покупка же контромарокъ, безъ платежа поверстныхъ денегъ, будетъ невозможна. Почтъ-содержателей очень удобно будетъ контролировать въ томъ, чтобы они *не продавали* контромарокъ, и *не возили за наличныя деньги*, потому что размѣнъ будетъ производиться только въ казначействахъ, а для контроля стоитъ лишь завести особыя для каждой станціи *разлиненныя книжечки*. Продажу контро-марокъ можно бы оформить на подобіе нижеизложеннаго примѣра.

Проѣзжающій долженъ подать слѣдующее:

„Подорожное требованіе“

«Я нижеподписавшійся *(званіе или чинъ, имя, отчество и фамилія)*, имѣю надобность отправиться по *своимъ* дѣламъ въ *г. Новочеркаскъ* и обратно въ *Ставрополь*, на почтовыхъ лошадяхъ».

«Со мною поѣдутъ *жена моя, дочь Анна 12 лѣтъ* (*), *горничная (такая-то, званіе и фамилія)* и лакей *(такой-то, званіе и фамилія)*.

«Я поѣду въ *(каретѣ)*, багажа (въ *сундукахъ, важахъ* и *прочихъ помѣщеніяхъ*) будетъ приблизительно 12 пудовъ.

(*) Лѣта дѣтей пояснены здѣсь для того, чтобы знать сколько ихъ можетъ замѣнить однаго взрослаго человѣка.

«Лошадей по почтовому положенію мнѣ потребуется (*6-ть*).

Отъ *Ставрополя* до *Новочеркаска* по почтовому дорожнику считается *335* верстъ и столько же обратно, всего *670* верстъ.

По Высочайше утвержденному положенію на этомъ трактѣ установлено платить прогоны по $2\frac{1}{2}$ коп. сер. на версту и лошадь.

По этому за *6-ть* лошадей на *670* верстъ причитается прогоновъ . . . . . 100 р. 50 к.

Поверстныхъ по $\frac{1}{2}$ к. на версту и лошадь. 20 — 10 —

Итого. . 120 р. 60 к.

Прилагая при семъ означенныя деньги (*столько-то, прописью*), прошу (*такое-то мѣсто или лицо*), продать мнѣ контръ-марокъ на *100* р. *50* к., которые вручить подъ росписку (*мою или такого-то*), *съ которымъ* прошу возвратить мнѣ прилагаемый при семъ видъ о званіи моемъ и настоящее требованіе.

(*Подпись объявителя.*)

Если послѣ такого подробнаго требованія (замѣняющаго подорожную) проѣзжающій увеличитъ число будущихъ, клажи, или экипажъ, то самъ долженъ будетъ *винить себя*, если встрѣтитъ остановку въ дачѣ лошадей. Въ такомъ случаѣ и жалоба его не должна быть принята въ уваженіе.

Получивъ подобное требованіе, мѣсто или лице *повѣряетъ* разсчетъ и приложенныя деньги, *отпускаетъ* контръ-марки и, возвращая видъ вмѣстѣ съ требованіемъ, *удостовѣряетъ на послѣднемъ*, что поверстныя деньги и прогоны *получены*, а потому предписываетъ *давать* по тракту отъ Ставрополя до Новочеркаска (такому-то) по 6 лошадей въ карету безъ задержанія. (*М. П. и подпись удостовѣряющаго лица*).

Для удобства въ разсчетахъ, контръ-марки должны быть въ видѣ мелкихъ кредитныхъ билетовъ или же металлическія, а цѣнностью въ 1, 3 и 5 р. сер. и размѣнной монеты въ 1, 2, 3, 5, 10, 15, 20, 25, 50 и 75 к. сер. Металлическія контръ-марки болѣе удобны. Рублевыя можно бы дѣлать изъ мельхіора, а копѣечныя изъ болѣе дешеваго металла, и во всякомъ случаѣ, для различія отъ настоящихъ денегъ и въ предупрежденіе обмановъ, дѣлать ихъ не круглыми, а *многоугольными*. Поддѣлка контръ-марокъ должна подвергать виновнаго той же отвѣтственности, какъ и поддѣлка денегъ. При разсчетахъ, какъ въ верстахъ, такъ и деньгахъ, дроби отсѣкаются. Бланки подорожныхъ требованій должны быть печатанныя на гербовой бумагѣ и продаваться тамъ, гдѣ и контръ-марки, а потому прописка оныхъ и засвидѣтельствованіе, какъ дѣло нѣсколькихъ минутъ, въ особенности при увеличеніи мѣстъ продажи, ни для кого не могутъ быть обременительны.

Не лишнимъ было бы на оборотѣ требованія припечатать обязательныя для проѣзжающаго постановленія изъ Высочайше утвержденныхъ почтовыхъ правилъ. Не смотря на то, что никто невѣденіемъ закона не долженъ отговариваться, такое напоминаніе будетъ полезнымъ руководствомъ для ѣдущаго на почтовыхъ.

Для проѣзжающихъ по казенной надобности, для ѣдущихъ на курьерскихъ и для фельдъегерей, какъ подорожныя требованія, такъ и контръ-марки должны быть особыхъ цвѣтовъ. Отсюда подраздѣленіе тѣхъ и другихъ должно быть 4-хъ разрядовъ, потому что ѣдущіе по казенной надобности на очередныхъ и на курьерскихъ и фельдъегеря пользуются, при взиманіи почтовыхъ лошадей, особыми преимуществами предъ ѣдущими по своимъ дѣламъ. При допущеніи металлическихъ контръ-

марокъ, ѣдущихъ по казенной надобности слѣдуетъ снабжать особымъ видомъ.

При таковомъ преобразованіи сборовъ съ подороженъ, для достиженія желанной цѣли необходимо неизмѣнно держаться правила:

За взиманіе почтовыхъ лошадей *расплачиваться контрѣ-марками всѣмъ безъ исключенія лицамъ*, и чтобы контръ-марки въ народѣ *не имѣли свободнаго обращенія.*

Тѣ мѣста и лица, отъ которыхъ зависитъ командированіе по казенной надобности, снабжая каждаго желающаго подорожнымъ требованіемъ (замѣняющимъ нынѣшнюю подорожную) и контрмарками, тотчасъ отправляютъ въ ближайшее Казначейство наличныя прогонныя деньги, чтобы Казначейство въ размѣнѣ контрмарокъ не встрѣтило затрудненія или остановки. Порядокъ снабженія такихъ мѣстъ и лицъ контрмарками и бланками требованій—дѣло особаго соглашенія.

Казначей, размѣнявъ контрмарки на наличныя деньги, тотчасъ отмѣчаетъ сумму въ размѣнной книжкѣ почтсодержателя, чѣмъ контролируется оборотъ контрмарокъ.

При введеніи всѣхъ этихъ условій, можно достигнуть слѣдующихъ результатовъ:

Правильности въ выдачѣ и полученіи подорожныхъ требованій, а также и взиманіи лошадей на станціяхъ.

Правильнаго поступленія въ казну поверстныхъ денегъ.

Отстраненія жалобъ за лишне взятыхъ проѣзжающими лошадей, или смотрителями прогоновъ.

Почтсодержатели будутъ ограждены отъ утайки старостами прогоновъ, что конечно вознаградитъ ихъ за другое неудобство, заключающееся только въ томъ, что контрмарки моне-

гутъ тотчасъ замѣнить денегъ для мелкихъ по станціи расходовъ.

Требованія также будутъ записываться въ станціонныя книги, какъ теперь записываются подорожныя.

Смотритель, на послѣдней станціи, давъ проѣзжающему лошадей, подорожное требованіе оставляетъ у себя и представляетъ для справокъ въ почтовую контору, которая, по истеченіи извѣстнаго времени, ихъ уничтожаетъ. Этимъ окончательно пресѣкается возможность по одному и тому же виду проѣхать въ другой разъ, не оплативъ поверстныхъ денегъ.

Наконецъ контрмарки представляютъ и ту выгоду, что въ извѣстномъ кругу увеличиваютъ количество размѣнной монеты. Если въ Россіи, какъ говоритъ г. Россоловъ, по приблизительнымъ свѣдѣніямъ, въ годъ выдается до 190,000 подороженъ, каковыя, по предлагаемой системѣ, замѣнятся подорожными требованіями, то назначивъ за каждое, какъ и онъ полагаетъ, 3 руб., казна получитъ дохода 570,000 рублей. Предлагаемая плата сравнительно не высока. Она ляжетъ на высшій классъ народа и составитъ только $^1/_{10}$ часть того, что платитъ податной классъ на содержаніе почтовыхъ сообщеній.

Если же по каждому подорожному требованію (190,000) взято будетъ 3 лошади на 200 верстъ разстоянія (что крайне немного), то такимъ образомъ по всѣмъ подорожнымъ сдѣлано будетъ 38 милліоновъ верстъ и, по разсчету одной версты, взято будетъ 114 милліоновъ лошадей; за которыя, взимая по $^1/_2$ копѣйкѣ, казна получитъ другія 570 т. рублей. Не менѣе того можно бы увеличить доходъ казны и за подорожныя требованія (570 т.), возвысивъ за таковые бланки плату, начиная съ 3 руб. и прибавляя по 1 руб. за каждыя тысячу верстъ. Это нисколько не было бы неосновательно, такъ какъ проѣз-

жающій, кромѣ лошадей, требуетъ себѣ еще и пріюта на почтовой станціи, простирая на комфортъ менѣе или болѣе претензіи. Простолюдинъ, даже въ своемъ пѣшеходномъ путешествіи, тоже платитъ на постоялыхъ дворахъ за ночлегъ.

Казна ничего бы не теряла, уплачивая за проѣзжихъ по казенной надобности поверстныя деньги и взносъ за подорожныя требованія: она получитъ ихъ обратно, сдѣлавъ этимъ кажущимся расходомъ контроль и предупрежденіе встрѣчающихся нынѣ злоупотребленій.

Въ заключеніе г. Бентковскій, сравнивая свое предложеніе съ предложеніемъ г. Россолова, утверждаетъ, что система сего послѣдняго принесла бы казнѣ 600 т., вмѣсто 480 т., его же система доставитъ болѣе милліона.

XVIII. Въ № 85 Бирж. Вѣд., 28 марта 1864 г., г-нъ *А. М.* замѣчаетъ, что справедливость требуетъ, чтобы, установляя сборъ съ частныхъ лицъ за извѣстное право, обратили болѣе серьёзное вниманіе на то, можемъ ли мы удовлетворить этому праву, а иначе не выйдетъ ли — брать деньги даромъ?

Кромѣ тѣхъ немногихъ трактовъ, гдѣ существуютъ вольныя почты, настоящія средства почтовыхъ станцій таковы, что, при ничтожности комплектовъ лошадей, ихъ едва достаетъ на свозъ собственно почтъ, а при просрочкѣ ихъ, или при встрѣчѣ, даже недостаетъ. При этомъ нужно еще незадержать: курьеровъ, эстафеты и проѣзжающихъ по казенной надобности.... Что же остается для проѣзжающихъ по собственной надобности, съ которыхъ предполагается сборъ?—Вотъ это слѣдуетъ разрѣшить прежде, а сборъ потомъ.

Можно устроить нашу почтовую гоньбу на ладъ иностранный; но, въ принципахъ той же справедливости, слѣдуетъ дѣло дѣлать по порядку: требуя исполненія чего-либо, должно

дать и средства къ исполненію; а потому прежде всего нужно: дороги провести и содержать въ томъ же тщательномъ благоустройствѣ — какъ напримѣръ въ Англіи; потомъ подождать столь же полнаго развитія промышленности и вызываемаго ею движенія, того же глубокаго уваженія къ законамъ и къ интересамъ ближняго, а потомъ уже смѣло можно вводить и англійскую систему почтъ.

Что же касается до заботъ о подорожныхъ, то всѣ разсужденія о нихъ съ контрмарками (статья г. Бентковскаго № 78 Бирж. Вѣд.) и безъ марокъ, болѣе или менѣе стѣснительны для проѣзжающихъ и несправедливы: надо взять съ проѣзжающаго деньги только за то, чѣмъ онъ дѣйствительно воспользовался, или по крайней мѣрѣ можетъ воспользоваться; а какъ же онъ получитъ лошадей, которыхъ нѣтъ на станціи? Если будетъ возможно отпускать почтовыхъ лошадей по первому требованію всѣхъ и каждаго, то тогда не нужно никакихъ подорожныхъ, а объявить почтсодержателямъ, что полукопѣечный за версту и за лошадь подорожный сборъ прилагается къ прогонной таксѣ, т.-е. будутъ получать они; за это въ свою очередь со стороны почтъ-содержателей сбавится приплата отъ земства, и дѣло выработается, и пойдетъ само собой — безъ всякаго стѣсненія проѣзжающихъ, безъ всякаго сложнаго контроля и безъ всякихъ приставниковъ!

Взиманіе же подорожныхъ денегъ за проѣзды чиновъ по казенной надобности—будетъ однимъ переливаніемъ изъ пустаго въ порожнее.

XIX. Г. *С. Капвецъ*, въ № 65 Москов. Вѣдом. 1861 г. и въ № 1 Совр. Лѣтоп. 1862 г., посвятилъ весьма обстоятельныя статьи вопросу о почтовой гоньбѣ въ Россіи, и между прочимъ упоминалъ въ нихъ и о подорожныхъ.

Высказанныя тамъ мысли онъ развилъ подробнѣе въ № 92 Бирежвыхъ Вѣдомостей 4 апрѣля 1864 г., по поводу вышеприведенной статьи г. Бентковскаго.

По существующимъ правиламъ, говоритъ г. Канѣвецъ, всякій, желающій ѣхать на почтовыхъ лошадяхъ, долженъ получить подорожную, которая можетъ быть выдана не иначе, какъ по представленіи полицейскаго удостовѣренія въ томъ, что на выѣздъ препятствій неимѣется. При выдачѣ подорожной взыскиваются гербовыя пошлины и поверстныя деньги по числу забираемыхъ лошадей и разстоянію пути. Поверстныя деньги— это подать, пошлина, взыскиваемая за предоставленіе частному лицу права ѣхать на почтовыхъ лошадяхъ, содержимыхъ по распоряженію правительства. За тѣмъ на самыхъ станціяхъ проѣзжающій платитъ прогонныя деньги по установленной таксѣ—$2^1/_2$ к. на версту и лошадь, въ пользу почтсодержателей. Въ подорожной обыкновенно говорится: такому-то лицу, отъ такого-то и до такого-то мѣста отпускать столько-то лошадей за указные прогоны *безъ задержанія*; но слово „безъ задержанія“ вставлено только такъ, по формѣ; въ сущности проѣздъ частнаго лица ограниченъ весьма важными условіями, поставленными почтовыми правилами. Условія эти слѣдующія: *если будутъ на станціи лошади; если не ожидается почта*; *если не подъѣдетъ проѣзжающій по казенной надобности, и если останется запасъ для могущаго прибыть курьера, эстафеты* и т. п.

Спрашивается: хорошо ли, что проѣзжающій, получившій право ѣхать на почтовыхъ лошадяхъ *безъ задержанія*, заплатившій за это пошлины, не только можетъ встрѣтить и встрѣчаетъ задержаніе, но часто не знаетъ ни дня, ни часа, въ который ему дадутъ лошадей? Возможно ли послѣ этого, справедливо ли стараться облагать проѣзжающихъ усиленною пошлиною?

Съ другой стороны предметъ этотъ представляется слѣдующимъ образомъ:

Извѣстно, что по недостаточности на содержаніе почтовыхъ станцій той суммы, какая выручается изъ прогонныхъ денегъ, правительство дѣлаетъ почтсодержателямъ доплату изъ земскихъ сборовъ. Эта доплата составляетъ значительную сумму, которая имѣетъ наклонность къ росту, не смотря на недавнее возвышеніе прогонной платы, не смотря на желѣзныя дороги, телеграфы и открытіе на нѣсколькихъ трактахъ вольныхъ почтъ. Между тѣмъ всякій земскій человѣкъ, несущій подать на содержаніе почтовыхъ станцій, чтобы получить подорожную и съ нею право ѣхать на почтовыхъ лошадяхъ, по существующимъ правиламъ, долженъ, наравнѣ съ неземскимъ лицомъ, заплатить пошлины и, заплативъ такимъ образомъ двойную подать, получаетъ убогое право забирать лошадей, *если онѣ окажутся на станціи свободными.* Только совершенное неимѣніе другихъ перевозочныхъ средствъ, только надежда на наше неизмѣнное *авось* заставляютъ принимать такое скудное право! Право это одни изъ проѣзжающихъ поддерживаютъ открытыми листами, другіе—доброхотнымъ даяніемъ, двойными и тройными прогонами, а третьи—шумомъ, крикомъ, бранью, побоями и жалобами! Извѣстно, что купечество и другіе скромные люди рѣдко рискуютъ ѣхать на почтовыхъ лошадяхъ.

Въ виду такого положенія вещей, авторъ предлагаетъ совершенную отмѣну подорожныхъ и сопряженнаго съ ними сбора, именуемаго *поверстными деньгами;* въ замѣнъ же тѣхъ выгодъ, которыя получатъ отъ этого проѣзжающіе, полагаетъ возвысить прогонную плату за лошадей въ пользу почтсодержателей. Теперь расходы проѣзжающихъ по полученію подорожныхъ приблизительно доходятъ до $^3/_4$ к. съ версты; г. Канѣвецъ совѣтуетъ

сдѣлать прибавку ровно въ 1 копейку, что составитъ прогонную плату въ $3^1/_2$ копейки на версту и лошадь. Польза отъ этого будетъ громадная. Въ настоящее время есть много трактовъ, на которыхъ, уже при прогонной платѣ въ 3 копейки, содержатся почтовыя станціи безъ всякой добавки отъ казны; это даетъ основаніе надѣяться, что при возвышеніи *прогонной* платы, такой порядокъ содержанія почтовой гоньбы могъ бы установиться повсемѣстно. Если бы это осуществилось, то у правительства осталась бы свободною та сумма, которая ежегодно идетъ теперь на доплату почтсодержателямъ. Для достиженія такого результата, можно бы возвысить прогонную плату даже до 4 к., конечно въ среднемъ числѣ. Интересы проѣзжающихъ отъ этого не только не пострадаютъ, но много выиграютъ, ибо почтовая гоньба, основанная на одной прогонной таксѣ, называется *вольною*; она предоставляетъ проѣзжающимъ не только право слѣдованія безъ подорожной, но и *безостановочный* проѣздъ, такъ важный для всякаго путешественника. Прибавка же, противъ настоящаго при 4 к. платы, будетъ состоять только въ $^3/_4$ к., и то не вездѣ. Вмѣстѣ съ тѣмъ много выиграетъ народная нравственность. Печатаніе громаднаго числа подороженъ, пересылка ихъ, переписка и всѣ хлопоты по нимъ сдѣлаются преданіемъ.

Вопросъ о подорожныхъ нельзя разрѣшить отдѣльно отъ вопроса о настоящемъ положеніи почтовой гоньбы, тоже, какъ извѣстно, находящагося въ разсмотрѣніи. Перемѣна подороженъ на *подорожные бланки* или *подорожныя требованія* и взиманіе пошлинъ въ видѣ поверстныхъ денегъ, или подъ какою-либо другою формою, — не измѣнятъ сущности дѣла. Пошлины за проѣздъ возможны только при существованіи *низкой* прогонной платы, а низкая прогонная плата ведетъ къ *доплатѣ* изъ

податныхъ денегъ, и ко всѣмъ тѣмъ условіямъ, въ которыхъ находится нынѣ проѣздъ на почтовыхъ лошадяхъ. Правда, низкая прогонная плата уменьшаетъ расходы за возку почтъ и за проѣзды чиновниковъ; возвышеніе же ея, чтобы образовать вольныя почты и отмѣнить подорожныя, должно быть равномѣрно какъ для почты, такъ для казенныхъ и частныхъ проѣзжающихъ; это увеличитъ расходы правительства, но не болѣе какъ на 2 милліона. За тѣмъ все же чистый выигрышъ будетъ до 8 милліон. руб. въ годъ, если доплата земству доходитъ до 10 милл. Впрочемъ, при нѣкоторой экономіи, передержка правительства въ прогонныхъ деньгахъ едва ли дойдетъ до показанной цифры.

Обращаясь за тѣмъ къ металлическимъ маркамъ г-на Бентковскаго, авторъ замѣчаетъ, что по разсчету сего послѣдняго, при введеніи предлагаемой г. Бентковскимъ системы, нужно ожидать дохода отъ поверстнаго сбора болѣе, чѣмъ на 1 мил. руб. въ годъ, а какъ прогонная такса опредѣлена въ $2^1/_2$ к., то марокъ потребовалось бы приготовить на 5 мил. Сумма эта разсчитана для однихъ проѣзжающихъ по частной надобности, платящихъ поверстныя деньги; для казенныхъ проѣзжающихъ нужно прибавить столько же; итого, значитъ, нужно марокъ на 10 мил. Но чтобы не встрѣтилось недостатка въ тѣхъ многочисленныхъ мѣстахъ, гдѣ предполагается установить обмѣнъ марокъ, слѣдовало бы заготовить ихъ не менѣе, какъ на 20 мил.; число же самыхъ марокъ, достоинствомъ отъ 1 к. до 5 р., простиралось бы до 80 мил. Чтобы заготовить такое количество металлическихъ знаковъ, не нужно ли будетъ устроить особый монетный дворъ? Металлъ, хоть и дешевый, тоже стоитъ денегъ, равно какъ и укупорка и разсылка по почтѣ. Не нужно забывать, что почтовое вѣдомство платитъ

прогоны почтсодержателямъ съ вѣса почтъ, вѣсъ же 80 мил. металлическихъ марокъ былъ бы не малый. Потомъ, гдѣ будетъ центръ, куда бы стекались излишне накопившіяся марки и откуда пополнялся бы недостатокъ, весьма могущій встрѣтиться въ разныхъ мѣстахъ? Обстоятельство это предполагаетъ притомъ вѣчное движеніе марокъ по почтѣ. Чѣмъ, наконецъ, кромѣ грозы закона, можетъ быть предотвращена поддѣлка марокъ? Да будетъ ли даже возможность узнать поддѣлку?

Представляютъ ли металлическія марки по крайней мѣрѣ какія-либо удобства для проѣзжающихъ? Г. Канѣвецъ полагаетъ, что удобствъ никакихъ нѣтъ, а неудобствъ множество. Что за пріятность, напримѣръ, таскать въ дорогѣ мѣшки чугуна и мѣди! Что будетъ дѣлать проѣзжающій съ марками, если предположенная поѣздка по какимъ-либо обстоятельствамъ отмѣнится? Куда денетъ проѣзжающій марки, если на нѣсколькихъ станціяхъ, за неимѣніемъ лошадей, онъ отправится на вольныхъ? Наконецъ, какимъ образомъ будутъ снабжаться марками казенные проѣзжающіе, ѣдущіе и на почтовыхъ и на обывательскихъ, и часто имѣющіе подорожныя не на извѣстное разстояніе, а *срочныя?* Какимъ также образомъ можно съ такихъ проѣзжающихъ высчитывать *поверстныя* деньги, по мысли г. Бентковскаго? Въ заключеніе г. Канѣвецъ присовокупляетъ, что марки не помогутъ нашему монетному обращенію, а напротивъ, легко могутъ возбудить соблазнъ въ народѣ; почтсодержатели тоже едва ли охотно стали бы принимать марки вмѣсто денегъ.

XX. Г. Ал. *Петровъ* въ № 103 Бирж. Вѣд., 16 апрѣля 1864 года, видоизмѣняя предложеніе г. Бентковскаго, находитъ, что подорожные бланки должны быть не 5-ти, а 3-хъ родовъ: одинъ для проѣзжающихъ частныхъ лицъ, другой для проѣзжаю-

щихъ по казенной надобности и третій для ѣдущихъ по курьерской надобности. Одинъ только бланкъ для ѣдущихъ по своей надобности долженъ выдаваться въ губернскихъ и уѣздныхъ городахъ и въ уѣздѣ, гдѣ существуютъ ратуши и думы, потому что гдѣ существуютъ сіи послѣднія, тутъ есть и почтовыя конторы или отдѣленія, тамъ же можетъ быть и продажа контрмарокъ. Удобнѣе было бы выдавать ихъ почтовымъ мѣстамъ,— тогда всякій можетъ заявлять требованіе и не письменно, а словесно; съ словеснаго его требованія записывали бы въ книгу число ѣдущихъ, вѣсъ багажа и величину экипажа, съ представленіемъ вида и съ указаніемъ сколько съ нимъ ѣдущихъ; изъ конторы посылался бы за тѣмъ чиновникъ, смотритель или кто другой, для обозрѣнія экипажа, для правильнаго назначенія числа лошадей, по которымъ взыскиваются и поверстныя деньги. Число ѣдущихъ обозначается въ требовательномъ билетѣ. Справокъ изъ полиціи о препятствіи къ выѣзду никакихъ не надо; устранить ихъ очень легко: пусть полиція даетъ знать мѣсту, изъ котораго выдаются подорожныя, „что такое-то лицо не имѣетъ права къ выѣзду.“ Контрмарки каждый почтсодержатель въ своемъ городѣ долженъ размѣнивать въ уѣздномъ казначействѣ:— этого иначе и сдѣлать нельзя, равно какъ и нельзя допустить, чтобы онѣ были въ оборотѣ въ частныхъ рукахъ.

Смотритель, на послѣдней станціи слѣдованія проѣзжающаго, оставляетъ у себя подорожную и представляетъ ее въ ту почтовую контору, откуда она выдана. Отъ этого порядка выйдетъ правильный контроль разгона лошадей и вѣрный учетъ прогоновъ, полученныхъ почтсодержателемъ каждой станціи, чего нынче узнать трудно. Такимъ образомъ можно одно другимъ повѣрять, т. е. результатъ выпуска лошадей долженъ соотвѣтствовать поверстному сбору. Тогда устранятся всѣ жа-

лобы со стороны проѣзжающихъ и возгласы почтсодержателей на недоплаченные прогоны за все взятое число лошадей подъ экипажъ проѣзжающаго со станціи.

Взиманіе сбора собственно за бланки, кромѣ поверстнаго разсчета, могло бы совершаться на общихъ основаніяхъ; причемъ по разстоянію должна возвышаться и цѣнность бланка, отъ одной версты до 500, отъ 500 до 1000 и т. д.

XXI. Въ № 106 Бирж. Вѣд., 23 апрѣля 1864 года, г. *Россоловъ*, въ дополненіе къ статьѣ своей (Б. В. № 9), предлагаетъ ввести слѣдующіе разряды бланковъ:

1-й	отъ	1	до	300	верстъ.	2	р.	50 к.
2-й	„	300	„	600	„	4	„	50 „
3-й	„	600	„	1000	„	6	„	— „
4-й	„	1000	„	1700	„	8	„	— „
5-й	„	1700	и	далѣе	„	10	„	50 „

За тѣмъ авторъ предлагаетъ упростить порядокъ выдачи бланковъ на столько, чтобы всѣмъ ѣдущимъ они доставались легко и безъ лишеній времени и проч. Не заводя въ казначействахъ, а гдѣ таковыхъ нѣтъ, то и въ другихъ мѣстахъ, особыхъ книгъ на записку сбора, возможно сравнить продажу подорожныхъ бланковъ съ обыкновенною гербовой бумагою, съ тою только разницей, что необходимо прописывать въ бланкахъ званіе ѣдущаго, а также откуда и до какого мѣста онъ долженъ слѣдовать. Съ лицъ, желающихъ ѣхать до извѣстнаго мѣста и обратно, г. Россоловъ, полагаетъ брать двойныя деньги за бланкъ.

При равноправной для всѣхъ возможности отправляться на почтовыхъ лошадяхъ, безъ ограниченія въ числѣ ихъ, необходимо, во избѣжаніе злоупотребленій, чтобы бланкъ каж-

даго разряда имѣлъ силу только при одномъ какомъ либо экипажѣ или повозкѣ.

Также было бы хорошо, если бы полицейскія управленія заблаговременно сами давали знать мѣстамъ, гдѣ будутъ выдаваться подорожныя, о лицахъ, не могущихъ выѣзжать изъ извѣстной мѣстности; иначе существующій теперь порядокъ брать изъ полицейскихъ мѣстъ удостовѣренія о безпрепятственномъ выѣздѣ, при какой бы то ни было системѣ, все таки на много затруднитъ ѣдущихъ, — а чрезъ подобное затрудненіе правительство лишится части дохода. Подорожные же бланки должно выдавать по словесному заявленію о званіи ѣдущаго, не требуя никакихъ документовъ. Въ заштатныхъ городахъ и мѣстечкахъ, гдѣ нѣтъ казначействъ, необходимо допустить продажу подорожныхъ бланковъ въ тѣхъ присутственныхъ мѣстахъ, какія тамъ существуютъ, или у должностныхъ лицъ, завѣдующихъ отдѣльными полицейскими и другими частями, дабы находящіеся тамъ жители или ближайшіе уѣздные обыватели всегда имѣли возможность по близости достать подорожную.

Станція Владимірская.

ДЛЯ ГУБЕРНСКОЙ ПОЧТОВОЙ КОНТОРЫ.

№		Число лошадей. по казенной надобности.	Число лошадей. по частной надобности.	Версты.	Прогонныя. Р.	Прогонныя. К.	Поверстныя. Р.	Поверстныя. К.	За бланки. К.
	До станціи N N								
1	Чинъ, имя, и фамилія . .	4	—	17½	1	75	—	35	2
	Отбылъ.								
	1864 года, января дня въ час. по полу								
	Ямщикъ N N								
	Лошади должны поступить въ гонъ въ час.								
	Подпись лица, выдававшаго ярлыкъ.								

Станція Владимірская.

ДЛЯ КАЗНАЧЕЙСТВА.

№		Число лошадей. по казенной надобности.	Число лошадей. по частной надобности.	Версты.	Прогонныя. Р.	Прогонныя. К.	Поверстныя. Р.	Поверстныя. К.	За бланки. К.
	До станціи N N								
1	Чинъ, имя и фамилія . .	4	—	17½	1	75	—	35	2
	1864 г. января дня								
	Подпись лица, выдававшаго ярлыкъ.								

Станція Владимірская.

ДЛЯ ѢДУЩАГО.

2 копѣйки.

№		Число лошадей. по казенной надобности.	Число лошадей. по частной надобности.	Версты.	Прогонныя. Р.	Прогонныя. К.	Поверстныя. Р.	Поверстныя. К.
	До станціи N N							
1	Чинъ, имя и фамилія . .	4	—	17½	1	75	—	35
	Отбылъ.							
	1864 года, января дня въ час. по полу							
	Ямщикъ N N							
	Подпись лица, выдававшаго ярлыкъ.							

Станція Владимірская.

ДЛЯ ГУБЕРНСКОЙ ПОЧТОВОЙ КОНТОРЫ.

№		Число лошадей. по казенной надобности.	Число лошадей. по частной надобности.	Версты.	Прогонныя. Р.	Прогонныя. К.	Поверстныя. Р.	Поверстныя. К.	За бланки. К.
	До станціи N N								
1	Чинъ, имя и фамилія . .	—	3	20½	1	53¾	—	30¾	2
	Отбылъ.								
	1864 года, января дня въ час. по полу								
	Ямщикъ N N								
	Лошади должны поступить въ гонъ въ час.								
	Подпись лица, выдававшаго ярлыкъ.								

Станція Владимірская.

ДЛЯ КАЗНАЧЕЙСТВА.

№		Число лошадей. по казенной надобности.	Число лошадей. по частной надобности.	Версты.	Прогонныя. Р.	Прогонныя. К.	Поверстныя. Р.	Поверстныя. К.	За бланки. К.
	До станціи N N								
1	Чинъ, имя и фамилія . .	—	3	20½	1	53¾	—	30¾	2
	1864 г. января дня								
	Подпись лица, выдававшаго ярлыкъ.								

Станція Владимірская.

ДЛЯ ѢДУЩАГО.

2 копѣйки.

№		Число лошадей. по казенной надобности.	Число лошадей. по частной надобности.	Версты.	Прогонныя. Р.	Прогонныя. К.	Поверстныя. Р.	Поверстныя. К.
	До станціи N N							
1	Чинъ, имя и фамилія . .	—	3	20½	1	53¾	—	30¾
	Отбылъ.							
	1864 года, января дня въ час. по полу							
	Ямщикъ N N							
	Поднись лица, выдававшаго ярлыкъ.							

ФОРМА

СТАНЦІОННЫХЪ КНИГЪ

СЪ ЯРЛЫКАМИ,

ПО ПРѢДПОЛОЖЕНІЮ

ГЛАВНОНАЧАЛЬСТВУЮЩАГО НАДЪ ПОЧТОВЫМЪ ДЕПАРТАМЕНТОМЪ.

КОММИССІЯ ВЫСОЧАЙШЕ УЧРЕЖДЕННАЯ

ДЛЯ ПЕРЕСМОТРА СИСТЕМЫ ПОДАТЕЙ И СБОРОВЪ.

ДОКЛАДЪ

II-го ОТДѢЛА КОММИССІИ.

№ 33.

О СБОРАХЪ СЪ ПОДОРОЖНЫХЪ.

Изложеніе дѣла.

Отдѣлъ разсматривалъ собранныя кол. ас. Ольхинымъ свѣдѣнія *„О сборахъ съ подорожныхъ“*. Матеріалы эти заключаютъ въ себѣ: А) Историческое обозрѣніе законодательныхъ мѣръ; Б) Нынѣ дѣйствующія узаконенія о сборахъ съ подорожныхъ; В) Статистическое обозрѣніе сихъ сборовъ, и Г) Предположенія о преобразованіи системы взиманія оныхъ.

А) Историческое обозрѣніе законодательныхъ мѣръ.

Въ настоящее время назначеніе подорожныхъ заключается въ слѣдующемъ: а) обязывать почтовыя станціи безъ задержанія выдавать лошадей лицамъ, подорожную предъявляющимъ; б) доставлять казнѣ сборы—поверстный и за бланки; в) опредѣлять количество лошадей, необходимое на каждой станціи для безостановочнаго движенія; и наконецъ г) препятствовать отлучкамъ лицъ, находящихся подъ присмотромъ полиціи.

Такое сложное значеніе подорожныя пріобрѣли не съ разу. Въ исторіи ихъ учрежденія и развитія надо различать три періода: а) съ начала имѣющихся о подорожныхъ свѣдѣній до указа императора Павла I, 19 марта 1798 г.; б) съ указа 19 марта 1798 г. по 4 іюля 1828 г., и в) съ 4 іюля 1828 г. по настоящее время.

Въ первомъ періодѣ подорожныя имѣютъ исключительно значеніе предписаній правительства ямщикамъ, о безостановочной доставкѣ лицъ, получившихъ оныя; императоръ Павелъ придалъ подорожнымъ фискальный характеръ, установивъ поверстный сборъ; наконецъ, указомъ 7 іюля 1828 г. введенъ тотъ порядокъ, который, съ небольшими измѣненіями, сохранился и до нынѣ.

а) *Время до указа 19 марта 1798 года.* Съ давнихъ поръ назначеніе *подорожныхъ памятей* заключалось въ томъ, чтобы опредѣлять способъ доставки лицъ, отъ правительства посылаемыхъ, равно какъ и способъ вознагражденія за таковую доставку, если только вознагражденіе слѣдовало.

Подорожныя были уже въ употребленіи въ концѣ XV столѣтія. Такъ въ 1493 г. выдана Іоанномъ III *подорожная грамота*, для проѣзда бывшему въ Москвѣ нѣмецкому посланнику.

До временъ царя Алексѣя Михайловича почтовою гоньбой и перевозкою тяжестей занимались вольные люди, называвшіеся ямщиками. Промыселъ ихъ не былъ подчиненъ какимъ либо особымъ условіямъ; такъ что правительство, въ случаѣ надобности, пользовалось ямщиками для отправленія своихъ гонцовъ, вступая, на каждый случай, въ особыя словесныя соглашенія также точно, какъ и частныя лица.

Порядокъ этотъ, по неопредѣлительности своей, оказался неудобнымъ, при развитіи правительственной дѣятельности; а

потому, въ царствованіе Алексѣя Михайловича, учреждены на многихъ трактахъ, въ видѣ повинности отъ земли, постоянные ямы, въ коихъ земство обязано было содержать опредѣленное по разсчету число подводъ.

Въ концѣ царствованія Алексѣя Михайловича и при Петрѣ Великомъ, ямщики, за гоньбу по дѣламъ правительства, получали отъ казны жалованье по 20 руб. на выть (7 дворовъ), и обязаны были возить, какъ проѣзжающихъ по казенной надобности, такъ и казенныя клади. Впрочемъ, способъ вознагражденія ямщиковъ измѣнялся: такъ напр. имъ назначались прогонныя деньги за каждую лошадь съ версты; сей послѣдній способъ сдѣлался впослѣдствіи наиболѣе распространеннымъ.

Для полученія лошадей съ ямовъ, гонцамъ *давались подорожныя памяти изъ ямскаго приказу*, который и подписывалъ въ нихъ надлежащіе прогоны, когда слѣдовало. Прогоны же давались въ тѣхъ приказахъ, „кто изъ котораго приказу посланъ будетъ.“ Полученными прогонами посыльщики расплачивались съ ямщиками во время самаго проѣзда.

Все это дѣло велось съ большой неточностью, черезъ что ямщики терпѣли значительные убытки; а потому не удивительно, что съ самаго уже начала они стали подавать правительству челобитныя о соблюденіи правильности въ разсчетахъ и въ писаніи подорожныхъ, а также объ уравненіи ямовъ между собою, такъ какъ ямской приказъ, при выдачѣ подорожныхъ памятей, дѣлалъ различіе между ямами, надписывая однимъ „давать подводы съ прогоны,“ а другимъ „безъ прогоновъ.“

Въ челобитной Кузьмодемьянскихъ ямщиковъ, 1 января 1709 года, упоминаются два рода подорожныхъ: *прольэжія грамоты* и *московскія подорожныя*. Главное назначеніе тѣхъ и другихъ заключалось въ томъ, чтобы обеспечивать скорую и

правильную доставку лицъ, посылаемыхъ казною по самымъ нужнымъ дѣламъ; а потому и не удивительна, выразившаяся въ различныхъ указахъ, постоянная заботливость правительства, чтобы подорожныя выдавались съ возможно строгимъ разборомъ.

Подводы по подорожнымъ взимались, въ Малороссійскихъ городахъ, гонцами „у полковниковъ, и въ ратушѣ у войтовъ и у бурмистровъ, съ объявленіемъ имъ подорожныхъ памятей;“ равнымъ образомъ и въ Москвѣ „подводы и подорожныя получались у земскихъ бурмистровъ, а не изъ приказной избы.“

Для учета подорожныхъ установлены были довольно строгія правила: при отпускѣ подводъ по подорожнымъ, съ сихъ послѣднихъ снимались копіи, за подписью самихъ проѣзжающихъ; копіи эти, вмѣстѣ съ приходорасходными книгами, ежегодно высылались въ московскую ратушу для отчетности; въ земскихъ же избахъ оставлялись съ этихъ книгъ копіи.

Порядокъ заготовленія подорожныхъ былъ крайне сложенъ:— приказы, отправлявшіе посыльщиковъ, писали о томъ въ печатный приказъ, который, заготовляя подорожныя, обозначалъ въ нихъ—кто и для какого дѣла ѣдетъ именно; если же кто либо посылался по именному указу государеву, то и указъ сей означался въ подорожныхъ, „чтобы такія подорожныя печатать было безопасно и взятьебъ печатныхъ пошлинъ былобъ остережено.“

Въ указѣ 8 ноября 1707 г. встрѣчается распоряженіе о взиманіи съ подорожныхъ печатныхъ пошлинъ, впервые установляющее нѣкоторое различіе между подорожными по казенной и частной надобности: „А буде кто поѣдетъ *для своихъ дѣлъ*, и даны будутъ подорожныя, и съ тѣхъ подорожныхъ печатныя пошлины имать по указу; а которыя подорожныя принесены будутъ *съ наказами и съ грамотами, и съ тѣхъ по-*

дорожныхъ печатныхъ пошлинъ не имать, для того, что взяты будутъ тѣ печатныя пошлины съ указу или съ грамоты."

Указомъ 1 іюля 1710 года размѣръ прогонной платы опредѣленъ по деньгѣ на версту за каждую лошадь, при чемъ курьеры отъ важнѣйшихъ государственныхъ сановниковъ вовсе освобождены отъ платежа прогоновъ. Изъ того же указа видно, что подорожныя выдавались не только на ямскія, но и на посадскія и на уѣздныя подводы.

Учетъ прогонныхъ денегъ былъ различенъ, смотря по характеру ямовъ. Тамъ, гдѣ ямщики получали отъ казны опредѣленное жалованье, прогонныя деньги записывались на самыхъ подорожныхъ, а также и въ ямскихъ и въ почтовыхъ книгахъ, которыя затѣмъ отправлялись каждую треть въ ямской приказъ, а оттуда въ разрядъ. Тамъ же, гдѣ ямщики не получали годоваго жалованья, прогоны поступали имъ прямо въ руки; вмѣстѣ съ тѣмъ они освобождены были отъ всякой повинности денежной и рекрутской.

Плата прогоновъ за почтовыя и за ямскія подводы была различная. По указу 27 марта 1717 г., за первыя взималось по деньгѣ на версту, за ямскія же по 6 денегъ на 10 верстъ. Тѣмъ же указомъ постановлено весьма рѣзкое различіе между проѣзжающими по казенной и по частной надобности: съ ѣдущихъ для своихъ нуждъ опредѣлено взимать прогоны *вдвое*. Мѣра эта вызвала многочисленныя злоупотребленія и возбудила рядъ правительственныхъ распоряженій, повторявшихся съ тѣхъ поръ весьма часто, и клонившихся къ тому, чтобы препятствовать проѣзду по своей надобности съ казенной подорожною.

23 января 1718 г. опредѣленъ небольшой сборъ на покрытіе расходовъ по печатанію подорожныхъ, а именно: „на

бумагу и на прочіе расходы на печатный дворъ давать по 2 деньги за подорожную."

Не всѣ лица получали подорожныя на одинаковое количество лошадей: въ 1721 году учинено было росписаніе, по скольку подводъ отпускать какимъ чинамъ. При этомъ они раздѣлены на 10 разрядовъ. Къ высшему отнесены генералъ-фельдмаршалъ, адмиралъ и канцлеръ, получавшіе по 20 подводъ; къ низшему — подканцеляристы и копіисты, коллежскіе и сенатскіе, получавшіе по одной подводѣ.

Между тѣмъ отъ неустройства почтовой части, а также отъ различныхъ притѣсненій и отъ гоньбы, усилившейся по всѣмъ трактамъ, особливо же отъ проѣзда по своимъ дѣламъ съ казенной подорожною, положеніе ямовъ становилось все болѣе и болѣе тягостнымъ: а потому правительство вынуждено было принимать различныя мѣры, для ихъ обезпеченія и устройства. Такимъ образомъ 7 февраля 1718 года повелѣно: курьерскія подорожныя закрѣплять, по прежнему указу, въ Сенатѣ — сенаторамъ, а въ губерніяхъ — губернаторамъ и вице-губернаторамъ, самимъ вписавъ прежде курьерское имя при себѣ. Для выѣзда же за границу, указами 19 и 28 марта 1718 г., требовались подорожныя „за подписаніемъ царскаго величества собственныя руки, или за руками всѣхъ сенаторей." Сія послѣдняя мѣра, вызванная дѣломъ царевича Алексѣя Петровича, была впрочемъ только временною. 31 іюля того же 1718 г. разрѣшено Кіевскому и Рижскому губернаторамъ выдавать подорожныя за рубежъ, по прежнему, за своими руками, или кому они вѣрятъ; а также разрѣшено пропускать и по подорожнымъ отъ министровъ государевыхъ. При учрежденіи коллегій, выдача казенныхъ подорожныхъ перешла къ Коллегіи Иностранныхъ

Дѣлъ, выключая подорожныхъ за рубежъ, которыхъ подтверждено никому безъ указа изъ Сената не давать.

10 іюля 1721 г. опять подтверждено: „въ подорожныхъ по чему съ курьеровъ и съ прочихъ, и для своихъ нуждъ ѣдущихъ, прогоны имать — писать именно, понеже отъ многихъ частыхъ посылокъ уѣзднымъ людямъ во взятьѣ подводъ могутъ произойти несносныя обиды и разоренія. А вышеписанныя прогонныя деньги за тѣ подводы давать подводчикамъ поручно, а коммиссарамъ и солдатамъ у тѣхъ подводчиковъ не отбирать.“

Положеніе ямовъ отъ этого однако не улучшалось, и дошло наконецъ до того, что при Аннѣ Іоанновнѣ, по дорогѣ отъ Новагорода до Санктпетербурга, ямы опустѣли и ямщики разбѣжались, такъ что встрѣчалась даже остановка въ отправленіи почтъ и эстафетъ. — Разстройство это вызвало рядъ новыхъ указовъ (11 марта 1734 г., 23 декабря 1735 г., 18 ноября 1737 г., 24 января и 13 марта 1740 г.), — повелѣвавшихъ, подъ страхомъ взысканія, давать подорожныя по усмотрѣнію состоянія ямовъ; лошадей излишнихъ, сверхъ подорожныхъ, никому не давать безъ особыхъ указовъ или надписи на подорожной; монаховъ безъ архіерейской подорожной изъ монастыря не посылать, подъ опасеніемъ настоятелю изверженія сана своего; и наконецъ, подводъ безъ платежа или излишнихъ, сверхъ подорожныхъ, отнюдь ни кому не брать, подъ смертною казнью.

Вопреки столь строгимъ угрозамъ, положеніе ямовъ не улучшалось, такъ что Императрица Елизавета Петровна рѣшилась опять прибѣгнуть къ увеличенію формальностей при выдачѣ подорожныхъ. Въ именномъ указѣ ея отъ 3 февраля 1742 г. значится: бланкетовъ подорожныхъ, какъ въ Сенатъ,

такъ и въ Коллегіи и прочія мѣста, никуда изъ ямской канцеляріи ни кому не требовать и не брать; а для отправленія курьеровъ требовать изъ оной ямской канцеляріи письменно подорожныхъ, чтобы вписано было, кто и куда за какими дѣлами посылается и на сколько подводъ почтовыхъ или ямскихъ...“

18 августа 1742 г. подтвержденъ именной указъ 13 марта 1740 г., угрожающій смертною казнью за притѣсненіе ямщиковъ.

Между тѣмъ установленныя правительствомъ безчисленныя формальности, плохо ограждая ямщиковъ, крайне стѣсняли промышленность; а потому изъ разныхъ концовъ государства стали поступать представленія объ ихъ отмѣнѣ. Въ нѣкоторыхъ частныхъ случаяхъ правительство соглашалось на необходимыя льготы (напр. 28 іюня 1749 г., въ пользу Оренбургскихъ купцовъ); но, вообще говоря, далеко не хотѣло отказаться отъ формализма. Такъ 22 октября 1752 г. повелѣно, при выдачѣ подорожныхъ купцамъ, требовать отъ нихъ предъявленія паспортовъ изъ магистратовъ или ратушъ.

Тотъ же характеръ угрозъ и сложной формалистики выражается и въ постановленіяхъ послѣдующихъ царствованій, до времени изданія указа Императора Павла I, 9 марта 1798 г. Въ этотъ промежутокъ особенно замѣчательно изданное Правительствующимъ Сенатомъ въ 1770 году положеніе, коимъ опредѣлено—какое количество лошадей, въ какое время года въ каждую упряжку проѣзжающимъ давать должно.

б) *Время отъ указа 19 марта 1798 г. по 4 іюля 1828 г.* Для облегченія мѣстнымъ жителямъ тягости содержанія дорогъ въ Имперіи, Императоръ Павелъ I, именнымъ указомъ отъ 19 марта 1798 г., установилъ по всему государству *сборъ съ подорожныхъ*, а именно: сверхъ указанныхъ на версту за каж-

дую лошадь, ямщиками взимаемыхъ *прогоновъ*, брать *по одной копѣйкѣ* при выдачѣ самой подорожной, сполна по означенному въ оной разстоянію верстъ и числу лошадей, не исключая изъ сего курьеровъ, по дѣламъ казеннымъ посылаемыхъ, равно и эстафетъ. Для храненія поступающихъ такимъ образомъ денегъ и для веденія по нимъ отчетности, установлены при губернаторахъ казначеи. По истеченіи каждой трети, казначеи должны были отсылать собранныя ими деньги и книги, ими веденныя, къ губернаторамъ, которые, по провѣркѣ, препровождали деньги въ Санктпетербургское и Московское остаточныя казначейства, а книги къ государственному казначею. Для предупрежденія могущихъ произойти при семъ сборѣ злоупотребленій и для точнѣйшей, въ потребномъ случаѣ, повѣрки получаемыхъ съ подорожныхъ денегъ, повелѣно записывать на всѣхъ станціяхъ въ шнуровыя книги: когда, кто, откуда и куда проѣзжаетъ, за чьимъ подписаніемъ подорожная и сколько взято денегъ, по разстоянію верстъ и числу лошадей. Деньги, имѣющія поступить отъ сего сбора, опредѣлены, на первый случай, для исправленія дорогъ по С. Петербургской губерніи.

Указами 12 сентября 1798 г. и 17 января 1799 г. введены постановленія, крайне стѣснительныя для свободы передвиженій. Въ видахъ воспрепятствованія самовольному отъѣзду жителей столицъ, повелѣно, чтобы дворянинъ или купецъ, приходящій къ губернатору за подорожною, предъявлялъ при этомъ свидѣтельство камеральнаго департамента въ томъ, что выѣздъ ему свободенъ; свидѣтельство же ему выдавалось не иначе, какъ по полученіи отъ частнаго инспектора удостовѣренія и выправкѣ по дѣламъ городскаго правленія, что на отъѣзжающемъ ни чьей претензіи не имѣется.

За тѣмъ Императоромъ Павломъ издано было въ 1798,

1799 и 1800 годахъ 8 указовъ по этой части. Всѣ они служатъ только поясненіемъ или распространеніемъ вышеприведеннаго указа 19-го Марта 1798 г. Существенныя измѣненія заключались въ томъ лишь, что въ Октябрѣ 1799 г. повелѣно представлять къ отчету, вмѣсто третныхъ книгъ, годовыя; деньги же сдавать въ остаточныя казначейства, по прежнему, по третямъ. 18-го Іюня 1800 г. во всѣхъ городахъ, кромѣ двухъ столицъ, отмѣнены особые казначеи для сбора съ подорожныхъ.

При Императорѣ Александрѣ I было опять обращено правительствомъ вниманіе на мѣры къ уменьшенію расхода почтовыхъ лошадей, и въ этомъ смыслѣ состоялись указы 15-го Августа 1801, 15-го Сентября 1804 г., 14-го Октября 1805, 15-го Марта 1807 г., 28-го Февраля и 5-го Октября 1809 г., 28-го Февраля 1812 г., 27-го Декабря 1815 г., 12-го Марта 1816 г., 26-го Мая и 11-го Ноября 1817 г., 31-го Октября 1823 и 1-го Декабря 1827 г. Всѣ они служатъ подтвержденіемъ или дополненіемъ прежде состоявшихся по сему предмету постановленій, и вызываемы были различными частными случаями безпорядковъ и притѣсненій.

4-го Января 1803 г. Высочайше повелѣно: со всѣхъ чиновъ, отъ начальствъ въ посылки командируемыхъ, или опредѣляемыхъ къ должностямъ и переводимыхъ изъ мѣста въ мѣсто, по надобностямъ службы, а не по собственной волѣ или въ отпускъ, при дачѣ подорожныхъ не взимать положенныхъ прибавочныхъ по копѣйкѣ на версту денегъ.

Съ 1804 года поверстный сборъ обращенъ весь сполна въ вѣдѣніе и распоряженіе экспедиціи о устроеніи въ государствѣ дорогъ; отчетность по оному перешла равнымъ образомъ къ сей экспедиціи.

17-го Августа 1808 г. и 19-го Апрѣля 1809 года подтверждено губернаторамъ, чтобы они отнюдь не печатали подорожные бланкеты у себя въ губерніяхъ, а обращались за оными прямо въ сенатскую типографію, и денегъ, за подорожныя положенныхъ, по 10 коп. за экземпляръ, съ проѣзжающихъ не взимали и въ сенатскую типографію не препровождали, такъ какъ деньги эти будетъ платить той типографіи государственный казначей, на счетъ подорожнаго сбора.

Предоставленіе права выдачи подорожныхъ немногимъ только правительственнымъ лицамъ крайне стѣсняло быстроту передвиженій. Не смотря на многочисленныя заявленія о томъ различныхъ начальствъ, правительство не рѣшалось уменьшить стѣсненія, опасаясь излишняго отягощенія ямщиковъ. Наконецъ, порядокъ сей оказался столь затруднительнымъ, что въ 1807 г. Томскій, Тобольскій и Иркутскій Генералъ-Губернаторъ Селифонтовъ вынужденъ былъ завѣдомо не соблюдать его, оправдываясь удаленностью различныхъ мѣстностей Сибири отъ мѣстопребыванія губернаторовъ; а потому онъ разослалъ къ начальникамъ Нерчинскихъ заводовъ и города Якутска подорожные бланкеты, для раздачи въ случаѣ надобности, о чемъ и донесъ Правительствующему Сенату.

Указомъ 16-го Декабря 1809 года допущены въ порядкѣ выдачи подорожныхъ значительныя облегченія: для встрѣчающихся по военной службѣ разныхъ отправленій, не терпящихъ медленности, разрѣшено снабжать комендантовъ подорожными бланкетами, для употребленія оныхъ по одной только военной службѣ и для чиновниковъ, имъ подвѣдомственныхъ; а въ отвращеніе затрудненій, происходящихъ для жителей уѣздныхъ городовъ, разрѣшена Правительствующимъ Сенатомъ разсылка къ городничимъ бланкетовъ по частной надобности.

25-го Іюля 1811 г., въ учрежденіи Министерства Финансовъ, завѣдываніе подорожнымъ сборомъ возложено на департаментъ податей и сборовъ.

Манифестомъ 11-го Февраля 1812 г., о преобразованіи коммиссіи погашенія долговъ, удвоенъ сборъ съ подорожныхъ, на проѣздъ по почтѣ выдаваемыхъ.

Указами 12-го Апрѣля 1820 года и 28-го Іюля 1825 г. повелѣно означать въ подорожныхъ званіе проѣзжающихъ и надобность, по которой они отправляются.

13-го Марта 1828 года утверждено новое росписаніе, на сколько почтовыхъ лошадей должно кому выдавать подорожныя. Въ сущности это росписаніе мало рознится съ росписаніемъ 1721 года.

21-го Іюля 1826 г., при Императорѣ Николаѣ I, состоялся указъ о взиманіи, при выдачѣ подорожныхъ, поверстныхъ денегъ по вновь изданному дорожнику, а не по прежнему почт-календарю.

в) *Время съ указа 4-го Іюля 1828 года.* 4-го Іюля 1828 года утверждены *дополнительныя правила о выдачѣ подорожныхъ.* На основаніи этихъ правилъ, печатаніе подорожныхъ въ губерніяхъ, какъ недозволенное закономъ, наистрожайше воспрещено. Бланки подорожныхъ предписано печатать въ Сенатской типографіи и снабжать ихъ, въ экспедиціи заготовленія государственныхъ бумагъ, особыми искуственными штемпелями, — однимъ, если для частныхъ разъѣздовъ, и двумя, если для казенныхъ, прибавляя въ семъ послѣднемъ случаѣ слова «по казенной надобности».

Бланки подорожныхъ по казенной надобности у генералъ и гражданскихъ губернаторовъ и городничихъ предписано выдавать за надлежащей подписью и не иначе, какъ по требо-

ванію начальствъ. Для записыванія, выдачи и веденія счета этимъ подорожнымъ, установлены особыя шнуровыя книги, ежегодно провѣряемыя губернаторами и за тѣмъ Правительствующимъ Сенатомъ. Въ книгахъ этихъ повелѣно записывать какъ полученіе бланковъ, такъ и выдачу оныхъ, съ показаніемъ того, по чьему предписанію или требованію, сколько таковыхъ бланковъ выдано или отправлено, а также до какого мѣста и на сколько лошадей подорожная дана. Безсрочныя подорожныя по казенной надобности, для проѣзда по одному и тому же тракту, а также казенныя подорожныя на неизвѣстные тракты и разстоянія опредѣлено выдавать не иначе, какъ по предписаніямъ высшихъ мѣстныхъ начальствъ, гражданскихъ или военныхъ, и не болѣе, какъ на три мѣсяца. Вмѣстѣ съ тѣмъ запрещено выдавать подорожныя по казенной надобности казеннымъ подрядчикамъ и поставщикамъ. Строго воспрещено также повторять разъѣзды по одной и той же подорожной, на извѣстное разстояніе данной.

Если чиновникъ, отправленный по казенной надобности, будетъ нуждаться, собственно для себя, въ большемъ противъ казенной подорожной количествѣ лошадей, то онъ долженъ брать на нихъ дополнительную частную подорожную, съ платежемъ поверстныхъ денегъ.

Подорожныя по частной надобности, по подписаніи губернаторами, повелѣно препровождать въ казенныя палаты, кои должны разсылать оныя по уѣзднымъ казначействамъ, сообразно надобности. Уѣзднымъ казначеямъ предписано выдавать таковыя подорожныя, съ полученіемъ денегъ и съ отмѣткою о томъ на самыхъ подорожныхъ, въ имѣющихся для того пробѣлахъ, за подписью казначея и бухгалтера, всегда на опредѣленное разстояніе, во всякое время дня, безъ малѣйшаго за-

держанія, какъ скоро, по существующему порядку, предъявленъ будетъ казначею паспортъ или другой узаконенный видъ, коимъ удостовѣряется, что желающій получить подорожную воленъ отправиться въ то мѣсто, до коего оную требуетъ; при чемъ тамъ, гдѣ сіе установлено, проѣзжающій обязанъ представлять и особое засвидѣтельствованіе полиціймейстера или городничаго, о неимѣніи препятствія на выѣздъ изъ города.

Уѣздный казначей, при запискѣ полученныхъ за выдаваемую подорожную денегъ въ настольный реэстръ казначейства, прописываетъ въ ономъ подробно, что за выданную такому то лицу подорожную, отъ такого-то до такого-то мѣста, на столько-то верстъ и лошадей, внесено денегъ столько-то. При этомъ расписывается въ книгѣ и получившій подорожную.

Въ обѣихъ столицахъ выдача подорожныхъ по частной надобности оставлена на прежнемъ основаніи въ канцеляріяхъ военныхъ Генералъ-Губернаторовъ, съ отчетностью Казенной Палатѣ.

Бланки подорожныхъ по частной надобности повелѣно никому для раздачи не выдавать, а имѣть оные у однихъ только казначеевъ.

7 Марта 1829 г. вновь подтвержено по военному вѣдомству, чтобы проѣзжающіе воинскіе чины не дѣлали никакихъ притѣсненій почтъ-содержателямъ и ямщикамъ.

15-го Марта 1828 г. постановлено, чтобы, при отправленіи чиновниковъ по губерніи на счетъ виновныхъ, выдаваемы были онымъ подорожныя по частной надобности; а уплаченныя при этомъ поверстныя деньги взыскивались бы вмѣстѣ съ прогонами съ виновныхъ, буде таковые окажутся.

Съ 1830 года правительство начало разрѣшать выдачу подорожныхъ по частной надобности изъ большаго и большаго

количества присутственныхъ мѣстъ. Такимъ образомъ 19-го Мая 1830 г. выдача предоставлена городничимъ и полиціймейстерамъ въ городахъ, гдѣ нѣтъ уѣздныхъ казначействъ, равно какъ и въ таможняхъ; 28 Окт. 1830 г. право это распространено на казначеевъ въ горныхъ казенныхъ заводахъ хребта уральскаго, а также по Дедюхинскому соляному управленію; 9-го Апрѣля 1835 г. разрѣшено градоначальникамъ выдавать за своимъ подписаніемъ подорожныя по частной надобности.

Указомъ 9-го Ноября 1839 г. поверстный сборъ, подобно прочимъ сборамъ, перечисленъ съ ассигнацій на серебро.

28-го Октября 1841 г. Высочайше утверждены новыя *дополнительныя правила о порядкѣ заготовленія, разсылки и учета подорожныхъ бланковъ*.—Правилами этими предписано:

Подорожные бланки по казенной и частной надобностямъ заготовлять съ 1842 г. Министерству Финансовъ, по департаменту разныхъ податей и сборовъ, въ экспедиціи заготовленія государственныхъ бумагъ, по новымъ образцамъ, съ внутреннимъ изображеніемъ государственнаго герба. Въ отношеніи приготовленія, храненія, разсылки и уничтоженія сихъ бланковъ, исполнять правила, какія постановлены вообще о гербовой бумагѣ. Департаменту разныхъ податей и сборовъ разсылать означенные бланки прямо въ казенныя палаты, съ тѣмъ, чтобы палаты имѣли таковыхъ всегда въ запасѣ годовую пропорцію.

Порядокъ подписи, размѣщенія и выдачи подорожныхъ, какъ по казенной, такъ и по частной надобности, оставлены по прежнему. Вмѣстѣ съ тѣмъ, сверхъ поверстнаго сбора, установлено еще взимать въ казну за каждый употребленный подороженный бланкъ по 30 коп. сер.

15-го Августа 1845 г., въ Высочайше утвержденномъ уложеніи о наказаніяхъ уголовныхъ и исправительныхъ, опре-

дѣлены взысканія за нарушеніе постановленій о подорожныхъ.

3-го Декабря 1854 г. разрѣшено проѣзжающимъ по Закавказскому краю требовать лошадей по мѣрѣ надобности, безъ дополнительныхъ подорожныхъ, съ платежемъ однако прогоновъ за все число взятыхъ на станціи лошадей.

27-го Декабря 1856 г. разрѣшена выдача подорожныхъ по частной надобности изъ Мачинскаго почтоваго отдѣленія на Якутскомъ трактѣ, въ Олекминскомъ округѣ Якутской области. 27 Октября 1857 г. разрѣшено то же самое относительно Витимскаго почтоваго отдѣленія, а 4-го Января 1861 г. касательно Чудовской станціи, при чемъ какъ выдача подорожныхъ, такъ и взиманіе и отсылка въ казну поступившихъ сборовъ возложены на мѣстнаго почтмейстера, за отчетностью Новгородской Казенной Палатѣ. 28-го Ноября 1861 г. то же разрѣшено относительно Соминской станціи. Сверхъ того, на случай ходатайства мѣстнаго губернскаго начальства, объ учрежденіи въ назначаемыхъ мѣстахъ подобной же выдачи подорожныхъ по частной надобности, разрѣшеніе таковыхъ выдачъ предоставлено Министру Финансовъ, по предварительномъ сношеніи его о томъ съ подлежащими министерствами.

8-го Марта 1857 г. разрѣшено выдавать трехмѣсячныя казенныя подорожныя инженерамъ и прочимъ лицамъ, командированнымъ отъ Главнаго Общества Желѣзныхъ Дорогъ, для производства работъ и изысканій. Лицамъ этимъ вмѣнено въ обязанность вести подробный и вѣрный счетъ всѣмъ дѣлаемымъ ими разъѣздамъ, и съ истеченіемъ трехъ-мѣсячнаго срока подорожнымъ, представлять ихъ обратно, вмѣстѣ съ означеннымъ счетомъ проѣздовъ, внося въ то же время и слѣдующія поверстныя деньги. Для большей повѣрки, смотрителямъ почтовыхъ станцій пред-

писано отмѣчать на подорожныхъ этихъ время выѣзда помянутыхъ лицъ.

31-го Мая 1860 г. то же самое распространено, относительно общества Саратовской желѣзной дороги, на тѣхъ лицъ, которымъ выдача таковыхъ подорожныхъ будетъ признана главноуправляющимъ Путями Сообщенія дѣйствительно необходимою.

20-го Марта 1857 г. постановлено: въ видѣ облегченія отправляющихся въ путь, выдавать подорожныя по частнымъ надобностямъ установленнымъ порядкомъ, не только отъ того города, гдѣ берется подорожная, но и отъ прочихъ городовъ и мѣстъ этой и другихъ губерній, по желанію лица, получающаго подорожную.

2-го Января 1861 г. Государственнымъ Совѣтомъ обращено вниманіе гг. Министровъ на то, чтобы казенныя командировки были ограничены крайнею въ томъ необходимостью и чтобы въ особенности, подъ видомъ подобныхъ командировокъ, не было допускаемо выдачи казенныхъ подорожныхъ по такимъ дѣламъ, по коимъ въ командировкѣ нѣтъ существенной необходимости. Вмѣстѣ съ тѣмъ Почтовому Вѣдомству предписано ежегодно показывать—какая часть изъ общаго числа проѣзжихъ по подорожнымъ командируемы были по казеннымъ надобностямъ.

17-го Сентября 1862 г. Высочайше повелѣно прекратить въ столицахъ выдачу подорожныхъ по частной надобности изъ канцелярій Военныхъ Генералъ-Губернаторовъ.

Б) Нынѣ дѣйствующія узаконенія о сборахъ съ подорожныхъ. (Т. V. Уст. о пошл., Разд. IV, гл. 4, ст. 704—729. Изд. 1857 и прод. по 31 марта 1863 г.).

Законъ нашъ установляетъ два рода подорожныхъ: подорож-

ныя на проѣздъ по *казенной* надобности и подорожныя на проѣздъ по надобности *частной*. При выдачѣ подорожныхъ по казенной надобности не взимается съ проѣзжающихъ никакого платежа; лица, получающія подорожныя на проѣздъ по частной надобности, вносятъ при этомъ двоякій сборъ: *сборъ за подорожный бланкъ* и собственно *сборъ поверстный*.

Сборъ за подорожный бланкъ взимается при выдачѣ подорожной въ размѣрѣ *тридцати* коп. за каждый бланкъ.

Сборъ поверстный располагается по числу верстъ и лошадей, на которыя подорожная выдается. Съ каждой версты взимается въ казну отъ каждой лошади *по половинѣ коп.* серебромъ; число верстъ опредѣляется существующимъ почтовымъ дорожникомъ; когда же подорожная выдана вмѣстѣ и на обратный проѣздъ, то взимается по стольку же и за обратный путь.

Съ подорожныхъ на отъѣздъ въ Царство Польское взыскиваются поверстныя въ казну деньги только до пограничныхъ мѣстъ.

Сборы сіи взимаются всегда при самой выдачѣ подорожныхъ въ столичныхъ, губернскихъ и уѣздныхъ городахъ уѣздными казначеями. Кромѣ казначеевъ, разрѣшено выдавать подорожныя, руководствуясь правилами, для казначеевъ установленными: 1) Во всѣхъ городахъ, гдѣ нѣтъ казначействъ, чрезъ полицейскихъ чиновниковъ, по назначенію губернатора; 2) Въ таможняхъ, состоящихъ въ дальнемъ разстояніи отъ уѣздныхъ городовъ; 3) Въ крѣпостяхъ, гдѣ нѣтъ уѣздныхъ казначействъ, чрезъ чиновниковъ, назначенныхъ къ тому отъ мѣстныхъ воинскихъ начальниковъ; 4) Въ горныхъ казенныхъ заводахъ хребта Уральскаго и Дедюхинскомъ соляномъ управленіи, чрезъ тамошнихъ казначеевъ, съ наблюденіемъ за симъ начальниковъ заводовъ и солянаго управленія.

Подорожныя, установленныя для проѣзжающихъ по частнымъ надобностямъ, выдаются безъ платежа сборовъ только лишь чиновникамъ, командируемымъ по губерніямъ для произведенія слѣдствій на счетъ виновныхъ; при этомъ взысканіе сборовъ обращается въ свое время на сихъ послѣднихъ, буде таковые окажутся.

Чиновники, на которыхъ возложена выдача подорожныхъ, при отпускѣ оныхъ съ полученіемъ денегъ, отмѣчаютъ о томъ на самыхъ подорожныхъ, въ имѣющихся для сего пробѣлахъ.

Въ Уѣздныхъ Казначействахъ, полученныя за каждую подорожную деньги вносятся, на общемъ основаніи, въ настольный реестръ, въ которомъ прописывается подробно, что за выданную такому-то подорожную, отъ такого-то мѣста, на столько-то верстъ и лошадей, внесено денегъ столько-то. Всѣ числа пишутся складомъ. Въ томъ же реестрѣ расписывается и получающій подорожную.

Самый счетъ, какъ вырученнымъ за подорожныя поверстнымъ деньгамъ, такъ и бланкамъ сихъ подорожныхъ, ведется въ книгахъ уѣздныхъ казначействъ.

Порядокъ поступленія денегъ, собранныхъ съ подорожныхъ, опредѣляется Высочайше утвержденными правилами о поступленіи государственныхъ доходовъ и о производствѣ государственныхъ расходовъ.

Подорожные бланки по казенной и частной надобностямъ заготовляются Министерствомъ Финансовъ, по департаменту неокладныхъ сборовъ, въ экспедиціи заготовленія государственныхъ бумагъ, по установленнымъ образцамъ, съ внутреннимъ изображеніемъ государственнаго герба.

Въ отношеніи приготовленія, храненія, разсылки и уничтоженія сихъ бланковъ исполняются правила, какія постановлены

вообще о гербовой бумагѣ, въ статьяхъ 249, 277, 279, 282, 294, 298, 317 и 318 Уст. Пошл.

Департаментъ Неокладныхъ Сборовъ разсылаетъ означенные бланки прямо въ Казенныя Палаты, согласно ст. 281; Казенныя же Палаты препровождаютъ ихъ затѣмъ въ уѣздныя казначейства. Въ предупрежденіе недостатка бланковъ, Казенныя палаты должны всегда имѣть ихъ въ запасѣ годовую пропорцію. За неимѣніе бланковъ для выдачи, виновные въ томъ подвергаются вычету третнаго жалованья.

Печатные бланки для подорожныхъ по *казенной* надобности заблаговременно препровождаются въ достаточномъ количествѣ къ Губернаторамъ и прочимъ лицамъ, уполномоченнымъ на выдачу подорожныхъ за своимъ подписомъ, отъ мѣстныхъ или ближайшихъ Казенныхъ Палатъ, въ которыя, по истеченіи года, препровождаются о сихъ бланкахъ отчеты, вмѣстѣ съ книгами, къ 10 февраля и не позже 1 марта слѣдующаго года.

Бланки для подорожныхъ по частной надобности представляются во всѣхъ губерніяхъ Казенными Палатами, въ потребномъ числѣ, для подписанія къ кому надлежитъ.

За симъ, отчетность въ заготовленіи бланковъ для подорожныхъ, въ употребленіи ихъ и въ полученныхъ по нимъ деньгахъ восходитъ, чрезъ Департаменты Государственнаго Казначейства и Неокладныхъ Сборовъ, въ Государственный Контроль, съ примѣненіемъ порядка, постановленнаго о гербовой бумагѣ.

Равнымъ образомъ правила объ отвѣтственности и взысканіяхъ по гербовому сбору, изложенныя въ статьяхъ 349, 353, 357 и 362 Уст. о Пошл., распространяются на подорожные бланки и сборъ съ оныхъ.

За испорченные или утраченные подорожные бланки съ

виновнаго взыскивается по *три* коп. сер. за каждый листъ. Если же при этомъ откроется какое либо злоупотребленіе, то виновный отрѣшается отъ должности и предается суду.

Для предупрежденія всякихъ въ сборѣ съ подорожныхъ злоупотребленій и для точнѣйшей въ потребномъ случаѣ повѣрки получаемыхъ съ нихъ денегъ, на всѣхъ почтовыхъ станціяхъ ведется вѣрная въ шнуровыхъ книгахъ записка: когда, кто, откуда и куда проѣзжалъ, за чьимъ подписаніемъ была подорожная и сколько взято, по разстоянію верстъ и числу лошадей, денегъ. Книги сіи повсемѣстно должны быть хранимы для нужныхъ справокъ.

Относительно *порядка выдачи подорожныхъ* законъ нашъ установляетъ слѣдующее:

Бланки подорожныхъ по *казенной* надобности выдаются у губернаторовъ и городничихъ, за надлежащею подписью, не иначе, какъ по требованію начальствъ. Завѣдывающія этимъ лица снабжаются отъ своихъ начальниковъ шнуровыми книгами, въ коихъ записывается какъ полученіе бланковъ, такъ и выдача оныхъ, съ показаніемъ: по чьему предписанію или требованію, сколько таковыхъ бланковъ выдано или отправлено; при частныхъ же выдачахъ лицамъ, по казенной надобности посылаемымъ, прописывается и то, до какого мѣста и на сколько лошадей подорожная дана. По истеченіи года, книги сіи, засвидѣтельствованныя губернаторомъ, препровождаются въ Казенную Палату.

Бланками подорожныхъ по казенной надобности снабжаются, по требованію главнокомандующихъ войсками и прочихъ главныхъ воинскихъ и гражданскихъ начальниковъ, назначаемыя ими для того лица, которыя и обязаны, при всякомъ новомъ требованіи таковыхъ бланковъ, доставлять подробныя вѣдомости,

съ показаніемъ—кому, куда и на сколько лошадей выданы были прежде полученныя подорожныя.

Вѣдомости сіи прилагаются къ учрежденнымъ у губернскихъ начальниковъ шнуровымъ для подорожныхъ книгамъ и, вмѣстѣ съ оными, препровождаются въ Казенную Палату.

Безсрочныя подорожныя по казенной надобности, для проѣзда по одному и тому же тракту, выдаются не иначе, какъ по предписаніямъ Генералъ-Губернаторовъ, Военныхъ и Гражданскихъ Губернаторовъ, или по требованіямъ главнокомандующихъ арміями, корпусныхъ и дивизіонныхъ командировъ и высшихъ гражданскихъ начальствъ, и не болѣе какъ на три мѣсяца, на число лошадей, для разъѣздовъ по казенной надобности установленное.

Равнымъ образомъ подорожныя по казенной надобности, на неизвѣстные тракты и разстоянія, выдаются не иначе, какъ по предписаніямъ или требованіямъ вышеупомянутыхъ лицъ; а если потребуются таковыя отъ другихъ мѣстъ и лицъ, прямо отъ городничихъ, то въ отношеніяхъ къ нимъ должна быть означена надобность, по коей нужна таковая подорожная, или же должно быть оговорено, что она требуется по секрету.

Имѣющимъ съ казною дѣла по подрядамъ и поставкамъ, а также при отправленіи казенными коммиссіонерами ихъ приказчиковъ, выдача подорожныхъ по казенной надобности воспрещается.

Состоящимъ въ вѣдѣніи Главнаго Общества Россійскихъ Желѣзныхъ Дорогъ, инженерамъ и прочимъ лицамъ, командируемымъ для производства работъ и изысканій, а также нѣкоторымъ лицамъ, командируемымъ отъ Общества Саратовской желѣзной дороги, предоставлено получать подорожныя по казенной надобности на три мѣсяца. Лица эти обязаны вести подробный и вѣрный счетъ всѣмъ дѣлаемымъ ими разъѣздамъ, и

съ истеченіемъ трехъ-мѣсячнаго срока подорожныхъ, представлять оныя обратно, вмѣстѣ съ означеннымъ счетомъ проѣздовъ, внося въ то же время и слѣдующія поверстныя деньги. Для удобнѣйшей повѣрки разъѣздовъ, смотрители почтовыхъ станцій обязаны отмѣчать на подорожныхъ время проѣзда упомянутыхъ лицъ.

Строго воспрещается повторять разъѣзды по одной и той же подорожной, на извѣстное разстояніе данной, подъ опасеніемъ законнаго взысканія.

Если чиновникъ, отправляемый по казенной надобности, имѣетъ собственно для себя нужду въ большемъ числѣ лошадей, нежели сколько ему въ семъ случаѣ слѣдуетъ, то долженъ онъ имѣть еще дополнительную частную подорожную съ платежемъ поверстныхъ денегъ; при этомъ онъ получаетъ однако по обѣимъ подорожнымъ не болѣе того числа лошадей, сколько ему по общему положенію слѣдуетъ. Постановленіе это на Закавказскій край не распространяется.

Подорожныя по *частной* надобности, по подписаніи Генералъ-Губернаторами, Военными или Гражданскими Губернаторами, препровождаются въ Казенныя Палаты, кои разсылаютъ оныя по Уѣзднымъ Казначействамъ, сообразно надобности, имѣя бдительное наблюденіе, подъ собственною отвѣтственностію, чтобы въ каждомъ Казначействѣ находилось оныхъ въ наличности всегда достаточное число.

Уѣздные же казначеи выдаютъ таковыя подорожныя, съ полученіемъ денегъ и съ отмѣткою о томъ на самыхъ подорожныхъ, въ имѣющихся для того пробѣлахъ, за подписью казначея и бухгалтера, всегда на опредѣленное разстояніе, во всякое время дня, безъ малѣйшаго задержанія, какъ скоро, по существующему порядку, предъявленъ будетъ казначею пас-

портъ, или другой узаконенный видъ, коимъ удостовѣряется, что желающій получить подорожную воленъ отправиться въ то мѣсто, до коего оную требуетъ; при чемъ тамъ, гдѣ сіе установлено, проѣзжающій представляетъ и особое засвидѣтельствованіе полицеймейстера и городничаго, о неимѣніи препятствія на выѣздъ изъ города.

Подорожныя по частной надобности выдаются установленнымъ порядкомъ не только отъ того города, гдѣ берется подорожная, но и отъ прочихъ городовъ и мѣстъ той или другихъ губерній, по желанію лица, получающаго подорожную.

Бланки подорожныхъ по частной надобности никому для раздачи не выдаются, а имѣются оные у однихъ казначеевъ.

Выдача подорожныхъ по частной надобности разрѣшена почтовымъ отдѣленіямъ: Мачинскому (въ Олекминскомъ Округѣ Якутской Области) и Витимскому, а также на Чудовской станціи и въ Соминѣ, съ отчетностію мѣстнымъ Казеннымъ Палатамъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ постановлено, чтобы на будущее время, въ случаѣ ходатайства губернскаго начальства, объ учрежденіи въ предназначенныхъ онымъ мѣстахъ подобной же выдачи подорожныхъ по частной надобности, разрѣшеніе таковыхъ выдачъ предоставлено было Министру Финансовъ, по предварительномъ сношеніи его съ подлежащими Министерствами. На этомъ основаніи разрѣшена уже въ 1864 году выдача подорожныхъ изъ думы Вознесенскаго посада, а также изъ Никопольской уѣздной почтовой конторы, и на станціи Паниковичахъ (Псковской губерніи).

В) *Статистическое обозрѣніе сборовъ съ подорожныхъ.*

Въ прежніе годы, когда подорожныя выдавались только лицамъ, посылаемымъ отъ правительства по какимъ либо казен-

нымъ надобностямъ, для обеспеченія безостановочной доставки этихъ посланныхъ, подорожныя не могли служить источникомъ дохода для государства. Мало по малу началась въ XVII-мъ столѣтіи выдача подорожныхъ лицамъ, ѣдущимъ для своихъ дѣлъ; а потому въ началѣ XVIII вѣка встрѣчается уже въ указахъ разница между подорожными по казенной и частной надобности; вмѣстѣ съ тѣмъ начинается и сборъ съ сихъ послѣднихъ. Указомъ 8 ноября 1701 года установлено взимать съ нихъ печатныя пошлины.

Размѣръ печатныхъ пошлинъ этихъ въ указѣ не оговоренъ; во всякомъ случаѣ онъ былъ не великъ, такъ какъ сборъ сей назначался только на покрытіе расходовъ по заготовленію подорожныхъ. Цифра ежегоднаго поступленія его совершенно неизвѣстна.

Указомъ 23-го января 1718 года опредѣлено: на бумагу и на прочіе расходы, на печатный дворъ давать *по двѣ деньги* на подорожную. Сколько этого сбора ежегодно поступало равнымъ образомъ неизвѣстно.

При императорѣ Павлѣ I-мъ подорожныя пріобрѣтаютъ фискальное значеніе. Именнымъ указомъ 19 марта 1798 года, въ видахъ облегченія мѣстнымъ жителямъ тягости содержанія дорогъ въ имперіи, установленъ по всему государству сборъ съ выдаваемыхъ подорожныхъ, а именно: „сверхъ узаконенныхъ на версту за каждую лошадь ямщиками взимаемыхъ прогоновъ, повелѣно брать по одной копѣйкѣ при выдачѣ самой подорожной, сполна по означенному въ оной разстоянію верстъ и числу лошадей, не исключая изъ сего курьеровъ, по дѣламъ казеннымъ посылаемыхъ, равно и эстафетовъ.“ Того же 19 марта 1798 года, деньги, имѣющія поступить отъ сего сбора, опредѣлены на первый случай для исправленія дорогъ по Санктпетербургской губерніи.

Изъ дѣлъ Государственнаго Казначейства видно, что къ 1 января 1800 года изъ этой суммы въ Государственномъ Казначействѣ остаточныхъ отъ 1799 года, на лицо было 148,279 р. 26½ к. ас.

Считалось въ долгу на казначействѣ занятыхъ въ прошедшихъ годахъ по 1800 годъ . . . . . 134,616 р. 65¾ к. ас.

Итого . . 282,895 р. 92¼ к. ас.

Затѣмъ съ 1800 года поступило:

Въ 1800 . . . . . 627,564 р. 49¾ к. ас.

— 1801 . . . . . 643,160 „ 37¼ „

— 1802 . . . . . 759,124 „ 81¼ „

Въ 1803 году сборъ понизился до 625,628 „ 27¼ „

Уменьшеніе это объясняется двумя послѣдовавшими въ томъ году указами: 4-го января Высочайше повелѣно со всѣхъ чиновъ, отъ начальствъ въ посылки командируемыхъ, или опредѣляемыхъ къ должностямъ и переводимыхъ изъ мѣста въ мѣсто, по надобностямъ службы, а не по собственной волѣ или въ отпускъ, при дачѣ подорожныхъ не взимать положенныхъ прибавочныхъ по копѣйкѣ на версту денегъ. 20 мая постановленіе это распространено на всѣ транспорты Колывано-Воскресенскихъ заводовъ.

Съ 1804 года поверстный сборъ обращенъ весь сполна въ вѣдѣніе и распоряженіе Экспедиціи о устроеніи дорогъ въ государствѣ, и вмѣстѣ съ тѣмъ прекращена по оному отчетность Государственному Казначейству. Впрочемъ, за 1804 годъ сборъ сей еще значится въ книгахъ Казначейства, а именно на сумму 203,970 р. 34 к.

Въ 1805, 1806 и 1807 гг., въ отдѣлѣ суммъ, поступившихъ въ Казначейство не въ распоряженіе Государственнаго Казначея, но на особые предметы, находимъ, что изъ суммы на

содержаніе дорогъ, съ подорожныхъ по 1 копѣйкѣ за подводу собираемой, въ Государственное Казначейство поступило:

Въ 1805 г. . . . . 5,234 р. 92½ к. асс.
— 1806 г. . . . . 2,306 „ 44½ „ „
— 1807 г. . . . . 2,386 „ 46½ „ „

Съ 1807 года начинается опять отчетность поверстнаго сбора Государственному Казначейству. Съ тѣхъ поръ по 1839 годъ включительно сбора сего поступило:

Въ 1807 году. . . . 302,727 р. 2¼ к. асс.
— 1808 „ . . . 435,144 „ 54¾ „
— 1809 „ . . . 524,753 „ 55¼ „
— 1810 „ . . . 759,532 „ 36 „
— 1811 „ . . . 716,890 „ 25¼ „
— 1812 „ . . . 677,481 „ 86 „
— 1813 „ . . . 629,486 „ 79¾ „
— 1814 „ . . . 764,754 „ 96½ „
— 1815 „ . . . 855,770 „ 31¼ „
— 1816 „ . . . 1.064,811 „ 57½ „
— 1817 „ . . . 1.075,453 „ 82½ „
— 1818 „ . . . 1.037,795 „ 95¼ „
— 1819 „ . . . 746,605 „ 90½ „
— 1820 „ . . . 799,511 „ 63¾ „
— 1821 „ . . . 715,498 „ 64¼ „
— 1822 „ . . . 754,337 „ 21 „
— 1823 „ . . . 741,927 „ 26¼ „
— 1824 „ . . . 690,702 „ 60¾ „
— 1825 „ . . . 620,863 „ 3¼ „
— 1826 „ . . . 743,057 „ 91 „
— 1827 „ . . . 690,204 „ 99 „
— 1828 „ . . . 667,850 „ 29 „

Въ 1829 году . . .	742,053 р.	18¼ к. асс.
— 1830 „ . . .	766,096 „	84¼ „
— 1831 „ . . .	778,861 „	7¾ „
— 1832 „ . . .	896,953 „	34¾ „
— 1833 „ . . .	936,198 „	78¼ „
— 1834 „ . . .	1.097,164 „	95¾ „
— 1835 „ . . .	1.080,370 „	47½ „
— 1836 „ . . .	1.045,348 „	52¼ „
— 1837 „ . . .	940,959 „	36½ „
— 1838 „ . . .	1.010,203 „	54 „
— 1839 „ . . .	1.036,399 „	42½ „

Итого въ 33 года 26.345,772 р. 2¼ к. ассигнаціями, или 7.527,363 р. 43½ к. серебромъ, что составляетъ среднимъ числомъ въ годъ 798,356 р. 72¾ к. ассигн., или 228,101 р. 92¼ к. серебромъ.

Изъ разсмотрѣнія вышеприведенныхъ цифръ видно, что поверстный сборъ, вообще говоря, держался близко средневыведенной цифры.

Значительное возвышеніе его въ 1810 году, сравнительно съ 1809 годомъ, объясняется разрѣшеніемъ выдачи подорожныхъ городничими въ уѣздныхъ городахъ, что дотолѣ было строжайше запрещено.

Военнымъ обстоятельствамъ надо приписать то явленіе, что, несмотря на удвоеніе поверстнаго сбора указомъ 11-го февраля 1812 года, сборъ сей въ 1812 и 1813 годахъ понизился. Постепенно возрастать началъ онъ лишь съ 1814 года и дошелъ до особенно высокой цифры въ 1816, 1817 и 1818 годахъ. Съ 1819 года онъ опять возвращается къ прежнему уровню.

Со времени изданія дополнительныхъ правилъ 4 іюля 1828

года, установившихъ тотъ порядокъ выдачи подорожныхъ, который, за небольшими исключеніями, сохранился и доселѣ, цифра поступленія поверстнаго сбора возростала довольно постоянно, чему значительно способствовалъ въ 30-хъ годахъ рядъ узаконеній, предоставлявшихъ право выдачи подорожныхъ все большему и большему числу правительственныхъ мѣстъ. Съ 1828 по 1839 г. годичный сборъ увеличился съ 667,850 р. 29 к. до 1.036,399 р. 42½ к., т. е. на 368,549 р. 13½ к. или 55%. Сравнивая же 1807 и 1839 годы, окажется возвышеніе въ 733.672 р. 40¼ к. или 242,35%.

Затѣмъ поверстнаго сбора поступило:

Въ 1840 году. . . . 282,457 р. 31 к. сер.

и въ 1841 году. . . . 281,888 „ 9¼ к. „

28 октября 1841 г. Высочайше утвержденъ, независимо отъ поверстнаго сбора, новый еще сборъ по 30 к. за подорожные бланки, взимаемый при выдачѣ подорожныхъ частнымъ лицамъ и чиновникамъ, командируемымъ по разнымъ дѣламъ на счетъ виновныхъ. Съ тѣхъ поръ по 1860 годъ того и другаго сбора поступило:

	Поверстнаго сбора.		Сбора за подорожные бланки.		Итого.	
	Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.
1842 года.	292,061	5½	12,449	20	304,510	25½
1843 »	297,820	92½	12,229	79¾	310,050	72¼
1844 »	299,585	14¾	13,445	52	313,030	66¾
1845 »	313,346	8¼	17,237	19½	330,583	27¾
1846 »	357,075	76	21,007	97¾	378,083	73¾
1847 »	362,351	76¼	20,098	71¾	382,450	48
1848 »	359,498	31	17,494	3½	376,992	34½
1849 »	383,845	80¼	19,755	70½	403,601	50¾
1850 »	411,428	61¼	21,112	53	432,541	14¼
1851 »	438,694	28¼	22,473	14	461,167	42¼
1852 »	413,515	52½	22,872	40¼	436,378	92¾
1853 »	414,435	14½	23,278	61½	437,713	76
1854 »	442,886	—	24,497	26	467,383	26

	Поверстнаго сбора.		Сбора за подорожные бланки.		Итого.	
	Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.
1855 года	466,133	23½	25,385	63¾	491,518	87¼
1856 »	580,587	84¼	32,005	66¾	612,593	51
1857 »	612,824	27¾	34,951	46½	647,775	74¼
1858 »	588,455	35	34,955	75	623,411	10
1859 »	510,505	66¼	29,735	79¾	540,241	46
1860 »	470,779	52	29,577	12¼	500,356	64¼
Итого за 19 лѣтъ . . .	8,015,830	29¾	434,563	53½	8,450,393	83¼
Что составляетъ среднимъ числомъ въ 1 годъ . .	421,885 р. 82½ к.		22,871 р. 76½ к.		444,757 р. 57 к.	

За послѣдующіе два года мы имѣемъ цифру поступленія обоихъ сборовъ общею суммою, но не отдѣльно. Она представляетъ: въ 1861 г. . . . . 491,106 р. 81¼ к.
въ 1862 г. . . . . 447,226 „ 55¼ „

За 1863 годъ данныя еще не получены.

Въ теченіе разсматриваемаго промежутка времени, сборъ съ подорожныхъ постоянно увеличивался, за небольшими лишь изъятіями, вплоть до 1857 года включительно. При сравненіи цифры поступленія въ 1842 и 1857 годахъ окажется увеличеніе въ 343,265 р. 48 к., или 112,72%. Съ 1858 года сборъ сталъ съ каждымъ годомъ значительно уменьшаться, такъ что по 1862 годъ онъ упалъ въ 5 лѣтъ на 200,549 р. 19 к., или 30,96%. Уменьшеніе это должно преимущественно приписать развитію желѣзныхъ дорогъ.

Общая сумма поступившихъ въ Государственное Казначейство сборовъ съ подорожныхъ составляетъ, съ 1800 по 1862 годъ, въ 63 года, 18.299,587 р. 36½ к. сер.

Расходы взиманія сборовъ съ подорожныхъ не могутъ быть опредѣлены съ точностію. До указа 19 марта 1798 года они поглощали весь поступавшій съ подорожныхъ сборъ. За тѣмъ,

въ послѣдующее время свѣдѣнія по сему вопросу крайне скудны и отрывочны. Такъ 31 іюля 1829 года установлено взыскивать по 10 к. ассиг. съ испортившаго безъ особой вины подорожный бланкетъ. При переложеніи на серебро, взысканіе это опредѣлено въ 3 к. За послѣднее время взыскивалось такимъ образомъ по всей Россіи около 12 р. въ годъ.

Бланки подорожныхъ постоянно заготовлялись вмѣстѣ съ прочей гербовою бумагой. Отчетность по нимъ, также разсылка и выдача оныхъ, производятся Департаментомъ Неокладныхъ Сборовъ, Казенными Палатами, и Уѣздными Казначействами, а равно и другими мѣстами и лицами, на то уполномоченными, чрезъ чиновниковъ, на которыхъ возложено, какъ завѣдываніе симъ сборомъ, такъ и прочія дѣла. Вслѣдствіе сего, нѣтъ никакой возможности опредѣлить, во сколько именно обходится казнѣ взиманіе сборовъ съ подорожныхъ.

Извѣстно впрочемъ, что за заготовленіе гербовой бумаги всѣхъ сортовъ, а также бандеролей, уплачивалось ежегодно Департаментомъ Неокладныхъ Сборовъ въ Экспедицію Заготовленія Государственныхъ Бумагъ до 7 февраля 1861 года около $^1/_2$ к. за листъ. Съ 1861 года за бланки для подорожныхъ платится по 1 к. с. Сверхъ того платится ежегодно по 3,000 руб. Сенатской типографіи, въ возмѣщеніе дохода, который она получала прежде отъ заготовленія подорожныхъ бланковъ.

Количество подорожныхъ бланковъ, израсходованныхъ по казенной надобности, проданныхъ проѣзжающимъ по частной надобности, а также присланныхъ въ Гербовое Казначейство къ уничтоженію, съ 1842 по 1862 годъ было:

		Израсходовано и продано.	На сумму. Руб.	К.	Выслано къ уничтоженію.	На сумму. Руб.	К.
В 1842 г.	По казенной надобности	37,142			49,632		
	» частной »	41,542	12,462	60	56,170	16,851	—
		78,684			105,802		
» 1843 »	» казенной »	29,392			108		
	» частной »	42,410	12,723	—	264	79	20
		71,802			372		
» 1844 »	» казенной »	26,504			1,000		
	» частной »	44,074	13,222	20	1,561	468	30
		70,578			2,561		
» 1845 »	» казенной »	31,744			215		
	» частной »	51,093	15,327	90	1,001	300	30
		82,837			1.216		
» 1846 »	» казенной »	49,297			877		
	» частной »	56,288	16,886	40	2,286	685	80
		105,585			3,163		
» 1847 »	» казенной »	46,335			963		
	» частной »	56,992	17,097	60	2,753	825	90
		103,327			3,716		
« 1848 »	» казенной »	42,087			582		
	» частной »	58,741	17,622	30	507	152	10
		100,828			1,089		
» 1849 »	» казенной »	71,453			247		
	» частной »	65,487	19,646	10	491	147	30
		136.940			738		
» 1850 »	» казенной »	64,437			322		
	» частной »	70,367	21,110	10	444	133	20
		134,804			766		
» 1851 «	» казенной »	48,914			249		
	» частной »	75,917	22,775	10	543	162	90
		124,831			792		
» 1852 »	» казенной »	51,276			275		
	» частной »	77,269	23,180	70	1,049	314	70
		128,545			1,324		
» 1853 »	» казенной »	52,263			425		
	» частной »	78,201	23,460	30	79	23	70
		130,464			504		
» 1854 »	» казенной »	66,445			235		
	» частной »	82,248	24,674	40	986	295	80
		148,693			1,221		

		Израсходовано и продано.	На сумму. Руб.	К	Выслано къ уничтоженію.	На сумму. Руб.	К.
Въ 1855 г.	По казенной Надобности	74,463			82,827		
	» частной »	84,878	25,463	40	71,944	21,583	20
		159,341			154,771		
» 1856 »	» казенной »	85,750			27,006		
	» частной »	108,053	32,415	90	43,645	13,093	50
		193,803			70,651		
» 1857 »	» казенной »	66,101			7,706		
	» частной »	115,778	34,733	40	6,025	1,807	50
		181,879			13,731		
» 1858 »	» казенной »	50,666			616		
	» частной »	115,051	34,515	30	481	144	30
		165,717			1,097		
» 1859 »	» казенной »	51,152			233		
	» частной »	101,937	30,581	10	1,331	339	30
		153,089			1,564		
» 1860 »	» казенной »	48,623			306		
	» частной »	99,365	29,809	50	198	59	40
		147,988			504		
» 1861 »	» казенной »	81,086			697		
	» частной »	105,074	31,522	20	218	65	40
		186,160			915		
» 1862 »	» казенной »	78,835			288		
	» частной »	105,537	31,661	10	162	48	60
		184,372			450		
Итого въ 21 годъ:							
по казенной надобности		1,153,965			174,809		
» частной »		1,636,302	490,890	60	192,138	57.641	40
		2,790,267			366,947		
или среднимъ числомъ въ одинъ годъ:							
по казенной надобности		54,951			8,324		
» частной »		77,919	23,375	70	9,149	2.744	70
		132,870			17,473		(*)

(*) *Примѣчаніе*: Свѣдѣнія эти заимствованы изъ дѣлъ Департамента Неокладныхъ Сборовъ. Суммы, показанныя здѣсь вырученными при продажѣ подорожныхъ частнымъ лицамъ, разнятся нѣсколько отъ вышеприведенныхъ цифръ сбора за подорожные бланки, заимствованныхъ изъ отчетовъ Государственнаго Казначейства.

Большое количество бланковъ, высланныхъ къ уничтоженію въ 1842, 1855, 1856 и 1857 годахъ, объясняется тѣмъ, что въ 1842 году послѣдовало измѣненіе формы подорожныхъ бланковъ; а въ 1855, 1856 и 1857 году бланки съ именемъ Императора Николая I замѣнены бланками съ именемъ царствующаго нынѣ Государя.

За послѣднія 5 лѣтъ прислано всего на все къ уничтоженію бланковъ:

по казенной надобности . .	2,140
по частной — — . . .	2,390, на сумму 717 р.
Итого . . .	4,530.

или среднимъ числомъ въ годъ:

По казенной надобности	428
— частной — —	478, на сумму 143 р. 40 к.
Итого . .	906.

Г) Предположенія о преобразованіи сборовъ съ подорожныхъ.

1) Оффиціальная переписка.

24-го Іюля 1862 года Управлявшій Министерствомъ Финансовъ сообщилъ Главноначальствующему надъ Почтовымъ Департаментомъ, что въ Министерство Финансовъ часто поступаютъ жалобы на несвоевременную выдачу подорожныхъ частнымъ лицамъ, ѣдущимъ по собственной надобности. Главнѣйшая причина, замедляющая, по мнѣнію его, выдачу подорожныхъ, заключается въ самомъ порядкѣ, установленномъ для полученія подорожныхъ, въ силу коего, предварительно выдачи оныхъ, требуется отъ проѣзжающихъ, кромѣ паспорта или другаго вида, удостовѣряющаго личность, представленіе свидѣтель-

ства мѣстной полиціи о неимѣніи препятствія на выѣздъ. Сверхъ того, крайне затруднительна для публики невозможность полученія подорожныхъ изъ уѣздныхъ казначействъ во всякое время дня и ночи.

Въ виду всѣхъ этихъ соображеній, Управлявшій Министерствомъ Финансовъ признавалъ полезнымъ совершенно отмѣнить выдачу подорожныхъ, съ тѣмъ, чтобы въ замѣнъ поступающаго съ оныхъ въ казну дохода, по полукопѣйкѣ съ версты и лошади, прибавить по стольку же къ прогоннымъ деньгамъ, и чтобы затѣмъ, для полученія почтовыхъ лошадей, по уплатѣ прогоновъ, не требовать предъявленія какихъ либо документовъ, какъ это допущено уже по желѣзнымъ дорогамъ, и какъ это существуетъ уже съ давняго времени въ Великомъ Княжествѣ Финляндскомъ, безъ всякихъ неудобствъ.

Преобразованіе это лишило бы казну дохода отъ продажи бланковъ для подорожныхъ по частнымъ надобностямъ (по 30 к. за каждый), что доставило въ 1860 г. 31,532 р. и въ 1861 г. 30,942 р.; — но за то уменьшеніе формальностей усилило бы разгонъ почтовыхъ лошадей и тѣмъ самымъ увеличило бы поступленіе поверстныхъ денегъ.

Въ отвѣтъ на отношеніе это, Главноначальствующій надъ Почтовымъ Департаментомъ, 9 октября 1862 г. за № 1578, замѣтилъ, что, по мнѣнію его, осуществленіе этой мѣры повлекло бы за собою большія затрудненія.

По разгону, записываемому въ настоящее время съ подорожныхъ въ станціонныя книги, опредѣляются комплекты лошадей, содержимыхъ на станціяхъ, съ извѣстною приплатою за каждую лошадь изъ суммъ земства; при отмѣнѣ же подорожныхъ было бы безполезно оставлять и станціонныя книги, ибо означеніе въ нихъ разгона дѣлалось бы совершенно произвольно.

При этомъ не было бы уже никакой возможности съ правильностію ограничить комплекты лошадей мѣрою дѣйствительной въ нихъ потребности, а вмѣстѣ съ тѣмъ и расходы земства на содержаніе излишнихъ лошадей, по преувеличенному показанію разгона ихъ, должны бы возрасти до огромныхъ размѣровъ.

Сверхъ того, предоставленіе станціоннымъ смотрителямъ или писарямъ получать съ проѣзжающихъ слѣдующій въ доходъ казны поверстный сборъ, за отсутствіемъ всякой возможности учитывать ихъ въ этомъ сборѣ, неминуемо повело бы къ утайкѣ онаго, обширной перепискѣ, слѣдствіямъ и т. п.

Наконецъ самое приращеніе поверстнаго сбора, происшедшее отъ увеличившагося требованія почтовыхъ лошадей на небольшихъ пространствахъ, вовсе не можетъ быть особенно желательнымъ, такъ какъ, при усиленныхъ разъѣздахъ между городами, потребовалось бы выставлять на станціи прибавочныхъ лошадей, съ положенной за нихъ приплатою отъ земства.

23 апрѣля 1864 г. послѣдовало новое отношеніе Главноначальствующаго надъ Почтовымъ Департаментомъ къ Министру Финансовъ. Доказавъ несостоятельность нынѣ дѣйствующихъ постановленій, Главноначальствующій признавалъ прежде всего полезнымъ прекратить, при выдачѣ подорожныхъ, требованіе видовъ о личности и свидѣтельствъ полиціи о неимѣніи препятствій къ выѣзду. Затѣмъ, вмѣсто выдачи подорожныхъ, предложены имъ слѣдующія правила:

1) По распоряженію Почтоваго Департамента, всѣ почтовыя станціи должны быть снабжены книгами, по особо приложенной къ проекту формѣ. Каждая страница такой книги заключаетъ въ себѣ по три ярлыка на каждаго проѣзжающаго. Одинъ изъ этихъ ярлыковъ, крайній на страницѣ, долженъ отрѣзываться для выдачи проѣзжающему, въ видѣ квитанціи во взя-

тыхъ съ него на станціи деньгахъ; другой долженъ отрѣзываться для представленія почтъ-содержателемъ, *по истеченіи каждаго мѣсяца*, въ Уѣздное Казначейство, изъ котораго онъ получаетъ фуражные за свою станцію платежи; а третій ярлыкъ остается въ книгѣ, для представленія, по окончаніи года, въ начальственную Губернскую Почтовую Контору.

2) Каждый, отъѣзжающій съ мѣста, письменно или словесно заявляетъ на станціи свое требованіе объ отпускѣ ему лошадей и объявляетъ свое званіе, имя и фамилію, часъ, въ который онъ предполагаетъ выѣхать, и число потребныхъ лошадей по роду экипажа и числу пассажировъ. При этомъ проѣзжающій, слѣдующій какъ по казенной, такъ и по частной надобности, долженъ заплатить на станціи, вмѣстѣ съ прогонами, также и поверстныя деньги, по ½ к. съ версты и лошади, за все протяженіе предстоящаго станціоннаго перегона, по числу дѣйствительно отпускаемыхъ ему лошадей, сообразно времени года и роду экипажа, — и сверхъ того 2 коп. за выданный ему ярлыкъ.

3) По этому всѣ казенныя мѣста должны выдавать командируемымъ по дѣламъ службы чиновникамъ, фельдъегерямъ и курьерамъ, сверхъ прогоновъ, также и поверстныя деньги, на то же число лошадей, на какое выдаются прогоны, и кромѣ того по 2 коп. на уплату за ярлыкъ, по числу станцій, чрезъ которыя командируемый долженъ проѣхать, — за исключеніемъ какъ поверстной платы, такъ и платы за ярлыки на тѣ протяженія, на которыхъ почтовое сообщеніе производится по желѣзнымъ дорогамъ, или по трактамъ вольныхъ почтъ, гдѣ и нынѣ не требуется подорожныхъ.

Лица, командируемыя по дѣламъ службы, фельдъегери и курьеры должны быть снабжаемы отъ своего начальства осо-

быми свидѣтельствами, по предъявленіи коихъ на станціяхъ, почтовыя лошади должны быть отпускаемы, по возможности, безъ малѣйшаго задержанія, а почтовыя повозки или сани — безплатно.

4) Станціонный смотритель, а за неимѣніемъ его, почтъ-содержатель или повѣренный его отмѣчаютъ въ трехъ ярлыкахъ слѣдующее: а) до какой станціи отправляется проѣзжающій; б) по казенной или частной надобности; в) на сколькихъ лошадяхъ и г) сколько взято съ него, по числу верстъ и отпущенныхъ лошадей, прогонныхъ и поверстныхъ денегъ. Правильность всего написаннаго въ ярлыкѣ удостовѣряется подписью лица, выдававшаго ярлыкъ. Затѣмъ крайній на страницѣ ярлыкъ вручается, какъ квитанція, проѣзжающему, съ отмѣткою о времени его отбытія со станціи съ такимъ-то ямщикомъ. Прибывъ на вторую станцію, проѣзжающій предъявляетъ ярлыкъ, выданный ему на первой станціи, и, согласно отмѣткамъ, сдѣланнымъ на этомъ ярлыкѣ, получаетъ другой для дальнѣйшаго слѣдованія, что́ и повторяется на каждой станціи.

5) По истеченіи мѣсяца, изъ станціонныхъ книгъ отрѣзается другой ярлыкъ, который и передается, какъ сказано выше, въ Уѣздное Казначейство, для учета поверстныхъ денегъ и денегъ за ярлыки; третій же ярлыкъ остается въ книгѣ не вырѣзаннымъ и отсылается въ Губернскую Почтовую Контору, какъ документъ, на случай справокъ и для свѣдѣній о разгонѣ.

6) Уѣздныя Казначейства, получивъ со станцій, чрезъ посредство начальственныхъ надъ ними Почтовыхъ Конторъ, ярлыки, составляютъ по нимъ разсчетъ о томъ, сколько въ теченіе предшествовавшаго мѣсяца каждая изъ станцій собрала поверстныхъ денегъ и денегъ за ярлыки отъ лицъ, проѣзжавшихъ по казенной и частной надобностямъ; за тѣмъ сумму этихъ

сборовъ Казначейства удерживаютъ у почтъ-содержателей изъ причитающейся имъ приплаты отъ земства.

Казначейства обращаютъ поверстныя деньги въ доходъ кязны, равно какъ и одну половину 2-хъ копѣечнаго сбора за ярлыки; другую же половину этого послѣднаго сбора Казначейства отсылаютъ, по истеченіи каждой трети, въ Губернскую Почтовую Контору или въ Почтовый Департаментъ, на покрытіе расходовъ по заготовленію и разсылкѣ на станціи книгъ съ ярлыками.

7) Повѣрка сдѣланнаго Казначействомъ съ почтъ-содержателями, по ярлыкамъ ихъ, разсчета должна производиться по сношенію Казначействъ съ мѣстными Почтовыми Конторами, на основаніи станціонныхъ книгъ, съ оставшимися въ нихъ дубликатами ярлыковъ. Но какъ на это можетъ потребоваться иногда не мало времени, а между тѣмъ почтъ-содержатели всегда нуждаются въ безотлагательномъ полученіи заработанныхъ денегъ, для хозяйственныхъ распоряженій по станціямъ, то необходимо, чтобы повѣрка производилась послѣ выдачи контрактныхъ платежей и вычета изъ оныхъ поверстныхъ денегъ и денегъ за ярлыки. Если же впослѣдствіи обнаружено будетъ, что почтъ-содержатель или повѣренный его представилъ въ Уѣздное Казначейство неполное число ярлыковъ, то, по приведеніи въ извѣстность всей суммы слѣдующаго съ него взысканія, она удерживается при первой предстоящей выдачѣ контрактныхъ платежей.

8) За отпускъ лошадей, по стачкѣ съ проѣзжающимъ, безъ взысканія поверстныхъ денегъ и денегъ за ярлыки, равно какъ и за преднамѣренное предъявленіе Казначейству неполнаго числа вышедшихъ въ расходъ ярлыковъ, виновные должны подлежать суду и наказаніямъ, опредѣленнымъ за утайку казен-

ныхъ сборовъ. Почтъ-содержатели немедленно устраняются отъ дальнѣйшаго содержанія станцій, а станціонные смотрители, буде обнаружится участіе ихъ въ сокрытіи ярлыковъ, увольняются отъ службы. Вмѣстѣ съ тѣмъ, по приговору суда, подвергается строгому взысканію и проѣзжающій, если окажется, что онъ, по стачкѣ съ почтъ-содержателемъ или станціоннымъ смотрителемъ, бралъ почтовыхъ лошадей безъ требованія ярлыка, съ уплатою слѣдующихъ поверстныхъ денегъ и 2-хъ копѣечнаго сбора за ярлыки. Поэтому на оборотѣ ярлыковъ, выдаваемыхъ проѣзжающимъ, должны быть напечатаны слѣдующія обязательныя для исполненія съ ихъ стороны правила:

„I. Каждый проѣзжающій, при требованіи съ почтовой станціи лошадей, обязанъ заплатить, кромѣ причитающихся прогоновъ, поверстныя деньги, по $^1/_2$ к. съ версты и лошади, по числу верстъ до сосѣдней станціи, и за все то число лошадей, какое ему, согласно положенію, отпущено будетъ, и сверхъ того 2 к. за ярлыкъ.

II. Проѣзжающій обязанъ получить отъ станціи ярлыкъ, съ показаніемъ въ ономъ всего того количества денегъ, какое имъ заплачено.

III. Проѣзжающему, незаплатившему причитающихся съ него прогоновъ, поверстныхъ денегъ и денегъ за ярлыки, — почтовыя лошади не отпускаются. Если же проѣзжающій, вслѣдствіе стачки съ кѣмъ-либо изъ лицъ, управляющихъ почтовою станціею, получитъ лошадей, не заплативъ причитающихся съ него поверстныхъ денегъ и денегъ за ярлыки; или же хотя и заплатитъ, но не всѣ, или наконецъ не потребуетъ ярлыка, когда всѣ означенныя деньги имъ уплачены, — то, по обнаруженіи сего, онъ подлежитъ взысканію и судится какъ соучастникъ въ утайкѣ казенныхъ сборовъ.“

и 9) На крайнемъ въ станціонной книгѣ ярлыкѣ, который предназначается для выдачи проѣзжающему, изображенъ государственный гербъ, и подъ нимъ означена плата за ярлыкъ въ 2 коп.

Поставивъ на видъ многочисленныя удобства, доставляемыя, по мнѣнію его, вышеприведеннымъ проектомъ, Главноначальствующій выражаетъ однако опасеніе, что безпрепятственный отпускъ почтовыхъ лошадей за обыкновенные прогоны предоставитъ городскимъ жителямъ возможность пользоваться этимъ дешевымъ способомъ проѣзда, для совершенія загородныхъ прогулокъ; а это могло бы стѣснить безостановочный отпускъ лошадей для проѣзжающихъ, или же возбудило бы увеличеніе комплектовъ лошадей, съ приплатою отъ земства. Для избѣжанія сего возможны, по мнѣнію Главноначальствующаго, различныя мѣры, сообразныя съ мѣстными обстоятельствами, какъ напр.: увеличеніе платы за почтовыхъ лошадей до размѣра, равнаго обыкновеннымъ издержкамъ по найму вольныхъ извозчиковъ; или же запрещеніе отпускать лошадей съ городскихъ станцій мѣстнымъ жителямъ иначе, какъ съ платежемъ денегъ за три предстоящіе станціонные перегона и т. п.

Для заключенія о денежномъ результатѣ предположенной на такихъ основаніяхъ отмѣны подорожныхъ, къ проекту приложены слѣдующія приблизительныя соображенія:

Въ Россіи, за исключеніемъ Царства Польскаго, Великаго Княжества Финляндскаго и Закавказскаго края, содержится на 3,790 почтовыхъ станціяхъ всего . . . . . 48,916 л.

Лошади эти, при отдыхѣ чрезъ 3 на 4-е сутки, сдѣлаютъ въ годъ 13,402,984 конца, т.-е. всѣ станціи выпустятъ въ гонъ . . . 13,402,984 „

Изъ числа этихъ, выпущенныхъ въ гонъ лошадей, полагается: для почтъ и эстафетъ $^{3}/_{7}$ или 5,744,136 лошадей; а остальныя $^{4}/_{7}$ или 7,658,848 лошадей для перевозки проѣзжающихъ по казеннымъ и частнымъ надобностямъ.

Проѣзжающіе возьмутъ, со всѣхъ 3,790 станцій.	7,658,848 л.
а съ каждой станціи, среднимъ числомъ, . .	2,020 „
Полагая среднимъ числомъ по четыре лошади на каждаго проѣзжающаго, получится, что чрезъ каждую станцію проѣхало	505 проѣз.
Эти проѣзжающіе заплатятъ на *одной* станціи за ярлыки, по 2 к. за каждый, за 505 ярлыковъ	10 р. 10 к.
На всѣхъ же 3,790 станціяхъ проѣзжающіе возьмутъ 1,913,950 ярлыковъ, за которые заплатятъ по 2 к. за каждый, а за всѣ . . .	38,279 руб.
По вышеизложенному разсчету, каждая станція выпуститъ въ годъ 2,020 лошадей, которыя въ теченіи этого времени сдѣлаютъ, при среднемъ протяженіи станціонныхъ перегоновъ въ 20 вер.,	40,400 вер.
По числу 40,400 вер., сдѣланныхъ каждою станціею, она выручитъ поверстнаго сбора, по $^{1}/_{2}$ к. съ версты, всего	202 руб.
А всѣ 3,790 станцій выручатъ въ годъ .	765,588 „
Всѣ проѣзжающіе заплатятъ въ годъ:	
бланковаго сбора	38,279 „
поверстнаго	765,588 „
	803,867 „

Въ 1862 г. выдано было всего 183,502 подорожныхъ бланка.

Изъ нихъ: по *казенной* надобности . . 78,017 бл.
„ *частной* . . . . . 105,485 „

183,502 бл.

По этимъ свѣдѣніямъ можно приблизительно заключить, что изъ общаго числа проѣзжающихъ — 1/3 слѣдуетъ по *казеннымъ*, а 2/3 по *частнымъ* надобностямъ. По этому, въ число бланковаго и поверстнаго сбора, составляющаго 803,867 руб., заплатятъ:

казенные проѣзжающіе . . . . . 267,955 руб.
частные . . . . . 535,912 „

803,867 руб.

По справкѣ, данной Департаментомъ Неокладныхъ Сборовъ, оказывается, что въ *1861* году поступило сборовъ:

за подорожные бланки . . . . 30,789 р.
съ нихъ поверстныхъ . . . . 428,092 „ 50 1/4 к.

458,881 р. 50 1/4 к.

Въ *1862* г.: за подорожные бланки . 31,645 „ 60 „
„ съ нихъ поверстныхъ . 407,654 „ 40 „

439,300 руб.

На основаніи вышеизложеннаго разсчета, *чистый* доходъ Государственнаго Казначейства составитъ:

а) двухкопѣечный сборъ за бланки съ *частныхъ* проѣзжающихъ (составляющій 2/3 общей суммы однокопѣечнаго сбора) . . . 12,759 р. 66 к.

б) поверстный сборъ съ *частныхъ* же проѣзжающихъ (составляющій 2/3 общей суммы поверстнаго сбора) . . . . . 510,392 „ — „

Всего . . 523,151 р. 66 к.

Болѣе сбора, поступившаго въ 1862 году, на 83,851 р.

Почтовое же управленіе получитъ на заготовленіе станціонныхъ книгъ половину общей суммы *двухкопѣечнаго* сбора за ярлыки, всего до 19,139 р. 50 к. въ годъ. Къ разъясненію цифры (12,759 р. 66 к.), исчисленной въ *чистый* доходъ Государственнаго Казначейства изъ двухкопѣечнаго сбора за ярлыки, не излишне присовокупить, что общая сумма этого сбора, имѣющаго поступать въ Государственное Казначейство, дожна бы составить всего 19,139 р. 50 к.; но въ этой суммѣ заключаются 6,379 р. 84 к., слѣдующіе въ *возвратъ* казнѣ за ярлыки, выданные для *казенныхъ* проѣзжающихъ, которые, при отправленіи по дѣламъ службы, будутъ получать изъ казны же, кромѣ прогоновъ, еще по 2 к. собственно за ярлыки; а потому количество сбора за ярлыки, составляющаго *дѣйствительный* доходъ государственнаго казначейства, слѣдуетъ принять только въ 12,759 р. 66 к., т. е. тотъ именно сборъ, который получится отъ *частныхъ* проѣзжающихъ. Взиманіе поверстнаго сбора и сбора за ярлыки съ проѣзжающихъ по казенной надобности Главноначальствующій признаетъ безусловно необходимымъ, для вѣрнѣйшаго успѣха предполагаемой имъ мѣры.

Въ заключеніе онъ присовокупляетъ, что хотя со введеніемъ выдачи проѣзжающимъ ярлыковъ, вмѣсто подорожныхъ, сборъ за ярлыки, который долженъ замѣнить нынѣшній бланковый сборъ, нѣсколько уменьшится противъ нынѣ получаемаго казною; но за то въ общей суммѣ поверстнаго сбора и сбора за ярлыки съ частныхъ проѣзжающихъ (523,151 р.) будетъ превышеніе, составляющее, по сравненію сбора, поступившаго въ казну въ 1862 году (439,300 р.), до 80 т. р. въ годъ, не говоря уже о томъ, что государственное казначейство изба-

вится отъ ежегодныхъ расходовъ на бумагу и печатаніе подорожныхъ бланковъ.

2) Предположенія частныхъ лицъ.

Вскорѣ послѣ того, какъ началась въ 1862 году вышеизложенная переписка между Министерствомъ Финансовъ и Главнымъ Почтовымъ Начальствомъ, въ газетахъ стали появляться статьи, относящіяся до вопроса о подорожныхъ. Податная Коммиссія съ своей стороны, приступивъ къ разработкѣ его, помѣстила 29-го сентября 1863-го года, въ № 349 Биржевыхъ Вѣдомостей, приглашеніе къ гг. уѣзднымъ казначеямъ, къ Губернскимъ и уѣзднымъ Почтовымъ Начальствамъ и вообще къ лицамъ, спеціально знакомымъ съ предметомъ, прося ихъ сообщить замѣчанія свои о неудобствахъ, представляемыхъ для публики и правительственныхъ мѣстъ нынѣшнимъ порядкомъ взиманія сборовъ съ подорожныхъ; при этомъ Коммиссія приглашала также сообщить ей предположенія о мѣрахъ возможнаго улучшенія сего порядка.

Вслѣдствіе этого вызова доставлены были, частію непосредственно въ Коммиссію, частію же въ Биржевыя Вѣдомости и другія газеты, различныя предположенія, числомъ до 21-го. Сущность ихъ заключается въ слѣдующемъ:

Всѣ почти (Кромѣ II. А. К. въ Сѣверной Почтѣ) сходятся въ той мысли, что предъявленіе паспортовъ и удостовѣренія полиціи, о не имѣніи препятствія на выѣздъ, должно быть немедленно уничтожено, какъ недостигающее никакой цѣли, и вмѣстѣ съ тѣмъ крайне стѣснительное для публики. Для надзора за подозрительными лицами, нѣкоторые проекты предлагаютъ при этомъ, чтобы полицейскія управленія сами заблаго-

временно давали знать мѣстамъ, выдающимъ подорожныя, о лицахъ, не могущихъ выѣхать изъ извѣстной мѣстности.

По вопросу о самыхъ сборахъ съ подорожныхъ, нѣкоторыя лица (IV. Г-нъ Е. М. № 368 Б. В.), (XVIII. Г-нъ А. М. въ № 85 Бир. В.), (XIX. Г-нъ С. Канѣвецъ въ № 92 Б. В.) признаютъ совершенно неправильнымъ взиманіе пошлины за право полученія лошадей со станціи *безъ задержанія*, въ то время, какъ станціи весьма часто *по закону* не имѣютъ возможности удовлетворить подобному требованію, напр. если всѣ лошади въ разгонѣ, если ожидается почта, если подъѣдетъ проѣзжающій по казенной надобности, если оставляется запасъ для курьера, эстафеты и т. п. Особливо не правильно (по мнѣнію Гг. Канѣвца (XIX) и Штранга (XV Б. В. 62) взиманіе этой пошлины съ мѣстныхъ обывателей, такъ какъ на содержаніе почтовыхъ станцій употребляется ежегодно значительная сумма изъ земскихъ сборовъ. Въ виду такого положенія вещей, предлагалась совершенная отмѣна подорожныхъ и поверстнаго сбора, а вмѣстѣ съ тѣмъ и возвышеніе прогонной платы въ пользу почтъ-содержателей, напр. до 3-хъ или 4-хъ коп. съ версты и лошади, вмѣсто $2^1/_2$ к. прогонныхъ и $^1/_2$ коп. поверстныхъ. Перемѣна эта дала бы возможность образоваться повсюду вольнымъ почтамъ, фактически доставляющимъ безостановочный проѣздъ, основаннымъ исключительно на прогонной таксѣ и не требующимъ отъ земства тягостныхъ приплатъ. При этомъ земство должно бы было вознаградить государственное казначейство за отходящій отъ сего послѣдняго доходъ.

Предсѣдатель Московской Каз. Палаты, кн. Оболенскій (III) равнымъ образомъ предлагаетъ отмѣнить сборъ съ подорожныхъ, видя въ немъ налогъ на необходимость, и безъ того очень убыточную.

Другіе полагаютъ, что нынѣшнія подорожныя должны быть сохранены, съ тѣмъ однако, чтобы, вмѣсто выдачи изъ уѣзднаго казначейства, какъ это дѣлается нынѣ и какъ желали бы то сохранить нѣкоторые (VII. Г-нъ А. Е. № 40 (Б. В.), XIII Гг. Бендерскій и Ясскій казначеи, XIV Г-нъ Н. М. въ № 52 Б. В.) подорожныя выдавались на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ и на почтовыхъ станціяхъ. (Совр. Лѣт. № 35 (I), (XIII) Сорокскій и Оргѣевскій уѣздные казначеи, XV. г. Штрангъ, кн. Оболенскій (III), или изъ почтовыхъ конторъ, (V. г-нъ К. Г—кій. № 123 Одес. Вѣс., VI. Г-нъ Ч. П. С. М. № 381 Бирж. В., XVI. Почтовый чиновникъ, Б. В. № 72), или же изъ полиціи (XIII. Аккерманскій казначей). При выдачѣ подорожныхъ изъ учрежденій почтоваго вѣдомства, можно было бы слѣдить за соблюденіемъ почтоваго росписанія о количествѣ лошадей, долженствующихъ впрягаться сообразно съ размѣрами экипажа и временами года, а также и за тѣмъ, чтобы поверстный сборъ взимался за полное число впрягаемыхъ лошадей.

VIII. Г. Черепановъ (Б. В. № 413), указывая преимущественно на положеніе дѣлъ по Сибирскому тракту, предлагаетъ выдавать подорожныя не поверстно, съ означеніемъ направленія пути, а *временныя*, т. е. годовыя, мѣсячныя или на нѣсколько сутокъ, съ тѣмъ чтобы, по предъявленіи таковой подорожной гдѣ бы то ни было, на большой, или проселочной дорогѣ, путешественникъ могъ получить, за указные прогоны, нужное число лошадей со станціи, или даже отъ сельскихъ обывателей. При этомъ требовалось бы обязать сельскихъ обывателей, чтобы они не возили никого безъ подорожной, и чтобы каждый, ѣдущій не на своихъ, а на наемныхъ лошадяхъ, имѣлъ подорожную и записывалъ ее въ каждомъ городѣ или селѣ въ данныя книги.

Нѣкоторыя лица считаютъ полезнымъ замѣнить подорожныя гербовыми билетами. Такъ г-нъ Е. М. въ Б. В. № 368 (IV.), предлагая соединить поверстный сборъ съ прогонами, допускаетъ вмѣстѣ съ тѣмъ выдачу на первой же станціи 30 копѣечныхъ гербовыхъ билетовъ, въ которыхъ означалось бы званіе проѣзжающаго, откуда и куда онъ слѣдуетъ, въ сколькихъ экипажахъ и по какому письменному виду.

VI. Г-нъ Ч. П. С. М., въ № 381 Б. В, предлагаетъ взимать съ проѣзжающихъ по казенной надобности по 50 коп., или по крайней мѣрѣ по 30 коп. за бланкъ; или же установить три разряда бланковъ въ 1 р., въ 50 к. и въ 15 коп., смотря по званію командированнаго лица.

IX. Г-нъ А. Крыловъ (Б. В. № 407) предлагаетъ, вмѣсто подорожныхъ, выдавать на почтовыхъ станціяхъ билеты, цѣною въ 30 коп. на двѣ лошади, и прибавляя далѣе по 15 коп. за каждую лошадь. Билеты эти должны быть сброшюрованы въ особыя книги и отрѣзаться отъ того самаго листа, гдѣ записывается проѣзжающій. — Вмѣстѣ съ тѣмъ, для правильности разсчетовъ почтъ-содержателя съ казначействомъ, въ поступившихъ къ почтъ-содержателю, вмѣстѣ съ прогонами, поверстныхъ деньгахъ, г-нъ Крыловъ предлагаетъ, чтобы, независимо отъ билета на полученіе лошадей, выдавался бы ямщикамъ отрѣзанный въ книгѣ билетъ на то число лошадей, какое отпущено проѣзжающему. Билеты эти отбирались бы отъ ямщиковъ при ревизіи, свѣрялись бы съ книгою и служили бы за тѣмъ надлежащей данною для разсчетовъ.

X. Г-нъ Дамбровскій (Совр. Лѣт. № 46) тоже предлагаетъ выдавать на станціяхъ 30 копѣечные билеты.

Г-нъ Россоловъ (XII и XXI), въ №№ 9 и 106 Бирж. Вѣд., предлагаетъ уничтожить поверстный сборъ и выдавать только блан-

ки, служащіе какъ бы свидѣтельствомъ на право проѣзда. Бланки эти могли бы быть пяти разрядовъ, по разстоянію каждаго губернскаго города; цѣна бланкамъ тоже пяти достоинствъ, отъ 1 р. до 8 р. (по первоначальному предположенію Б. В. № 9) и отъ 2 р. 50 к. до 10 р. 50 к., (по новѣйшему предположенію Б. В. № 106). — Явившемуся за подорожною въ казначейство, казначей или бухгалтеръ, по заранѣе разсчитанному разстоянію между губернскими городами, заявляетъ, что разстояніе его пути принадлежитъ къ такому то разряду бланковъ и, взявши деньги, пишетъ подорожную.—За тѣмъ на станціяхъ будутъ безпрекословно выдавать требуемое проѣзжающимъ количество лошадей, руководствуясь почтовыми условіями, по разрядамъ экипажей и времени года, для взиманія прогонныхъ денегъ. На каждый экипажъ или повозку долженъ выдаваться особый бланкъ.

XVI. „Почтовый чиновникъ“ (Б. В. № 72) предлагаетъ выдавать подорожныя на прежнихъ основаніяхъ, но при томъ изъ почтовыхъ конторъ. Для взиманія же сборовъ съ берущихъ лошадей на промежуточныхъ станціяхъ, выдавать имъ особые билеты, съ платою за бланкъ нѣсколько дешевле, чѣмъ за подорожную, и взыскивая поверстныя деньги до перваго города, въ которомъ за тѣмъ проѣзжающій можетъ получить обыкновенную подорожную для дальнѣйшаго слѣдованія.

Отъ всѣхъ прочихъ предложеній особенно отличается проектъ г-на Бентковскаго (XVII. Б. В. № 78). Плату по числу взятыхъ подъ съѣздъ на каждой станціи лошадей—онъ предлагаетъ производить не наличными деньгами, а *контрамарками*, какъ расплачивается теперь военное вѣдомство за взиманіе подводъ. Проѣзжающіе должны были бы заблаговременно покупать эти контрамарки въ указанномъ для сего мѣстѣ. Уѣздныя Казна-

чейства имѣли бы при этомъ обязанность размѣнивать контрамарки на наличныя деньги исключительно однимъ почтъ-содержателямъ; отъ постороннихъ же лицъ контрамарки вовсе не должны бы приниматься къ размѣну. Продажа ихъ производилась бы въ возможно большемъ количествѣ мѣстъ. Затѣмъ всякая ѣзда за наличныя деньги была бы строжайше запрещена.

Каждый, собирающійся въ путь, представлялъ бы въ надлежащее мѣсто *подорожное требованіе*, въ которомъ должны быть подробно изложены всѣ условія его путешествія. Получивъ подобное требованіе, мѣсто или лице, повѣривъ разсчетъ и приложенныя деньги, отпускало бы контрамарки и возвращало видъ вмѣстѣ съ требованіемъ, удостовѣряя на послѣднемъ, что поверстныя деньги и прогоны получены, а потому предписывало бы давать по означенному въ требованіи тракту оговоренное въ требованіи количество лошадей. Смотритель на послѣдней станціи, давъ проѣзжающему лошадей, подорожное требованіе удерживалъ бы и представлялъ за тѣмъ для справокъ въ почтовую контору, которая, по истеченіи извѣстнаго времени, требованія эти подвергала бы уничтоженію. Для удобства въ разсчетахъ, контрамарки должны быть въ видѣ мелкихъ кредитныхъ билетовъ, или же многоугольныя металлическія, и цѣнностью въ 1, 3 и 5 р. с., а также въ 1, 2, 3, 5, 10, 15, 20, 25, 50 и 75 к. с. Поддѣлка контрамарокъ подвергала бы виновнаго такой же отвѣтственности, какъ и поддѣлка денегъ. Бланки подорожныхъ требованій предполагалось печатать на гербовой бумагѣ и продавать тамъ же, гдѣ и контрамарки. Цѣна имъ назначалась бы въ 3 рубля и возвышалась бы по 1 рублю за каждую тысячу верстъ. Для проѣзжающихъ по казенной надобности, для ѣдущихъ на курьерскихъ и для фельдъегерей, какъ подорожныя требованія, такъ и контрамарки должны бы быть

особыхъ цвѣтовъ, такъ что подорожныхъ требованій и контрамарокъ введено было бы по 4 разряда.

XX. Г-нъ М. Петровъ (Б. В. № 103), видоизмѣняя нѣкоторыя частности въ предложеніи г. Бентковскаго, во всемъ остальномъ его поддерживаетъ и ожидаетъ отъ осуществленія сего проекта весьма важныхъ результатовъ.

По вопросу о подорожныхъ на проѣздъ *по казенной надобности*, въ большей части статей, въ видахъ правильнаго контроля, настаиваютъ на небходимости подчиненія казны тѣмъ же самымъ условіямъ, какія приняты будутъ и для частныхъ проѣзжающихъ. Нѣкоторыя лица видятъ въ этомъ однако пустой лишь переводъ денегъ изъ кармана въ карманъ.

Соображенія Отдѣла.

Приступая къ разсмотрѣнію настоящаго вопроса, Отдѣлъ, прежде всего, остановился на мысли, что подорожныя, въ нынѣшнемъ ихъ видѣ, далеко не вполнѣ достигаютъ, предполагаемыхъ законодательствомъ цѣлей. Предъявленіе подорожной весьма часто не обеспечиваетъ проѣзжающему немедленнаго полученія лошадей; такъ какъ, во многихъ случаяхъ, содержатели станцій, оставаясь вполнѣ въ предѣлахъ законности, бываютъ не въ состояніи удовлетворить таковыя требованія. Подобная задержка въ выдачѣ лошадей встрѣчается, не только съ проѣзжающими по частной надобности, но также и съ проѣзжающими по казенной надобности. Она бываетъ напримѣръ въ тѣхъ случаяхъ, когда всѣ лошади въ разгонѣ, когда ожидается почта, когда оставляется запасъ для курьера, эстафеты и т. п., когда оказывается предпочтеніе по мимо частнаго лица, въ пользу проѣзжающаго по казенной надобности, и

проч. Такимъ образомъ, правительство, получая деньги отъ отправляющагося въ путь и выдавая ему за эти деньги свидѣтельство на полученіе лошадей *безъ задержанія*, вмѣстѣ съ тѣмъ не обеспечиваетъ его въ возможности получать лошадей дѣйствительно безъ задержки. Между тѣмъ лица, не внесшія правительству никакихъ сборовъ, имѣютъ равнымъ образомъ возможность получать отъ почтъ-содержателей, хотя и за болѣе высокую цѣну, потребное количество лошадей, если таковыя есть на лицо. Такимъ образомъ, строго говоря, лица, берущія подорожную, уплачиваютъ, на практикѣ, сборы, не за право полученія лошадей безъ задержанія, а за право полученія ихъ по цѣнѣ болѣе низкой.

Сборы поверстный и бланковый приносятъ государственному казначейству около полумилліона дохода. Вмѣстѣ съ тѣмъ однако, въ большей части случаевъ, сборъ поверстный уплачивается далеко не за все число лошадей, дѣйствительно впрягаемыхъ проѣзжающему, такъ какъ подорожныя берутся обыкновенно на меньшее число лошадей, чѣмъ сколько дѣйствительно впрягается по требованію проѣзжающаго и на основаніи почтоваго росписанія.

Записываніе подорожныхъ въ станціонныя книги тоже не вполнѣ достигаетъ своего назначенія — опредѣлять количество лошадей, необходимыхъ на каждую станцію для безостановочнаго движенія. Возможность полученія лошадей безъ подорожныхъ, при нынѣшнемъ порядкѣ, служитъ наилучшимъ тому доказательствомъ. Нѣтъ никакого впрочемъ сомнѣнія, что дѣйствительная потребность лошадей могла бы опредѣляться другимъ болѣе дешевымъ способомъ, не требующимъ веденія особыхъ книгъ и вѣдомостей, равно какъ и содержанія станціонныхъ смотрителей, весьма скудно вознаграждаемыхъ, но стоющихъ все-

таки весьма дорого. Въ добавокъ же, на практикѣ оказывается, что почти ни одна изъ станцій не содержитъ того числа лошадей, за которое получается приплата отъ земства: на нѣкоторыхъ станціяхъ содержится ихъ излишнее количество, на большей же части гораздо менѣе. Ко всему этому остается присовокупить, что и Главноначальствующій надъ Почтовымъ Департаментомъ, въ отношеніи своемъ отъ 23-го апрѣля 1864 г., признаетъ, что при запискѣ разгоновъ въ станціонныя книги, почтъ-содержатели или повѣренные ихъ не всегда правильно показываютъ число выпущенныхъ въ гонъ лошадей, и иногда уменьшаютъ, а еще чаще преувеличиваютъ его, чтобы, подъ предлогомъ усиленныхъ разъѣздовъ, домогаться прибавки лошадей, съ излишнею за нихъ приплатою отъ земства.

Наконецъ, послѣдняя цѣль подорожныхъ — препятствовать отлучкамъ лицъ, находящихся подъ присмотромъ полиціи — совершенно уже не достигается, такъ какъ на практикѣ имѣется всегда положительная возможность выѣхать изъ города безъ всякаго вида, на пароходѣ или желѣзной дорогѣ, на вольныхъ лошадяхъ, на почтовыхъ съ лицемъ, взявшимъ подорожную *съ будущимъ*, и т. п. Между тѣмъ полицейское назначеніе подорожныхъ служитъ въ настоящее время главнѣйшей задержкою при полученіи ихъ, такъ какъ казначейства выдаютъ подорожныя не иначе, какъ по предъявленіи имъ, вмѣстѣ съ видомъ, удостовѣренія полиціи о неимѣніи препятствія на выѣздъ.

Переходя за тѣмъ къ вопросу объ улучшеніи порядка, соблюдаемаго нынѣ въ этомъ отношеніи, Отдѣлъ основывалъ свои соображенія на томъ обстоятельствѣ, что въ настоящее время на трактахъ, гдѣ не введены вольныя почты, содержаніе почтовыхъ лошадей падаетъ значительною частію на земство, такъ какъ, независимо отъ прогонной платы, взимаемой почтъ-содер-

жателями съ проѣзжающихъ, они получаютъ еще значительную приплату изъ земскихъ сборовъ, соображаясь съ комплектомъ лошадей, необходимыхъ для безостановочнаго движенія и долженствующихъ находиться постоянно при каждой станціи. За послѣднее время приплата эта достигала до 7 милліоновъ руб. въ годъ. Необходимость такой приплаты естественно объясняется тѣмъ обстоятельствомъ, что установленная для всего государства однообразная прогонная такса оказывается, для нѣкоторыхъ и при томъ весьма многихъ, мѣстностей на столько низкою, что содержаніе почтовыхъ лошадей изъ однѣхъ прогонныхъ денегъ было бы невозможно.

Для переложенія почтоваго расхода съ земства на потребителей, прямою мѣрой представляется возвышеніе прогонной платы до размѣровъ, которые покрывали бы неизбѣжные по сей статьѣ расходы. Нѣтъ никакого сомнѣнія, что въ случаѣ передачи почтовой гоньбы въ вѣдѣніе земства, земству должно быть предоставлено опредѣлять прогонную плату, сообразно съ мѣстными требованіями. Само собою впрочемъ разумѣется, что передача эта возможна только при томъ условіи, если государственное казначейство откажется вмѣстѣ съ тѣмъ и отъ суммъ, на сей предметъ въ настоящее время ассигнуемыхъ.

Переходъ почтовой гоньбы изъ рукъ правительства въ руки земства дѣлалъ бы немыслимымъ взиманіе какихъ либо сборовъ въ пользу государственнаго казначейства; а потому взиманіе бланковаго и поверстнаго сборовъ естественно подлежало бы уничтоженію. А такъ какъ, облегчая съ одной стороны земство, нѣтъ съ другой стороны никакихъ причинъ ослаблять и безъ того уже недостаточныя средства казны, то и необходимо было бы при этомъ обязать земство—ежегодно уплачивать государственному казначейству сумму, соотвѣтствующую, по

десятилѣтней сложности, доходу, выручаемому нынѣ отъ бланковаго и поверстнаго сборовъ.

Вышеизложенныя радикальныя измѣненія могли бы осуществиться однако не иначе, какъ по окончательномъ утвержденіи началъ, на коихъ имѣетъ быть организовано участіе и контроль новыхъ земскихъ учрежденій въ удовлетвореніи нѣкоторыхъ государственныхъ потребностей (въ томъ числѣ и по почтовой части). Обсужденіе этого важнаго вопроса составило предметъ особаго труда, предпринятаго Податною Коммисіею; а до окончательнаго разсмотрѣнія и утвержденія высшимъ правительствомъ представленныхъ уже по сему предмету Коммиссіею предположеній, — едва ли можно рѣшиться на какія либо коренныя измѣненія въ системѣ взиманія сбора за подорожныя, предметъ, который составляетъ лишь часть общаго вопроса о системѣ отбыванія почтовой повинности.

Но если радикальныя измѣненія существующаго порядка и построеніе какой либо новой системы были бы теперь, по объясненной причинѣ, преждевременны, то съ другой стороны нѣтъ повода отказываться отъ принятія такихъ мѣръ, которыя, не измѣняя нынѣшняго порядка въ самой основѣ, вели бы къ упрощенію существующей системы.

Принимая все вышеизложенное за исходную точку своихъ соображеній, Отдѣлъ обсуждалъ за тѣмъ проектъ, сообщенный Главноначальствующимъ надъ Почтовымъ Департаментомъ (отъ 23-го апрѣля 1864 г.). При этомъ Отдѣлъ съ одной стороны находилъ, что предлагаемое соединеніе въ рукахъ Почтоваго вѣдомства взиманія прогонной платы и сборовъ поверстнаго и бланковаго заключаетъ въ себѣ несомнѣнныя удобства, какъ для правительства, такъ и для проѣзжающихъ; съ другой стороны однако, проектированный Почтовымъ вѣдомствомъ способъ

учета почтъ-содержателей въ сборахъ, ими взысканныхъ, представляется Отдѣлу крайне сложнымъ и затруднительнымъ, съ точки зрѣнія правительства, и весьма стѣснительнымъ, съ точки зрѣнія публики; такъ что, вообще говоря, предложеніе это, удовлетворяя, по видимому, условіямъ контроля, вмѣстѣ съ тѣмъ повлекло бы за собою весьма важныя затрудненія въ практическомъ примѣненіи.

Проѣзжающій терялъ бы весьма много времени, еслибъ ему пришлось на *каждой* станціи выжидать, пока будетъ отмѣчено въ *трехъ* ярлыкахъ: а) до какой станціи онъ отправляется, б) по казенной или частной надобности, в) на сколькихъ лошадяхъ; г) сколько взыскано денегъ поверстныхъ и прогонныхъ; д) когда и съ какимъ ямщикомъ онъ выѣхалъ.

Для правительства же процессъ контроля представляетъ по этой системѣ дѣло весьма затруднительное и мелочное. Принимая за основаніе разсчетъ, приложенный къ проекту Почтоваго вѣдомства, оказывается, что въ одинъ годъ 3790 почтовыхъ станцій выпустятъ въ гоньбу, подъ казенныхъ и частныхъ проѣзжащихъ, 7.658,848 лошадей, при чемъ, считая на каждаго проѣзжающаго по четыре лошади, взято будетъ всего на все 1.913,950 ярлыковъ, по 505 на каждую станцію. Раздѣляя круглую цифру этихъ 2 милліоновъ ярлыковъ на круглую цифру уѣздныхъ казначействъ—500, окажется, что каждое казначейство должно будетъ провѣрить, по почтовому дорожнику и по умноженію, въ одинъ годъ, около 4000 ярлыковъ, или около 333 ярлыковъ въ мѣсяцъ и 11 ярлыковъ въ день. Каждому казначейству придется также ежемѣсячно провѣрять около 8 книгъ съ почтовыхъ станцій, что̀ составитъ въ годъ около 96 несуществующихъ нынѣ провѣрокъ на каждое казначейство, или 45.480 провѣрокъ въ годъ. Сверхъ всего этого, казначей-

ствамъ пришлось бы вести у себя и представлять начальству мѣсячную и годовую отчетность всѣмъ этимъ провѣркамъ и вести переписку, въ случаѣ прочетовъ и неисправностей. Между тѣмъ казначейства наши и безъ того завалены работою, и поручать имъ новыя обязанности, безъ увеличенія ихъ штатовъ, нѣтъ положительно никакой возможности. Сверхъ того, подобный контроль совершенно и не соотвѣтствуетъ общему характеру нашихъ казначействъ, не отправляющихъ контрольныхъ обязанностей.

Заготовленіе 6 милліоновъ ярлыковъ и разсылка ихъ на 3790 почтовыхъ станцій также потребовали бы немаловажныхъ расходовъ, тѣмъ болѣе, что, по законамъ нашимъ, казначейства должны всегда имѣть годовой запасъ подорожныхъ, что̀ нельзя было бы не распространить и на замѣняющіе ихъ бланки.

Сверхъ всего этого, правительство не имѣло бы и тутъ обезпеченія въ безусловной точности праваго ярлыка съ двумя лѣвыми, и стачка между сосѣдними смотрителями и проѣзжающимъ была бы все-таки возможна. Между тѣмъ, и при настоящей системѣ веденія станціонныхъ книгъ, лишь бы только книги эти велись съ надлежащей точностью и контролировались бы съ большей скоростью, можно было бы достигать результатовъ весьма удовлетворительныхъ.

При разсмотрѣніи проекта Почтоваго вѣдомства, въ Отдѣлѣ сдѣланы были замѣчанія и на счетъ нѣкоторыхъ частностей.

Вмѣсто трехъ ярлыковъ, Отдѣлу казалось возможнымъ установить только два, такъ какъ почтовыя конторы могли бы, въ случаѣ надобности, пользоваться для справокъ корешками ярлыковъ, препровождаемыхъ въ Казначейства.

Противъ взиманія поверстныхъ денегъ съ казенныхъ про-

ѣзжающихъ, большинство членовъ Отдѣла не признало нужнымъ возражать, такъ какъ въ подведеніи, въ этомъ отношеніи, казенныхъ проѣзжающихъ подъ одинъ уровень съ частными заключается едва ли не единственное практическое средство контроля, для опредѣленія необходимо требующихся на станціяхъ комплектовъ лошадей.

Передача половины двухъ-копѣечнаго сбора въ распоряженіе Почтоваго вѣдомства признана Отдѣломъ несообразною съ общимъ кассовымъ порядкомъ, согласно коему всѣ суммы казенныхъ доходовъ, опредѣленныя бюджетомъ, должны непосредственно поступать въ казначейство.

По пункту 8-му проекта, замѣчено Отдѣломъ: а) что въ большей части случаевъ было бы положительно невозможно опредѣлить—*преднамѣрено* или нѣтъ неполное предъявленіе Казначейству вышедшихъ въ расходъ ярлыковъ; б) что устраненіе почтъ-содержателей отъ дальнѣйшаго содержанія станцій было бы имъ во многихъ случаяхъ даже выгодно (въ случаѣ худаго веденія ими дѣлъ); в) для того же, чтобы подвергнуть *суду и строгому взысканію* проѣзжающаго, вступившаго въ стачку съ станціоннымъ смотрителемъ, необходимо прежде задержать и уличить его, что̀ или невозможно, или было бы сопряжено съ крайнимъ рискомъ для самой администраціи.

Разсмотрѣвъ на семъ основаніи проектъ, составленный Почтовымъ Вѣдомствомъ, Отдѣлъ не могъ упустить изъ виду еще и то обстоятельство, что во всякомъ случаѣ, пока означенный проектъ пересматривался бы въ разныхъ инстанціяхъ, исправлялся бы и приводился въ исполненіе, пока были бы изготовлены и разосланы ярлыки и книги, пока заведенъ бы былъ новый порядокъ счетоводства, — наступило бы уже время и для радикальнаго измѣненія всей системы почтовой гоньбы, въ развитіе тѣхъ на-

чалъ, которыя указаны въ Высочайше утвержденномъ 1 января 1864 года мнѣніи Государственнаго Совѣта, относительно участія земскихъ учрежденій въ удовлетвореніи нѣкоторыхъ государственныхъ потребностей.

Переходя за тѣмъ къ разсмотрѣнію *предположеній частныхъ лицъ*, Отдѣлъ не могъ не признать правильными указанія на недостатки нынѣ дѣйствующей системы, заключающіяся въ статьяхъ г-на Канѣвца и другихъ. — Обсужденіе же предположеній ихъ, клонящихся къ радикальному измѣненію настоящаго порядка, Отдѣлъ, по вышеизложеннымъ соображеніямъ, признавалъ въ настоящую пору преждевременнымъ. Не менѣе преждевременнымъ было бы и разсужденіе о пользѣ или вредѣ замѣны подорожныхъ бланковъ гербовыми билетами, а также разсмотрѣніе многосложнаго и стѣснительнаго проекта г. Бентковскаго. Мысль г. Черепанова о выдачѣ подорожныхъ на срокъ, а не на опредѣленное разстояніе, не была также одобрена Отдѣломъ. По поводу же предлагаемой разными лицами выдачи подорожныхъ на почтовыхъ станціяхъ, на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, изъ почтовыхъ конторъ, изъ полиціи и проч., Отдѣлъ находилъ, что осуществленіе подобной мѣры имѣло бы прямымъ своимъ послѣдствіемъ облегченіе свободы передвиженій, а вмѣстѣ съ тѣмъ отразилось бы и прибылью въ получаемыхъ при семъ сборахъ. Мѣра эта тѣмъ болѣе осуществима, что для принятія ея не требовалось бы никакихъ преобразованій и измѣненій такъ что она могла бы быть немедленно введена и за тѣмъ отмѣнена, въ случаѣ надобности, при коренной реформѣ, безъ малѣйшаго затрудненія.

Опираясь на все вышесказанное, Отдѣлъ находилъ возможнымъ нынѣ же приступить къ отмѣнѣ нѣкоторыхъ стѣснительныхъ формальностей настоящаго порядка выдачи подорожныхъ.

Въ этомъ отношеніи, не останавливаясь, въ частности, на всѣхъ выраженныхъ по сему дѣлу предположеніяхъ, Отдѣлъ призналъ полезнымъ ограничиться, пока, слѣдующими по этой части мѣрами:

а) Безотлагательно отмѣнить, при полученіи подорожныхъ, обязательное предъявленіе видовъ и удостовѣреній полиціи о неимѣніи препятствія на выѣздъ.

б) Увеличить по возможности число мѣстъ выдачи подорожныхъ, по ближайшему соглашенію съ Почтовымъ Вѣдомствомъ, но съ условіемъ, чтобы при этомъ обеспечивалась необходимая правильность контроля.

Заключеніе.

Основываясь на всѣхъ вышеизложенныхъ соображеніяхъ, II Отдѣлъ *полагаетъ:*

Не приступая до времени къ коренному измѣненію системы взиманія сборовъ съ подорожныхъ, принять нынѣ же слѣдующія мѣры: 1) уничтожить обязательное при полученіи подорожныхъ предъявленіе проѣзжающими видовъ и полицейскихъ удостовѣреній о неимѣніи препятствій къ выѣзду, и 2) по соглашенію съ Почтовымъ Вѣдомствомъ, увеличить по возможности число мѣстъ выдачи подорожныхъ.

Всѣ вышеизложенныя соображенія и предположенія свои II Отдѣлъ *опредѣлилъ:* внести на разсмотрѣніе Общаго Собранія Коммисіи.

Подписали:

Помощникъ Предсѣдателя *А. Гирсъ.*

Члены:

В. Безобразовъ.

М. Веселовскій.

С. Нарѣжимскій.

Н. Покровскій.

КОММИССІЯ ВЫСОЧАЙШЕ УЧРЕЖДЕННАЯ

ДЛЯ ПЕРЕСМОТРА СИСТЕМЫ ПОДАТЕЙ И СБОРОВЪ.

ЖУРНАЛЪ

ОБЩАГО СОБРАНІЯ КОММИССІИ.

№ 26.

Засѣданія 19 и 26 Февраля 1865 г.

ПО ВОПРОСУ О СБОРАХЪ СЪ ПОДОРОЖНЫХЪ.

Общее Собраніе разсматривало докладъ II Отдѣла № 33, *по вопросу о сборахъ съ подорожныхъ*, вмѣстѣ съ относящимися къ сему докладу матеріалами.

Прежде всего, Собраніе остановилось на общей мысли объ уничтоженіи подорожныхъ. Всѣ члены сходились въ мнѣніи, что *полицейская* цѣль установленія подорожныхъ — препятствовать отлучкамъ тѣхъ или другихъ лицъ, — при нынѣшнихъ средствахъ сообщенія, совершенно не достигается, такъ что съ этой стороны отмѣна подорожныхъ не должна встрѣчать никакого препятствія. За тѣмъ, представлялись къ разрѣшенію двѣ стороны вопроса: *финансовая* и *почтовая*. Извѣстно, что бланковый и поверстный сборы приносятъ государственному казна-

чейству около 500 т. руб. ежегоднаго дохода, —сумма, которую, въ случаѣ уничтоженія подорожныхъ, пришлось бы, или пожертвовать безвозвратно, или же возмѣстить другимъ образомъ. Это *финансовая* сторона. Въ смыслѣ *почтовой организаціи*, подорожныя представляютъ то существенное значеніе, что по нимъ опредѣляется степень разгона на почтовыхъ трактахъ, соразмѣряются съ потребностями разгона комплекты почтовыхъ лошадей на станціяхъ, сообразно съ этими комплектами исчисляются суммы приплатъ почтсодержателямъ, и наконецъ контролируются проѣзды должностныхъ лицъ по *казенной* надобности.

Обсуждая эти стороны вопроса, Собраніе постоянно имѣло въ виду общее направленіе работъ Почтовой Коммиссіи, а также предположеніе о передачѣ хозяйственной части по содержанію станцій въ вѣдѣніе земскихъ учрежденій (*). Коснувшись финансоваго значенія подорожныхъ, Собраніе находило, что едва ли благоразумно было бы жертвовать безвозвратно тѣми 500 т. руб., которые доставляются нынѣ сборами съ подорожныхъ. Сумма эта не столь маловажна, чтобы, при возможности ее возмѣстить, позволительно было оставлять ее безъ вниманія. Для возмѣщенія этой суммы, прежде всего представляется средство въ *возвышеніи прогонной платы*. Если бы правительство, чрезъ посредство почтсодержателей, взимало на столько болѣе прогонныхъ денегъ съ проѣзжающихъ, сколько пришлось бы по разсчету для возмѣщенія потери, по подорожнымъ, поверстнаго и бланковаго сборовъ, то очевидно, что финансовый результатъ (т. е. доходъ казны) въ обоихъ случаяхъ былъ бы одинаковъ. Но операція эта, по видимому очень простая, усложняется

(*) Журналъ I Отдѣла № 20 и Журналъ Общаго Собранія № 21.

весьма многими особенностями нынѣшнихъ условій почтовой гоньбы. Во-первыхъ, въ самыхъ основаніяхъ почтоваго передвиженія существуетъ, по мѣстностямъ, большое разнообразіе. Въ однѣхъ мѣстностяхъ дѣйствуетъ оцѣночная система, при которой почтсодержателямъ дается приплата (производившаяся доселѣ отъ земства) и гдѣ предъявленіе подорожныхъ для полученія лошадей, до нѣкоторой степени, обязательно; въ другихъ мѣстностяхъ дѣйствуютъ вольныя почты, которыя, по крайней мѣрѣ, по принципу, должны обходиться безъ приплатъ, возя проѣзжащихъ за возвышенные прогоны; — тамъ ѣзда по подорожнымъ не обязательна и вовсе не въ обычаѣ.

Съ почтсодержателями заключены контракты, сроки которыхъ не совпадаютъ между собою. Въ этихъ контрактахъ (за исключеніемъ путей, гдѣ вольныя почты) содержится обязательство возить проѣзжающихъ *по подорожнымъ*; при чемъ и размѣръ прогоновъ заранѣе опредѣленъ. Контракты эти, какъ само собою разумѣется, должны оставаться въ силѣ на весь срокъ ихъ дѣйствія. Рѣшиться на уничтоженіе ихъ силою власти было бы противно основнымъ понятіямъ о правѣ. Но можно ли, не нарушая контрактовъ, дозволить проѣзжающимъ требовать отъ почтсодержателей лошадей безъ подорожныхъ, а почтсодержателей обязать возить такихъ проѣзжающихъ за возвышенные прогоны, изъ которыхъ часть имъ пришлось бы отчислять въ пользу казны? Конечно, можно предположить, что почтсодержатели добровольно *согласятся* на подобную мѣру. Но добровольное согласіе съ ихъ стороны будетъ выраженіемъ личныхъ мнѣній и отдѣльныхъ хозяйственныхъ разсчетовъ, которые, по свойству дѣлъ каждой станціи, могутъ быть весьма различны. Согласіе однихъ не послужитъ ручательствомъ, что и другіе послѣдуютъ ихъ при-

мѣру. Притомъ, въ тѣхъ случаяхъ, когда администрація входитъ въ подобныя соглашенія съ частными предпринимателями, послѣдніе пользуются возможностію требовать вознагражденія даже за *мнимые* убытки; иногда контрагенты домогаются вознагражденія даже при явномъ преимуществѣ, для нихъ самихъ, новой хозяйственной комбинаціи, придуманной правительствомъ,— потому только, что эта комбинація не вполнѣ согласна съ буквою контракта. Въ настоящемъ же случаѣ, неуступчивость контрагентовъ нельзя будетъ не оправдать весьма существенными хозяйственными соображеніями. Контрагентъ обязывался возить проѣзжающихъ по подорожнымъ, — подъ чѣмъ разумѣлась довольно опредѣленная цифра потребности въ лошадяхъ. Отмѣна подорожныхъ, упростивъ обрядъ полученія лошадей, можетъ усилить разгонъ, сверхъ нормы, обозначенной контрактомъ; возвышеніе прогонной платы можетъ сократить разгонъ. Послѣднее предположеніе, конечно, гораздо менѣе вѣроятно, потому что возвышеніе прогонной платы, по разсчету отмѣненныхъ сборовъ за подорожныя, не составитъ, въ сущности, *вздорожанія* переѣзда: проѣзжающій, вмѣсто того, чтобы внесть $^1/_2$ коп. съ версты въ казначейство, будетъ приплачивать столько же почтсодержателю. По всей вѣроятности, онъ предпочтетъ второй порядокъ первому. Потому, гораздо естественнѣе допустить, что отмѣна подорожныхъ, даже съ упомянутымъ возвышеніемъ прогонной платы, скорѣе усилитъ, нежели сократитъ, разгонъ. Но этотъ результатъ еще не служитъ гарантіей, что всѣ почтсодержатели предпочтутъ новый порядокъ старому и добровольно согласятся измѣнить свои контракты. Такой результатъ былъ бы весьма желательнымъ во всякомъ частномъ, коммерческомъ предпріятіи. Усиленіе спроса на услугу, предлагаемую предпрія-

тіемъ, есть прямой выигрышъ для предпріятія; но дѣло въ томъ, что почтовая гоньба сохраняетъ у насъ еще видъ *повинности*; почтовая организація есть операція правительственная; почтсодержатели суть, въ нѣкоторомъ смыслѣ, коммиссіонеры администраціи, и выдаваемая имъ приплата служитъ лучшимъ доказательствомъ, что операція ихъ не окупается сама собою, и что дальнѣйшее развитіе этой операціи можетъ сопровождаться, или усиленными приплатами отъ казны, или убытками для самихъ предпринимателей. Очевидно, что ни первый, ни второй результатъ не можетъ быть въ намѣреніяхъ правительства. Чтобы обезпечить уступчивость почтсодержателей и оградить ихъ отъ убытка, можно бы, конечно, давъ имъ право увеличить прогонную плату, не отчислять этого излишка въ пользу казны. Такая комбинація имѣла бы видъ *временнаго* пожертвованія доходомъ въ 500 т. руб., въ томъ предположеніи, что оно вознаградится впослѣдствіи, при заключеніи новыхъ контрактовъ съ почтсодержателями, болѣе выгодными для казны условіями, такъ какъ весьма вѣроятно, что такая мѣра повела бы къ уменьшенію приплатъ. Но такое пожертвованіе, даже на время, едвали осторожно допустить, тѣмъ болѣе, что сопряженныя съ нимъ выгоды въ будущемъ только гадательны и что даже оно, не только не дастъ права измѣнять заключенныя съ контрагентами условія, но и невполнѣ обезпечиваетъ согласіе съ ихъ стороны на эту, по видимому весьма выгодную, для нихъ модификацію ихъ прежнихъ обязанностей къ правительству и проѣзжающимъ.

Оставляя въ сторонѣ права и интересы почтсодержателей, нельзя не обратить вниманія и на то, что виды центральной администраціи и собственныя выгоды проѣзжающихъ, до нѣко-

торой степени, связаны съ удержаніемъ подорожныхъ. Если разгонъ превзойдетъ средства станцій — весьма вѣроятный результатъ отмѣны подорожныхъ,—то затрудненія, испытываемыя въ передвиженіи, вызовутъ жалобы изъ среды публики и набросятъ тѣнь на распоряженія почтоваго вѣдомства. Съ другой стороны, проѣзжающій, не имѣя въ рукахъ листа, дававшаго ему прежде право получить лошадей (хотя бы и съ задержками), рискуетъ подчиниться болѣе произвольнымъ требованіямъ почтсодержателя, или же остаться на станціи на значительное время. Нѣтъ никакого сомнѣнія, что усилившійся спросъ на лошадей вызоветъ и усиленіе предложенія ихъ. Рядомъ съ почтсодержателями явятся вольные ямщики, которые будутъ удовлетворять потребностямъ развившагося разгона. Но все это послѣдуетъ не вдругъ, и если послѣдуетъ, то преимущественно на бойкихъ трактахъ. До тѣхъ же поръ, проѣзжающіе безъ подорожныхъ будутъ затрудняться въ пріисканіи лошадей, и затрудненія эти въ мѣстахъ глухихъ могутъ быть иногда довольно серьезны. Построеніе желѣзныхъ дорогъ и развитіе пароходства въ однихъ мѣстахъ сократятъ, а въ другихъ усилятъ передвиженіе на лошадяхъ; но успѣетъ ли частная предпріимчивость скоро и вполнѣ приноровиться къ вновь возникающимъ потребностямъ, — это еще вопросъ, не могущій быть рѣшеннымъ заранѣе.

Хозяйственную часть по содержанію станцій предполагается передать земству. Такая мѣра поведетъ, конечно, къ лучшему устройству этой части и къ сокращенію требующихся по ней расходовъ. Но эта реформа требуетъ, именно, большой осторожности въ пріемахъ. Если припомнить, что, согласно проекту Податной Коммиссіи, земскія учрежденія будутъ содержать станціи, съ соблюденіемъ

правилъ, постановленныхъ для *безостановочнаго* движенія почтъ и проѣзжающихъ (Журналъ I Отдѣла № 20, п. 3 заключенія), то, въ случаѣ усиленія разгона, земство можетъ прійти въ затрудненіе исполнять свои новыя обязанности, и такимъ образомъ дѣло будетъ дискредитировано на первыхъ же порахъ, что̀ было бы крайне печально. Притомъ, земскія учрежденія вводятся пока не повсемѣстно, а только въ 33-хъ губерніяхъ; посему, какія бы мѣры ни были приняты по этому предмету, онѣ должны представлять различіе для тѣхъ губерній, гдѣ будутъ открыты земскія учрежденія, и для тѣхъ мѣстностей, гдѣ открытія ихъ не послѣдуетъ.

Таковы были общія воззрѣнія на дѣло, въ которыхъ сходилось большинство Собранія. При этомъ, однимъ изъ членовъ (*) заявлено, что если смотрѣть на вопросъ о подорожныхъ съ точки зрѣнія, принятой нашимъ законодательствомъ, то вопросъ этотъ есть лишь вопросъ о *примѣненіи*, потому что самъ законъ, выражая желаніе развитія системы вольныхъ почтъ, тѣмъ самымъ даетъ почтсодержателямъ право возить проѣзжающихъ *безъ подорожныхъ* (Св. Зак. т. XII, ч. 1, Уст. Почт., ст 202, 255 и 261), хотя съ этимъ правомъ связано другое существенное право—возвышать прогоны до размѣра, окупающаго услугу.

Исходя отъ этихъ общихъ разсужденій, Собраніе соглашалось, что отмѣна подорожныхъ, въ принципѣ, весьма желательна; разногласіе возникло лишь въ способѣ примѣненія этого принципа. Однимъ изъ членовъ (**) заявлена была мысль, что нѣтъ

(*) В. К. Ржевскій.

(**) К. К. Гротъ.

существенныхъ препятствій къ отмѣнѣ подорожныхъ *нынѣ же*, не ожидая передачи почтовой гоньбы въ вѣдѣніе земства; что соображенія о томъ, какимъ образомъ привести это предположеніе въ исполненіе, принадлежатъ, не Податной Коммиссіи, а администраціи, Коммиссіи же слѣдуетъ только обсудить вопросъ о томъ, можетъ ли казна пожертвовать получаемый нынѣ доходъ отъ поверстныхъ денегъ съ подорожныхъ, или замѣнить оный инымъ способомъ, напримѣръ, — посредствомъ умепьшенія суммы, приплачиваемой за содержаніе почтъ. Членъ заявлялъ также, что если отмѣну подорожныхъ отложить до передачи почтовой гоньбы въ вѣдѣніе земства, то едва ли возможно постановить теперь основанія для возмѣщенія получаемаго нынѣ казною дохода, ибо неизвѣстно, какой порядокъ приметъ земство при отправленіи почтовой гоньбы, и можетъ случиться, что само правительство признаетъ нужнымъ принять другія основанія для вознагражденія земства. Другой членъ (*) находилъ, что вопросъ объ отмѣнѣ подорожныхъ подлежитъ разрѣшенію Почтовой Коммиссіи, и что Податная Коммиссія поступила бы осторожнѣе, если бы не предрѣшала этого вопроса. Собраніе не присоединилось, однако, къ этимъ мнѣніямъ, и сочло себя въ правѣ выразить положительное сужденіе, какъ о возможности отмѣны подорожныхъ, такъ и способахъ возмѣщенія потери въ казенномъ доходѣ, такъ какъ оба эти вопроса неразрывно связаны одинъ съ другимъ. Мысль о безотлагательной отмѣнѣ подорожныхъ, большинствомъ 13 голосовъ (**) про-

(*) Д. М. Сольскій.

(**) А. А. Абаза, В. П. Безобразовъ, М. П. Веселовскій, А. К. Гирсъ, В. А. Инсарскій, Н. Н. Колошинъ, К. И. Марченко, Г. В. Мещериновъ,

тивъ 4 (*), отвергнута, такъ какъ подобное преобразованіе, предпринятое прежде, чѣмъ обозначится новая система хозяйственнаго содержанія станцій, сопровождалось бы значительными неудобствами. За тѣмъ, Собраніе, большинствомъ 19 голосовъ (**) противъ 1 (***), остановилось на мысли — заявить теперь же о необходимости отмѣны подорожныхъ, но самое преобразованіе въ этомъ смыслѣ осуществить не прежде, какъ при передачѣ содержанія станцій земскимъ учрежденіямъ. Принявъ эту послѣднюю мѣру, какъ лучшій исходъ изъ всѣхъ возникавшихъ предположеній, Собраніе сосредоточилось на вопросѣ: какимъ образомъ могъ бы быть покрытъ недочетъ въ государственномъ доходѣ отъ отмѣны поверстнаго и бланковаго сборовъ? Въ этомъ отношеніи, для возмѣщенія потери, представлялись слѣдующіе способы:

а) По 33 губерніямъ, гдѣ почтовая гоньба будетъ передана въ вѣдѣніе земства, казна съ отмѣною подорожныхъ удерживаетъ изъ производимыхъ земству пособій (всего около 7 милліоновъ руб.) сумму, соотвѣтствующую ущербу отъ прекращенія, по тѣмъ губерніямъ, поверстнаго за подорожныя сбора,

---

С. Я. Наржимскій, В. Ѳ. Оттъ, Н. В. Покровскій, Д. М. Сольскій, Ѳ. Г. Тернеръ.

(*) И. В. Вернадскій, К. К. Гротъ, В. К. Ржевскій, Н. Н. Тютчевъ.

(**) А. А. Абаза, А. И. Бутовскій, И. В. Вернадскій, М. П. Веселовскій, А. Р. Генгросъ, А. К. Гирсъ, К. К. Гротъ, В. А. Инсарскій, К. И. Марченко, Г. В. Мещериновъ, С. Я. Наржимскій, В. Ѳ. Оттъ, Н. В. Покровскій, В. К. Ржевскій, П. П. Семеновъ, Ѳ. Г. Тернеръ, П. И. Шамшинъ, гр. П. Г. Шуваловъ, А. Д. Шумахеръ.

(***) Д. М. Сольскій.

такъ какъ, по существу этой реформы, казна должна дать земству то, что̀ сама расходовала на почтовую гоньбу, за вычетомъ того, что̀ получала отъ этой гоньбы.

б) По остальнымъ губерніямъ, съ отмѣною подорожныхъ, къ прогонной таксѣ дѣлается прибавка, соотвѣтствующая поверстному сбору. Прибавка эта должна вводиться постепенно, по истеченіи сроковъ заключеннымъ съ почтсодержателями контрактамъ, если, впрочемъ, сами почтсодержатели не согласятся на уменьшеніе производимой имъ изъ казны доплаты за право взиманія возвышенныхъ прогоновъ.

Съ уничтоженіемъ *одновременно* подорожныхъ, какъ въ тѣхъ губерніяхъ, гдѣ будутъ открыты земскія учрежденія, такъ и въ тѣхъ, гдѣ земскихъ учрежденій не будетъ, и съ *постепенною* только прибавкою, по этимъ послѣднимъ губерніямъ, прогонной платы, казна, конечно, понесетъ нѣкоторый убытокъ; но убытокъ этотъ, неизбѣжный во всякомъ случаѣ, будетъ незначителенъ.

Возмѣстить потерю отъ бланковаго сбора (дающаго въ годъ дохода около 12 т. руб) едвали будетъ возможно, по трудности разверстать цифру его между различными губерніями; но потеря на этомъ доходѣ не столь велика, чтобы могла остановить правительство при осуществленіи реформы, ведущей, вообще, къ сокращенію и регулированію издержекъ на почтовую гоньбу.

Остановясь на этихъ мѣрахъ, Собраніе признало правильнымъ заключеніе Отдѣла по прочимъ возникавшимъ, по настоящему вопросу, предположеніямъ, находя, что, ни проектъ Главнаго Почтоваго Управленія, ни проекты частныхъ лицъ, о замѣнѣ подорожныхъ, не достигаютъ желаемой цѣли.

Что касается до п. 2 заключенія Отдѣла, объ увеличеніи числа мѣстъ выдачи подорожныхъ, то Общее Собраніе не считало удобнымъ предпринимать это преобразованіе, въ виду вѣроятнаго уничтоженія подорожныхъ въ скоромъ времени.

На основаніи всѣхъ вышеизложенныхъ соображеній, Общее Собраніе, въ отмѣну проектированнаго Отдѣломъ (въ докладѣ № 33) заключенія, положило постановить слѣдующее:

I. Уничтожить нынѣ же обязательное, при полученіи подорожныхъ, предъявленіе проѣзжающими видовъ и полицейскихъ удостовѣреній о неимѣніи препятствій къ выѣзду.

II. Заявить правительству о необходимости отмѣнить подорожныя, повсемѣстно и одновременно съ передачею хозяйственнаго содержанія почтовыхъ станцій въ вѣдѣніе земскихъ учрежденій; при чемъ, для возмѣщенія получаемаго казною дохода отъ поверстнаго сбора съ подорожныхъ, принять слѣдующія главныя основанія:

1) По тѣмъ губерніямъ, гдѣ почтовая гоньба передана будетъ въ вѣдѣніе земства, казна, съ отмѣною подорожныхъ, удерживаетъ изъ производимаго земству пособія по содержанію станцій сумму, соотвѣтствующую ущербу отъ прекращенія, по тѣмъ губерніямъ, поверстнаго за подорожныя сбора.

2) По остальнымъ губерніямъ, съ отмѣною подорожныхъ, къ прогонной таксѣ дѣлается прибавка, соотвѣтствующая поверстному сбору. Прибавка эта установляется постепенно, по истеченіи сроковъ заключенымъ съ почтсодержателями контрактамъ, если, впрочемъ, сами почтсодержатели не согласятся на уменьшеніе производимой имъ изъ казны доплаты за право взиманія возвышенныхъ прогоновъ.

Настоящій журналъ, вмѣстѣ съ докладомъ II Отдѣла № 33 и относящимися сюда матеріалами, Общее Собраніе *опредѣлило* представить на благоусмотрѣніе г. Министра Финансовъ.

Подписали:

Помощникъ Предсѣдателя *А. Гирсъ.*

Члены:

А. Абаза.
А. Бутовскій.
М. Веселовскій.
К. Гротъ.
Н. Колошинъ.
Г. Мещериновъ.
В. Оттъ.
В. Ржевскій.
Д. Сольскій.
Н. Тютчевъ.
Гр. *П. Шуваловъ.*
В. П. Безобразовъ.
И. Вернадскій.
А. Гернгросъ.
В. Инсарскій.
К. Марченко.
С. Наржимскій.
Н. Покровскій.
П. Семеновъ.
Ѳ. Тернеръ.
П. Шамшинъ.
А. Шумахеръ.

КОММИССІЯ ВЫСОЧАЙШЕ УЧРЕЖДЕННАЯ

ДЛЯ ПЕРЕСМОТРА СИСТЕМЫ ПОДАТЕЙ И СБОРОВЪ.

II ОТДѢЛЪ КОММИССІИ.

МАТЕРІАЛЫ.

О

СУДОХОДНЫХЪ СБОРАХЪ

ВЪ ИМПЕРІИ.

(Собраны **О. П. КОЛЧИНЫМЪ.**)

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

ВЪ ТИПОГРАФІИ В. БЕЗОБРАЗОВА И КОМП.

1864.

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Податная Коммиссія, занимаясь пересмотромъ различныхъ статей государственныхъ доходовъ, коснулась, между прочимъ, вопроса о системѣ взиманія существующихъ въ Имперіи сборовъ на улучшеніе водяныхъ сообщеній.

Для разъясненія этого вопроса, потребовались, прежде всего, статистическія свѣдѣнія объ означенныхъ сборахъ. Въ этихъ видахъ, по соглашенію съ Главнымъ Управленіемъ Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій, на которомъ лежитъ завѣдываніе сими сборами, поручено было прикомандированному къ Коммиссіи чиновнику для особыхъ порученій Министерства Финансовъ, ст. сов. Ѳ. П. Колчину, извлечь изъ дѣлъ Хозяйственнаго Департамента этого управленія тѣ данныя, которыми могло бы опредѣлиться преимущественно финансовое значеніе упомянутыхъ сборовъ, т. е. бо́льшая или мѣньшая прибыльность ихъ для государственной казны. Но какъ, независимо отъ фискальнаго значенія, судоходные сборы представляютъ весьма важное значеніе экономическое, по отношенію ихъ къ интересамъ судохозяевъ, владѣльцевъ грузовъ и къ выгодамъ торговли и промышленности вообще, то признано было нужнымъ обратиться также къ нѣкоторымъ по сей части изслѣдованіямъ, на самыхъ мѣстахъ взиманія сборовъ, и воспользоваться отзывами лицъ,

прямо заинтересованныхъ въ лучшемъ способѣ извлеченія казною этой отрасли доходовъ.

Исходя отъ этой мысли, Податная Коммиссія исходатайствовала у г. Министра Финансовъ порученіе г. Колчину — обозрѣть, съ объясненною цѣлію, главные судоходные пункты волжско-камскаго бассейна. Согласно съ симъ, г. Колчинъ, по извлеченіи имъ нужныхъ данныхъ изъ дѣлъ Главнаго Управленія, командированъ былъ, въ концѣ 1863 года, въ города: Рыбинскъ, Кострому, Нижній-Новгородъ, Казань, Пермь, Самару и Саратовъ.

Во время этой поѣздки онъ, какъ чрезъ сношенія съ оффиціальными лицами, такъ и посредствомъ частныхъ переговоровъ съ торговцами и промышленниками, собралъ много матеріаловъ, способствующихъ разъясненію вопроса и пополненію тѣхъ данныхъ, которыя извлечены были изъ дѣлъ центральнаго управленія.

Собирая данныя о судоходныхъ сборахъ, взимаемыхъ въ государственную казну, г. Колчинъ, согласно данной ему программѣ, коснулся, отчасти, и сборовъ, взимаемыхъ, на пристаняхъ, *въ пользу городовъ*, по тѣсной связи между обоими видами сего налога.

Всѣ эти матеріалы приведены нынѣ, по возможности, въ систему и изложены въ настоящемъ обозрѣніи. Здѣсь, по каждому разряду сборовъ, приводятся сперва оффиціальныя данныя; за тѣмъ — мнѣнія и отзывы торговцевъ и промышленниковъ, и наконецъ — собственные выводы и соображенія составителя сихъ свѣдѣній, г. Колчина.

Подробности, которыя не могли быть введены въ текстъ, отнесены въ особыя *приложенія*.

СВѢДѢНІЯ
О СУДОХОДНЫХЪ СБОРАХЪ
ВЪ ИМПЕРІИ.

А. О СБОРАХЪ, ВЗИМАЕМЫХЪ ВЪ КАЗНУ.

I. Общій четверть-процентный сборъ на улучшеніе водяныхъ сообщеній.

Оффиціальныя данныя.

По всеподданнѣйшему докладу Главноуправлявшимъ Путями Сообщенія и Публичными Зданіями, представленнаго Рыбинскимъ и иногороднымъ купечествомъ акта, которымъ оно просило на улучшеніе водяныхъ сообщеній, учредить особый денежный сборъ со всѣхъ отправляемыхъ грузовъ и товаровъ, *сообразно цѣнности клади*, по $^1/_4$ коп. съ каждаго рубля, а ежели этого будетъ недостаточно, то и еще по $^1/_4$ коп., впредь *до того времени, пока таковой денежный сборъ необходимъ будетъ*, — Государь Императоръ, согласно положенію Комитета Министровъ, въ 18 день сентября 1847 года (87 ст. 3 п. Уст. Пут. Сообщ.), Высочайше повелѣть соизволилъ: 1) разрѣшить на первый разъ взиманіе на означенный предметъ по $^1/_4$ коп. сер. съ рубля, по цѣнности клади; но если бы сбора сего, для приведенія въ дѣйствіе, заслуживающей особаго вниманія, мысли объ улучшеніи судоходства по водянымъ путямъ, оказалось впослѣдствіи недостаточнымъ, то предоставить Главноуправляющему Путями Сообщенія и Публич-

ными Зданіями объ увеличеніи онаго, сообразно съ желаніемъ самого купечества, до $^1/_2$ коп. сер., войти въ свое время съ новымъ представленіемъ. 2) Весь установленный сборъ обращать въ особый капиталъ, подъ наименованіемъ *вспомогательнаго капитала на улучшеніе водяныхъ сообщеній*, съ тѣмъ, чтобы расходы изъ онаго производились собственно на предметъ его назначенія и не иначе, какъ съ Высочайшаго Его Императорскаго Величества разрѣшенія; для сего капиталу сему вести особый счетъ и съ другими суммами его не смѣшивать. 3) Какъ сбора этого не можетъ быть достаточно, для производства работъ въ мѣрѣ успѣха устройства путей, дѣйствительно необходимаго, то, посредствомъ суммы, въ сборъ поступающей, дѣлать ежегодно потребные на работы займы изъ кредитныхъ установленій. 4) Взиманіе сбора, согласно предположенію купечества, начать съ навигаціи 1848 года. 5) Установленному сбору подвергать всѣ грузы и товары, отправляемые въ судахъ и плотахъ по системамъ: Вышневолоцкой, Тихвинской и Маріинской, а также и по рѣкѣ Волгѣ и по всѣмъ рѣкамъ, въ нее впадающимъ, со всѣми ихъ притоками; равно съ рѣкъ Мсты и Волхова, за-Ильменскихъ рѣкъ и Ладожскаго канала, какъ до С. Петербурга и попутныхъ мѣстъ, такъ и обратно по всѣмъ означеннымъ путямъ. 6) Опредѣленный сборъ взимать съ цѣны товаровъ, обозначаемой въ накладныхъ, *съ мѣстъ отправленія* выдаваемыхъ. 7) Сборъ этотъ производить по нагрузкѣ судовъ, чрезъ начальниковъ судоходныхъ дистанцій, обязанныхъ свидѣтельствовать накладныя. 8) Въ пріемѣ сбора начальникамъ дистанцій выдавать судохозяевамъ особые печатные ярлыки, которые будутъ доставляемы изъ Главнаго Управленія Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій, по примѣру ярлыковъ, при взиманіи шоссейныхъ денегъ выдаваемыхъ. 9) Полученіе сбора начальникамъ

дистанцій отмѣчать и на накладныхъ; а самую сумму отсылать въ Окружныя Правленія Путей Сообщенія, для обращенія въ предназначенный капиталъ. 10) По прибытіи судовъ на мѣста разгрузки, вмѣстѣ съ ярлыками, отбирать отъ судохозяевъ и накладныя, для удостовѣренія въ правильности поступающаго сбора. Съ судовъ же, идущихъ въ С.-Петербургъ, ярлыки и накладныя отбирать на Рожковской пристани.

На этомъ основаніи $^1/_4\%$ сбора поступило въ казну:

Въ 1848 году	. . . . .	271,554 р.
„ 1849 „	. . . . .	246,903 „
„ 1850 „	. . . . .	223,347 „
„ 1851 „	. . . . .	241,256 „
Итого въ 4 г.	. . . .	983,060 „
среднимъ числомъ въ годъ	. .	245,765 „

За тѣмъ, Высочайше утвержденнымъ 31 декабря 1851 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, означенный четверть-процентный сборъ съ провозныхъ грузовъ и товаровъ распространенъ и на прочіе въ Имперіи сплавные пути, дотолѣ таковому сбору не подлежавшіе.

Чрезъ это, $^1/_4\%$ сборъ въ слѣдующія 5 л. увеличился среднимъ числомъ на 64,673 р. 82 к. въ годъ; поступленіе его вообще было:

Въ 1852 году	. . . .		304,504 р.
„ 1853 „	. . . .		290,215 „
„ 1854 „	Крым. война		268,558 „
„ 1855 „	. . . .		252,448 „
„ 1856 „	. . . .		338,868 „
„ 1857 „	. . . .		408,035 „
Итого	. . . .		1,862,628 р.
Среднимъ числомъ въ годъ	. .		310,438 „

Съ развитіемъ судоходства въ послѣдніе 5 лѣтъ, $^1/_4\%$ сборъ еще значительно увеличился; его поступило:

Въ 1858 году	400,474	р.
„ 1859 „	427,718	„
„ 1860 „	428,880	„
„ 1861 „	439,019	„
„ 1862 „	429,965	„
Итого	2,126,056	р. с.
Среднимъ числомъ въ пятилѣтіе . . .	425,211	„

Но въ 1863 сборъ упалъ до 422,000 р.

Отъ платежа установленнаго такимъ образомъ общаго $^1/_4\%$ сбора, сначала, по вышеозначенному положенію Комитета Министровъ 18 сентября 1847 года, *освобождены* всѣ суда, грузящіяся по рѣкѣ *Невѣ* товарами туземнаго произведенія; а потомъ именными Высочайшими повелѣніями, объявленными Главноуправлявшимъ Путями Сообщенія Правительствующему Сенату, отъ 16 сентября 1848 и отъ 30 октября 1858 г., это изъятіе распространено *на кораблестроительные и артиллерійскіе матеріалы и снаряды*, въ С.-Петербургскій и другіе порты сплавляемые непосредственно *казною*, безъ участія подрядчиковъ; за кораблестроительные же матеріалы, сплавляемые *чрезъ подрядчиковъ*, велѣно взимать $^1/_4\%$ сборъ по размѣру подрядной суммы за доставку; за тѣмъ, всѣ прочіе сплавляемые водою казенные грузы подвергать $^1/_4\%$ сбору на общемъ основаніи съ цѣнности ихъ, обозначаемой въ накладныхъ.

Впослѣдствіи, именнымъ указомъ 27 октября 1860 года, освобождены торговцы и промышленники Царства Польскаго отъ общаго $^1/_4\%$ сбора съ транспортовъ, нагружаемыхъ или сгружаемыхъ *на лѣвомъ берегу Западнаго Буга и Нѣмана*,

коихъ только правый берегъ находится въ Имперіи, а лѣвый въ Царствѣ Польскомъ.

Примѣчаніе 1-е. Независимо отъ вышеозначенныхъ узаконеній, 29 октября 1810 года изданы общія правила о судоходствѣ по рѣкамъ и каналамъ; въ послѣдствіи времени (4 ноября 1835, 25 ноября 1836, 31 декабря 1836, 11 мая 1837, 30 іюня 1839, 31 августа 1840, 5 ноября 1841, 25 и 27 февраля и 18 марта 1842, 10 марта и 2 іюля 1843, 16 октября 1844, 9 апрѣля и 15 августа 1845, 18 марта 1846, 7 іюля, 18 сентября и 19 ноября 1847, 16 сентября 1848, 31 декабря 1851), означенныя правила были пополняемы, вновь пересмотрѣны и изданы 15 августа 1845 года, 26 іюня и 5 ноября 1856, 2 іюня 1857 года; при чемъ установлены *частныя* правила: а) о порядкѣ судоходства по системамъ Маріинской, Тихвинской и Вышневолоцкой; б) о размѣрѣ судовъ (нов. прав. іюля 1863 г.), в) о формѣ накладныхъ на грузы (нов. прав. цирк. П. С. 25 апрѣля 1863 года за № 64), г) о формѣ тетрадей, для паспортовъ вольнонаемныхъ на судахъ людей, д) о формѣ расчетныхъ листовъ и о замѣнѣ оными въ нѣкоторыхъ мѣстахъ самыхъ тетрадей, е) подробныя частныя *инструкціи* для руководства начальникамъ судоходныхъ дистанцій и проч.

Примѣчаніе 2-е. Особыя правила о сплавѣ лѣса и дровъ по р.р. Тоснѣ и Мгѣ утверждены 5 ноября 1841, а по р. Назіи — 4 ноября 1835 г.

Подробныя свѣдѣнія о $^1/_4{}^0/_0$ общемъ сборѣ въ Имперіи, при семъ прилагаются *(смотри приложенія I—IV)*.

Правила о порядкѣ взиманія четверть-процентнаго сбора.

Принимая во вниманіе, что преподанныя Главноуправлявшимъ Путями Сообщеніями, въ приказѣ отъ 11 апрѣля 1858

года за № 70, правила, касательно взиманія установленнаго на улучшеніе водяныхъ сообщеній четверть-процентнаго сбора, основаны на указаніяхъ опыта и не измѣняютъ силы состоявшихся по сему предмету Высочайшихъ разрѣшеній, Государь Императоръ, по положенію Комитета Министровъ, *1 марта 1860 года*, Высочайше повелѣть соизволилъ, правила сіи оставить въ своей силѣ.

Въ означенномъ приказѣ постановлено:

а) Подвергать $^1/_4\%$ *сбору:*

1. Грузы, хотя и оплаченные уже пошлиною, но остановившіеся въ пути на зимовку и для сего выгруженные на берегъ; при чемъ, по силѣ пунк. 8 ст. 87 Уст. Путей Сообщенія, должны быть отобраны отъ судохозяевъ ярлыки и накладныя.

2. Товары, выгруженные на берегъ для обработки въ другой видъ, или для всякаго иного оборота.

3. Грузы, кои, бывъ оплачены $^1/_4\%$ пошлиною на одной водяной системѣ, перевозятся сухопутьемъ для сплава на другую систему.

4. Грузы, на которые не окажется у судохозяина ни ярлыка, ни накладной, засвидѣтельствованной начальникомъ судоходной дистанціи на мѣстѣ нагрузки.

б) Не подвергать вторичному $^1/_4\%$ *сбору:*

1. Грузы, оплаченные уже пошлиною и недошедшіе до мѣста назначенія, но прозимовавшіе на водѣ, *безъ выгрузки на берегъ.*

2. Кладь, временно выгруженную на берегъ, единственно для исправленія повредившагося судна, и снова нагруженную въ продолженіи той же навигаціи.

3. Кладь, перегруженную на водѣ изъ большемѣрныхъ су-

довъ въ маломѣрныя или паузки, и обратно изъ малогрузныхъ въ большегрузныя.

4. Грузы, кои по накладнымъ направлены въ одинъ пунктъ, но потомъ, по торговымъ видамъ владѣльца, слѣдуютъ въ другое мѣсто, о чемъ на накладной дѣлается начальникомъ судоходной дистанціи надлежащая надпись; и

5. Грузы, хотя и слѣдующіе по предназначенному направленію, но въ пути проданные владѣльцемъ другому лицу, о чемъ, также дѣлается на накладной надпись начальника дистанціи.

Правилами сими и понынѣ руководствуются дистанціонные начальники при взиманіи $^1/_4\%$ и $^1/_2\%$ сборовъ.

Отзывы купечества о $^1/_4\%$ сборѣ (*).

По отзыву купечества приволжскаго и прикамскаго краевъ отъ Рыбинска и Перми до Саратова включительно, четверть-процентный сборъ, взимаемый *въ казну* (**) на водяныхъ сообщеніяхъ, по своему размѣру, не тяжелъ и весьма мало вліяетъ на цѣнность товаровъ и грузовъ. Если же онъ не охотно платится, то это потому только, что купечество не видитъ, чтобы предпринимались какія-нибудь существенныя улучшенія по судоходству на Волгѣ.

Въ теченіи 15 лѣтъ $^1/_4\%$ сбора на пристаняхъ *рѣки Волги*, не считая притоковъ оной, получено около 3-хъ милліоновъ р. сер., тогда какъ на улучшеніе судоходства по всей этой рѣкѣ по 1863 г. употреблено только 340 т. р., или среднимъ числомъ около 23 т. р. въ годъ, что̀ составитъ только $^1/_9$ часть этого сбора. Имѣя въ виду съ одной стороны, что Волга

(*) Все, что здѣсь будетъ сказано о четверть-процентномъ сборѣ, относится и къ полупроцентному на Ладожскій каналъ сбору.

(**) На водяныхъ сообщеніяхъ и на пристаняхъ взимаются *сборы* не только въ казну, но и *въ пользу городовъ*; о послѣднихъ будетъ сказано ниже, въ особой статьѣ.

есть главнѣйшій водный путь въ Имперіи, по которому не только Петербургъ со многими сѣверными губерніями получаетъ свое продовольствіе, но и отправляется за границу все, чѣмъ избыточествуетъ юго-восточная и центральная Россія, а съ другой стороны встрѣчая, при плаваніи по р. Волгѣ, затрудненія, купечество находитъ, *что на разчистку мелей* по этой рѣкѣ (*) не обращается того вниманія, какого заслуживаетъ эта рѣка, и что на этотъ предметъ расходуется несоразмѣрно малая сумма; а потому необходимо было бы, по его мнѣнію, употреблять на это весь сборъ, поступающій по Волгѣ, т. е. до 200 т. руб. въ годъ.

Чтобы какъ можно меньше заплатить вѣдомству Путей Сообщенія $^1/_4\%$ сбора, *кладчики* (т.-е. хозяева грузовъ и товаровъ) и преимущественно *поставщики* (т.-е. частные владѣльцы пароходовъ и парусныхъ судовъ, и агенты пароходныхъ компаній, занимающихся перевозкою грузовъ), вмѣсто бобра, соболя, куницы, лисицы и прочихъ дорогихъ мѣховъ, показываютъ въ накладныхъ зайчину или мерлушку; вмѣсто цвѣточнаго чая, — простой и даже кирпичный; вмѣсто шелковыхъ, шерстяныхъ и другихъ дорогихъ мануфактурныхъ издѣлій, пишутъ бумажный товаръ или даже простой холстъ; а вмѣсто бумажныхъ издѣлій, часто показываютъ въ накладныхъ щепной товаръ; брилліантовыхъ же, золотыхъ и серебрянымъ вещей никогда нѣтъ въ накладныхъ; вмѣсто ихъ показываютъ дешевый галантерейный товаръ, и вообще всѣ грузы оцѣниваются вдвое или втрое ниже противу дѣйствительной ихъ стоимости; при чемъ не рѣдко и самый вѣсъ това-

(*) Собственно на этотъ предметъ въ 15 л. употреблено только 28 т. р. с.

ровъ значительно уменьшается. Удостовѣриться же глазомѣрно, когда судно уже нагружено, довольно трудно; повѣрить чрезъ перевѣсъ или другими способами,—закономъ не дозволено, да и было бы очень стѣснительно для купцовъ.

По мнѣнію лицъ близко знакомыхъ съ этимъ дѣломъ, изъ $^1/_4\%$ сбора, слѣдующаго въ казну, по цѣнности товаровъ, перевозимыхъ на Нижегородскую армарку или съ ярмарки, дѣйствительно поступаетъ только $^1/_3$, и не болѣе $^1/_2$. Это преимущественно относится къ перевозкѣ разныхъ *ярмарочныхъ цѣнныхъ товаровъ*, а не тяжелыхъ и малоцѣнныхъ грузовъ, каковы: хлѣбъ, соль, рыба и проч., которые для контроля гораздо удобнѣе, потому что видны всякому, да и вѣсъ груза можно опредѣлить приблизительно по осадкѣ судна; тогда какъ задѣланные въ тюки товары трудно узнать по наружности, къ какому они разряду принадлежатъ и какой они цѣнности. При томъ вышеозначенныя отступленія дозволяютъ себѣ въ меньшемъ размѣрѣ кладчики, а въ большей мѣрѣ частные пароходовладѣльцы и агенты пароходныхъ компаній и преимущественно тѣ изъ нихъ, которые, при перевозкѣ товаровъ, берутъ *на себя* уплату казенныхъ сборовъ и городскихъ пошлинъ за кладчиковъ, и потомъ стараются выгадать такъ, чтобы изъ полученныхъ денегъ какъ можно менѣе пришлось заплатить казнѣ и городу; для чего, при составленіи общей на грузъ баржи накладной, выправляемой у офицера Путей Сообщенія, агенты пароходныхъ К° и пароходовладѣльцы, а чаще ихъ приказчики, стараются показать въ накладной какъ можно меньшую цѣнность грузовъ и меньшій вѣсъ. Услѣдить за этимъ трудно, а повѣрить вовсе нечѣмъ, потому что накладныя составляются не изъ документовъ, напримѣръ частныхъ реэстровъ, фактуръ или накладныхъ хозяевъ грузовъ (кладчиковъ), какъ бы то слѣдовало, а просто сочиняются.

Подобныя злоупотребленія имѣютъ послѣдствіемъ своимъ то, что, недобросовѣстный пароходовладѣлецъ, взявъ *на себя* уплату сборовъ и пошлинъ и воспользовавшись, значительною частію этихъ пошлинъ и сборовъ, имѣетъ возможность сбавлять провозную плату, въ подрывъ другимъ пароходовладѣльцамъ, дѣйствующимъ честнымъ образомъ, т. е. показывающимъ весь грузъ сполна по цѣнности его и по вѣсу; отъ чего и возникаетъ между пароходовладѣльцами не только убыточная для нихъ конкуренція, но и зависть. А потому сами пароходовладѣльцы, особенно въ Перми и въ Нижнемъ-Новгородѣ, высказали такую мысль, что хорошо было бы, если бы имъ самимъ (или чрезъ избранное изъ среды ихъ лице) предоставлено было имѣть надзоръ другъ за другомъ, чтобы всѣ пароходовладѣльцы платили въ казну и въ пользу города сборы равномѣрно, безъ утайки; это было бы для нихъ безобидно даже и въ такомъ случаѣ, если бы имъ пришлось платить гораздо болѣе того, что они теперь вносятъ въ казну.

Зная всѣ эти продѣлки поставщиковъ, Депутаты пошлиннаго въ пользу Нижняго-Новгорода сбора, при предъявленіи имъ накладныхъ, указывали на скрытые поставщиками цѣнность и вѣсъ товаровъ и старались склонить ихъ допоказать изъ скрытаго, если не все, то покрайней мѣрѣ значительную часть, и заплатить городу и казнѣ пошлину, близко къ дѣйствительно съ нихъ слѣдующей (*). Тутъ-то и возникали споры, пререканія и жа-

---

(*) Въ Нижнемъ-Новгородѣ казенные сборы, въ слѣдствіе распоряженій вѣдомства Путей Сообщенія, уплачиваются *послѣ* городскихъ пошлинъ по той же оцѣнкѣ грузовъ, какую сдѣлаютъ депутаты, заботящіеся объ интересахъ города. Этимъ вѣдомство Путей Сообщенія признало преимущество оцѣнки чрезъ депутатовъ.

лобы со стороны пароходовладѣльцевъ и агентовъ на эти, по ихъ мнѣнію, произвольныя дѣйствія депутатовъ пошлиннаго сбора (о чемъ подробнѣе будетъ сказано ниже, въ статьѣ о пошлинахъ въ пользу Нижняго-Новгорода).

Изложивъ обстоятельства, при которыхъ грузы не вполнѣ оплачиваются $^1/_4\%$ сборомъ, купечество указало на слѣдующіе случаи, когда грузы могутъ совершенно ускользать отъ платежа этого сбора, какъ на пассажирныхъ пароходахъ, такъ и на другихъ судахъ.

Пассажирные пароходы и нѣкоторые буксирные, обращаемые на время Нижегородской ярмарки въ пассажирные, кромѣ пассажирнаго багажа, не подлежащаго $^1/_4\%$ сбору, перевозятъ еще и такъ называемые негромоздкіе грузы, состоящіе бо́льшею частію изъ цѣнныхъ ярмарочныхъ товаровъ; но они весьма рѣдко берутъ накладныя съ мѣста отправки, по причинѣ будто спѣшнаго отвала отъ пристани; а по привозѣ товара къ мѣсту назначенія, тотчасъ же на пристани сдаютъ эти товары получателямъ, не адресуясь къ офицерамъ Путей Сообщенія для уплаты $^1/_4\%$ сбора; тѣмъ болѣе, что получатель на лицо, а офицеръ живетъ въ городѣ, далеко отъ пароходной пристани; а чаще бываетъ и то, что на пристани, гдѣ берется или сдается товаръ, вовсе нѣтъ дистанціоннаго офицера; подобныхъ пристаней по Волгѣ, Камѣ и Окѣ много. Здѣсь вычисляются только болѣе значительные города съ пристанями. Таковы на *Волгѣ*, начиная отъ Рыбинска: Романовъ-Борисоглѣбскъ, Плёсъ, Кинешма, Пучежъ, Балахна, Козмодемьянскъ, Тетюши, Майна (село), Симбирскъ, Сенгилей, Ставрополь, Сызрань, Хвалынскъ, Балаково (село), Волгскъ, Екатерининенштадтъ (Боронскъ), Камышинъ и Царицынъ; на *Камѣ:* Соликамскъ, Оханскъ, Оса, Сарапулъ, Елабуга, Чистополь; на *Бѣлой:* Уфа и Бирскъ;

на *Окѣ*: Касимовъ, Елатьма и Горбатовъ; на *Вяткѣ:* Вятка, Котельничъ, Малмыжъ и др.

На всѣхъ вышеозначенныхъ пристаняхъ, хотя и нагружаются мѣстныя произведенія и товары, но опредѣлить цѣнность ихъ трудно, потому что доселѣ на этихъ пристаняхъ не только въ пользу города, но и въ казну не взимается никакого сбора. Грузы эти оплачиваются, или на первой попутной пристани, гдѣ есть офицеръ Путей Сообщенія, или на мѣстѣ, куда адресованъ грузъ. Безъ такой оплаты онъ не допускается къ разгрузкѣ офицеромъ Путей Сообщенія, если такой есть на пристани; въ противномъ же случаѣ грузъ часто не оплачивается вовсе, ни въ мѣстѣ нагрузки, ни въ пути, ни въ мѣстѣ разгрузки, что̀ однакожъ случается рѣже съ тяжеловѣсными дешевыми грузами, каковы напримѣръ: хлѣбъ, соль и проч., нежели съ тюками легкихъ и цѣнныхъ товаровъ.

Правила, которыми офицеры Путей Сообщенія руководствуются, при *взиманіи* $^1/_4{}^0/_0$ *сбора* на улучшеніе водяныхъ сообщеній, распубликованы въ приказѣ Главноуправляющаго Путями Сообщенія отъ 11 Апрѣля 1858 г. за № 70 (*), гдѣ подробно указано какіе грузы слѣдуетъ подвергать и какіе не подвергать вторичному $^1/_4{}^0/_0$ сбору. Хотя эти правила и должны быть извѣстны всѣмъ офицерамъ Путей Сообщенія, но они не вездѣ исполняются въ точности, что могутъ доказать слѣдующіе случаи, заявленные въ Нижнемъ-Новгородѣ и Самарѣ, какъ отступленія отъ 4 пун. II Отд. вышеуказанныхъ правилъ. Перевозимые грузы адресованы были по накладной сначала въ Нижній, а потомъ, какъ не проданные тамъ, по торговымъ видамъ владѣльцевъ, отправлены ими были, съ перегрузкою на другія

(*) Текстъ этихъ правилъ изложенъ выше, стр. 5.

суда, или безъ перегрузки, въ Рыбинскъ, но въ одну и ту же навигацію. По вышеозначенному правилу (4 п. II Отд.), не слѣдовало выдавать новой накладной и брать вторичный $^1/_4\,\%$ сборъ, какъ поступлено въ настоящемъ случаѣ; а должно было только сдѣлать надпись на прежней накладной о дальнѣйшемъ слѣдованіи груза изъ Нижняго-Новгорода въ Рыбинскъ.

Почти во всѣхъ городахъ кладчики высказали, что они считаютъ несправедливымъ, одинъ и тотъ же грузъ и въ слѣдующую даже навигацію (по 1 п. I Отд. вышеозначенныхъ правилъ) подвергать вторичному $^1/_4\,\%$ сбору, если бы онъ случайно напримѣръ зазимовалъ въ пути и выгруженъ былъ на берегъ; потому что въ Высочайше утвержденномъ положеніи Комитета Министровъ 18 Сентября 1847 г. *о вторичномъ* взиманіи $^1/_4\,\%$ сбора съ одного и того же груза, хотя бы и въ слѣдующую навигацію, ничего не сказано. Рыбинское купечество, въ подтвержденіе своего мнѣнія, что не слѣдуетъ съ одного и того же груза взыскивать 2-й разъ $^1/_4\,\%$ сбора, привело слѣдующій случай. Вѣдомство Путей Сообщенія вторично требовало $^1/_4\,\%$ сборъ за прозимовавшій въ пути и для того выгруженный на берегъ хлѣбъ Петербургскаго купца С. Т. Овсянникова, но онъ, не заплативъ его, подалъ въ Правительствующій Сенатъ жалобу, по которой послѣдовалъ указъ, освободившій его отъ вторичнаго платежа $^1/_4\,\%$ сбора. Купечество г. Рыбинска заявило еще, что 1-й п. II Отд. правилъ: не подвергать вторичному $^1/_4\,\%$ сбору грузы, прозимовавшіе на водѣ *безъ выгрузки на берегъ*, не примѣнимъ на дѣлѣ, такъ какъ безъ выгрузки клади на берегъ, нельзя обойтись, иначе, хозяинъ рискуетъ погубить грузъ свой весною, при вскрытіи рѣки; на что едва ли кто рѣшится съ тѣмъ только, чтобы не платить вторично $^1/_4\,\%$ сбора.

Купечество еще болѣе несправедливымъ находитъ требованіе вторичнаго $^1/_4\%$ сбора въ *увеличенномъ* (противу платежа въ 1-й разъ) *размѣрѣ*, въ томъ случаѣ, когда грузъ, послѣ зимовки, напримѣръ въ пр. Вознесенской или Вышнемъ-Волочкѣ, идетъ далѣе къ Петербургу и оцѣнивается дороже; по его мнѣнію, грузъ сдѣлался цѣннѣе потому только, что на него пали всѣ расходы по доставкѣ или перевозкѣ, въ томъ числѣ и заплаченные въ первую навигацію казенные $^1/_4\%$ и городскіе сборы. А потому купечество полагаетъ, что зазимовавшая въ пути кладь, хотя бы и выгруженная для зимовки на берегъ, при дальнѣйшемъ ея слѣдованіи къ Петербургу, не только не должна быть увеличиваема въ своей цѣнности противу первой накладной, но и самый грузъ не слѣдуетъ подвергать вторичному $^1/_4\%$ сбору.

Нынѣшняя *система взиманія* $^1/_4\%$ сбора *съ цѣнности груза* признается *купцами-кладчиками* раціональною и по выраженію ихъ, безобидною, тѣмъ болѣе, что она примѣнима ко всѣмъ вообще грузамъ и товарамъ, какъ бы они ни были разнообразны, не только по цѣнѣ, но и по виду, вѣсу и объему. *Поставщики* же, т. е. пароходовладѣльцы и агенты пароходныхъ компаній, особенно въ Перми и Нижнемъ-Новгородѣ, предлагаютъ ввести другую *систему* сбора, не съ цѣнности, а *по вѣсу* товаровъ и грузовъ, т. е. попудную, какъ болѣе *для нихъ* удобную; при чемъ они, по примѣру тому, какъ это введено на Николаевской желѣзной дорогѣ, предполагаютъ всѣ товары и грузы, примѣняясь къ цѣнности ихъ, раздѣлить на 4 класса и взимать сборъ съ *пуда*:

по 1-му классу, самые дорогіе товары цѣною выше 10 р. сер. за пудъ . . . . . 3 к. сер.

„ 2-му „ товары цѣною отъ 10 до 1 р. с. . . $^1/_2$ „ „

по 3-му классу, товары цѣною отъ 1 р. до 10 к. . . . $^1/_8$ р. к.
„ 4-му „ самые дешевые, ниже 10 к. . . $^1/_{20}$ „ „

Подробное развитіе попудной системы изложено въ запискѣ г. Цемша, гдѣ прописанъ проектъ капитана П. С. Вейтко, составленный имъ въ Нижнемъ-Новгородѣ и одобренный какъ мѣстными, такъ и Пермскими пароходовладѣльцами, причемъ г. Вейтко примѣнялся къ обстоятельствамъ и условіямъ судоходства и торговли преимущественно Нижняго-Новгорода. Сверхъ того въ проектѣ его принято въ соображеніе: а) чтобы съ введеніемъ классификаціи товаровъ и грузовъ и новой попудной системы взиманія сборовъ, казна и городъ не потерпѣли ущерба въ своихъ доходахъ, и б) чтобы доступна была перевозка водою не только дорогихъ товаровъ (каковы: бобры, соболя, лисицы, цвѣточный чай, шелкъ, индиго и проч., вовсе не показываемые нынѣ въ накладныхъ), но и *драгоцѣнныхъ металловъ*, какъ-то: золота, платины и серебра, перевозимыхъ нынѣ сухопутно на почтовыхъ и перемѣнныхъ лошадяхъ, единственно отъ того, что при водяной отправкѣ этихъ металловъ, пришлось бы заплатить за нихъ значительныя въ казну и въ доходъ города пошлины, въ нѣсколько разъ превышающія расходы на провозъ ихъ сухопутно (*).

Кромѣ попудной системы взиманія сборовъ, нѣкоторыми, впрочемъ весьма не многими лицами (въ Перми 1, въ Казани 2 и въ Нижнемъ 2), предложена была *патентная система*, по роду и вмѣстимости судовъ. Но такъ какъ конструкція судовъ, по характеру рѣкъ и мѣстностямъ и по роду и цѣнности перевозимыхъ на нихъ грузовъ, чрезвычайно разнообразна, а обще-

(*) Этотъ проектъ былъ представленъ въ Главн. Управленіе Путей Сообщ. и Публ. Зданій.

количество судовъ, плавающихъ въ Имперіи по озерамъ, рѣкамъ и каналамъ, частнымъ лицамъ, положительно неизвѣстно, то и трудно было имъ, безъ оффиціальныхъ свѣдѣній, составить сколько-нибудь основательный проектъ съ классификаціею судовъ, и на каждый видъ оныхъ назначить особый патентный сборъ, который бы при томъ въ итогѣ близко подходилъ къ суммѣ нынѣ поступающаго въ казну $^1/_4\%$ сбора съ цѣнности грузовъ. Ввести *патентный сборъ съ судовъ*, хотя онъ по существу своему и раціоналенъ, большинство купечества и пароходовладѣльцевъ находитъ однакожъ *рановременнымъ*, потому что онъ имѣетъ характеръ *прямаго налога на судопромышленность*, которая у насъ недавно начала развиваться и требуетъ еще покровительства.

Соображенія и предположенія С. С. Колчина.

Такъ какъ $^1/_4\%$ судоходный сборъ крайне необходимъ для поддержанія существующихъ искуственныхъ сооруженій на всѣхъ водяныхъ сообщеніяхъ въ Имперіи и для улучшенія естественныхъ водяныхъ же путей, то его слѣдовало бы изъ временнаго превратить въ *постоянный*. Когда же этого сбора не будетъ доставать на ежегодные расходы, то согласно Высочайшему повелѣнію 18 сентября 1847 г., можно будетъ увеличить его еще на $^1/_4$ к. сер., если не вездѣ, то по крайней мѣрѣ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, какъ напр. на Днѣпрѣ (см. ниже). Если бы Правительство, принявъ во вниманіе мнѣніе нѣкоторыхъ, рѣшилось отмѣнить этотъ $^1/_4\%$ сборъ, равно какъ Ладожскій сборъ, взимаемый въ казну на одинаковомъ съ нимъ основаніи, то по бюджету оказался бы недоборъ 600 т. руб. сер., нынѣ поступающихъ по симъ статьямъ. А какъ самая потребность въ расходахъ на улучшеніе водяныхъ путей сообщенія остается и возрастаетъ еще съ каждымъ годомъ, то недоборъ этотъ пришлось бы Правительству пополнять дру-

гимъ какимъ-нибудь новымъ налогомъ, могущимъ возбудить ропотъ въ народѣ, тогда какъ этотъ $^1/_4\%$ сборъ, установленный вслѣдствіе просьбы *самаго* купечества, имѣетъ характеръ *добровольнаго* налога, къ которому оно уже вривыкло. По введеніи другаго, болѣе удовлетворительнаго способа взиманія этого сбора, цифра казеннаго дохода, взимаемаго на водяныхъ сообщеніяхъ, будетъ простираться ежегодно *до милліона руб. сер.*; а подобною цифрою Правительство не можетъ пренебрегать.

Изъ трехъ вышеизложенныхъ *системъ взиманія* четверть-процентнаго сбора, слѣдуетъ отдать преимущество нынѣ существующей, т. е. *съ цѣнности грузовъ*, какъ системѣ, одобряемой большинствомъ купечества и особенно всѣми кладчиками. По ихъ убѣжденію, съ которымъ нельзя не согласиться, предлагаемая пароходовладѣльцами система взиманія $^1/_4\%$ сбора *съ вѣса товаровъ*, не представляетъ, кромѣ новости, никакихъ особыхъ преимуществъ предъ нынѣшнею системою, къ которой всѣ уже привыкли и желаютъ только одного: чтобы улучшенъ былъ порядокъ взиманія.

Существующій нынѣ порядокъ взиманія четверть-процентнаго сбора въ казну, чрезъ офицеровъ вѣдомства Путей Сообщенія, *нерацiоналенъ* по многимъ причинамъ. Главнѣйшія изъ нихъ, суть слѣдующія: а) Означенные офицеры, какъ сказано выше, находятся далеко *не на всѣхъ* важныхъ *пристаняхъ*, гдѣ нагружаются и разгружаются суда, грузы которыхъ такимъ образомъ иногда ускользаютъ отъ платежа сбора; а на содержаніе офицеровъ на всѣхъ пристаняхъ Имперіи потребовались бы значительные расходы, которые въ большей части мѣстъ не покрылись бы получаемыми сборами; б) офицеры Путей Сообщенія *не* имѣютъ *достаточно времени* заниматься взиманіемъ сборовъ и веденіемъ объ нихъ отчетности, безъ ущерба въ

исполненіи своихъ прямыхъ обязанностей по технической, хозяйственной и полицейской частямъ, т. е. какъ въ отношеніи содержанія въ исправности ввѣренныхъ имъ шлюзовъ, каналовъ, пристаней, бечевниковъ и проч., такъ и въ отношеніи соблюденія порядка и очереди при проходѣ судовъ черезъ мели, пороги и проч., съ тѣмъ, чтобы судоходство не встрѣчало на нихъ препятствій. Но къ сожалѣнію, нарушеніе этого порядка случается нынѣ потому именно, что офицеры Путей Сообщенія живутъ въ большихъ городахъ, на главныхъ только пристаняхъ, и отвлечены побочнымъ предметомъ, каковъ взиманіе $^1/_4\%$ сбора; в) взиманіе сего сбора офицерами, *не подчинено* никакому *мѣстному контролю*, современному самому взиманію сбора. Одна послѣдующая ревизія сихъ сборовъ въ Хозяйственномъ Департаментѣ Главнаго Управленія Путей Сообщенія какъ и всякій заглазный контроль недостаточна и г) самыя правила *о единствѣ кассы*, нынѣ вводимыя въ Имперіи, требуютъ, чтобы всѣ сборы, слѣдующіе въ казну, сколько возможно, сосредоточены были въ вѣдомствѣ Министерства Финансовъ; между тѣмъ, какъ $^1/_4\%$ сборъ, взимаемый нынѣ на водяныхъ сообщеніяхъ, не поступаетъ прямо въ мѣстныя уѣздныя казначейства, какъ бы то слѣдовало, а отъ начальниковъ пристаней, по достаточномъ накопленіи, пересылается по почтѣ въ Правленія Округовъ Путей Сообщенія а изъ оныхъ въ Хозяйственный Департаментъ Главнаго Управленія. Такой способъ храненія казенныхъ суммъ въ разныхъ мѣстахъ, у многихъ лицъ и безпрестанное передвиженіе ихъ въ присутственныхъ и почтовыхъ мѣстахъ, подвергаетъ ихъ многимъ случайностямъ.

По всѣмъ симъ соображеніямъ, признавалось бы полезнымъ для казны:

1. Взиманіе четверть-процентнаго сбора поручить въ городахъ и на пристаняхъ мѣстнымъ *Думамъ*, *Ратушамъ и другимъ подобнымъ общественно-хозяйственнымъ учрежденіямъ*, чрезъ ихъ членовъ, или чрезъ особо избранныхъ обществомъ лицъ, которымъ довѣряется нынѣ сборъ городскихъ доходовъ, подъ надзоромъ членовъ Думъ.

Примѣчаніе. Гдѣ останутся или вновь учреждены будутъ Судоходныя Расправы, ихъ Отдѣленія или Депутаціи судоходства, тамъ всѣ нижеизложенныя обязанности Думъ и другихъ городскихъ хозяйственныхъ учрежденій можно возложить на Расправы, ихъ Отдѣленія и Депутаціи судоходства.

2. Храненіе этого сбора возложить, наравнѣ съ прочими казенными податями и сборами, на мѣстныя уѣздныя казначейства.

3. Думы и другія общественныя учрежденія должны своихъ членовъ и другихъ сборщиковъ снабдить подробными *инструкціями*, которыя составлять въ особыхъ Коммисіяхъ, съ приглашеніемъ въ оныя, въ качествѣ членовъ и съ правомъ голоса, по одному или по два кладчика и поставщика, которыхъ они сами изберутъ изъ среды себя. Въ означенныя инструкціи ввести нынѣ существующія *правила*, какіе грузы подвергать и какіе не подвергать вторичному $^1/_4\%$ сбору; при чемъ измѣнить эти правила согласно вышеизложенныхъ указаній купечества. Правила эти, для свѣдѣнія плательщиковъ, слѣдуетъ вывѣшивать на стѣнѣ въ томъ мѣстѣ, гдѣ взимается сборъ.

4. Въ каждомъ мѣстѣ, гдѣ будетъ взиматься $^1/_4\%$-ный сборъ, имѣть для руководства вывѣшенную на стѣнѣ *таксу*, или печатную *табель* умѣренныхъ *оптовыхъ современныхъ цѣнъ* на всѣ предметы, которые, для удобства сборщиковъ и плательщиковъ, выразить *въ пудахъ и съ тарою*, т. е. въ томъ видѣ,

какъ они перевозятся на судахъ, и при томъ оцѣнивать грузы, по возможности, круглыми цифрами, безъ дробей и не выше 100 р. за пудъ. Подобную таксу должны составлять Думы на всѣхъ важнѣйшихъ пристаняхъ и предъ началомъ каждой навигаціи предъявить ее въ общемъ собраніи кладчиковъ и поставщиковъ на разсмотрѣніе и утвержденіе ихъ подписью, для того, чтобы впослѣдствіи уже не было съ ихъ стороны возраженій; а за тѣмъ эту таксу *публиковать въ газетахъ* и отпечатывать отдѣльными экземплярами, для продажи желающимъ. Подобною таксою могутъ руководствоваться и Думы сосѣднихъ губернскихъ и уѣздныхъ городовъ, имѣющихъ свои незначительныя пристани; о чемъ они тоже должны публиковать въ газетахъ.

5. Каждое изъ означенныхъ городскихъ учрежденій снабдить отъ Казенныхъ Палатъ корневою вырѣзною книгою, для записки въ ней прихода и расхода четверть-процентнаго сбора и для выдачи квитанцій; книги эти подчинить ревизіи тѣхъ же Палатъ.

6. Изъ суммы четверть-процентнаго сбора, *10% предоставить въ пользу* тѣхъ *городовъ*, гдѣ онъ поступитъ въ полное распоряженіе общественныхъ учрежденій, въ томъ числѣ и на покрытіе расходовъ по взиманію сего сбора (объ исключеніяхъ изъ сего правила будетъ сказано ниже).

7. Обязать городскія учрежденія: по примѣру тому, какъ нынѣ гильдейскіе и другіе казенные сборы вносятся Думами въ казну, поступившій къ нимъ четверть-процентный сборъ (за исключеніемъ означенныхъ въ 6 пунктѣ 10%) *передавать* въ мѣстныя уѣздныя *казначейства* круглыми цифрами въ сотняхъ рублей еженедѣльно, ежели таковыхъ суммъ имѣется въ кассѣ болѣе 100 руб. сер.; въ противномъ же случаѣ, для облегче-

нія означенныхъ учрежденій и Уѣздныхъ Казначействъ,—одинъ разъ въ мѣсяцъ, послѣ каждаго мѣсячнаго свидѣтельства суммъ, не позже 4 числа (*).

8. Обязать всѣхъ кладчиковъ товаровъ уплачивать за нихъ сборы непремѣнно *въ мѣстахъ нагрузки*, и при томъ Думамъ и прочимъ хозяйственнымъ учрежденіямъ предъявлять, за ихъ подписью: реэстры, фактуры, описи или другихъ названій частныя накладныя на всѣ товары и грузы, съ показаніемъ числа мѣстъ, кипъ и тюковъ, ихъ вѣса и цѣнности; по повѣркѣ же груза и по уплатѣ въ Думѣ всѣхъ сборовъ, сдавать товары и грузы на пароходы, баржи и другія суда съ предъявленіемъ квитанцій Думъ въ уплатѣ сборовъ, для занесенія ихъ въ книги поставщиковъ.

9. Въ случаѣ, если бы поставщики перевозили свои собственные или чужіе грузы, за которые уплату казенныхъ сборовъ и городскихъ пошлинъ (гдѣ таковыя учреждены), они взяли *на себя*, какъ то не рѣдко и случается на Нижегородской ярмаркѣ, то обязать первыхъ вносить эти сборы непремѣнно на той пристани, откуда они отправляются, въ мѣстное городское общественное учрежденіе, или по частямъ по мѣрѣ нагрузки товаровъ, или за всѣ товары въ баржѣ вдругъ, но не иначе, какъ съ представленіемъ въ послѣднемъ случаѣ одной общей накладной и вышеозначенныхъ подлинныхъ *реестровъ*, *фактуръ*, *описей или частныхъ накладныхъ на грузы*, за подписью кладчиковъ; каковые реэстры и проч. должны служить *документами:* поставщикамъ,—при составленіи изъ нихъ одной *общей накладной* на весь грузъ баржи или другаго судна; Думамъ и проч.—при

(*) *Примѣч.* По введеніи правилъ о единствѣ кассы въ дѣйствіе, они могутъ быть примѣнены къ сему сбору, въ полной мѣрѣ.

повѣркѣ груза и уплатѣ за него сборовъ; а всѣмъ присутственнымъ мѣстамъ вообще, — при спорахъ и искахъ о пропавшихъ, потонувшихъ и испорченныхъ грузахъ, за которые кладчикъ впослѣдствіи не можетъ требовать отъ поставщика вознагражденія болѣе того, во что̀ имъ самимъ оцѣненъ товаръ въ его же реестрѣ или фактурѣ.

10. Для этой же цѣли и для разрѣшенія сомнѣній въ полномъ платежѣ сборовъ и пошлинъ, могутъ служить также *книги* пароходовладѣльцевъ и другихъ *поставщиковъ*, въ каковыя обыкновенно вносятся всѣ поручаемые имъ для перевозки грузы; въ крайнихъ случаяхъ надобности и требованія, поставщики обязываются предъявлять эти книги городскимъ общественнымъ учрежденіямъ, для сличенія съ ними общихъ накладныхъ и для удостовѣренія въ томъ, всѣ ли въ оныя внесены частные реестры, фактуры и проч.

11. Повѣрку Думами груза на баржѣ или другомъ суднѣ производить по общей накладной, преимущественно чрезъ сличеніе ея съ частными реестрами и др. документами, и только въ сомнительныхъ случаяхъ — *съ книгами* поставщиковъ, избѣгая по возможности сличенія *съ наличною кладью*, такъ какъ изъ двухъ сихъ послѣднихъ способовъ, первый пароходовладѣльцами признанъ болѣе для нихъ удобнымъ.

12. Предоставить городскимъ общественнымъ учрежденіямъ наблюдать на пристаняхъ, чтобы на всѣ *разгружаемыя* клади и товары были у поставщиковъ накладныя и квитанціи въ уплатѣ казенныхъ сборовъ и городскихъ пошлинъ; въ случаѣ же неимѣнія таковыхъ, по журнальному опредѣленію городскихъ учрежденій и съ утвержденія начальника города (а въ губ. городѣ — губернатора), взыскивать съ нихъ штрафы за неоплаченные грузы: въ 1-й разъ втрое, во 2-й вшестеро, а въ послѣ-

дующіе разы вдесятеро противу того, сколько бы съ нихъ дѣйствительно слѣдовало этихъ сборовъ и пошлинъ; при чемъ изъ штрафныхъ денегъ $^1/_3$ отдавать открывателю, $^1/_3$ отсылать въ казну и $^1/_3$ обращать въ доходъ того города, гдѣ взысканъ штрафъ, на городскія благотворительныя заведенія.

13. Наблюденіе за имѣніемъ на каждомъ суднѣ общей накладной на грузы и квитанцій въ платежѣ казенныхъ сборовъ, можно поручить и офицерамъ Путей Сообщенія, но съ тѣмъ, чтобы они, какъ агенты водяной полиціи, по обнаруженіи отступленій отъ сего порядка, Думою или самими ими, тотчасъ задерживали судно, а о виновномъ увѣдомляли бы мѣстную Думу, для дальнѣйшихъ съ ея стороны распоряженій.

14. Подъ наблюденіемъ городскихъ общественныхъ учрежденій, обязать владѣльцевъ всѣхъ *пассажирныхъ пароходовъ* и тѣхъ буксирныхъ, которые на время ярмарки обращаемы бываютъ въ пассажирные, а равно и управляющихъ конторами ихъ на пристаняхъ, по окончаніи навигаціи: съ пассажирныхъ пароходовъ, по мѣсту зимовки, а съ конторъ, по мѣсту нахожденія въ городахъ, при особыхъ выпискахъ взносить въ Уѣздныя Казначейства разомъ весь $^1/_4\%$ сборъ за тѣ грузы (не считая багажъ), которые въ теченіи навигаціи записаны въ ихъ книгахъ и перевезены; при чемъ для контроля и сличенія выписокъ съ книгами, представлять и сіи послѣднія въ Уѣздныя Казначейства, откуда оныя, по минованіи надобности и не позже какъ черезъ недѣлю, должны быть возвращаемы по принадлежности.

15. Во всѣхъ случаяхъ, когда Думы или другія городскія общественныя учрежденія, завѣдывающія сборами на водяныхъ сообщеніяхъ, обратятся къ офицерамъ Путей Сообщенія, какъ къ начальникамъ пристаней или водяной полиціи, послѣдніе обя-

зываются оказывать имъ всякое возможное и законное *содѣйствіе.*

Эти новыя обязанности, возлагаемыя на городскія общественныя учрежденія, по отзыву ихъ, ни сколько ихъ *не обременятъ* (*), а доставятъ всѣмъ городамъ *новый источникъ доходовъ*, для улучшенія ихъ пристаней. Города, заинтересованные въ семъ дѣлѣ, будутъ служить Министерству Финансовъ наилучшею *гарантіею* въ полномъ поступленіи сборовъ въ казну, такъ какъ члены Думъ и другихъ городскихъ общественныхъ учрежденій болѣе знакомы съ родомъ, видомъ, качествомъ и даже количествомъ товаровъ, которые грузятся на мѣстной пристани, и слѣдовательно они лучше могутъ имѣть надзоръ и *контроль* за показаніемъ кладчиками и поставщиками *дѣйствительнаго* вѣса и цѣнности товаровъ въ ихъ документахъ.

Взиманіе на пристаняхъ сборовъ въ казну *не составитъ затрудненія* для городскихъ общественныхъ учрежденій еще и потому, что за занятіе береговыхъ мѣстъ подъ склады лѣса, дровъ и проч., города вездѣ взимаютъ уже на пристаняхъ обыкновенные доходы чрезъ гласныхъ Думы, депутатовъ или другихъ лицъ, по выбору отъ общества. Въ Перми же, Саратовѣ, Самарѣ, Казани, Нижнемъ-Новгородѣ, Костромѣ и Рыбинскѣ съ давнихъ временъ собираются, или чрезъ членовъ Думы или чрезъ особыхъ депутатовъ, чрезвычайные доходы, подъ названіемъ *акциза и пошлинъ*, по особымъ Высочайшимъ повелѣніямъ (о чемъ будетъ сказано ниже); а потому этимъ лицамъ, при собираніи городскихъ доходовъ, не трудно будетъ

(*) Обязанности эти и безъ того уже въ нѣкоторыхъ мѣстахъ исполняются нынѣ Думами, о чемъ будетъ сказано ниже, при изложеніи свѣдѣній о пошлинахъ, взимаемыхъ въ пользу городовъ.

получать и казенные сборы въ одинъ пріемъ, въ одномъ и томъ же *мѣстѣ*, безъ потери дорогаго для кладчиковъ и судопромышленниковъ времени, о чемъ они болѣе всего ходатайствуютъ.

По всей вѣроятности, взиманіе $^1/_4\%$ и $^1/_2\%$ сборовъ, чрезъ городскія общественныя учрежденія (съ уступкою имъ означ. въ 6 п. 10% изъ нихъ) *для казны* будетъ удобнѣе и проще и будетъ стоить гораздо менѣе, нежели сколько нынѣ на это расходуетъ вѣдомство Путей Сообщенія и сколько стоило бы самому Министерству Финансовъ, если бы оно рѣшилось учредить спеціальныхъ для сего сборщиковъ изъ своихъ чиновниковъ; заставить же каждаго плательщика этихъ сборовъ взносить ихъ лично въ казначейства, значило-бы обременить послѣднія мѣлочными платежами, стѣснить самихъ кладчиковъ и поставщиковъ и при томъ оставить ихъ показанія, по прежнему, безъ всякаго контроля.

Можно сказать съ увѣренностію, что и ежегодный доходъ казны отъ предлагаемаго способа взиманія возвысится по крайней мѣрѣ на 30% и даже на 50%, т. е. съ 600,000 дойдетъ до *милліона* руб. серебромъ (*).

II. Спеціальные или добавочные сборы на улучшеніе нѣкоторыхъ водяныхъ сообщеній.

1. *Ладожскій сборъ.*

Въ Высочайше утвержденномъ 2-го іюня 1857 года положеніи Комитета Министровъ (201 ст. Уст. Пут. Сообщ. по 3 прод. № 3) *было* постановлено: съ провозимой по Ладожскому

Оффиціальныя данныя.

(*) Предположенія, изложенныя здѣсь о $^1/_4\%$ сборѣ, относятся въ равной мѣрѣ и къ $^1/_2\%$ сбору на Ладожскомъ каналѣ.

каналу въ судахъ и на плотахъ клади, взимать, сообразно цѣнности ея, особый сборъ *по четверти коп.* съ каждаго рубля, въ *продолженіи 15 лѣтъ*, начиная съ 1857 г. При чемъ повелѣно: 1) получаемую отъ сего сбора сумму употреблять единственно на улучшеніе Ладожскаго канала и огражденіе его устья; 2) въ порядкѣ взиманія и расходованія сего сбора руководствоваться правилами о четверть-процентной пошлинѣ на улучшеніе водяныхъ сообщеній въ Имперіи. Сбора этого поступило въ первые 2 года, среднимъ числомъ, по 106½ тыс. руб. сер. въ годъ.

Но какъ Ладожскій каналъ засорился, на разчистку же его суммы этой было недостаточно, и при томъ, во время работъ, самое судоходство по немъ должно бы было останавливаться на нѣсколько мѣсяцевъ весною, то купечество, торгующее въ С.-Петербургѣ, просило Главноуправляющаго Путями Сообщенія увеличить этотъ сборъ съ цѣнности грузовъ и вмѣсто разчистки, устроить *новый* Ладожскій каналъ, въ обходъ существующаго.

Вслѣдствіе представленія о семъ Главноуправляющаго Путями Сообщенія, Государь Императоръ, по положенію Комитета Министровъ, въ 10 день іюля 1859 г., Высочайше повелѣть соизволилъ:

1. Для устройства, согласно просьбы торгующаго въ С.-Петербургскомъ портѣ купечества, новаго, открытаго, т.-е. безъ шлюзовъ, Ладожскаго канала, въ обходъ нынѣ существующаго, въ дополненіе къ опредѣленному въ 1857 г. на улучшеніе сего послѣдняго канала четверть-процентному сбору съ судовъ и плотовъ, проходящихъ по каналу, взимать еще *другіе четверть процента* съ цѣнности груза тѣхъ судовъ и плотовъ.

2. Потребные для сего 4 милліона руб. сер. выдать въ

ссуду изъ Государственнаго Казначейства, въ теченіи 5 лѣтъ, на 33-хъ-лѣтнихъ банковыхъ правилахъ.

3) Нужныя деньги требовать круглыми суммами.

4) Взиманіе полу-процентнаго ладожскаго сбора начать съ изданія сего постановленія и продолжать въ теченіи 33-хъ лѣтъ до полнаго погашенія вышеозначенной суммы 4 милліона руб. сереб.

5) Въ порядкѣ взиманія и расходованія руководствоваться правилами 1847 г. о четверть-процентномъ сборѣ.

6) Весь ладожскій полу-процентный сборъ употреблять сперва на срочные платежи по вышеозначенному займу, потомъ на необходимыя по ладожскому судоходству надобности и за тѣмъ на усиленіе платежей по ссудѣ 4 милліоновъ руб., для пополненія оной, по возможности, и прежде 33-хъ-лѣтняго срока.

Такимъ образомъ, ладожскій сборъ изъ $^1/_4\%$ увеличенъ до $^1/_2\%$, и съ 15 лѣтъ продоженъ до 33 лѣтъ.

По введеніи $^1/_2\%$ сбора, въ первомъ же, еще неполномъ 1859 году, его поступило 146 т. р. сер. За тѣмъ, въ послѣдующіе года $^1/_2\%$ сборъ простирался:

Въ 1860 году	. . .	до	206,356 руб.
„ 1861 „	. . .	„	201,000 „
„ 1862 „	. . .	„	201,076 „

Среднимъ числомъ въ году 203,811 руб. сер., а въ 1863 году сборъ понизился до 183 т. р. с.

Съ 15 іюня 1857 г., т.-е. съ учрежденія ладожскаго сбора, по 1 января 1863 г., поступило его всего 1,151,588 р. сер.

Изъ того числа употреблено по 1863 годъ:

1. На чистку мелей въ старомъ Ладожскомъ каналѣ . . . . . 48,983 р.

2. На устройство новаго канала . . . 1,099,914 р.
3. На пересылку сбора въ Глав. Управ.
Путей Сообщенія . . . . . 2,344 „

За тѣмъ, въ остаткѣ по 1-е января 1863 г. 347 р.

26-го января 1861 г. Главноуправляющій Путями Сообщенія лично испросилъ особое Высочайшее повелѣніе: отпускать изъ Главнаго Казначейства, въ теченіи 5-ти лѣтъ, по 800 т. р. сер. ежегодно, и вносить эту сумму въ смѣты, начиная *съ 1860 г.* Но какъ работы тогда еще не начинались и контрактъ на нихъ Высочайше утвержденъ былъ только въ 1861 г. 26 января (съ поч. гр. Гладинымъ за 4,600,000 р. сер.), то по смѣтамъ 1860, 1861 и 1862 годовъ означенныя суммы 800 т. р. сер. не требовались изъ Государственнаго Казначейства.

Въ это же время (26 января 1861 г.) Главноуправляющій Путями Сообщенія получилъ Высочайшее разрѣшеніе отпускать:

а) На содержаніе Комитета по устройству новаго Ладожскаго канала 115 т. р. сер. и на отчужденіе земель подъ новый каналъ 185 т., итого по 300 т. р. сер. что съ вышеозначенными 4,600,000 р. составило 4,900,000 р. сер.

б) Сумму эту Высочайше повелѣно, какъ и работы, распредѣлить на 5 лѣтъ, по 1-му мил. въ годъ.

в) Ежегодный расходъ въ 1 милліонъ руб. сер. на новый каналъ велѣно удовлетворять преимущественно изъ $^1/_2\%$ ладожскаго сбора, потомъ изъ общаго $^1/_4\%$ сбора, и только при недостаткѣ оныхъ,—изъ Государственнаго Казначейства, въ счетъ разрѣшеннаго займа въ 4 м. р. сер.

Изъ смѣтъ доходовъ и расходовъ Главнаго Управленія Путей Сообщенія видно, что и въ 1863 г. необходимый милліонъ руб. на работы по новому Ладожскому каналу покры-

вался изъ имѣющихся для сего средствъ и сборовъ $^1/_2$ и $^1/_4{}^0/_0$, безъ отпуска изъ Государственнаго Казначейства въ счетъ разрѣшеннаго займа.

Подробныя свѣдѣнія о полу-процентномъ ладожскомъ сборѣ см. въ *приложс.* V, VI, VII и VIII.

Соображенія и предположенія С. С. Колчина.

Такъ какъ спеціальный $^1/_2{}^0/_0$ сборъ этотъ установленъ на устройство *новаго Ладожскаго канала* и на покрытіе сдѣланнаго для сего займа, то онъ и долженъ быть оставленъ въ существующемъ размѣрѣ и видѣ на 33 года, т.-е. до погашенія займа, на основаніяхъ, изложенныхъ въ Высочайшихъ о немъ повелѣніяхъ.

Система и способъ взиманія $^1/_2{}^0/_0$ сбора должны быть одинаковы съ $^1/_4{}^0/_0$ сборомъ, которому онъ служитъ дополненіемъ. А потому все, что̀ сказано выше о предполагаемомъ новомъ порядкѣ взиманія $^1/_4{}^0/_0$ сбора, относится и къ полупроцентному ладожскому сбору. Здѣсь можно только добавить то, что основаніемъ $^1/_2{}^0/_0$ сбора должны служить тѣ же накладныя и квитанція, которыя выдаются въ уплатѣ $^1/_4{}^0/_0$ сбора, *безъ увеличенія* противу оныхъ цѣнности грузовъ, даже и тогда, когда бы $^1/_2{}^0/_0$ сборъ платился не въ одно время съ $^1/_4{}^0/_0$ и не въ мѣстѣ нагрузки товаровъ, а далѣе въ пути, наприм. *въ Рыбинскѣ*, какъ это случается бо̀льшею частію съ грузами, идущими къ Петербургу, или еще далѣе на попутныхъ къ Петербургу пристаняхъ, наприм. въ *Новой-Ладогѣ*; потому что если первоначальная стоимость грузовъ и увеличилась въ Рыбинскѣ и въ Новой Ладогѣ, то преимущественно отъ расходовъ на ихъ перевозку, каковыхъ расходовъ не слѣдуетъ включать въ дѣйствительную цѣнность грузовъ; $^1/_2{}^0/_0$ сборъ, сверхъ Рыбинска, гдѣ производится перегрузка клади съ большихъ на мелкія суда, удобнѣе и проще для контроля было бы

взимать при самомъ входѣ въ Ладожскій каналъ, именно въ Новой-Ладогѣ, а съ другой стороны канала—*въ Шлиссельбургѣ и на Рожковской пристани* въ Петербургѣ, всего въ 4-хъ мѣстахъ (*).

Оффиціальныя данныя.

2. *Себежскій сборъ.*

Согласно желанію, изъявленному торгующимъ по Себежскому озеру купечествомъ, съ проходящихъ отъ г. Себежа до р. Западной Двины судовъ и плотовъ, по Высочайше утвержденному въ 21 день сентября 1859 г. положенію Комитета Министровъ (87 ст. Уст. Пут. Сообщ. 1-е прим. по 3 прод. № 4), учрежденъ съ 1860 г., сверхъ обще-установленнаго $^1/_4{}^0/_0$ сбора, *добавочный четверть-процентный же сборъ*, впредь до погашенія суммы (25,292 р. сер.), которая потребовалась на улучшеніе сего сообщенія, и на проценты; самая же сумма взята заимообразно изъ общаго $^1/_4{}^0/_0$ сбора, взимаемаго на улучшеніе водяныхъ сообщеній въ Имперіи.

Себежскаго сбора среднимъ числомъ поступаетъ менѣе 400 руб. сер. въ годъ; въ 1863 г. его поступило только 345 р. сер., т.-е. менѣе $1^1/_2{}^0/_0$ на занятый капиталъ.

Мнѣніе С. С. Колчина.

Хотя сборъ этотъ и предназначенъ на погашеніе займа въ 25,000 руб.; но какъ сумма эта взята не изъ Государственнаго Казначейства, а изъ общаго $^1/_4{}^0/_0$ сбора, введеннаго на улучшеніе водяныхъ сообщеній въ Имперіи, т.-е. изъ спеціальнаго для сего капитала, бывшаго въ вѣдѣніи Главнаго Управленія Путей Сообщенія, то вовсе нѣтъ надобности возвращать означенный заемъ. Самый же себежскій сборъ можно или вовсе

(*) Общіе выводы о $^1/_4{}^0/_0$ и Ладожскомъ сборахъ, въ совокупности, значатся въ *приложеніяхъ* IX. X и XI.

отмѣнить, по его незначительности, или скорѣе, по примѣру ладожскаго, увеличить до $^1/_2\%$ съ цѣнности грузовъ.

3. *Сборъ по р. Тёзѣ.*

На основаніи Высочайше утвержденнаго 16 ноября 1836 г. мнѣнія Государственнаго Совѣта, установленъ особый сборъ съ судовъ и плотовъ, сплавляемыхъ по р.Тёзѣ между р. Клязмою и г. Шуею: а) съ самыхъ судовъ по 5 р. ассигнаціями съ каждаго и б), съ грузовъ на нихъ: на взводимыхъ судахъ, слѣдующихъ отъ р. Клязмы въ г. Шую по 2% съ цѣнности, и на сплавныхъ судахъ, идущихъ обратнымъ путемъ 5%. Оффиціальныя данныя.

Сборъ этотъ, на основаніи вышеозначеннаго мнѣнія Государственнаго Совѣта, подлежитъ обращенію въ Государственное Казначейство, для погашенія безпроцентнаго займа въ 115,622 р. $95^1/_2$ к. с., сдѣланнаго въ 1837 г. на улучшеніе р. Тёзы. Въ число этой суммы до 1836 г. поступило только 37,716 р. $96^1/_2$ к. По средней сложности, этого сбора до 1863 года поступило только 1,517 р. с.

Если сборъ этотъ, чего можно ожидать, будетъ поступать ежегодно въ томъ же размѣрѣ, какъ и теперь, то погашеніе займа совершится не ранѣе, какъ черезъ 52 года, на возвратъ же процентовъ на занятый капиталъ 115 т. р. с. не имѣется никакой надежды. Предположенія С. С. Колчина.

Остающійся (изъ 115,622 р. $95^1/_2$ к. за погашеніемъ 37,716 р. $96^1/_2$ к.) долгъ Государственному Казначейству 77,945 р. 99 к. можно бы покрыть перечисленіемъ равной суммы изъ общаго $^1/_4\%$ сбора и образовавшагося изъ него вспомогательнаго капитала на улучшеніе водяныхъ сообщеній въ Имперіи; а за тѣмъ, впредь или вовсе прекратить этотъ добавочный сборъ по рѣкѣ Тёзѣ, какъ незначительный самъ по себѣ, мелочной и разнообразный, или скорѣе замѣнить его

единообразнымъ сборомъ въ $^1/_2{}^0/_0$ со стоимости грузовъ, на подобіе ладожскаго сбора.

4. Донской сборъ.

Оффиціальныя данныя. На основаніи Высочайшаго повелѣнія 14 іюня 1859 г. (3 прим. къ 87 ст. Уст. Пут. Сооб. по 3 прод. № 3), установленъ особый сборъ для возмѣщенія издержекъ на расчистку и углубленіе *гирлъ р. Дона*: 1) съ судохозяевъ или шхиперовъ всѣхъ судовъ, проходящихъ чрезъ устья р. Дона, 1 р. с. съ 1000 пудовъ вмѣстимости, а съ отправителей клади по $^3/_8$ проц. цѣнности товара; 2) съ порожнихъ барокъ, идущихъ въ Таганрогъ и другіе порты или обратно, по 5 р. с., съ каждой; 3) съ товаровъ, перевозимыхъ на пароходахъ, по $^3/_8{}^0/_0$ цѣнности ихъ. По означенному Высочайшему повелѣнію 1859 г., расчистка гирлъ Дона предоставлена Обществу Волгско-Донской желѣзной дороги за 136,314 р. с.; работа эта должна продолжаться только *2 года*; но изъ свѣдѣній Главнаго Управленія Пут. Сооб. видно, что до 1863 г. среднимъ числомъ поступило сбора этого 58 т. р. с., а на расходы по работѣ ассигновано на тотъ же годъ 70 т. руб. сер.

Мнѣніе С. С. Колчина. Такъ какъ расчистка и углубленіе гирлъ рѣки Дона имѣетъ важное значеніе для внутренней и внѣшней торговли обширнаго края при низовьяхъ Волги и Донскаго бассейна, то установленный для сего на два года временный сборъ полезнѣе было-бы обратить въ болѣе продолжительный, для улучшенія судоходства не только въ гирлахъ, но и по всему Дону. При чемъ нынѣшній дробный и многосложный сборъ лучше было-бы замѣтить, по примѣру Ладожскаго, однообразнымъ полупроцентнымъ сборомъ со стоимости грузовъ и лѣсныхъ плотовъ, избавивъ отъ сего сбора порожнія суда и сравнявъ въ размѣрѣ сбора пароходы съ парусными и гребными судами, чѣмъ

устранится нынѣшняя привилегія пароходовъ Волжско-Донскаго общества, взявшаго на себя расчистку гирлъ.

5. Сборы и расходы по рѣкѣ Днѣпру.

Въ теченіи 12 лѣтъ, какъ введенъ $^1/_4\%$ сборъ на пристаняхъ по *р. Днѣпру съ его притоками*, онъ едва составляетъ по 25 т. въ годъ, т. е. $^1/_8$ часть сбора по одной р. Волгѣ, доставляющей 200 т. р. с. въ годъ, безъ притоковъ ея Оки и Камы. Между тѣмъ на улучшеніе судоходства по Днѣпру въ тѣ же 12 лѣтъ израсходовано 1,140,000 р. с.; изъ нихъ: а) на р. Днѣпръ 100 т. и на обращеніе водъ, уклонившихся въ Черторой 570 т., итого 670 т. р.; б) на работы въ Днѣпровскихъ порогахъ 400 т. р., и в) на дополнительныя работы по Кіевско-Днѣпровскому мосту до 70 т. р.; слѣдовательно работы въ Чертороѣ и порогахъ поглотили около 1 милліона р. с., т. е. $^1/_3$ часть изъ всего запаснаго капитала, собраннаго въ теченіе 15 лѣтъ на всѣхъ водяныхъ сообщеніяхъ въ Имперіи, чрезъ что капиталъ этотъ нынѣ совершенно истощился. Оффиціальныя данныя.

Купечество, узнавъ объ этихъ громадныхъ расходахъ на Днѣпрѣ, выразило свое сокрушеніе, что собранные съ него капиталы употреблены не на прямое свое назначеніе, т. е. не на Волгу, а на Днѣпръ, далеко не имѣющій такой для купцовъ важности, какъ Волга. Отзывъ купечества.

Справедливость требуетъ, чтобы тѣ, которые пользуются улучшенными водяными сообщеніями по р. Днѣпру, несли и налоги, необходимые на покрытіе экстраординарныхъ на это расходовъ; дѣлать же эти расходы на счетъ и къ ущербу другихъ водяныхъ путей сообщеній не раціонально, потому что сіи послѣдніе и при томъ болѣе важные, какъ напримѣръ Волга, въ свою очередь тоже могутъ потребовать экстренныхъ расхо- Мнѣніе С. С. Колчина.

довъ, на покрытіе которыхъ уже нынѣ не имѣется вспомогательнаго или запаснаго капитала. Такъ какъ на поддержку милліонныхъ сооруженій въ порогахъ Днѣпра и въ Черторое необходимы расходы, на покрытіе которыхъ не достаетъ 25 т. р. с. нынѣ получаемаго сбора по системѣ р. Днѣпра, то казалось бы полезнымъ, сверхъ $^1/_4\%$ сбора, установить на р. Днѣпрѣ, по примѣру Ладожскаго, *добавочный* $^1/_2\%$ *Днѣпровскій сборъ* съ грузовъ и плотовъ, проходящихъ мимо Чертороя и чрезъ Днѣпровскіе пороги. Безъ этого же дополнительнаго сбора на поддержку важныхъ техническихъ сооруженій на Днѣпрѣ, правительство со временемъ будетъ поставлено въ затрудненіе, потому что прежній источникъ, т. е. общій вспомогательный капиталъ, изсякъ почти весь: изъ смѣты Главнаго Управленія П. С. видно, что этого капитала къ 1 января 1864 г. оставалось только 482 т. руб. серебромъ.

III. Мелочные и случайные по судоходству сборы.

1. Полупроцентный доходъ съ договоровъ и условій.

Оффиціальныя данныя.

Съ давнихъ временъ учрежденъ полупроцентный сборъ съ договорной суммы, взимаемый по Гражд. Закон. со всѣхъ условій, свидѣтельствуемыхъ судоходными маклерами. Изъ суммы этого сбора (на основ. 3 примѣч. къ 422 ст. Уст. Пут. Сооб. Томъ XII, изд. 1857 г.), 75% обращаются въ мѣстный городской доходъ, а 25% удерживаются въ Судоходной Расправѣ или ея Отдѣленіи, при которыхъ учреждены судоходные маклера; затѣмъ изъ этихъ 25%, 10% предоставляются судоходнымъ маклерамъ, на ихъ канцелярскіе матеріалы и расходы, а 15% по Высочайшему повелѣнію, послѣдовавшему 2 Мая 1857 года, присоединяются къ общему $^1/_4\%$ сбору на улучшеніе водяныхъ

сообщеній въ Имперіи. Таковаго 15% сбора, накопившагося за прежнее время, въ 1857 году присоединено къ вспомогательному капиталу 19 т. р. с., потомъ въ слѣдующіе 2 года его поступало около 11 т. ежегодно; а съ 1860 г. сборъ этотъ упалъ на 3,250 р., но въ 1863 году его получено до 7 т. р.

Мнѣніе С. С. Колчина.

Такъ какъ часть полупроцентнаго сбора, взимаемаго маклерами съ договоровъ, именно 75%, предоставлены уже въ пользу городовъ, то, съ возложеніемъ на нихъ обязанностей—взимать казенные $^1/_4$% и $^1/_2$% сборы по судоходству, можно предоставить Думамъ, на ихъ расходы по взиманію, и остальные 15%, а не обращать ихъ, какъ это нынѣ дѣлается, въ вспомогательный капиталъ на улучшеніе водяныхъ сообщеній. Тамъ же, гдѣ будутъ еще существовать Судоходныя Расправы, ихъ Отдѣленія и Депутаціи судоходства, тамъ эти 15% предоставить на ихъ штатные расходы и содержаніе.

2. Штрафной сборъ.

Оффиціальныя данныя.

За нарушеніе правилъ о судоходствѣ положены, по силѣ 1506 и 1567 ст. Улож. о Наказ. 1 кн. XV Т. Св. Закон. изд. 1857 г., *штрафы* или денежныя взысканія, налагаемыя въ пользу Судоходныхъ Расправъ и ихъ Отдѣленій, на основаніи 2 примѣч. къ 422 ст. Уст. П. С. (изд. 1857 г.), на ихъ штатные расходы. Таковыхъ взысканій предполагалось на 1864 г. къ поступленію около 400 р. с.

Мнѣніе С. С. Колчина.

Для поддержанія необходимаго порядка, котораго теперь не достаетъ по судоходству, штрафы эти не только слѣдуетъ оставить, но еще увеличить и примѣнять строго. Самую же сумму штрафную не требовать въ Главное Управленіе П. С. къ высылкѣ, какъ съ этими доходами и съ остатками отъ штатныхъ суммъ Расправъ нынѣ дѣлается, а выдавать изъ штатныхъ суммъ:

половину въ награду открывателямъ нарушенія правилъ о судоходствѣ, а половину обращать на содержаніе Судоходныхъ Расправъ и другихъ имъ равныхъ мѣстъ, или замѣняющихъ оныя.

3. Сборъ съ оброчныхъ статей.

Оффиціальныя данныя. Сборъ этотъ незначителенъ; онъ получается за казенныя земли и воды по искусственнымъ сообщеніямъ, а именно: а) за содержаніе рыбной ловли въ резервуарѣ и за сѣнокосъ по системѣ соединенія р. р. Москвы и Волги. Такъ какъ работы на этой системѣ пріостановлены были еще 1845 г., а съ сооруженіемъ Николаевской желѣзной дороги, вовсе утратилась потребность въ дальнѣйшемъ устроеніи канала и водянаго сообщенія между Волгою и верховьями р. Москвы, то, по Высочайше утвержденному 5 Января 1860 г. положенію Комит. Министр., отмѣнены и всѣ работы по этой системѣ; причемъ всѣ сооруженія и отошедшія подъ систему земли, велѣно продать съ публичнаго торга, а вырученную сумму возвратить въ Государственное Казначейство; б) *за сѣнокосъ на резервуарѣ Цнинскаго канала*, и в) за выколку льда изъ бассейновъ *Лиговскаго* канала въ С.-Петербургѣ; обоихъ вмѣстѣ означенныхъ сборовъ (подъ лит. б и в) предположено было къ поступленію въ 1864 г. до $554^1/_2$ р. с.

Мнѣніе С. С. Колчина. Доходы съ означенныхъ оброчныхъ статей, какъ съ казеннаго имущества, не подлежатъ отмѣнѣ; самое же завѣдываніе оброчными статьями слѣдовало бы передать изъ вѣдомства Пут. Сообщ. въ вѣдомство Государственныхъ Имуществъ и озаботиться скорѣйшимъ исполненіемъ Высочайшаго повелѣнія о продажѣ земель участками, а равно и строеній.

4. Сборъ за печатные бланки накладныхъ.

Сборъ этотъ установленъ, на основаніи 147 и 317 ст. Уст. П. С. (XII Т. Св. Зак. изд. 1857 г.), равно какъ и сборъ за напечатаніе *шнуровыхъ тетрадей и расчетныхъ листовъ* судорабочимъ; онъ употребляется на самые сіи предметы. Бланки, по Высочайше утвержденному 23 Августа 1860 г. положенію Комит. Министр. заготовляются Правленіями Округовъ П. С. и продаются судохозяевамъ по цѣнѣ заготовленія, съ надбавкою нѣсколькихъ процентовъ; сборъ этотъ, по 3 к. с. за листъ, составляетъ среднимъ числомъ въ годъ до 7,084 р. с.; изъ него въ 1864 г. предположено на напечатаніе бланковъ употребить 5,825. Деньги эти собираются и показываются особо въ мѣстахъ сбора, не смѣшивая съ $^1/_4\,^0/_0$ и $^1/_2\,^0/_0$ сборами на улучшеніе судоходства въ Имперіи. Оффиціальныя данныя.

Сборъ за печатные бланки накладныхъ, шнуровыхъ тетрадей, разсчетныхъ листовъ и проч., какъ необходимый и имѣющій свое спеціальное назначеніе, можно оставить, въ видѣ *гербоваго сбора*, подобно пошлинѣ за листы ревизскихъ сказокъ и проч., съ тѣмъ, чтобы самые бланки отпечатывались въ Экспедиціи Государственныхъ бумагъ и разсылались чрезъ Уѣзд. Казначейства; а изъ нихъ, согласно надобности, передавались бы, для продажи, въ мѣста взноса казенныхъ сборовъ, взимаемыхъ на улучшеніе водяныхъ сообщеній. Цѣну за бланки можно возвысить до 5 к. за каждый листъ. Доходъ этотъ будетъ служить казнѣ подсобнымъ средствомъ, для содержанія Судоходныхъ Расправъ, имъ подобныхъ и ихъ замѣняющихъ мѣстъ на водяныхъ сообщеніяхъ. Мнѣніе С. С. Колчина.

5. Сборы въ пользу Судоходныхъ Расправъ.

На основаніи 1 примѣч. къ 422 ст. Уст. П. С. (изд. 1857 г.), въ пользу судоходныхъ расправъ установленъ особый сборъ и взи- Оффиціальныя данныя.

мается съ давнихъ временъ (по узаконеніямъ съ 1840 по 1856 г.) въ слѣдующемъ размѣрѣ: 1) съ каждаго судна, съ грузомъ приходящаго въ тѣ мѣста, гдѣ учреждены *Судоходныя Расправы и ихъ Отдѣленія*, и съ отходящаго оттуда, по 30 к.; а съ находящихся на тѣхъ судахъ рабочихъ людей и лошадей по $1\frac{1}{2}$ к., съ каждаго человѣка и съ каждой лошади. Сборъ этотъ взимается секретарями Расправъ въ присутствіи одного изъ членовъ.

Примѣчаніе 1-е. На содержаніе *Орловской Депутаціи Судоходства* по рр. Окѣ и Зушѣ производится сборъ съ судовъ, грузящихся въ Орлѣ и Мценскѣ, по $\frac{3}{4}$ к. с. съ 10 пуд. клади всякаго рода и цѣны безъ различія. Столько же взимается и на содержаніе *Бѣльской Депутаціи* въ Смоленской губерніи.

Примѣчаніе 2-е. На содержаніе подобной же *Московской Депутаціи* взимается сборъ: а) съ судовъ съ грузомъ, плавающихъ между Москвою и Коломною, съ большихъ по 1 р., съ малыхъ по 50 к., и б) съ лѣсу и дровъ, сплавляемыхъ сверху по рр. Москвѣ, Истрѣ, Рузѣ и Озерной, съ 1000 бревенъ: длиною 6 ар. 72 к., 7 ар. 100 к., 8 ар. 140 к., 9 ар. 158 к., 10 ар. 172 к., 12 ар. 285 к.; съ 1000 столбовъ длиною 7 и 8 ар. 343 к.; съ каждой сажени дровъ 5 к. с.

Мнѣніе С. С. Колчина.

Всѣ сборы въ пользу Судоходныхъ Расправъ и ихъ Отдѣленій, взимаемые секретарями (по ст. 391 и 392 Уст. П. С.) непремѣнно слѣдуетъ отмѣнить: во 1-хъ они *не приличны*, потому что имѣютъ видъ *поборовъ*; во 2-хъ они *непріятны* для плательщика, потому что хотя и незначительны, но часто и во многихъ мѣстахъ въ пути повторяются, наприм. отъ Рыбинска до Петербурга не менѣе 4-хъ разъ; купечеству было бы удобнѣе заплатить больше, но за одинъ разъ; въ 3-хъ они *унизительны*, такъ какъ рабочій человѣкъ сравненъ по окладу съ лошадью (по $1\frac{1}{2}$ к. съ каждаго человѣка и лошади);

при томъ сборъ сей часто подаетъ поводъ къ сомнѣніямъ и спорамъ въ количествѣ людей и лошадей, которое на разныхъ мѣстахъ въ пути бываетъ, смотря по надобности, различно. На содержаніе Судоходныхъ Расправъ съ ихъ Отдѣленіями, тамъ, гдѣ они останутся, достаточно будетъ и мелочныхъ доходовъ по 4-мъ вышеозначеннымъ статьямъ.

Тоже можно сказать и о мелочныхъ сборахъ, установленныхъ для содержанія *Судоходныхъ Депутацій*: Орловской, Бѣльской, Московской и Моршанской.

Если взиманіе $^1/_4\,\%$ и $^1/_2\,\%$ сборовъ и обязанности Судоходныхъ Расправъ, ихъ Отдѣленій и Депутацій Судоходства будутъ поручены Думамъ и другимъ хозяйственнымъ городскимъ учрежденіямъ, то послѣднимъ можно будетъ предоставить и источники доходовъ первыхъ; а за тѣмъ уже не удѣлять Думамъ изъ казенныхъ сборовъ предположенныхъ $10\,\%$ на ихъ расходы по взиманію.

6. *Сборъ съ рѣчныхъ судовъ, строющихся изъ владѣльческихъ лѣсовъ.*

При выдачѣ на суда свидѣтельствъ, на основаніи 1443 и 1444 ст. Лѣснаго Устава (Св. Зак. VШ Т., изд. 1857 г.), взимался въ казну сборъ по 15 к., а нынѣ по 20 к. за бумагу и по 1 к. за приложеніе клейма съ каждаго судна; свидѣтельства эти нынѣ выдаются изъ Земской Полиціи. Официальныя данныя.

Согласно съ желаніемъ купечества, слѣдовало бы означенныя свидѣтельства выдавать изъ *Судоходныхъ Расправъ* и проч., а равно изъ *Думъ* и другихъ городскихъ хозяйственныхъ учрежденій, если суда строятся въ городской чертѣ, какъ это часто и случается. Мнѣніе С. С. Колчина.

Б. О СБОРАХЪ ВЗИМАЕМЫХЪ НА ВОДЯНЫХЪ СООБЩЕНІЯХЪ ВЪ ПОЛЬЗУ ГОРОДОВЪ.

Всѣ вообще города имѣютъ свои обыкновенные доходы и сборы, — между прочими: а) съ городскихъ земель, и въ томъ числѣ съ *мѣстъ*, занимаемыхъ на площадяхъ и пристаняхъ подъ склады лѣса, дровъ и разныхъ товаровъ, и б) съ промышленниковъ, т. е. съ мѣстныхъ и иногородныхъ купцовъ, мѣщанъ и торгующихъ крестьянъ, на основаніи общихъ законовъ о городскомъ хозяйствѣ (Т. XII изд. 1857 г.).

Но нѣкоторымъ важнѣйшимъ торговымъ городамъ на Волгѣ и Камѣ, независимо отъ общихъ законовъ и правъ, въ слѣдствіе Высочайше утвержденныхъ мнѣній Государственнаго Совѣта, или особыхъ положеній, предоставлены *привилегіи* на взиманіе, на ихъ пристаняхъ, разнообразныхъ сборовъ, подъ названіемъ *акцизовъ* и *пошлинъ*, для покрытія ихъ бо́льшею частію экстренныхъ нуждъ и сдѣланныхъ на это займовъ.

Здѣсь излагаются свѣдѣнія о сборахъ, взимаемыхъ *городами* на водяныхъ сообщеніяхъ Волжскаго бассейна между Рыбинскомъ и Саратовомъ включительно; данныя эти касаются слѣдующихъ 7-ми городовъ: Рыбинска, Костромы, Нижняго-Новгорода, Казани, Перми, Самары и Саратова. Нѣкоторые изъ этихъ городовъ гораздо ранѣе учрежденія четверть-процентнаго сбора въ казну (что послѣдовало въ 1847 г.) начали установлять у себя на пристаняхъ пошлины и акцизы.

По времени учрежденія подобныхъ сборовъ въ пользу городовъ, первое мѣсто занимаютъ: Самара и Нижній-Новгородъ, гдѣ эти сборы разрѣшены еще . . . . . въ 1835 г.
за тѣмъ Саратовъ . . . . . „ 1839 „
Казань и Рыбинскъ . . . . . „ 1840 „

Кострома . . . . . въ 1857 г.
Пермь . . . . . „ 1857 „

Обращаясь къ *системѣ взиманія* сборовъ въ пользу этихъ городовъ, оказывается, что таковыхъ существуетъ нынѣ *три*. Первая, прежде другихъ введенная и очень простая, *гильдейская* система; это сборъ *съ иногородныхъ* купцовъ, мѣщанъ и крестянъ, за право покупки и перепродажи товаровъ, какъ на судахъ, такъ и на берегу пристани; эта система взиманія сборовъ введена первоначально въ *Самарѣ* въ началѣ 1835, а потомъ въ *Рыбинскѣ* въ 1840 году. Вторая система взиманія сборовъ въ пользу городовъ, *съ цѣнности товаровъ и кладей*, нагружаемыхъ и сгружаемыхъ на мѣстной пристани, почти одновременно съ гильдейскою системою, введена въ концѣ 1835 года въ *Нижнемъ-Новгородѣ;* по примѣру его въ позднѣйшее время она принята и въ другихъ городахъ, а именно:

Костромѣ . . . . . въ 1857 г.
и *Перми* . . . . . „ 1858 „

Третья система взиманія сборовъ въ городскіе доходы, *съ вѣса товаровъ и кладей*, нагружаемыхъ и выгружаемыхъ на пристани, введена въ 1840 году въ г. *Казани*. Что же касается до г. *Саратова*, то Положеніемъ о доходахъ и расходахъ его, утвержденнымъ въ 1839 г., ему предоставлено производить сборы по всѣмъ тремъ вышеозначеннымъ системамъ безъ разбора, или правильнѣе сказать, безъ всякой системы, а со всѣхъ вообще товаровъ и грузовъ, отвозимыхъ и привозимыхъ въ городъ, нетолько водою, но и *сухопутно*.

Теперь необходимо изложить нѣкоторыя подробности относительно взиманія сборовъ въ каждомъ изъ упомянутыхъ семи городовъ.

Сборы по гильдіямъ.

Изъ числа городовъ, которые ввели у себя систему взиманія сборовъ *по гильдіямъ*, первымъ является г. *Самара*, а за нимъ послѣдовалъ *Рыбинскъ*.

1. Самара.

На основаніи 17 § Высочайше утвержденнаго 21-го марта 1835 г. Положенія о доходахъ г. *Самары*, за право покупки хлѣба и другихъ товаровъ, а также за право перепродажи ихъ въ этомъ городѣ, съ *иногородныхъ* купцовъ и торгующихъ крестьянъ, взыскивается:

съ купцовъ	1 гильдіи	15 р.	с.
„ „	2 „	7 „	50 к.
„ „	3 „	3 „	75 „
„ работника	. . . . .	„ „	75 „

съ приказчиковъ же и торгующихъ крестьянъ, — по разряду гильдіи. Сбора этого, по 3-хъ лѣтней сложности (1860—1862), поступаетъ круглымъ числомъ до 550 р. с. въ годъ; взимается онъ чрезъ гласныхъ Думы и причисляется къ общимъ городскимъ доходамъ, для покрытія обыкновенныхъ расходовъ. При взиманіи этого сбора не возникало въ Самарѣ никакихъ, ни злоупотребленій, ни жалобъ.

Примѣчаніе. За занятіе мѣстъ подъ склады товаровъ на Самарскихъ пристаняхъ, за причалъ судовъ съ посудою и фруктами и съ пароходныхъ пристаней, городъ особо получаетъ ежегодно до 6,500 р., сверхъ вышеозначенныхъ 550 р. с.

Такъ какъ г. Самарѣ нужно устроить водопроводъ и мостовыя, то на покрытіе предстоящаго займа, для этихъ сооруженій, Градская Дума и губернское начальство предполагаютъ въ пользу города обложить на Самарской пристани сборомъ или всѣ грузы по $^1/_8$ к., или исключительно одну пшеницу, по $^1/_4$ к. с. съ пуда, отъ чего ожидается около 15 т. р. с. еже-

годнаго дохода. По этому предмету предположено въ скоромъ времени войти къ высшему начальству съ ходатайствомъ. Хотя г. Самара и имѣетъ въ билетахъ до 100 т. р. с. запаснаго капитала, но не желаетъ употребить его на устройство водопроводовъ (на что̀ требуется около 60 т. р. с.), а предполагаетъ современемъ, чрезъ общественный Банкъ, раздать его въ ссуду весь, вмѣсто 20 т., нынѣ разрѣшенныхъ Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ.

На учрежденіе новаго привилегированнаго сбора съ пшеницы, мѣстное градское общество изъявило уже свое согласіе и вѣроятно послѣдуетъ таковое же согласіе и со стороны иногородныхъ, торгующихъ на Самарской пристани.

2. *Рыбинскъ.*

На основаніи Высочайше утвержденнаго 11 ноября 1840 г. мнѣнія Государственнаго Совѣта, на покрытіе займа, сдѣланнаго на покупку земли у помѣщика Клементьева, для устройства на пристани г. *Рыбинска* общественныхъ складочныхъ магазиновъ, канала, гавани и моста чрезъ р. Черёмху, установленъ по примѣру С. Петербургской столицы, особый ежегодный *сборъ съ иногородныхъ*, производящихъ на Рыбинскихъ пристаняхъ куплю и продажу, торговцевъ именно:

съ купцовъ	1	гильдіи по	42 р. с.
„	2	„ „	28 „
„	3	„ „	21 „

съ крестьянъ же, торгующихъ по свидѣтельствамъ трехъ первыхъ разрядовъ,—въ одиноковомъ размѣрѣ съ купцами; а съ мѣщанъ и крестьянъ, производящихъ торговлю по свидѣтельствамъ 4-го разряда,—по 11 р. съ каждаго. Сборъ этотъ велѣно продолжать впредь до полнаго онымъ, обще съ другими способами Думы, возмѣщенія упомянутаго займа.

Примѣчаніе. Иногородные купцы, перегружающіе свои товары на Рыбинской пристани, но не торгующіе на ней, ничего въ доходъ города не платятъ.

Впослѣдствіи, Высочайше утвержденнымъ 18 марта 1846 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, разрѣшено: означенный сборъ *продолжать*, въ тѣхъ же размѣрахъ, впредь до возмѣщенія городомъ Ярославскому Приказу Общественнаго Призрѣнія занятыхъ въ немъ 39½ т. р., и съ тѣмъ, чтобы ежегодные остатки отъ сбора сего были обращаемы на составленіе капитала, необходимаго на указанныя въ мнѣніи Государственнаго Совѣта сооруженія, для благоустройства города и пристани.

По трехлѣтней сложности, сборъ съ иногородныхъ купцовъ, мѣщанъ и крестьянъ, торгующихъ на Рыбинской пристани, даетъ городу дохода:

24	чел.	по	1	гильдіи	}
95	„	„	2	„	} въ годъ 9,624 р. с.
248	„	„	3	„	}

что́ составляетъ $^1/_5$ часть всѣхъ городскихъ доходовъ.

Сборъ этотъ или прямо вносится въ Думу самими плательщиками, или взыскивается съ нихъ чрезъ гласныхъ Думы; но часто случается, что иногородные, не заплативъ сбора, уѣзжаютъ изъ Рыбинска, отъ чего накопляются недоимки, о взысканіи которыхъ возникаетъ въ Думѣ много дѣлъ и переписки съ иногородными присутственными мѣстами. Злоупотребленій же, при взиманіи сбора, и жалобъ на сборщиковъ никогда небыло предъявляемо въ Рыбинскѣ.

Примѣчаніе. За занятіе мѣстъ на пристаняхъ подъ склады товаровъ и съ пароходныхъ пристаней, г. Рыбинскъ получаетъ

ежегоднаго дохода до 700 р. с., сверхъ вышеозначенныхъ 9,624 р. акциза, поступающаго съ иногородныхъ торговцевъ.

Правила, которыми Рыбинская Градская Дума руководствуется нынѣ при взиманіи особаго сбора, подъ названіемъ *акциза съ иногородныхъ*, утверждены, вслѣдствіе представленія Ярославскаго Военнаго Губернатора, г. Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ еще въ 1841 году и *на одну только навигацію*, съ тѣмъ, чтобы по прекращеніи судоходства, послѣднему были сообщены соображенія перваго по сему предмету.

Несмотря на устарѣлость и на многія недоразумѣнія, возникшія при исполненіи сихъ правилъ, наприм. вслѣдствіе развитія пароходства, изданія новаго Положенія о торговлѣ, по которому, вмѣсто 3-хъ, установлено только 2 гильдіи купцовъ, и проч., правила эти остаются 23 года безъ примѣненія къ современнымъ нуждамъ и потребностямъ.

Хотя г. Рыбинскъ и имѣетъ запасныхъ капиталовъ, хранящихся въ Государственномъ Банкѣ 330 т. р. с, въ томъ числѣ собранныхъ съ анбаровъ, устроенныхъ на вышеупомянутой (бывшей Клементьевской) землѣ 54 т., и акцизныхъ 138 т., итого 192 т., которыми слѣдовало бы, на основаніи Высочайше утвержденнаго мнѣнія Государственнаго Совѣта, покрыть изъ занятыхъ $39^1/_2$ т. р., остальной долгъ Приказу около 20 т. р. с.; но мѣстныя губернскія и городскія власти до сихъ поръ въ отношеніи этого ничего не предпринимали и при томъ по прежнему продолжаютъ платить Приказу по 5%, а сами за свои капиталы получаютъ изъ Государственнаго Банка 3%, каковая разность (на 20 т. р. капитала) составляетъ, ежегодно 400 р. с. чистаго убытка для города.

Что же касается до прочаго городскаго запаснаго капитала въ (330—20) 310 т. р. с., то онъ съ величайшею поль-

зою могъ бы быть употребленъ: во 1) согласно Высочайше утвержденнаго мнѣнія Государственнаго Совѣта, на постройку *моста чрезъ р. Черемху*, который крайне необходимъ, потому что существующій низкій деревянный мостъ ветхъ до опасности и притомъ ежегодно на мѣсяцъ заливается водою. Изъ документовъ, хранящихся въ Градской Думѣ, видно, что именнымъ Высочайшимъ указомъ 14-го марта 1785 г., повелѣно было устроить въ Рыбинскѣ черезъ р. Черемху каменный мостъ въ такомъ возвышеніи, чтобы весенняя вода не затопляла его; но до сихъ поръ ни это повелѣніе, ни мнѣніе Государственнаго Совѣта не исполнено, хотя и есть къ тому средства; а во 2) на учрежденіе мѣстнаго общественнаго Банка, который могъ бы раздавать эти капиталы не за 3%, каковые нынѣ городъ получаетъ, а по крайней мѣрѣ за 6%. По отзыву мѣстныхъ купечества и землевладѣльцевъ, всякій съ удовольствіемъ готовъ дать теперь 6%, подъ самое вѣрное обезпеченіе въ г. Рыбинскѣ, который, какъ одинъ изъ главныхъ промышленныхъ и торговыхъ городовъ, не только на Волгѣ, но и въ Россіи, день ото дня разростается и требуетъ капиталовъ на свои постройки. Банкъ этотъ могъ бы развить промышленность въ городѣ, уѣздѣ его и въ сосѣднихъ мѣстностяхъ. Хотя на первый разъ Министерство Внутреннихъ Дѣлъ разрѣшило изъ означеннаго капитала 310 т. р. с. удѣлить Рыбинскому Общественному Банку 20 т. р. с., но что значитъ эта ничтожная сумма для Рыбинска, гдѣ въ одной хлѣбной торговлѣ вращаются милліоны (*). Да и за что остальной капиталъ 290 т.

(*) На Рыбинскую пристань, въ 1862 г., прибыло всѣхъ товаровъ на 37 мил., а оттуда отправилось на 45 мил., въ томъ числѣ хлѣбныхъ на 5 мил. р. с.

р. осужденъ лежать въ Государственномъ Банкѣ безъ движенія? Чрезъ это казна или Государство обязано напрасно платить на него 3% или 8,700 р. въ годъ, частная промышленность лишается оборотнаго и необходимаго для нея капитала въ 290 т. р., а городская казна 8,700 р. на него процентовъ. На эти проценты Рыбинская Дума могла бы сдѣлать у себя много полезнаго, или по крайней мѣрѣ отмѣнить существующій на Рыбинской пристани акцизный сборъ съ иногородныхъ, что впрочемъ, по вышеизложеннымъ причинамъ, мѣстныя власти давно бы должны сдѣлать.

Сборы съ цѣнности грузовъ.

Изъ числа городовъ, которые ввели у себя систему взиманія сборовъ *съ цѣнности грузовъ*, первымъ является *Нижній-Новгородъ*, а за тѣмъ примѣру его послѣдовали: *Кострома* и *Пермь*.

Нижній-Новгородъ.

На основаніи Высочайше утвержденнаго 18 декабря 1835 г. мнѣнія Государственнаго Совѣта, на погашеніе 18-ти займовъ, сдѣланныхъ въ разныхъ Приказахъ Общественнаго Призрѣнія, для совершенія различныхъ сооруженій *въ Нижнемъ-Новгородѣ*, указанныхъ покойнымъ Государемъ Императоромъ Николаемъ Павловичемъ, учреждена съ приходящихъ въ этотъ городъ и отходящихъ оттуда судовъ, за право сбыта и пріобрѣтенія товарной клади, какъ казенной, такъ и частной, *пошлина* по одному рублю съ каждой круглой тысячи рублей цѣнности клади, съ тѣмъ, чтобы сборъ этотъ продолжался только до времени погашенія займа и до составленія особаго капитала, для ремонтнаго, процентами съ онаго, поддержанія предпринятыхъ сооруженій.

О способѣ взиманія пошлиннаго сбора въ пользу Нижняго-

Новгорода и объ отчетности въ оном подробно сказано въ означенномъ мнѣніи Государственнаго Совѣта, въ пунк. I, II и III.

На основаніи III п. вышеозначеннаго мнѣнія Государственнаго Совѣта 18 декабря 1835 г., по соглашенію Главнаго Управленія Путей Сообщенія и Нижегородскаго Военнаго Губернатора, учреждены были въ городской чертѣ *брантвахты* на Волгѣ: выше Нижняго-Новгорода — *Мышьяковская* и ниже — *Печерская*, а на р. Окѣ — *Борзовская*; но опытъ показалъ, что брантвахты эти не въ надлежащихъ мѣстахъ устроены: грузохозяева, для избѣжанія платежа сбора, пользуясь близостью брантвахтъ отъ города, выгужаютъ товары выше брантвахтъ и перевозятъ оные въ городъ сухопутно или перегружаютъ на мелкія суда, изъятыя отъ сбора.

По соглашенію съ Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ, на ходатайствѣ Нижегородскаго Военнаго Губернатора основанному, Главноуправляющій предписалъ Окружному Правленію V округа Путей Сообщенія означенныя брантвахты перевесть: Мышьяковскую — *на Пеньковый островъ*, противъ села Козина, Печерскую — къ селу *Сопчину* и Борзовскую — къ селу *Гнилицамъ*.

Такимъ образомъ границы мѣстности, на которой взимались пошлины въ пользу Нижняго-Новгорода, вышеозначеннымъ приказомъ Главноуправляющаго Путями Сообщенія, отъ 24 марта 1859 г. за № 45, распространены далеко за черту этого города.

Для взиманія этой пошлины, ежегодно избираются Градскою Думою: изъ купцовъ 4 депутата и изъ мѣщанъ 8 помощниковъ къ нимъ; для руководства ихъ, при взиманіи пошлинъ, Дума снабдила ихъ въ 1847 г. особою *инструкціею*.

Пошлиннаго сбора въ Нижнемъ-Новгородѣ поступило:

Въ 1860 году	60,773	руб. сер.
„ 1861 „	60,079	„ „
„ 1862 „	56,241	„ „
Итого . . .	177,093	руб. сер.
Среднимъ числомъ въ годъ . .	59,031	„ „

По трехлѣтней же сложности, прочіе городскіе доходы простираются до 91,175 р. сер., а въ совокупности съ 59,031 р. пошлиннаго сбора, до 150,206 р. сер. въ годъ; слѣдовательно пошлинный сборъ составляетъ болѣе $^1/_3$ всѣхъ городскихъ доходовъ. Пошлинный сборъ, какъ выше сказано, предназначенъ на погашеніе займовъ, каковые первоначально простирались до 912 т. руб. сер. Изъ этого количества въ 1860 г.: а) погашено 10 займовъ вдругъ на 300 т. руб. сер., которые накопились въ Градской Думѣ изъ остатковъ отъ сего сбора, за ежегодною уплатою процентовъ и проч., б) переведено на Строительную Коммиссію 86 т. руб., розданныхъ жителямъ города въ ссуду подъ постройки, и в) уплачено съ 1860 по 1863 годъ изъ Думы Приказамъ 35 т. руб., итого 421 т. р., а за тѣмъ къ 1863 году оставалось капитальнаго долга только 491 т. р. сер., которые очень скоро могли бы быть погашены, если бы весь ежегодный пошлинный сборъ (59 т. р.) собственно на это, по Высочайше утвержденному мнѣнію Государственнаго Совѣта, и употреблялся. Но это не исполняется строго, что̀ видно изъ росписи на 1863 годъ, гдѣ предназначено на уплату 6-ти Приказамъ по оставшимся 8 займамъ только $25^1/_2$ т., да на расходы по взиманію пошлиннаго сбора около $1^1/_2$ т. р., итого 27 т. р. сер., т.-е. противу прихода менѣе на 32 т. р. сер.

Примѣч. За занятіе мѣстъ на берегахъ Волги и Оки подъ разные склады и пароходные пристани, городъ Нижній получаетъ, по трехлѣтней сложности, 4,150 руб. сер. въ годъ, сверхъ вышеозначеннаго пошлиннаго сбора 59 т. р. сер.

Относительно *порядка взиманія* пошлиннаго сбора въ Нижнемъ-Новгородѣ, должно сказать, что этотъ обрядъ не былъ до селѣ подчиненъ никакому современному контролю и что въ немъ многое отдается на добросовѣстность кладчиковъ и депутатовъ изъ купцовъ, а еще болѣе того предоставляется на честность неразвитыхъ людей, каковы помощники депутатовъ, избираемые изъ бѣдныхъ мѣщанъ. Хотя депутація и имѣетъ для своего руководства инструкцію, но инструкція эта очень не полна и не ясна и при томъ написана Градскою Думою въ 1847 году, когда пароходство еще далеко не было развито въ такой степени, какъ теперь; а потому она и не можетъ разрѣшать весьма многихъ недоразумѣній и затрудненій, встрѣчающихся при взиманіи городскихъ пошлинъ съ цѣнности грузовъ. Вслѣдствіе этого возникали со стороны агентовъ пароходныхъ компаній и частныхъ пароходовладѣльцевъ жалобы на произвольныя дѣйствія депутаціи, неправильно будто-бы оцѣнивавшей грузы и проч. Жалобы эти въ 1863 г. сначала предъявлены были въ запискѣ, поданной Нижегородскому Военному Губернатору, а потомъ повторены, въ подобной же запискѣ, бывшему въ нижнемъ-Новгородѣ Генералъ-Адъютанту Огареву.

Вслѣдствіе этихъ жалобъ со стороны поставщиковъ, Нижегородскій Военный Губернаторъ сдѣлалъ всѣ тѣ распоряженія, о которыхъ они просили, а именно: назначилъ своего чиновника особыхъ порученій, для наблюденія за дѣйствіями депутатовъ пошлиннаго сбора во время ярмарки; а въ январѣ мѣсяцѣ 1864 года, предложилъ Градской Думѣ учредить времен-

ной Комитетъ, въ члены котораго пригласить представителей отъ всѣхъ сторонъ и лицъ, заинтересованныхъ въ настоящемъ дѣлѣ, какъ-то: Думы, Депутаціи, кладчиковъ, а главное отъ агентовъ пароходныхъ компаній и пароходовладѣльцевъ, по ихъ собственному избранію изъ среды себя, и за тѣмъ отъ Правительства. Комитету этому вмѣнено въ обязанность: 1) составить *табель* современныхъ и умѣренныхъ оптовыхъ цѣнъ на всѣ грузы и 2) начертать новыя *правила*, для руководства Депутаціи, при взиманіи ею пошлиннаго сбора; при чемъ указаны Комитету тѣ предметы, на которые онъ долженъ обратить особое вниманіе. Впослѣдствіи, Военный Губернаторъ предложилъ еще на обсужденіе того же Комитета нѣкоторыя практическія мѣры, относительно взиманія городскихъ пошлинъ, для устраненія на будущее время всѣхъ возможныхъ поводовъ къ спорамъ, неудовольствіямъ и жалобамъ со стороны пароходовладѣльцевъ, каковыя впрочемъ не были подтверждены фактами. Между тѣмъ, изъ подлинныхъ дѣлъ, производившихся въ Канцеляріи Губернатора, въ Губернскомъ Правленіи и въ Градской Думѣ, видно, что нѣкоторые гг. пароходовладѣльцы и агенты пароходныхъ компаній (не говоря уже о томъ, что, по обыкновенію, какъ и всѣ, уменьшали оцѣнку грузовъ въ *накладныхъ*) позволяли еще себѣ скрывать порядочную часть вѣса товаровъ въ баржахъ, или уходили съ пароходами и нагруженными баржами изъ Нижняго-Новгорода, не заплативъ вовсе пошлинъ.

Всѣ вышеизложенныя обстоятельства убѣждаютъ, что гг. поставщики, жалуясь на произвольныя дѣйствія Депутатовъ, при взиманіи ими пошлиннаго сбора въ пользу Нижняго-Новгорода, въ тоже время не совсѣмъ-то и сами были правы, особенно тѣ изъ пароходовладѣльцевъ, которые брали *на себя* уплату за кладчиковъ, какъ казенныхъ, такъ и городскихъ сборовъ,

и не представляли потомъ Депутаціи никакихъ отъ кладчиковъ данныхъ, которыми можно бы было подтвердить правильное исчисленіе вѣса и цѣнности товаровъ, показанныхъ пароходовладѣльцами въ ихъ общихъ накладныхъ на весь грузъ баржи. Имъ не понравилось еще и то, что въ послѣднее время депутаты съ ихъ помощниками стали строже слѣдить за нагрузкою и разгрузкою судовъ и требовать допоказанія въ накладныхъ на баржи утаеннаго вѣса, а чаще и цѣны грузовъ. Вслѣдствіе таковыхъ дѣйствій Депутаціи, возникали означенныя жалобы со стороны пароходовладѣльцевъ; городскіе же доходы отъ того въ 1863 году увеличились по пошлинному сбору слишкомъ на 11 т. р. с. противу предъидущаго года (вмѣсто 56.241 р., городъ получилъ 67.562 р. с.); а за тѣмъ послѣдовало и соразмѣрное сему увеличеніе четверть-процентнаго сбора въ казну, такъ какъ послѣдній, вслѣдствіе предписанія V Округа Путей Сообщенія, взимается начальникомъ Нижегородской пристани, по взносѣ уже городскихъ пошлинъ въ Депутацію. Въ настоящее время агенты пароходныхъ компаній и частные пароходовладѣльцы желаютъ, чтобы взиманіе всѣхъ сборовъ на водяныхъ сообщеніяхъ и на пристаняхъ, какъ слѣдующихъ въ казну, такъ и въ пользу города, поручено было, по примѣру г. Перми, офицерамъ вѣдомства Путей Сообщенія, какъ людямъ болѣе развитымъ, нежели каковы гласные Думы, депутаты и ихъ помощники; потому что со стороны всѣхъ этихъ лицъ они ожидаютъ будто встрѣтить не только затрудненія, при взиманіи сборовъ, но и произволъ (въ чемъ однакожъ нельзя съ ними согласиться).

Кострома.

По примѣру Нижняго-Новгорода, на основаніи Высочайше утвержденнаго въ 11 день ноября 1857 г. мнѣнія Государ-

ственнаго Совѣта, въ пользу г. Костромы, съ товаровъ и кладей, нагружаемыхъ и сгружаемыхъ на мѣстной пристани, взимается денежный сборъ *по 10 к. съ каждыхъ 100 р. с.*, или $^1/_{10}\%$ съ общей цѣнности клади, показанной въ накладной. Сбора этого, по трехлѣтней сложности, поступаетъ, по 2,083 р. с. въ годъ; производится же онъ чрезъ особо избранныхъ городскимъ обществомъ депутатовъ отъ купечества и мѣщанства. Депутаты снабжаются отъ Думы приходорасходными книгами, которыя чрезъ каждый мѣсяцъ представляются въ Думу, для освидѣтельствованія; по окончаніи же года онѣ отсылаются на ревизію въ Казенную Палату, какъ приложенія къ отчету Думы. Собранныя деньги депутаты доставляютъ въ Думу по окончаніи каждой недѣли.

Доходъ по этой статьѣ, по отзыву Думы, былъ бы значительнѣе, если бы нѣкоторые торговцы не провозили товаровъ вовсе *безъ накладныхъ*, съ каковыхъ товаровъ Дума, вслѣдствіе разъяснительнаго указа о семъ Губернскаго Правленія, не смѣетъ взимать никакихъ сборовъ. Губернское Правленіе въ этомъ случаѣ поступило едвали основательно, потому что въ примѣчаніи къ 1 п. мнѣнія Государственнаго Совѣта положительно сказано, что, „въ случаѣ неимѣнія накладной, сборъ въ вышеозначенномъ размѣрѣ взимается *по оцѣнкѣ* товарной клади чрезъ присяжныхъ цѣновщиковъ“.

Жалобъ на способъ взиманія пошлиннаго сбора въ г. Костромѣ не поступало.

При составленіи росписи доходовъ и расходовъ г. Костромы на 1864 г., Градская Дума, примѣчаніемъ къ этой статьѣ доходовъ, ходатайствуетъ у Министерства Внутреннихъ Дѣлъ о дозволеніи: съ лицъ, привозящихъ товары безъ накладныхъ, брать установленную ($^1/_{10}\%$) пошлину, по оцѣнкѣ грузовъ, чрезъ

особо отряжаемыхъ экспертовъ, что̀ конечно будетъ согласно съ примѣчаніемъ къ 1-му п. вышепрописаннаго мнѣнія Государственнаго Совѣта.

Пермь.

По примѣру Нижняго-Новгорода и Костромы, на основаніи Высочайше утвержденнаго во 2-й день іюня 1858 г. мнѣнія Государственнаго Совѣта, учрежденъ въ пользу г. Перми особый сборъ по $^1/_{10}\%$ съ показанной въ накладной цѣнности груза судовъ и пароходовъ, нагружаемыхъ на Пермской пристани и вообще въ чертѣ города.

Въ правилахъ взиманія этого сбора, утвержденныхъ Главноуправляющимъ Путями Сообщенія и присланныхъ отъ Начальника Губерніи въ Думу, для руководства, сказано:

§ 2. Если на суднѣ или пароходѣ будетъ производиться догрузка клади или выгрузка оной, то сбору подлежитъ только та часть клади, которая нагружена или выгружена собственно на Пермской пристани и вообще въ городской чертѣ.

§ 3. Сбору подлежатъ всѣ суда и пароходы, исключая судовъ съ хлѣбомъ и солью и казенныя.

§ 4. Суда и пароходы, останавливающіеся на Пермской пристани и вообще въ городской чертѣ для найма рабочихъ, покупки жизненныхъ припасовъ, такелажа и для другихъ надобностей судоходства, означенному сбору не подлежатъ.

§ 5. Опредѣленный сборъ взимается Начальникомъ Пермской пристани, при выдачѣ накладной и при взиманіи общаго по судоходству $^1/_4\%$ сбора на улучшеніе водяныхъ путей.

§ 6. Для содѣйствія, при взиманіи сбора, собственно въ пользу города, къ Начальнику пристани командируется ежегодно, на время судоходства, по назначенію Начальника губерніи, одинъ изъ членовъ Городской Думы, который обязанъ наблюдать за пра-

вильностію сбора, и если замѣтитъ уклоненіе отъ онаго со стороны судопромышленниковъ, то доводитъ о семъ до свѣдѣнія Начальника пристани; а въ случаѣ безуспѣшности, доноситъ Начальнику губерніи.

§ 7. По мѣрѣ поступленія въ пользу города сбора, оный записывается въ особую шнуровую книгу, выдаваемую ежегодно, по распоряженію мѣстнаго Губернскаго Начальства.

§ 8. Сборъ сей вносится, для храненія, въ мѣстное Уѣздное Казначейство на точномъ основаніи приложенныхъ къ Указу Правительствующаго Сената отъ 2 декабря 1847 г. правилъ о пріемѣ въ Уѣздное Казначейство денегъ.

§ 9. По истеченіи каждаго мѣсяца, поступившій въ пользу города Перми сборъ, Начальникъ пристани представляетъ Начальнику губерніи; а по окончаніи судоходства, представляетъ ему же отчетъ по правиламъ денежной отчетности. Копію съ сего отчета Начальникъ пристани представляетъ и въ Правленіе VI Округа Путей Сообщенія.

§ 10. Поступившій по § 9 за каждый мѣсяцъ, сборъ начальникъ губерніи немедленно препровождаетъ въ мѣстную Думу, для причисленія къ городскимъ доходамъ.

§ 11. Равнымъ образомъ, поименованныя въ §§ 7 и 9 книги и денежная отчетность по полученіи начальникомъ губерніи отъ начальника пристани, также отсылаются въ городскую Думу, для внесенія, въ свое время при общемъ отчетѣ, на ревизію Казенной Палаты.

По трехлѣтней сложности, особаго сбора, взимаемаго на Пермской пристани съ грузовъ, поступаетъ въ доходъ города по 9,398 р. с. въ годъ.

Сборъ этотъ въ 1862 г. упалъ до 6,371 р. с., потому, что кладчики, и пароходовладѣльцы показывали въ накладныхъ цѣны

товарамъ *произвольно*, съ значительнымъ уменьшеніемъ оныхъ противу дѣйствительной стоимости, иногда до половины и болѣе того, въ чемъ легко убѣдиться, заглянувъ въ вѣдомость товарамъ, грузящимся и выгружающимся на Пермской пристани.

Пермская же Дума, заботясь о возвышеніи городскихъ доходовъ, въ 1862 г. отобрала въ губерніи отъ заводчиковъ-фабрикантовъ и мѣстныхъ торговцевъ свѣдѣнія объ умѣренныхъ оптовыхъ цѣнахъ на всѣ предметы, перевозимые водою; составила изъ нихъ общую вѣдомость и предложила ее въ собраніи судопромышленниковъ въ Думѣ на просмотръ, измѣненіе и утвержденіе ихъ подписью, и за тѣмъ уже приняла на 1863 годъ эту *вѣдомость* за *таксу*, ниже которой не должны быть показываемы на Пермской пристани цѣны грузамъ въ накладныхъ и при взносѣ пошлинъ. Чрезъ это прекратились всѣ жалобы со стороны кладчиковъ и пароходовладѣльцевъ; сборы взимаются теперь со всѣхъ нихъ уравнительно, къ общему ихъ же удовольствію; такъ какъ при утайкѣ дѣйствительной цѣнности или вѣса грузовъ, прежде выигрывали одни только недобросовѣстные пароходовладѣльцы, которые, принимая перевозку грузовъ отъ кладчиковъ, брали *на себя* и уплату за нихъ пошлинъ казнѣ и городу; при чемъ они старались взносить оныхъ какъ можно менѣе; чрезъ это въ фрахтѣ, или въ цѣнѣ за перевозку грузовъ, уступали кладчикамъ какъ можно болѣе, и такимъ образомъ, въ ущербъ казнѣ и городу, незаконно конкурировали съ честными пароходовладѣльцами.

Въ г. Перми предполагается, предъ началомъ каждой навигаціи, вышеозначенную таксу исправлять, согласно современныхъ цѣнъ на всѣ предметы, и за тѣмъ утверждать ее подписью пароходовладѣльцевъ и проч., чтобы въ послѣдствіи не было уже противъ нея никакихъ споровъ и возраженій.

Благодаря такому разумному порядку, въ Перми рѣдко слышно, чтобы жаловались, какъ въ Нижнемъ-Новгородѣ, на притязанія сборщиковъ городскихъ пошлинъ, каковыя, съ введеніемъ этого порядка въ Перми, опять начали поступать въ прежнемъ количествѣ, т. е. около 10 т. р. с., что̀ доказалъ прошедшій 1863 годъ.

Въ Перми пароходовладѣльцы выразили еще слѣдующія мнѣнія: 1-е) что установленный въ Перми способъ взиманія сборовъ, какъ въ казну, такъ и въ пользу города, въ одномъ и томъ же *мѣстѣ* и однимъ и тѣмъ же лицемъ, они признаютъ очень удобнымъ для себя по многимъ причинамъ, въ числѣ коихъ главнѣйшая есть сбереженіе навигаціоннаго времени, которое въ Россіи вообще, а на сѣверѣ въ Перми въ особенности, коротко и слѣдовательно дорого; и 2-е) что вмѣсто взиманія на водяныхъ сообщеніяхъ всѣхъ вообще сборовъ съ цѣнности грузовъ, удобнѣе было бы для нихъ платить *съ каждаго пуда* погруженнаго въ судно товара; для чего Пермскіе пароходовладѣльцы, братья Каменскіе, по уполномочію отъ всѣхъ прочихъ пароходовладѣльцевъ, составили примѣрную (далеко не полную) *классификацію*, преимущественно тѣхъ товаровъ, которые перевозятся по Камской системѣ, назначивъ за пудъ каждаго изъ сихъ товаровъ особый размѣръ сбора; при чемъ принята въ разсчетъ и цѣнность груза, такъ, чтобы каждый пудъ извѣстнаго товара уплачивалъ приблизительно почти столько же сбора, сколько слѣдовало бы и съ цѣнности его, по прежней системѣ; однимъ словомъ, чтобы казна при этомъ не потерпѣла ущерба въ прежнихъ своихъ доходахъ. Но составленіе подробной общей классификаціи для всѣхъ безъ исключенія грузовъ представитъ не мало затрудненій; да при томъ она едва ли удовлетворитъ всѣхъ кладчиковъ

и пароходовладѣльцевъ и едва ли будетъ имѣть преимущество предъ вышеозначенною, благоразумно составленною таксою умѣренныхъ оптовыхъ современныхъ цѣнъ на всѣ предметы, обращающіеся въ торговлѣ и перевозимые на судахъ по Камѣ и Волгѣ, на основаніи каковой таксы можно бы взимать сборы съ цѣнности же грузовъ, но уравнительнѣе прежняго.

Вѣсовой или попудный сборъ.

Въ Высочайше утвержденномъ 11-го апрѣля 1840 г. Положеніи о дополнительныхъ сборахъ, для усиленія доходовъ *г. Казани*, взимаемыхъ *за взвѣшиваніе на городскихъ вѣсахъ* товаровъ, при выгрузкѣ и погрузкѣ ихъ для сплава, сказано такъ:

въ § 35. Принадлежащіе Казанскимъ и иногороднымъ купцамъ и другимъ торговцамъ товары, какъ-то: сахаръ, чай, воскъ, медъ, поташъ, сало, мыло, масло, сальныя и восковыя столовыя свѣчи, тюленій жиръ, разнаго рода вялая рыба, кожи сырьемъ и въ товарѣ, сѣмя льняное, пшеница зерномъ, бакалейные и панскіе товары, сукна, желѣзо, чугунныя, мѣдныя и желѣзныя издѣлія, краски, холстъ, ренсковыя вина, въ бочкахъ и ящикахъ и проч., при выгрузкѣ и погрузкѣ оныхъ для сплава въ собственныя свои, или наемныя суда, во время разлива весенней воды по рѣкамъ: Булаку и Казанкѣ, а по слитіи оной воды, на Бакалдинской пристани въ дачахъ городскихъ, при рѣкѣ Волгѣ состоящей,—взвѣшиваются на городскихъ вѣсахъ, съ платежемъ съ пуда по $^2/_7$ коп. сер.

§ 36. Съ мочальнаго товара, съ травъ: толокнянки и серпухи, а равно съ толченаго корья, при погрузкѣ и выгрузкѣ изъ судовъ, взимать въ пользу города за вѣсъ по $^1/_7$ к. с., а съ подзола съ 10 пудъ по $^4/_7$ к. с.; если же менѣе вѣсомъ означеннаго количества, то взимать по разсчету.

Означеннаго, такъ называемаго въ Казани *вѣсоваго сбора*,

по 3-х-лѣтней сложности (1860—1862), поступаетъ 10,012 р. 25 к. с. въ годъ; независимо отъ обыкновенныхъ доходовъ, получаемыхъ Думою: а) съ городскихъ вѣсовъ, отдаваемыхъ въ оброчное содержаніе за 1,501 р. с. въ годъ, и б) съ мѣстъ, отводимыхъ на пристаняхъ Бакалдинской и при устьѣ р. Казанки подъ склады и торговыя заведенія, а равно и за зимовку судовъ до 1,450 р. с. въ годъ.

Въ Казани вѣсовой сборъ получаютъ два гласныхъ Думы и записываютъ его въ выдаваемыя имъ изъ Думы книги: одинъ изъ гласныхъ на Бакалдинской пристани, а другой на устьѣ р. Казанки. Хотя этотъ сборъ и взимается будто *съ вѣса* товаровъ и грузовъ. но въ дѣйствительности они никогда не перевѣшиваются, потому что это было бы очень затруднительно для купечества, да на это нѣтъ времени и положительнаго закона. Гласные основываются бо́льшею частію на накладныхъ дистанціонныхъ офицеровъ, которыя они считаютъ однакожъ не совсѣмъ вѣрными.

Казанское купечество признаетъ, что вѣсовой сборъ по $^4/_7$ и $^2/_7$ к. с. съ пуда есть самый *неуравнительный* и потому отяготительный; сборъ взыскивается одинаковый, какъ съ товаровъ и грузовъ самыхъ дорогихъ, такѣ и съ самыхъ дешевыхъ. Напримѣръ: пудъ чаю, стоющій 100 р. с., несетъ на себѣ налогу столько же, сколько и пудъ пшеницы или вяленой рыбы, стоющей 50 к. с. На неравномѣрность сбора этого съ давняго времени слышатся жалобы всего торговаго сословія въ Казани; особенно же когда Губернское Правленіе, основываясь на мнѣніи чиновника, наблюдавшаго за исправнымъ поступленіемъ городскихъ доходовъ, который опирался на выраженіе „и *проч.*“, приведенное въ § 35, и на Положеніе о доходахъ и расходахъ г. Саратова, предписало указомъ Думѣ

брать вѣсовой сборъ *со всѣхъ безъ изъятія* товаровъ. Но противъ этого неправильнаго распоряженія возстали многіе купцы (въ томъ числѣ значительный мѣстный хлѣбный торговецъ Романовъ, съ котораго гласный Думы требовалъ вѣсовой сборъ *за рожь*, непоименованную въ Положеніи о семъ сборѣ); въ слѣдствіе чего Губернское Правленіе взяло свой указъ изъ Думы обратно и тѣмъ прекратило дѣло.

Казанское купечество полагаетъ, что особый вѣсовой сборъ въ пользу города справедливѣе и уравнительнѣе было бы замѣнить, по примѣру Нижняго, Костромы и Перми, пошлиннымъ сборомъ съ цѣнности товаровъ и грузовъ, въ $^1/_{10}$ к. с. съ рубля.

Смѣшанный способъ взиманія сбора.

На основаніи Высочайше утвержденнаго въ 16 день марта 1839 года Положенія о доходахъ и расходахъ г. Саратова §§ 59, 60, 61, 62 и 63 съ примѣчаніями, съ купцовъ и промышленниковъ, съ судовъ, съ товаровъ и грузовъ, привозимыхъ въ городъ не только на судахъ, но и сухопутно, взимаются *многоразличные сборы* почти со всѣхъ предметовъ ввоза и вывоза. По оффиціальнымъ свѣдѣніямъ, взятымъ изъ росписи Думы, г. Саратовъ среднимъ числомъ, по 3-хъ лѣтней сложности, получаетъ доходовъ:

по	59 §	Положенія	1,166 р. с.
„	60 „	„	11,770 „ „
„	61 „	„	510 „ „
„	62 „	„	8,959 „ „
„	63 „	„	1,445 „ „
		Итого . . .	23,850 р. с. въ годъ.

А за исключеніемъ, по 61 § *сухопутныхъ* сборовъ 510 р. с., оказывается, что городъ въ чертѣ своей собираетъ на водяныхъ сообщеніяхъ всего 23,340 р. с. въ годъ.

Такъ какъ заѣзжіе купцы, мѣщане и крестьяне, по смыслу 59 §, должны платить Думѣ *по усмотрѣнію* отъ 5 до 50 р. съ каждаго судна, то она составила на этотъ предметъ *таксу*, которая и утверждена указомъ Саратовскаго Губернскаго Правленія отъ 5 апрѣля 1840 г. за № 149; по этой таксѣ, которая до сихъ поръ служитъ Думѣ руководствомъ, взимается съ заѣзжихъ или иногородныхъ купцовъ, мѣщанъ и крестьянъ, если привезенный ими товаръ простирается на цѣну:

отъ	1	до	150	р.	1	р.	50	к.
„	150	„	300	„	3	„	—	„
„	300	„	900	„	6	„	—	„
„	900	„	1500	„	9	„	—	„
„	1500	„	3000	„	12	„	—	„
„	3000	„	5715	„	14	„	50	„
„	5715	„	14,286	и болѣе, на основ. 94 ст. XI Т. Зак. Торг., въ пользу города, ежегодно по .	37	„	57	„

Хотя по 61-му § Положенія и слѣдовало бы обложить сборами только поименованную въ томъ § рыбу и икру, привозимыя въ городъ сухопутно; но Градская Дума, основываясь на 1 п. примѣчанія къ 62 § Положенія, гдѣ сказано, что „каждый хозяинъ товара, по прибытіи *транспорта*, обязанъ явиться въ Думу и проч.“, присвоила себѣ право взимать однопроцентный сборъ со всѣхъ вообще товаровъ, привозимыхъ въ городъ *сухопутно;* тогда какъ, по точному смыслу самаго 62 §, которому означенное примѣчаніе служитъ поясненіемъ, слѣдуетъ взимать только съ товаровъ, привозимыхъ „*на судахъ и лодкахъ*“.

Чрезъ такое неправильное обложеніе сухопутно привозимыхъ товаровъ, ежегодный доходъ города, по 61 §, хотя

и показанъ Думою въ росписяхъ въ 510 р. с.; но въ сущности онъ простирается до 8,580 р. с.

Если изъ вышеупомянутаго итога особыхъ сборовъ 23,850 р. с. исключить однопроцентные доходы, дѣйствительно полученные Думою съ товаровъ, привезенныхъ *сухопутно*, т. е. 8,580 р. с., то окажется, что на водяныхъ сообщеніяхъ собирается только 15,270 р. с.

На неправильное требованіе Градскою Думою 1% сбора съ *сухопутно* привозимыхъ въ городъ товаровъ, нѣсколько разъ приносимы были *жалобы*, именно въ 1840, 1843, 1844 и 1860 г. г.; но онѣ не были уважены ни Думою, ни Губернскимъ Правленіемъ, ни Начальникомъ Губерніи. Власти эти, вопреки точнаго смысла 62 § Положенія, всегда подтверждали Думѣ одно и то же: производить 1% сборовъ и съ товаровъ, *сухопутно* привозимыхъ въ городъ.

Въ послѣдней жалобѣ мѣстныхъ Саратовскихъ купцовъ, поданной въ Іюнѣ 1860 г. въ мѣстное Губернское Правленіе, подробно изложены всѣ мытарства, претерпѣваемыя торговцами при взиманіи такъ называемаго *однопроцентнаго акциза съ сухопутно привозимыхъ въ городъ товаровъ*. Противъ этого незаконнаго и тягостнаго сбора и теперь вопіетъ весь городъ. Въ Ноябрѣ мѣсяцѣ 1863 г. производился въ присутствіи Думы неприличный, предъ зерцаломъ, торгъ между членомъ Думы и мелкимъ торговцемъ черными лѣсными сушеными грушами (подъ названіемъ украинскихъ), привезенными на возахъ, чрезъ заставу города, гдѣ у возчиковъ смотрителями сухопутнаго сбора (досмотрщиками), поставленными отъ Думы, отобрана была накладная на транспортъ грушъ еще наканунѣ въ 4 часа по полудни; въ слѣдствіе чего хозяинъ грушъ не могъ въ тотъ же день складывать своего товара и разсчитаться съ возчиками, до

уплаты 1% сбора въ Думѣ, въ которой засѣданіе тогда уже кончилось. Интересно было слушать, какъ членъ Думы оцѣнивалъ груши высоко, а хозяинъ ихъ очень низко, увѣряя, что онѣ гнилыя. Начавъ торгъ въ акцизѣ съ 5 р., они покончили на 3 р. с., которые однакожъ хозяинъ грушъ отдалъ съ неудовольствіемъ, подтверждая, что съ него слишкомъ много взято. За тѣмъ началось исполненіе формальностей, гораздо болѣе непріятныхъ для торговца, нежели уплата акциза; это: подача на гербовой бумагѣ объявленія съ приложеніемъ акциза (3 р. с.), потомъ полученіе квитанціи съ росписку въ книгѣ, что́ для неграмотнаго сопряжено съ новыми расходами, а главное съ потерею дорогаго времени.

Въ настоящее время, для присмотра за ввозимыми сухопутно въ городъ товарами, въ Саратовѣ находится, въ званіи *Комисаровъ*, какъ назвалъ ихъ градской голова, три унтеръ-офицера, получающіе каждый по 50 р. с. въ годъ жалованья.

Такъ какъ мѣстное торговое сословіе взносъ акциза съ *сухопутно* привозимыхъ товаровъ считаетъ для себя весьма стѣснительнымъ, то въ слѣдствіе этого и возникавшихъ прежде жалобъ, Министерство Внутреннихъ Дѣлъ разрѣшило пересмотрѣть положеніе г. Саратова, которое по многимъ статьямъ доходовъ и расходовъ оказывается несовременнымъ; на каковой предметъ составлена уже при Думѣ изъ всѣхъ сословій, живущихъ въ городѣ, *Коммиссія*.

Остается только пожелать, чтобы 1% сборъ съ привозимыхъ въ Саратовъ *сухопутно* товаровъ, имѣющій всѣ качества внутренней таможенной пошлины, со всѣми ея злоупотребленіями, какъ можно скорѣе былъ отмѣненъ; этимъ удовлетворены были бы справедливыя на него жалобы всего торгующаго въ городѣ сословія.

Изъ вышеизложеннаго видно, что въ нынѣшней *системѣ*, взиманія сборовъ, какъ въ казну, такъ и въ городскіе доходы, *съ цѣнности грузовъ*, главный недостатокъ заключается въ томъ, что нѣтъ никакой таксы или табели, для руководства сборщиковъ и плательщиковъ, при оцѣнкѣ грузовъ и уплатѣ за нихъ сборовъ на пристаняхъ; а все основано на *добровольномъ* показаніи плательщика и безконтрольномъ утвержденіи сборщика. Потому казалось бы необходимымъ, на всѣхъ важнѣйшихъ пристаняхъ установлять, по примѣру г. Перми, *табели* умѣренныхъ оптовыхъ и при томъ современныхъ цѣнъ на всѣ грузы, а на товары —табели самыхъ низкихъ цѣнъ, каковыя послужатъ правильнымъ основаніемъ для сборовъ, уравняютъ всѣхъ плательщиковъ, устранятъ ихъ жалобы и навѣрное доставятъ казнѣ и городамъ болѣе нынѣшняго доходовъ, потому что тогда будетъ гораздо менѣе поводовъ къ утайкѣ грузовъ и ихъ цѣнности.

При чемъ: 1-е, полезно было бы въ тѣхъ городахъ, (какъ напр. въ Казани и Саратовѣ), гдѣ существуютъ разнообразные особые сборы, подвести ихъ подъ одну какую-нибудь систему взиманія, напр. съ *цѣнности* грузовъ, какъ наиболѣе одобряемую купечествомъ, и 2-е, необходимо нынѣшнія устарѣвшія и разнообразныя по городамъ и вездѣ недостаточныя *правила о способѣ взиманія сборовъ и пошлинъ* пересмотрѣть, пополнить, примѣнить къ современнымъ потребностямъ судопромышленности и торговли и вновь издать для руководства плательщиковъ и сборщиковъ.

Приложеніе 1.

ВѢДОМОСТЬ

О КОЛИЧЕСТВѢ ЧЕТВЕРТЬ-ПРОЦЕНТНАГО СБОРА,

ПОСТУПИВШАГО

НА СОСТАВЛЕНІЕ ВСПОМОГАТЕЛЬНАГО КАПИТАЛА

ДЛЯ

УЛУЧШЕНІЯ ВОДЯНЫХЪ ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

ВЪ ИМПЕРІИ.

ВСПОМОГАТЕЛЬНАГО КАПИТАЛА НА УЛУЧШЕНІЕ ВОДЯНЫХЪ ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ ВЪ ИМПЕРІИ ПОСТУПИЛО:

ВЪ ОКРУЖНЫЯ ПРАВЛЕНІЯ ЧЕТВЕРТЬ-ПРОЦЕНТНАГО СБОРА.

	I округа.		II округа.		III округа.		IV округа.		V округа.		VI округа.		VII округа.		IX округа.		X округа.		XI округа.		XII округа.		Итого.		Изъ Судоходныхъ Расправъ и Депутацій сбора съ договоровъ и условій по судоходству.		Процентовъ нарошныхъ на сумму сбора хранившихся въ кредитныхъ установленіяхъ.		А всего.	
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
Въ 1848 году.	19,670	39¼	12,191	29¾	47,243	7¾	14,616	24¾	26,544	78¾	123,754	65	27,533	79¼	—	—	—	—	—	—	—	—	271,554	24½	Сборъ сей присоединенъ къ вспомогательному капиталу, на основаніи Высочайшаго повелѣнія, послѣдовавшаго во 2 день Мая 1857 г.		—	—	—	—
„ 1849 „	23,723	73	8,995	57¼	36,360	4¼	12,346	4	26,888	24½	119,157	60¼	19,431	36	—	—	—	—	—	—	—	—	246,902	59¼			—	—	—	—
„ 1850 „	18,622	20¼	7,678	60¾	27,202	90¼	11,068	52	72,971	26¼	70,286	52¾	15,517	12½	—	—	—	—	—	—	—	—	223,347	20¾			—	—	—	—
„ 1851 „	23,067	32½	12,023	14¾	30,763	57½	11,054	55¾	73,007	66¾	78,332	87½	13,007	36¾	—	—	—	—	—	—	—	—	241,256	51½			—	—	—	—
„ 1852 „	18,997	14	20,710	91¾	23,323	28¾	12,794	49	79,880	32¾	84,874	81¼	24,395	67¾	4,931	84½	9,202	39¼	15,948	43¼	9,445	50¾	304,504	83			—	—	—	—
„ 1853 „	11,579	2¾	26,187	59½	29,496	61	15,363	19	63,011	24½	75,038	29	23,141	18¾	8,309	43	10,719	72¼	17,549	19½	9,820	3½	290,215	52¾			—	—	—	—
„ 1854 „	8,820	94¼	15,306	85½	18,242	87¼	12,835	65¼	60,518	—	75,137	41	22,747	9	8,888	74¾	8,941	36¼	19,223	63¼	17,895	27½	268,558	84			—	—	—	—
„ 1855 „	10,763	96½	11,168	33½	13,624	17¼	9,438	68½	64,951	18¼	70,802	44½	20,463	72¼	9,291	1¾	9,807	38¾	13,372	62¼	18,765	40	252,448	93½			—	—	—	—
„ 1856 „	14,546	59½	19,617	87	20,582	72	14,363	91¼	75,895	42¾	100,735	45	33,184	32½	10,469	91½	9,361	22½	24,410	58¼	15,700	91½	338,868	93¾			—	—	—	—
„ 1857 „	19,297	14¾	27,233	16½	27,168	86	19,347	91¾	94,194	18½	119,220	43½	46,234	35¾	10,743	79½	10,286	81¾	21,136	82¼	13,181	19	408,035	69¼	22,186	41	—	—	430,222	16¼
„ 1858 „	17,918	58½	26,175	76¾	26,887	25	18,319	99¾	99,108	43¼	119,103	98¾	42,086	52½	9,564	37½	9,560	43½	19,141	52½	12,607	69	400,474	57	11,420	60	—	—	411,895	17
„ 1859 „	19,178	49¼	31,270	49½	31,180	28¾	20,032	62½	105,545	50	116,028	69¼	51,011	60	9,647	70¼	8,986	46	19,890	53¼	14,495	84½	427,718	23¼	10,680	14½	223,758	17	438,398	37¾
„ 1860 „	18,773	54¾	20,826	33¾	29,623	33½	24,921	22¾	102,215	33¾	120,109	1	53,000	60¼	14,197	40¼	9,947	16½	17,245	32	18,020	89¾	428,880	18¼	3,400	77¾	40,798	84	481,079	80
„ 1861 „	18,065	26¾	25,467	57½	27,698	60¼	39,970	51¾	107,316	15¾	167,829	28½	4	89	833	37¾	24,245	95	15,487	66¼	12,100	68¼	439,019	96¾	3,803	40½	—	—	442,823	37¼
„ 1862 „	15,662	36¾	26,598	52¼	28,532	32¾	38,898	38¾	103,623	54	170,409	11¼	—	—	—	—	24,138	27½	12,358	26½	9,744	15	429,965	4¾	3,288	5	—	—	433,253	9¾
„ 1863 „	16,989	55¼	26,178	68	23,678	92	33,080	68	112,292	17¼	171,067	93½	—	—	—	—	21,749	53	10,438	64½	7,312	49¼	422,788	60¾	6,269	92½	—	—	429,751	53¼
Всего .	275,690	85¼	317,824	70¼	441,806	3¾	308,683	45	1,268,608	33	1,782,724	81½	391,759	62¼	86,868	60¾	157,145	18¾	206,306	14½	159,597	33½	5,397,015	8½	61,742	31¼	272,557	1	5,731,314	40¾

Примѣчаніе 1. VIII-й округъ находится въ Царствѣ Польскомъ; дѣла и доходы его не подлежатъ вѣдѣнію Г. У. П. С.

Примѣчаніе 2. Округи XI и XII упразднены, а части ихъ распредѣлены по другимъ округамъ: VI, VII, IX и X.

Примѣчаніе 3. Правленія округовъ находятся:

I) въ С.-Петербургѣ.
II) въ Вытегрѣ.
III) въ Вышнемъ-Волочкѣ.
IV) въ Москвѣ.
V) въ Ярославлѣ.
VI) въ Казани.
VII) въ Могилевѣ на Днѣпрѣ.
VIII) въ Варшавѣ.
IX) въ Ковно.
X) въ Кіевѣ.

ВѢДОМОСТЬ

ОБЪ ОБОРОТѢ ВСПОМОГАТЕЛЬНАГО КАПИТАЛА НА УЛУЧШЕНІЕ ВОДЯНЫХЪ ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ ВЪ ИМПЕРІИ.

По 1 Января 1864 года.

	Съ 1848 по 1863 годъ.		Съ 1 января 1863 года по 1 января 1864 года.		ВСЕГО.	
	Рубли.	К.	Рубли.	К.	Рубли.	К.
Въ приходѣ:						
1/4% сбора поступило.	4,971,751	32¼	425,263	76¼	5,397,015	8½
Къ тому причислено:						
Процентовъ на сумму сбора сего, хранившуюся въ кредитныхъ установленіяхъ	272,557	1	—	—	272,575	1
Процентовъ на 500,000 р., состоящіе въ непрерывно-доходныхъ билетахъ,						
Сбора съ договоровъ и условій, явленныхъ у судоходныхъ маклеровъ, на основаніи примѣч. къ 422 ст. Уст. Пут. Сообщ. по II-му продолженію	54,779	38¾	6,962	92½	61,742	31¼
Итого	5,299,087	72	432,226	68¾	5,731,314	40¾ (*)
Изъ нихъ въ расходѣ:						
1) На погашеніе займа изъ Государственнаго Заемнаго Банка 300,000 р. на устройство Онежскаго канала	462,133	41¼	—	—	462,133	41¼
2) На работы по устройству Онежскаго канала.	241,000	—	—	—	241,000	—
3) На работы по устройству Свирскаго канала.	79,670	52½	—	—	79,670	52½
4) На работы по р. Мстѣ.	30,000	—	—	—	30,000	—
5) На работы по р. Днѣпру.	23,600	—	—	—	23,600	—
6) На работы по Днѣпровскимъ порогамъ	398,302	55	—	—	398,302	55
7) На расходы по обращенію водъ рѣки Днѣпра, уклонившихся въ Черторой	546,296	90	—	—	546,296	90
8) На устроеніе плотины на срединѣ озера Мстино	34,660	81½	—	—	34,660	81½

(*) За вычетомъ почтоваго сбора на пересылку.

	Съ 1848 по 1863 годъ.		Съ 1 января 1863 года по 1 января 1864 года.		ВСЕГО.	
	Рубли.	К.	Рубли.	К.	Рубли.	К.
9) На устроеніе водостѣснительной плотины на р. Тверцѣ	22,741	18½	—	—	22,741	18½
10) На дополнительныя работы по сооруженію Николаевскаго въ г. Кіевѣ моста	68,195	4½	—	—	68,195	4½
11) На расходы по приведенію судоходнаго пути по р. Волгѣ отъ Астрахани до Каспійскаго моря въ удобное для плаванія судовъ состояніе.	181,302	19¾	—	—	181,302	19¾
12) На расходы по прорытію канала для спрямленія р. Цны	68,047	6¾	—	—	68,047	6¾
13) На работы по улучшенію Маріинской системы.	862,890	50¾	—	—	862,890	50¾
14) На уширеніе и углубленіе Свирскаго канала	79,848	60¼	148,056	60½	227,905	20¾
15) На работы по рѣкамъ Бѣлой и Чусовой	28,178	11¾	256	80¼	28,434	92
16) На устройство пароходовъ и землечерпательныхъ машинъ съ баржами для р. Волги.	130,133	96¼	10,166	3¾	140,300	—
17) На пересылку сбора въ Главное Управленіе, возвратъ неподлежаще поступившихъ денегъ и другіе мелочные расходы.	3,910	54¼	2,475	15½	6,385	69¾
18) На устройство сообщенія отъ города Себежа до р. Западной Двины	22,465	67¾	—	—	22,465	67¾
19) На работы по улучшенію р. Днѣпра отъ г. Кременчуга до устья р. Самары	80,450	—	—	—	80,450	—
20) На расходы по расчисткѣ мелей р. Волги	28,279	41½	36,916	51	65,195	92½
21) На работы по утолщенію плотины, преграждающей рукавъ Черторой, и исправленіе весенніхъ 1860 и 1861 годовъ поврежденій въ работахъ	21,634	49½	—	—	21,634	49½
22) На устройство новаго Ладожскаго канала	620,124	99¼	914,345	40½	1,534,470	39¾
23) На укрѣпленіе берега р. Днѣпра въ Кіевѣ.	—	—	76,380	—	76,380	—
24) На устройство наблюдательныхъ постовъ за судоходствомъ на перекатахъ р. Дона и пр.	—	—	1,400	—	1,400	—
25) На изъисканія и работы по р. Чусовой	—	—	25,062	50	25,062	50
26) Исключено излишне показанныхъ въ 1863 г. въ остаткѣ.	—	—	284	74¾	284	74¾
Итого	4,033,866	1	1,215,343	76¼	5,249,209	77¼

За тѣмъ къ 1-му января 1864 г. въ остаткѣ. . . . . 482,104 р. 63½ к.

Изъ нихъ:

Въ Гл. Казнач. . . . . 417,440 „ 13 „

„ разн. кассахъ вѣд. Главн. Управл. . . . . 64,664 „ 50¾ „

О ЧЕТВЕРТЬ-ПРОЦЕНТНОМЪ СБОРѢ

НА

ВОДЯНЫЯ СООБЩЕНІЯ ВЪ ИМПЕРІИ.

(На пристаняхъ, за 4 послѣдніе года.)

№	Пристани.	1860.	1861.	1862.	Итого за 3 года.	Среднимъ числомъ.	1863.
	1. По Невѣ и Ладожскому каналу.						
1	Рожковская въ Петерб. . .	14,405	15,126	11,158	40,689	13,563	12,709
2	Шлиссельбургская	1,344	742	546	2,632	877	882
3	Ново-Ладожская	329	282	225	836	278	567
	Итого . . .	16,078	16,150	11,929	44,157	14,719	14,158
	2. Вышневолоцкая система.						
1	Гостинопольская на Волхов.	1,379	1,279	1,259	3,917	1,035	1,256
2	Новгородская	8,840	7,862	8,720	25,422	8,474	5,253
3	Потерпѣльская	2,720	1,609	1,466	5,795	1,391	2,058
4	Опеченская	68	82	29	179	59	27
5	У Верскаго бейшлота . . .	44	33	35	112	34	57
6	Солпинская на Мстѣ . . .	292	200	503	995	331	175
7	Вышневолоцкая	116	100	285	501	167	147
8	На озерѣ Мстино	—	—	23	23	7	67
9	У Заводскаго бейшлота. .	75	72	15	162	54	104
10	Бронницкая на Мстѣ . . .	. . .	. . .	. . .	. . . . .	. . .	—
11	Осѣченская.	47	44	21	112	34	129
12	Новоторжская	1,973	1,618	1,626	5,217	1,739	2,271
13	Мѣдновская.	413	350	228	991	330	498
	Итого . . .	15,967	13,249	14,210	43,426	14,478	12,042
	3. Тихвинская система.						
1	Рожественская на Сяси. .	817	772	1,081	2,670	890	853
2	Тихвинская.	804	908	782	2,494	831	881
3	Соминская	228	353	216	797	265	143
4	Усть-Чагодская.	335	200	302	837	279	402
5	Весьегонская.	1,304	717	794	2,815	938	925
	Итого . . .	3,488	2,950	3,175	9,613	3,204	3,204

№	Пристани.	1860.	1861.	1862.	Итого за 3 года.	Среднимъ числомъ.	1863.
	4. Маріинская система.						
1	Важинская . .	78	89	74	241	80	335
2	Мятусовская . на Свири	617	730	735	2,082	694	761
3	Въ с. Загубьѣ	952	731	824	2,507	835	882
4	Сермакская	471	319	437	1,227	409	889
5	Вознесенская . . . . . (при Онежскомъ озерѣ).	1,621	1,005	989	3,615	1,205	1,055
6	У ручья Жаблицы	287	102	361	750	250	243
7	Вытегорская	930	913	1,216	3,059	1,019	968
8	Константиновская	1,135	1,372	1,781	4,288	1,429	1,984
9	Бѣлозерская	87	32	18	137	45	27
10	Мегорская на Бѣлозер. кан.	347	466	285	1,098	366	440
11	Кириловская	2,543	3,786	3,556	9,885	3,295	293
12	Крохинская (б. Ниловецкая)	228	488	219	935	311	295
13	Череповецкая	675	676	656	2,007	669	8
	Итого . . .	9,971	10,709	11,151	31,831	10,610	8,080
	5. Съвер. Двина съ притоками.						
1	Вологодская	417	407	292	1,116	372	4,100
2	В. Устюжская	6,479	8,855	9,372	24,706	8,235	9,525
3	Архангельская	1,483	3,021	3,251	7,755	2,585	1,399
4	На р. Кубинѣ	359	367	502	1,498	499	1,056
	Итого . . .	8,738	12,920	13,417	35,075	11,691	16,080
	6. Верхневолжскія (съ приток.).						
1	У Верхне-волжс. бейшлота	238	194	146	578	192	147
2	Ржевская	2,542	2,647	2,207	7,396	2,465	2,010
3	Зубцовская	4,709	3,345	4,747	12,792	4,264	2,191
4	Старицкая	272	367	311	950	316	336
5	Тверская	3,676	4,721	3,716	12,113	4,037	3,119
6	Корчевская	537	520	696	1,753	584	869
7	Калязинская	2,779	1,949	1,326	6,054	2,014	1,966
8	Гжатская	951	753	1,350	3,054	1,018	1,060
9	Рогачевская на Шошѣ . .	53	—	—	53	17	—
10	Мышкинская, съ Угличемъ и Мологою	2,273	2,865	2,455	7,593	2,531	1,947
	Итого . . .	18,023	17,361	16,954	52,338	17,446	13,945
	7. Нижневолжскія пристани.						
1	Рыбинская	9,362	4,903	5,635	19,200	6,633	6,443
2	Ярославская	6,030	8,038	8,061	22,129	7,376	5,030
3	Костромская	2,941	3,316	3,429	9,986	3,328	2,875
4	Юрьевецкая съ Кинешмою и Пучежемъ	2,447	2,263	2,262	6,972	2,324	2,629
5	Городецкая	1,451	1,143	1,278	3,872	1,290	1,307
6	Нижегородская	61,199	67,264	56,962	185,425	61,801	76,538
7	Лысковская	2,808	2,848	2,935	8,591	2,863	2,663
8	Василь-Сурская	3,579	3,128	2,722	9,429	3,143	2,667
9	Чебоксарская	2,538	2,686	4,057	9,275	3,091	3,894
10	Казанская	19,206	25,805	33,066	78,077	26,025	32,645
11	Симбирская	—	4	211	215	71	—

№	Пристани.	1860.	1861.	1862.	Итого за 3 года.	Среднимъ числомъ.	1863.
12	Самарская	27,336	34,540	38,297	100,173	33,391	36,568
13	Балаковская	9,574	—	3	9,577	3,192	—
14	Саратовская	18,530	21,984	24,483	64,997	21,335	20,367
15	Дубовская	2,188	2,417	2,704	7,309	2,436	2,759
16	Астраханская	12,612	16,383	16,712	45,707	15,269	18,039
	Итого . . .	181,801	197,022	202,811	581,634	193,878	214,424
	8. Ока съ пристанями.						
1	Москворѣцкая	1,846	1,945	1,863	5,654	1,884	979
2	Заозерская	3,431	3,356	3,307	10,094	3,364	2,444
3	Коломенская	2,520	2,715	2,626	7,861	2,620	1,199
4	Рязанская	7,679	9,392	9,082	26,153	8,717	8,005
5	Орловская	2,961	4,815	4,934	12,710	4,236	3,502
6	Мценская	3,436	3,274	3,547	10,257	3,419	3,195
7	Калужская	1,090	1,619	1,264	3,973	1,324	1,598
8	Вязниковская	1,483	1,725	4,747	7,955	2,651	1,371
9	Шуйская	180	86	130	396	132	169
10	Муромская	3,048	3,216	3,180	9,444	3,148	3,566
11	Моршанская	12,920	12,336	14,627	39,883	13,294	10,869
12	Темниковская	—	1,166	1,767	2,933	1,537	—
13	Мокшанская	1,679	—	—	1,679	(*)	1,044
	Итого . . .	42,273	45,645	51,074	138,992	46,330	37,901
	9. Кама съ притоками.						
1	Пермская	41,348	36,643	24,480	102,471	34,157	32,934
2	Мамадышская	11,819	8,918	9,933	30,670	10,223	8,631
3	Лаишевская	8,059	6,433	4,256	18,748	6,249	4,913
	Итого . . .	61,226	51,994	38,669	151,889	50,629	46,528
	10. Сура.						
1	Пензенская	1,686	1,763	3,094	6,543	2,181	1,618
2	Промзинская	3,626	4,649	3,894	12,169	4,056	4,243
	Итого . . .	5,312	6,412	6,988	18,712	6,237	5,861
	11. Донъ съ притоками.						
1	Рѣки Хоперъ и Медвѣдица.	2,001	—	—	2,001	667	5,486
2	Качалинская	5,305	—	—	5,305	1,768	—
3	Воронежская	1,400	11,683	11,405	24,488	8,162	3,806
4	Ростовская на Дону. . . .	758	1,317	1,345	3,420	1,140	1,019
	Итого . . .	9,464	13,000	12,750	35,214	11,738	10,311
	12. Днѣпръ съ пристанями.						
1	Лоевская	1,377	716	1,431	3,524	1,174	1,459
2	Кіевская	2,751	3,433	4,113	10,297	3,432	3,308
3	Новгородъ-Сѣверская . . .	804	1,867	4,022	6,693	2,231	3,233
4	Черкасская	2,106	1,463	896	4,465	1,488	1,808

(*) Сборъ изъ Темникова переведенъ въ Мокшанъ.

№	Пристани.	1860.	1861.	1862.	Итого за 3 года.	Среднимъ числомъ.	1863.
5	Тучинская на Горыни . . .	1,381	804	1,206	3,391	1,130	1,065
6	Борисовская	658	497	482	1,637	545	486
7	Луцкая	653	649	767	2,069	689	1,006
8	Бобруйская.	141	196	143	480	160	127
9	Мозырьская.	1,107	815	845	2,767	922	435
10	Пинская.	769	897	448	2,114	704	506
11	Брянская	3,121	1,807	—	4,928	1,642	—
12	Кременчугская	5,900	5,713	5,068	16,681	5,560	3,112
13	Екатеринославская	2,366	2,034	2,116	6,516	2,172	1,117
14	Ненасытицкій порогъ . . .	19	—	20	39	13	6
15	Могилевская на Днѣпрѣ. .	272	191	159	622	207	180
16	Рогачевская на Днѣпрѣ. .	258	222	245	726	242	229
17	Херсонская	3,050	3,104	3,748	9,902	3,300	1,855
18	Каменская	—	—	—	—	—	6
19	Смоленская.	20	22	17	59	19	17
	Итого . . .	26,753	24,430	25,726	76,909	25,636	19,955
	13. Зап. Двина съ приток.						
1	Ульская.	168	56	93	317	105	37
2	Порѣчская	4,566	4,565	4,894	14,025	4,675	4,348
3	Полоцкая.	4,090	3,991	3,663	11,744	3,914	2,107
4	Себежская	4 1	279	346	1,026	375	350
5	Сергучевская.	33	16	34	82	27	35
6	Бѣльская	3,990	3,984	2,680	10,654	3,551	1,806
7	Динабургская.	1,295	935	774	3,004	1,001	703
8	Роммельская, возлѣ Риги .	2,606	1,990	1,510	6,016	2,005	1,369
	Итого . . .	17,149	15,816	13,994	46,959	15,653	10,755
	14. Нѣманъ съ пристанями.						
1	Ковенская	7,479	3,200	2,610	13,289	4,426	2,035
2	Виленская	290	323	361	974	324	297
3	Огинскій каналъ	141	127	128	396	132	59
4	Слонимская.	156	128	76	360	120	126
5	Гродненская	2,749	3,029	2,770	8,548	2,846	1,896
6	Кобринская.	357	162	104	623	207	58
7	Брестъ-Литовская	2,422	1,334	1,038	4,774	1,591	217
	Итого . . .	13,594	8,303	7,067	28,964	9,654	4,688
	15. Днѣстръ.						
1	Могилевская	—	3,754	1,479	5,233	1,744	3,226
2	Жванецкая . { въ 58—2610 въ 59—1862	1,592	—	—	1,592	(*) 531	—
3	Маякская	49	76	45	170	56	60
	Итого . . .	1,641	3,830	1,524	6,995	2,331	3,286
	16. Нарова съ Лугою.						
1	Кульгская на р. Наровѣ .	1,152	631	2,328	4,111	1,370	1,310
2	Лугская.	211	113	241	565	188	260
	Итого . . .	1,363	744	2,569	4,676	1,558	1,570
	Всего . . .	432,841	440,535	434,008	1,307,384	435,792	422,788 (**)

(*) Сборъ переведенъ въ Могилевъ.
(**) За вычетомъ почтоваго сбора.

О ЧЕТВЕРТЬ-ПРОЦЕНТНОМЪ СБОРѢ

ЗА 4 ПОСЛѢДНІЕ ГОДА (1860—63),

ВЪ НИСХОДЯЩЕЙ ПОСТЕПЕННОСТИ, ПО ПРИСТАНЯМЪ.

№	Названіе городовъ и пристаней.	Ср. чис. за 3 года.	1863.	№	Названіе городовъ и пристаней.	Ср. чис. за 3 года.	1863.
		р. с.	р. с.			р. с.	р. с.
1	Нижній-Новгородъ.	61,801	76,538	36	Лысковская прист.	2,863	2,663
2	Пермь	34,157	32,984	37	Гродно	2,846	1,896
3	Самара	33,391	36,568	38	Вязники.	2,651	1,371
4	Казань	26,025	32,645	39	Коломна	2,620	1,199
5	Саратовъ.	21,335	20,367	40	Архангельскъ	2,585	1,399
6	Астрахань	15,269	18,039	41	Мышкинъ	2,531	1,947
7	Рожковская прист.	13,563	12,709	42	Ржевъ	2,465	2,010
8	Моршанскъ.	13,294	10,869	43	Дубовка (Царицынъ). . . .	2,436	2,759
9	Мамадышъ	10,223	8,631	44	Юрьевецъ	2,324	2,629
10	Рязань	8,717	8,005	45	Новгородъ-Сѣверскій . . .	2,231	3,233
11	Новгородъ-Великій	8,474	5,255	46	Пенза.	2,181	1,618
12	В. Устюгъ	8,235	9,525	47	Екатеринославль.	2,172	1,117
13	Воронежъ	8,162	3,806	48	Калязинъ	2,014	1,966
14	Ярославль	7,376	5,030	49	Роммельская прист.	2,005	1,369
15	Рыбинскъ.	6,633	6,443	50	Потерпѣльская прист. . . .	1,931	2,058
16	Лаишевъ	6,249	4,913	51	Москва	1,884	979
17	Кременчугъ.	5,560	3,112	52	Качалинская прист.	1,768	—
18	Порѣчье	4,675	4,348	53	Могилевъ на Днѣстрѣ. . .	1,744	3,226
19	Ковно	4,426	2,035	54	Торжокъ	1,739	2,271
20	Зубцовъ	4,264	2,191	55	Брянскъ	1,642	—
21	Орёлъ	4,236	3,502	56	Брестъ-Литовскій	1,591	217
22	Промзино.	4,056	4,243	57	Мокшанъ	1,537	1,004
23	Тверь.	4,037	3,419	58	Черкасскъ	1,488	1,808
24	Полоцкъ	3,914	2,107	59	Константиновская прист. .	1,429	1,984
25	Бѣльскъ.	3,551	1,806	60	Кульгск. прист. на р. Наров.	1,370	1,310
26	Кіевъ.	3,432	3,308	61	Калуга	1,324	1,598
27	Мценскъ	3,419	3,195	62	Гостинопольская прист. . .	1,305	1,256
28	Заозерская прист.	3,364	2,444	63	Городецкая прист.	1,290	1,307
29	Кострома.	3,328	2,875	64	Вознесенская прист. . . .	1,205	1,055
30	Бериславль (Херсонъ) . . .	3,300	1,855	65	Лоевская прист.	1,174	1,459
31	Кириловъ.	3,295	293	66	Ростовъ на Дону	1,140	1,019
32	Балаковская прист.	3,192	—	67	Тучинская прист.	1,130	1,065
33	Муромъ.	3,148	3,566	68	Вытегра	1,019	968
34	Василь-Сурскій	3,143	2,667	69	Гжатскъ	1,018	1,060
35	Чебоксары	3,091	3,894	70	Динабургъ	1,001 (*)	783

(*) Остальныя 128 пристаней доставили сбора менѣе 1,000 р. сер. каждая.

Приложеніе V.

ВѢДОМОСТЬ

О КОЛИЧЕСТВѢ СБОРА,

ПОСТУПИВШАГО

НА СОСТАВЛЕНІЕ ВСПОМОГАТЕЛЬНАГО КАПИТАЛА

ДЛЯ

УЛУЧШЕНІЯ ЛАДОЖСКАГО КАНАЛА.

(За вычетомъ почтоваго сбора.)

	ОСОБАГО ПОЛУПРОЦЕНТНАГО СБОРА								НА УЛУЧШЕНІЕ ЛАДОЖСКАГО КАНАЛА ПОСТУПИЛО:									
	По I округу.		По II округу.		По III округу.		По IV округу.		По V округу.		По VI округу.		По VII округу.		Процентовъ на сумму сбора хранивш. въ кредитн. установлен.		ИТОГО.	
	Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.
Въ 1857 году съ 15 іюня	101,843	3½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	101,843	3½
„ 1858 „	16,238	31½	15,326	61¼	22,013	88	694	5¼	29,870	44	24,650	40	2,546	27½	—	—	111,339	97½
„ 1859 „	59,809	14	14,118	55	23,767	34½	290	80	25,296	53	19,843	75¾	3,218	35¼	—	—	146,344	47½
„ 1860 „	38,760	19½	28,502	59½	40,359	18½	68	18	46,006	93¾	44,944	75¾	4,111	27¾	3,602	92	206,356	4¾
„ 1861 „	41,623	7¾	34,892	79¼	32,411	28½	—	—	60,906	73	31,166	32	—	—	—	—	201,000	20½
„ 1862 „	46,313	64	32,197	63½	30,923	85½	—	—	58,323	37	33,317	23¾	—	—	—	—	201,075	73¾
„ 1863 „	46,510	58¾	32,654	73	25,813	9½	—	—	53,737	57	24,140	89¾	—	—	—	—	182,856	88
Итого . . .	351,098	36¼	157,896	10	175,454	30	1,053	3¼	274,447	50¼	178,196	74¼	9,875	90½	3,602	92	1,151,588	28¾

—	—	—	—	—	—	—	—	101,812

ВѢДОМОСТЬ

ОБЪ ОБОРОТѢ ПОЛУ-ПРОЦЕНТНАГО СБОРА НА УСТРОЙСТВО ЛАДОЖСКАГО КАНАЛА.

По 1 Января 1864 года.

	Съ 1857 по 1863 годъ.		За 1863 г.		ВСЕГО.	
	Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.
Въ приходѣ:						
Сбора на устройство Ладожскаго канала поступило	964,356	55 1/2	183,628	81 1/4	1,147,985	36 3/4
Къ тому причислено процентовъ на сумму сбора, хранившуюся въ кредитныхъ установленіяхъ	3,602	92	—	—	3,602	92
Итого	967,959	47 1/2	183,628	81 1/4	1,151,588	28 3/4
Изъ нихъ въ расходѣ:						
1) На чистку мелей въ старомъ Ладожскомъ каналѣ.	48,983	30 1/2	—	—	48,983	30 1/2
2) На устройство новаго канала.	916,567	56 1/4	183,346	71 1/2	1,099,914	27 3/4
3) На пересылку сбора въ Главное Управленіе, въ возвратъ неподлежаще поступившихъ денегъ и другіе мелочные расходы	1,537	13	806	93 1/4	2,344	6 1/4
Итого	967,087	99 3/4	184,153	64 3/4	1,151,241	64 1/2

За тѣмъ, къ 1-му января 1864 г. состоитъ на лицо . . . . . 346 р. 64 1/4 к.

Изъ нихъ:

Въ кассѣ Главн. Управл . . . . . 32 „ 94 3/4 „
Въ кассѣ Окружн. Управленій . . . . . 313 р. 69 1/2 к.

О ПОЛУ-ПРОЦЕНТНОМЪ ЛАДОЖСКОМЪ СБОРѢ

НА ПРИСТАНАХЪ,

ЗА 4 ПОСЛѢДНІЕ ГОДА.

№ по общ. поряд.	№ по значенію.	Пристани.	1860.	1861.	1862.	Итого за 3 года.	Среднимъ числомъ въ годъ.	1863.
			Рубли серебромъ.					
		1. По Невѣ и Ладожс. каналу.						
1	1	Рожковская	28,922	29,971	24,627	83,520	27,840(*)	22,437
2	3	Шлиссельбургская	2,933	2,209	3,468	8,610	2,870	1,628
3	2	Ново-Ладожская	5,391	6,929	15,139	27,459	9,153	19,969
		Итого. .	37,246	39,109	43,234	119,589	39,863	44,034
		2. Вышневолоцкая система.						
4	2	Гостинопольская	2,740	2,476	2,513	7,729	2,909	2,477
5	1	Новгородская.	16,996	13,893	12,618	43,507	14,502	9,219
6	4	Потерпѣльская	2,364	2,315	1,904	6,583	2,194	2,351
7	8	Опеченская	28	26	26	80	26	103
8	9	У Верскаго бейшлота	35	6	3	44	14	23
9	5	Солпенская, на Мстѣ	394	314	466	1,174	391	319
10	6	Вышневолоцкая.	136	152	186	474	54	168
11	10	На озерѣ Мстино	—	—	42	42	14	—
12	11	У Заводскаго бейшлота . . .	—	—	36	36	12	—
13	3	Новоторжская	2,752	1,677	2,369	6,798	2,266	2,515
14	7	Мѣдновская	18	91	199	308	102	—
		Итого. .	25,463	20,950	20,363	66,776	22,258	17,181
		3. Тихвинская система.						
15	1	Рожественская на Сяси . . .	1,632	1,544	1,691	4,867	1,622	1,709
16	3	Тихвинская	1,122	422	1,191	2,735	911	1,132
17	4	Соминская	190	513	306	1,009	336	337
18	5	Усть-Чагодская.	106	37	41	184	61	47
19	2	Весьегонская.	1,001	1,081	1,046	3,128	1,042	940
		Итого. .	4,051	3,597	4,275	11,923	3,974	4,165

(*) Въ 1859 г. 51,300 р.

№ по общ. порядку.	№ по значенію.	Пристани.	1860.	1861.	1862.	Итого за 3 года.	Среднимъ числомъ въ годъ.	1863.
			Рубли серебромъ.					
		4. Марінская система.						
20	12	Важинская	205	128	147	480	160	228
21	7	Мятусовская	1,179	1,436	1,341	3,956	1,318	1,410
22	6	Въ с. Загубьѣ на р. Свири.	1,818	1,378	1,574	4,770	1,590	1,904
23	9	Сермакская	1,098	527	799	2,424	808	1,653
24	1	Вознесенская	11,329	15,291	12,967	39,587	13,195	14,792
25	10	У ручья Жаблицы	613	606	540	1,759	586	144
26	3	Вытегорская	1,901	2,227	2,292	6,420	2,140	898
27	5	Константиновская	2,260	2,501	917	5,678	1,892	582
28	13	Бѣлозерская	20	27	20	67	22	4
29	4	Мегорская.	1,529	1,524	3,038	6,091	2,030	1,842
30	2	Кириловская	950	3,687	3,990	8,627	2,875	531
31	11	Крохинская (Ниловецк.) . . .	290	715	319	1,324	441	212
32	8	Череповецкая.	927	1,102	896	2,925	975	—
		Итого. .	24,119	31,149	28,840	84,108	28,036	24,200
		5. Сѣвер. Двина съ приток.						
33	1	Вологодская	1,359	723	868	2,950	983	3,344
34	3	В. Устюжская	158	85	114	357	119	193
35	2	На р. Кубинѣ . . . . . (Съ Ананьевской лѣсной ярмарки.)	270	645	—	915	305	858
		Итого. .	1,787	1,453	982	4,222	1,407	4,395
		6. Верхневолжскія съ прит.						
36	10	У Верхневолжск. бейшлота.	—	—	21	21	7	—
37	2	Ржевская	3,970	2,943	3,493	10,406	3,468	3,075
38	1	Зубцовская	9,291	6,636	6,301	22,228	7,409	4,296
39	7	Старицкая	85	67	135	287	95	85
40	6	Тверская	811	440	512	1,763	587	340
41	8	Корчевская	—	—	203	203	67	148
42	5	Калязинская.	669	1,050	1,151	2,870	956	211
43	3	Гжатская	2,903	2,260	2,700	7,863	2,621	2,125
44	9	Рогачевская на Шошѣ. . . .	68	—	—	68	22	—
45	4	Мышкинская. . . . . (Съ Угличемъ и Мологою.)	2,201	2,836	2,184	7,221	2,407	2,352
		Итого. .	19,998	16,232	16,700	52,930	17,643	12,632
		7. Нижневолжскія прист.						
46	1	Рыбинская.	32,278	48,109	47,806	128,193	42,731	42,640
47	7	Ярославская	2,234	2,051	2,426	6,711	2,233	1,217
48	8	Костромская	1,209	1,444	1,216	3,869	1,289	1,693
49	12	Юрьевецкая.	65	28	199	292	97	98
50	13	Городецкая	24	67	118	209	69	46
51	4	Нижегородская	5,905	4,783	3,935	14,623	4,874	4,326
52	6	Лысковская	2,649	3,120	2,963	8,732	2,910	2,604
53	9	Васильсурская	587	932	659	2.178	726	390
54	11	Чебоксарская	261	271	90	622	207	130
55	2	Казанская.	6,514	7,293	9,008	22,815	7,605	5,522

№ по общ. порядку.	№ по значенію.	Пристани.	1860.	1861.	1862.	Итого за 3 года.	Среднимъ числомъ въ годъ.	1863.
			Рубли серебромъ.					
56	3	Самарская	13,717	Не поступало.	5,486	19,203	6,401	2,075
57	10	Балаковская.	1,261	—	—	1,261	420	—
58	5	Саратовская	2,650	2,813	3,523	8,986	2,995	2,527
		Итого. .	69,354	70,921	77,429	217,704	72,568	63,268
		8. Ока съ притоками.						
		Москворѣцкая.						—
		Заозерская						11
		Коломенская						91
		Рязанская.						366
		Орловская.						186
		Мценская	Не	по	сту	пал	о.	151
		Калужская						53
		Холуйская						—
		Вязниковская						—
		Шуйская						—
59		Муромская	123	189	—	312	104	49
60		Моршанская.	2,115	1,650	610	4,375	1,458	915
61		Темниковская	1,437	—	—	1,437	479	—
		Итого. .	3,675	1,839	610	6,124	2,041	1,822
		9. Кама съ притоками.						
62	1	Пермская	12,971	6,078	1,296	20,345	6,781	4,784
63	3	Мамадышская	—	793	947	1,740	580	22
64	2	Лаишевская.	1,970	1,188	740	3,898	1,266	34
		Итого. .	14,941	8,059	2,983	25,983	8,661	4,840
		10. Сура.						
65	2	Пензенская	—	1,079	2,999	4,078	1,356	1,216
66	1	Промзинская	6,389	7,691	5,710	19,790	6,590	4,969
		Итого. .	6,389	8,770	8,709	23,868	7,956	6,185
		11. Донъ.						
67	1	Качалинская	1,485	—	—	1,485	495	324
		Всего. .	208,508	202,079	204,125	614,712	204,904	183,046
								За вычетомъ на пересылку въ Гл. Упр.

О ПОЛУ-ПРОЦЕНТНОМЪ ЛАДОЖСКОМЪ СБОРѢ

ЗА 4 ПОСЛѢДНІЕ ГОДА (1860—63),

ВЪ НИСХОДЯЩЕЙ ПОСТЕПЕННОСТИ, ПО ПРИСТАНЯМЪ.

№	Названіе городовъ и пристаней.	Ср. числ. за 3 предъидущіе года.	1863.	№	Названіе городовъ и пристаней.	Ср. числ. за 3 предъидущіе года.	1863.
		РУБЛИ.				РУБЛИ.	
1	Рыбинскъ	42,731	42,640	19	Торжокъ	2,266	2,515
2	Рожковская прист.	27,840	22,437	20	Ярославль	2,233	1,217
3	Новгородъ	14,502	9,219	21	Гостинопольская прист. .	2,209	2,477
4	Вознесенская, на Свири .	13,195	14,792	22	Потерпѣльская прист. . .	2,194	2,351
5	Новая Ладога	9,153	19,969	23	Вытегра	2,140	898
6	Казань	7,605	5,522	24	Мегорская прист.	2,030	1.842
7	Зубцовъ	7,409	4.296	25	Константиновская прист. .	1,892	582
8	Пермь.	6,781	4,784	26	Рожественская прис. . . .	1,622	1,709
9	Промзино.	6,590	4,969	27	Въ с. Загубьѣ	1,590	1,904
10	Самара	6,401	2,075	28	Моршанскъ.	1,458	915
11	Нижній-Новгородъ.	4,874	4,326	29	Пенза	1,356	1,216
12	Ржевъ.	3,468	3,075	30	Мятусовская прист.	1,318	1,410
13	Саратовъ	2,995	2,527	31	Кострома	1,289	1,693
14	Лысково	2,910	2,604	32	Лаишевъ	1,266	34
15	Кириловъ.	2,875	531	33	Весьегонскъ	1,042	940
16	Шлиссельбургъ	2,870	1,628			(*)	
17	Гжатскъ	2,621	2,125		(*) Прочія 34 пристани (изъ 67) менѣе 1,000 р. сер. въ годъ, каждая.		
18	Мышкинъ	2,407	2,352				

СВОДЪ СВѢДѢНІЙ

О СБОРАХЪ НА ВОДЯНЫЯ СООБЩЕНІЯ ЗА ПРЕДПОСЛѢДНІЕ 3 ГОДА (1860—1862) СРЕДНИМЪ ЧИСЛОМЪ И ОСОБО ЗА 1863 ГОДЪ.

№	Названіе рѣкъ и вод. системъ, гдѣ поступили сборы.	1/4% общій сборъ.	1/2% Ладожс. сборъ.	Всего.	1/4% общій сборъ.	1/2% общій сборъ.
		За 3 предшеств. года средн. числ.			За 1863 г.	
	На пристаняхъ:					
1	По р. Невѣ и Ладожскому каналу	14,719	39,863	54,582	14,158	44,034
2	» Вышневолоц. системѣ.	14,478	22,258	36,736	12,042	17,181
3	» Тихвинской системѣ.	3,204	3,974	7,178	3,204	4,165
4	» Маріинской системѣ.	10,610	28,036	38,646	8,080	24,200
5	» Сѣв. Двинѣ съ приток.	11,691	1,407	13,098	16,080	4,395
6	» Верхневолжс. прис. съ приток.	17,446	17,643	35,089	13,945	12,632
7	» Нижневолжскимъ пристанямъ.	193,878	72,568	266,446	214,424	63,268
8	» Окѣ съ притоками.	46,330	2,041	48,371	37,901	1,822
9	» Камѣ съ притоками	50,629	8,661	59,290	46,528	4,840
10	» Сурѣ	6,237	7,956	14,193	5,861	6,185
11	» Дону съ притоками	11,738	495	12,233	10,311	324
12	» Днѣпру съ приток.	25,636	—	25,636	19,955	—
13	» Западн. Двинѣ съ приток. . .	15,653	—	15,653	10,755	—
14	» Нѣману съ приток.	9,654	—	9,654	4,688	—
15	» Днѣстру съ приток.	2.331	—	2,331	3,286	—
16	» Наровѣ и Лугѣ	1,558	—	1,558	1,570	—
	Итого	435,792	204,902	640,694	422,738	183,046
					605,834	

СБОРЫ

НА ВОДЯНЫЯ СООБЩЕНІЯ, ПО КОЛИЧЕСТВУ ИХЪ, ДОСТАВИЛИ, ВЪ ТЕЧЕНІИ ПОСЛѢДНИХЪ ТРЕХЪ ЛѢТЪ (1860—1862), СРЕДНИМЪ ЧИСЛОМЪ, И ОСОБО ЗА 1863 ГОДЪ.

№	Рѣки и системы въ **нисходящей** постепенности.	1/4% общій.	1/2% Ладожскій.	ИТОГО.	1/4% общій.	1/2% Ладожскій.	ИТОГО.
		Среднимъ числомъ за 3 предшеств. года.			За 1863 годъ.		
1	Нижнее теченіе Волги (Отъ Рыб. до Астрах.).	193,878	72,568	266,446	214,424	63,268	270,692
2	Кама съ притоками.	50,629	8,661	59,290	46,528	4,840	51,368
3	Нева и Ладожск. каналъ.	14,719	39,863	54,582	14,158	44,034	58,192
4	Ока съ притоками.	46,330	2,041	48,371	37,901	1,822	39,723
5	Маріинская система.	10,610	28,036	38,646	8,080	24,200	32,280
6	Вышневолоцкая	14,478	22,258	36,736	12,042	17,181	29,223
7	Верхнее теченіе Волги съ притоками	17,446	17,643	35,089	13,945	12,632	26,577
8	Днѣпръ съ приток.	25,636	—	25,636	19,955	—	19,955
9	Западная Двина съ приток.	15,653	—	15,653	10,755	—	10,755
10	Сура	6,237	7,956	14,193	5,861	6,185	12,046
11	Сѣв. Двина съ приток.	11,690	1,407	13,098	16,080	4,395	20,475
12	Донъ съ приток.	11,738	495	12,233	10,311	324	10,636
13	Нѣманъ съ притоками	9,654	—	9,654	4,688	—	4,688
14	Тихвинская система	3,204	3,974	7,178	3,204	4,165	7,369
15	Днѣстръ	2,331	—	2,331	3,286	—	3,286
16	Нарова и Луга	1,558	—	1,558	1,570	—	1,570
	Итого	435,792	204,902	640,694	422,788	183,046	605,834

ПРИСТАНИ

ПО КОЛИЧЕСТВУ ЧЕТВЕРТЬ- И ПОЛУ-ПРОЦЕНТНЫХЪ СБОРОВЪ,

ВЪ НИСХОДЯЩЕЙ ПОСТЕПЕННОСТИ,

ПО 3-ХЪ-ЛѢТНЕЙ СЛОЖНОСТИ (1860—1862).

№	Названіе городовъ и пристаней.	1/4% Общій сборъ.	1/2% Ладожскій сборъ.	ИТОГО.
		Ежегодно.		
1	Нижній-Новгородъ	61,801	4,874	66,675
2	Рыбинскъ	6,633	42,731	49,364
3	Рожковская пристань	13,563	27,840	41,403
4	Пермь	34,157	6,781	40,938
5	Самара	33,391	6,401	39,722
6	Казань	26,025	7,605	33,630
7	Саратовъ	21,335	2,995	24,330
8	Новгородъ	8,474	14,502	22,976
9	Астрахань	15,269	—	15,269
10	Моршанскъ	13,294	1,458	14,752
11	Вознесенская пристань	1,205	13,195	14,400
12	Зубцовъ	4,264	7,409	11,673
13	Мамадышъ	10,223	580	10,803
14	Промзино	4,056	6,590	10,646
15	Ярославль	7,376	2,233	9,609
16	Новая-Ладога	278	9,153	9,431
17	Рязань	8,717	—	8,717
18	Великій-Устюгъ	8,235	119	8,354
19	Воронежъ	8,162	—	8,162
20	Лаишевъ	6,249	1,266	7,515
21	Кириловъ	3,295	2,875	6,170
22	Ржевъ	2,465	2,468	5,933
23	Лысково	2,863	2,910	5,773
24	Кременчугъ	5,560	—	5,560
25	Мышкинъ	2,531	2,407	4,938
26	Порѣчье	4,675	—	4,675
27	Тверь	4,037	587	4,624
28	Кострома	3,328	1,289	4,617
29	Ковно	4,426	—	4,426
30	Орелъ	4,236	—	4,236
31	Потерпѣльская пристань	1,931	2,194	4,125
32	Торжокъ	1,739	2,266	4,005
33	Полоцкъ	3,914	—	3,914

№	Названіе городовъ и пристаней.	1/4% Общій сборъ.	1/2% Ладожскій сборъ.	ИТОГО.
		Ежегодно.		
34	Василь-Сурскій	3,143	726	3,869
35	Шлиссельбургъ	877	2,870	3,747
36	Гжатскъ	1,018	2,621	3,639
37	Балаковская пристань	3,192	420	3,612
38	Бѣльскъ	3,551	—	3,551
39	Пенза	2,181	1,356	3,537
40	Гостинопольская пристань	1,305	2,209	3,514
41	Кіевъ	3,432	—	3,432
42	Мценскъ	3,419	—	3,419
43	Заозерская пристань	3,364	—	3,364
44	Константиновская.	1,429	1,892	3,320
45	Бериславская	3,300	—	3,300
46	Чебоксары.	3,091	207	3,298
47	Муромъ	3,148	104	3,252
48	Вытегра	1,019	2,140	3,159

Примѣчаніе. Всѣ 150 остальныхъ пристаней доставили менѣе 3,000 р. с. въ годъ каждая.

ТРУДЫ

ПОДАТНОЙ

КОММИССІИ

ДОРОЖНЫЯ

СБОРЫ