

27 2/0

Высочайше учрежденная Особая Высшая Комиссія для
всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ
Россіи.

~~34807.~~

В. XXXIV.



Передача Государственныхъ земель желѣзнымъ
дорогамъ въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной
Америки.

С. Кульжинскій.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Тип. М. Д. Ломковского,  Думская улица, д. № 5.

1910.

Слѣдующіе Труды Комиссіи

А) вышли изъ печати и продаются въ магазинѣ Риккера,
Невскій 14.

№№ вы- пусковъ.	Цѣна Р. К..
I. Краткій историческій обзоръ событій, предшествовавшихъ учрежденію Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи	— 75
II. Историческій очеркъ учрежденія подъ предсѣдательствомъ Генералъ-Адъютанта Графа Э. Т. Баранова, Комиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. В. Саловъ	— 20
III. Нѣсколько соображеній полезныхъ при разсмотрѣніи смѣтъ путей сообщенія на 1908 г. Н. Петровъ.	1 —
IV. О числѣ служащихъ и рабочихъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Н. Петровъ.	1 50
V. Финансовое положеніе русской желѣзнодорожной сѣти и главнѣйшія причины ухудшенія его въ послѣдніе годы. Н. Петровъ	3 —
VI. Обзоръ финансовыхъ результатовъ эксплуатаціи казенныхъ жел. дор. въ различныхъ Государствахъ за 1905 г. по даннымъ 1907 и 1908 г.г.	— 20
VII. О пользованіи товарнымъ подвижнымъ составомъ на сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи 1894—1906 г.г. Н. Петровъ	— 75
VIII. Объ учетѣ товарнаго вагоннаго парка. С. Н. Кульжинскій	1 —
IX. Записка Н. К. Гофмана. О главныхъ мастерскихъ для починки подвижного состава; о главныхъ матеріальныхъ складахъ, объ испытательныхъ лабораторіяхъ и о техническихъ конторахъ при службѣ подвижного состава и тяги, — на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ	— 50
X. Министерство Путей Сообщенія и желѣзнодорожное дѣло. И. Рербергъ.	1 —
XI. Объ административной организаціи желѣзнодорожныхъ установленій въ Россіи. А Фроловъ	3 —

24800

Высочайше учрежденная Особая Высшая Комиссія для
всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ
Россіи.

~~34800~~

В. XXXIV.



Передача Государственныхъ земель желѣзнымъ
дорогамъ въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной
Америки.

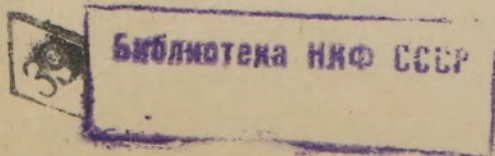
С. Кульжинскій.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

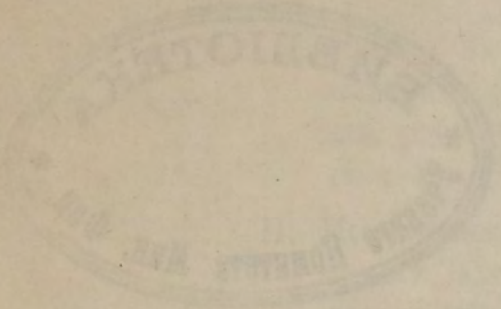
Тип. М. Д. Ломковского,  Думская улица, д. № 5.

1910.



4

Исследование...
в отношении...

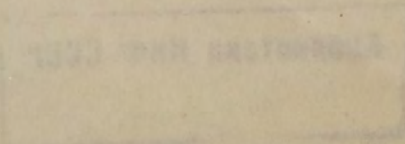


В. XXIV

Передан Государственным архивом
в соответствии с...

А. М. ...

84480



В В Е Д Е Н І Е.

Одна изъ наиболѣе важныхъ, съ государственной точки зрѣнія задачъ современной жизни Русской Имперіи несомнѣнно, заключается въ скорѣйшемъ приобщеніи къ желѣзнодорожной сѣти Государства, обширныхъ и богатыхъ областей Сибири и Средней Азіи, изъ за отсутствія удобныхъ путей сообщенія, лишенныхъ въ настоящее время возможности развиваться и использовать въ должной степени свои естественныя богатства.

Въ числѣ мѣръ могущихъ содѣйствовать къ скорѣйшему созданію желѣзнодорожной сѣти въ означенныхъ областяхъ частными предпринимателями, разными изслѣдователями желѣзнодорожнаго дѣла неоднократно указывалось и снабженіе желѣзныхъ дорогъ въ малонаселенныхъ и малокультурныхъ областяхъ обширными земельными отводами свободныхъ государственныхъ земель вдоль линій проектируемыхъ желѣзныхъ дорогъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ выражалась увѣренность, что дороги получившія такіе земельные отводы, въ цѣляхъ крайне выгоднаго для дорогъ скорѣйшаго заселенія и культуры края, несомнѣнно примутъ мѣры болѣе энергичныя и скорѣе достигающія цѣли, чѣмъ производящееся нынѣ распоряженіемъ правительства заселеніе этихъ областей переселенцами изъ губерній Европейской Россіи.

Въ подтвержденіе выгоды и цѣлесообразности отведенія желѣзнымъ дорогамъ обширныхъ площадей государственной земли, авторы предложеній всегда ссылаются на блестящіе результаты, полученные отъ примѣненія этой

мѣры въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки. Къ сожалѣнію ссылки эти дѣлаются весьма краткія въ общихъ выраженіяхъ, не заключающихъ въ себѣ достаточно фактическаго матеріала для возможности сужденія и оцѣнки результатовъ полученныхъ въ Соединенныхъ Штатахъ.

Между тѣмъ, хотя бы, краткія свѣдѣнія о ходѣ дѣла земельныхъ отводовъ желѣзнымъ дорогамъ и полученныхъ государствомъ отъ этихъ отводовъ результатовъ, позволило бы, въ случаѣ примѣненія предложенной мѣры въ Россіи, воспользоваться указаніями многолѣтняго опыта этихъ отводовъ и тѣмъ избѣжать многихъ недочетовъ и ошибокъ въ постановкѣ дѣла, которые были бы, при новизнѣ этого дѣла въ Россіи, неизбѣжны.

Казалось поэтому своевременнымъ и полезнымъ восполнить указанный выше недостатокъ свѣдѣній о земельныхъ отводахъ желѣзнымъ дорогамъ въ Сѣверной Америки, и пользуясь строго провереннымъ матеріаломъ, основанномъ на официальныхъ данныхъ, обрисовать, хотя бы въ краткихъ чертахъ, всю постановку дѣла земельныхъ отводовъ желѣзнымъ дорогамъ въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки и указать, хотя бы вкратцѣ, полученные при этомъ результаты.

Исторія земельныхъ отношеній въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки принадлежитъ къ числу труднѣйшихъ и наименѣ разработанныхъ вопросовъ, встречающихся, кромѣ того, при разработкѣ серьезныя, иногда даже непреодолимая затрудненія изъ за недостатка, особенно за прежніе года, статистическаго матеріала.

Не задаваясь цѣлью изложенія полной исторіи земельныхъ отводовъ желѣзнымъ дорогамъ въ Соединенныхъ Штатахъ, настоящій очеркъ вкратцѣ излагаетъ главные моменты въ исторіи этого дѣла и указываетъ нѣкоторые характерные примѣры использованія желѣзными дорогами, полученныхъ ими земельныхъ отводовъ, при чемъ, для наглядности, всѣ приведенные примѣры использованія земельныхъ отводовъ выдѣлены въ особое приложеніе.

Источниками служили: Congressional Grants of Land in aid of Railways by I. B. Sanborn: Public Domain by Donaldson; журналъ Congressional Record и нѣкоторые другіе.

Сравнительная величина мѣръ американскихъ и русскихихъ:

1 акръ = 0,37041 десятины

1 миля = 1,50 версты

1 долларъ = 1 р. 94 копѣйки

The following table shows the results of the
 investigation conducted by the Department of
 Agriculture, Bureau of Plant Industry, in
 1910, 1911, and 1912, regarding the
 distribution of the various species of
 insects and animals which are known to
 be pests of the various crops of the
 United States. The table is arranged in
 columns according to the various crops,
 and in rows according to the various
 species of insects and animals. The
 numbers in the cells of the table
 represent the number of specimens of
 each species which were collected in
 each year, and the total number of
 specimens of each species which were
 collected in all the years. The
 following table shows the results of the
 investigation conducted by the Department
 of Agriculture, Bureau of Plant Industry,
 in 1910, 1911, and 1912, regarding the
 distribution of the various species of
 insects and animals which are known to
 be pests of the various crops of the
 United States. The table is arranged in
 columns according to the various crops,
 and in rows according to the various
 species of insects and animals. The
 numbers in the cells of the table
 represent the number of specimens of
 each species which were collected in
 each year, and the total number of
 specimens of each species which were
 collected in all the years.

Передача государственныхъ земель желѣзнымъ дорогамъ въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки.

Англія, послѣ присоединенія къ своимъ владѣніямъ обширной и богатой области, занимаемой нынѣ Соединенными Штатами Сѣверной Америки, встрѣтилась въ этой области съ рѣдкими поселеніями Европейскихъ эмигрантовъ по берегу Атлантическаго океана и съ сравнительно малочисленными племенами Индѣйцевъ, ведшихъ, всѣ безъ исключенія, кочевой образъ жизни.

Согласно бывшихъ тогда обычаевъ всѣ земли новой колоніи были объявлены собственностью Англійскаго Короля, отъ имени котораго и начали раздаваться земли сперва переселенцамъ, потомъ солдатамъ за военныя заслуги и, наконецъ, уже въ позднѣйшее время въ цѣляхъ развитія нарождавшейся тогда промышленности.

Переворотъ, лишившій Англію Сѣверо-Американскихъ колоній, вызвалъ къ жизни республику, состоявшую изъ 13 штатовъ новой Англійи и къ конгрессу этой республики перешли всѣ права Англійскаго Короля и въ томъ числѣ и права владѣнія землей.

Вопросъ о землевладѣніи упомянуть въ нижеслѣдующихъ пунктахъ конституціи: первое—конгрессъ принимаетъ новыя штаты въ союзъ, второе—конгрессу принадлежитъ право распоряженія и управленія землями и всѣмъ имуществомъ Соединенныхъ штатовъ.

По мѣрѣ роста Соединенныхъ Штатовъ росло и число государственныхъ земель и съ 258.504.129 акровъ (85.752.514 дес.) къ началу учрежденія республики, (по даннымъ I. Sanborn) дошло къ 1867 году до 1.835.017. 692 акровъ

(679,7 миллионъ десятинь) *). Изъ этихъ земель, кромѣ Аляски, къ началу 20 столѣтія перешло въ частное владѣніе 741.702.365 акровъ (274,7 миллионъ десятинь) **), 132.441.774 акра (139,8 мил. десятинь) были назначены въ резервный фондъ и 591.343.953 акра (177,7 мил. десятинь) считалось свободнымъ.

Первоначально на государственныя земли смотрѣли только какъ на прямой источникъ дохода при ихъ продажѣ, и актомъ 1796 года предписывалось продавать земли отнюдь не дешевле 2 дол. за акръ (около 12 р. за десятину), допуская однако разсрочку платы.

Въ 1820 году особымъ актомъ конгресса разсрочка платы была воспрещена, но вмѣстѣ съ тѣмъ понижена и продажная цѣна до 1,25 дол. за акръ и допущено раздробленіе участковъ до $\frac{1}{8}$ участка ***).

Въ 1841 году актомъ установлено преимущественное право покупки для лицъ уже занявшихъ земли.

*) Штаты Новой Англіи	258.504.129	85,8 м. десят.
Луизиана 1803	750.689.855	225,5 » »
Флорида 1918	35.264.500	10,6 » »
присоединеніе отъ Мексики 1848	329.623.255	122,1 » »
Техасъ 1850	62.266.953	23,1 » »
Приобрѣтеніе 1853 г.	29.142.400	10,4 » »
Аляска	369.259.600	136,8 » »
	Всего	1.835.017.692 679,7 м. десят.
**) Свободная продажа	214.414.395	79,4 м. десят.
(Отводы фермерамъ)	102.280.228	37,9 » »
Участки выданныя въ награду за культуру земли	16.118.228	5,9 » »
Участки участникамъ войнъ	60.252.790	22,3 » »
Уступлено по договорамъ	3.008.516	1,1 » »
Индійскія отводы	560.780	0,2 » »
Національныя дары	3.006.128	1,1 » »
Отводы на желѣзныя дороги, каналы и дороги устроенныя Штатами и частными лицами	106.584.898	38,4 » »
Отводы Штатамъ	165.476.402	61,3 » »
Отводы частнымъ лицамъ	70.000.000	25,9 » »
	Всего	741.702.365 274,7 м. десят.

***) Нормальный размѣръ участка установленъ въ 160 акровъ.

Доходы отъ продажи государственныхъ земель оказались очень не велики: съ 1816 по 1836 г. отъ таможенъ поступило 454.317.403 доллара, а отъ продажи земель лишь 79.408.379 долларовъ. Незначительность выручки отъ продажи свободныхъ земель не поколебала надежды на лучшіе результаты въ будущемъ, а напротивъ заставила болѣе осмотрительно и осторожно относиться къ раздачѣ свободныхъ земель, въ важномъ значеніи коихъ въ будущемъ для государства не было сомнѣній. Кромѣ свободной продажи въ разное время были слѣланы по разнымъ поводамъ отводы участникамъ разныхъ войнъ и даже частнымъ лицамъ, иногда по причинамъ имѣвшимъ мало общаго съ государственнымъ соображеніями. Всѣ Штаты (кромѣ Калифорніи) гдѣ находились государственныйя земли получали отъ 2—5% отъ вырученной суммы за продажу земли въ этомъ Штатѣ и кромѣ того въ періодъ до 1848 года въ пособіе на устройство школъ Штатамъ были переданы по $\frac{1}{16}$ всѣхъ находящихся въ Штатѣ свободныхъ земель; въ 1848 году на тѣ же цѣли переданы еще $\frac{1}{16}$ оставшихся свободныхъ земель и кромѣ того всѣ болота и плавни.

Цѣлый рядъ земельныхъ отводовъ былъ сдѣланъ отдѣльнымъ штатамъ въ помощь расходовъ по регулированію рѣкъ, устройству проѣзжихъ дорогъ и каналовъ, а послѣ появленія желѣзныхъ дорогъ и для желѣзныхъ дорогъ.

При этомъ участки отводились вдоль рѣки или дороги въ шахматномъ порядкѣ, дабы использовать и для оставшихся государственныхъ земель, ожидавшееся отъ проведенія дороги или канала увеличеніе стоимости земли.

Отдѣльныя Штаты неоднократно обращали вниманіе конгресса на трудность надзора и контроля за государственнымъ землями, непринадлежащими Штату и просили конгрессъ передать имъ эти земли.

По закону Кольхауна 1836 года было установлено извѣстное процентное участіе отдѣльныхъ Штатовъ въ выручкѣ отъ продажи государственныхъ земель, находящихся въ данномъ Штатѣ.

Деньги, полученные согласно закона 1836 года отдельными Штатами, были частью употреблены на общественныя нужды, а главнымъ образомъ разошлись по карманамъ администраціи и лишь въ Южной Каролинѣ были обращены въ фондъ для помощи желѣзнымъ дорогамъ.

Къ 1800 году, черезъ 200 лѣтъ послѣ появленія первыхъ Европейскихъ поселеній, все населеніе Соединенныхъ Штатовъ группировалось вблизи береговъ Атлантическаго океана, а въ глубину страны удалялись лишь отдѣльные охотники, но уже въ 1850 году линія поселенія перешла Миссисипи и неудержимо стремилась дальше къ Западу; стремленіе это было настолько велико, что являлись не безъ основательнаго опасенія обезлюдѣнія Восточныхъ Штатовъ.

Уже въ 1830 году въ Штатахъ Индіана, Иллинойсъ и Миссури было болѣе 100.000 жителей въ каждомъ.

Къ 1840 году населеніе Штатовъ лежащихъ въ бассейнѣ Миссисипи увеличилось очень значительно *) и потомъ продолжало расти весьма быстро, распространяясь главнымъ образомъ вдоль большихъ рѣкъ. Стремленіе переселенцевъ на Западъ вынуждало государство обезпечить связь старыхъ Штатовъ съ новыми поселеніями удобными путями сообщенія въ видѣ шоссе или усовершенствованныхъ водныхъ путей.

Пособія государства на устройство улучшенныхъ путей сообщенія выразились въ видѣ денежныхъ выдачъ и отводовъ земель отдѣльнымъ штатамъ.

Въ 1817 году Штатъ Нью-Йоркъ, недожидаясь помощи конгресса, предпринялъ постройку канала Эри, законченную

* Названіе Штата.	Н а с е л е н і е .	
	Въ 1830 г.	Въ 1840 г.
Иллинойсъ	157.445	476.183
Мичиганъ	31.639	212.267
Индіана	343.031	685.866
Миссури	140.455	382.702
Арганзасъ	30.388	97.574

въ 1825 году и давшую при эксплуатациі канала отличные результаты.

Попытки другихъ Штатовъ, соблазненныхъ успѣхомъ канала Эри, въ дѣлѣ общественнаго сооруженія были значительно менѣе удачны и многіе Штаты настолько запутались въ долгахъ, что въ конституціи многихъ штатовъ пришлось внести категорическое запрещеніе заниматься подобными предпріятіями.

Открытыя въ тридцатыхъ годахъ первыя 40 линій желѣзныхъ дорогъ перевели все вниманіе страны съ шоссе и каналовъ на желѣзныя дороги, сѣтъ которыхъ начала быстро увеличиваться и уже въ 1850 году достигла 8.571 мили, размѣстившись главнымъ образомъ въ Штатахъ Новой Англии и по берегамъ большихъ рѣкъ, гдѣ были сосредоточены тогдашнія поселенія, но уже скоро было обращено вниманіе на полную независимость желѣзныхъ дорогъ отъ водныхъ путей и возможность путемъ желѣзныхъ дорогъ открыть для эксплуатациі обширныя земли удаленныя отъ рѣкъ. вмѣстѣ съ тѣмъ ожидалось, что государство—владелецъ свободныхъ земель, стоимость коихъ несомнѣнно должна значительно возрасти, придетъ на помощь желѣзнымъ дорогамъ отводомъ части этихъ земель.

Сооруженіе желѣзныхъ дорогъ произвело полный переворотъ въ направленіи главныхъ торговыхъ путей, особенно въ бассейнѣ Миссисипи: торговля, раньше шедшая внизъ по рѣкѣ къ Новому Орлеану, направилась на Великія озера и оттуда по желѣзнымъ дорогамъ въ Нью-Йоркъ.

Этотъ переворотъ имѣлъ громадное политическое значеніе ослабивъ зависимость Сѣвера отъ Юга и упрочилъ связь Востока съ Западомъ.

Важное государственное и экономическое значеніе желѣзныхъ дорогъ, въ связи съ послѣдовавшимъ запрещеніямъ конституціей многихъ штатовъ участія штатовъ въ промышленныхъ предпріятіяхъ и необходимостью облегчить скорѣйшее устройство желѣзныхъ дорогъ и побудило обратиться къ системѣ отводовъ государственныхъ земель же-

лѣзнымъ дорогамъ, получившей вскорѣ весьма обширное распространіе.

Въ исторіи земельныхъ отводовъ въ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ можно намѣтить четыре періода:

1) до 1850—періодъ выясненія отношенія государства къ земельнымъ отводамъ;

2) 1850—1857—періодъ отводовъ штатамъ и начало дѣйствія закона о фермерскихъ участкахъ;

3) 1857—1872—періодъ отвода земель отдѣльными предпріятіямъ;

4) послѣ 1872—реакція противъ земельныхъ отводовъ и усилія возвратить государству отводы, не оправданные въ должной мѣрѣ условленными сооружениями.

Первый отводъ земель желѣзной дорогѣ относится къ 1833 году, когда было предоставлено штату Иллинойсъ передать отводъ, назначенный для Мичиганскаго канала, центральной Иллинойской дороги.

Въ 1844 сенаторъ Бризь внесъ предложеніе предоставить большой Западной желѣзной дороги въ Иллинойсѣ право преимущественнаго полученія земель вдоль линіи.

Предложеніе это встрѣтило много возраженій со стороны лицъ, считавшихъ это нарушеніемъ конституціи, запрещающей государству вмѣшиваться во внутреннія дѣла отдѣльныхъ штатовъ, но послѣ бурныхъ дебатовъ принято конгрессомъ.

Въ слѣдующую сессію конгресса было внесено Дугласомъ предложеніе о предоставленіи аналогичныхъ правъ и дорогѣ отъ Мобила до устьевъ Охайо. При обсужденіи выяснилась необходимость продолжить эту дорогу до Чикаго, причемъ штаты Тенесси и Кентуки, не имѣвшіе въ себѣ свободныхъ государственныхъ земель, просили отвести имъ земли въ другихъ штатахъ. Просьба эта вызвала оживленные дебаты, въ которыхъ между прочимъ противниками отводовъ, было указано, что исполненіе подобной просьбы

совершенно противорѣчитъ принципу, который до сего преслѣдовали при земельныхъ отводахъ,—повышенія стоимости остальныхъ государственныхъ земель—ибо всякому очевидно, что проведеніе дороги въ штатѣ Кентуки, не имѣющимъ вовсе государственныхъ земель, ни въ какомъ случаѣ не можетъ повліять на возвышеніе стоимости казенныхъ земель въ Алабамѣ, лежащихъ возлѣ земель намѣченныхъ для отвода въ помощь проектированной дороги.

Принятіемъ предложенія Дугласа съ распространеніемъ его на дорогу устья Охайо—Чикаго былъ установленъ новый принципъ надѣленія желѣзныхъ дорогъ земельными отводами, позволившій выбирать желѣзнымъ дорогамъ лучшія земли по ихъ усмотрѣнію, чуть ли не по всей территоріи Соединенныхъ Штатовъ.

Впослѣдствіи къ этому биллю была внесена поправка ограничивавшая просторъ выбора свободныхъ земель полосой земли лежащей вдоль дороги, не ближе 6 и не дальше 15 миль отъ дороги.

Основанія изложенныя въ биллѣ Дугласа были примѣнены потомъ къ цѣлому ряду желѣзныхъ дорогъ и выяснили отношеніе страны къ земельнымъ отводамъ.

Главный доводъ за—состоялъ въ томъ что Государство—крупный собственникъ земель—должно скорѣе ликвидировать земли отдачей ихъ подъ обработку и поселенія, и вмѣстѣ съ тѣмъ сократить въ штатахъ число государственныхъ земель, изъятыхъ отъ какого либо обложенія.

Главный доводъ противъ,—заключался во первыхъ въ нарушеніи конституціи, благодаря вмѣшательству государства во внутреннія дѣла штатовъ и во вторыхъ въ искусственномъ повышеніи продажной цѣны земли, благодаря введенію лишнихъ посредниковъ въ этой продажѣ—желѣзныхъ дорогъ.

Къ открытію осенней сессіи 1850 г. въ конгрессъ было внесено рядъ биллей объ отводѣ въ общей суммѣ

13.091.657 акровъ для 3.090 миль строящихся дорогъ *) (что при переводѣ на русскія мѣры составитъ около 1.460 десятинъ на версту). Во время обсужденія этихъ биллей система земельныхъ отводовъ жел. дор. подверглась серьезной критикѣ со стороны депутатовъ и былъ внесенъ рядъ поправокъ изъ коихъ слѣдуетъ отмѣтить предложеніе Беннета отъ Нью-Йорка: Штатамъ, гдѣ имѣются свободныя государственныя земли, дѣлать земельные отводы изъ этихъ земель для желѣзныхъ дорогъ, штатамъ же гдѣ свободныхъ земель нѣтъ, отводить свободныя земли въ другихъ штатахъ, на сооруженіе и поддержаніе школъ въ размѣрѣ: для штатовъ по 150.000 акровъ (55.562 десятины) на каждаго сенатора и депутата, отъ этого штата а для территорій и округа Колумбіи по 150.000—на каждую.

Хотя предложеніе Беннета и было отвергнуто, тѣмъ не менѣе основная мысль его, заключающаяся въ участіи всѣхъ штатовъ въ выгодахъ отъ использования всѣхъ свободныхъ земель, безразлично отъ мѣстонахожденія этихъ земель, не была оставлена и отчасти осуществлена въ дѣлѣ учрежденія фермерскихъ участковъ.

Первый законъ о фермерскихъ участкахъ относится къ 1842 году (Florida Donation Act) и устанавливаетъ право каждаго гражданина этой области получить бесплатно 40 акровъ (115 десятинъ) земли подъ условіемъ постоянного жительства въ Флоридѣ и культивированія тамъ извѣстнаго участка земли.

Подобные же законы были проведены въ 1850 году для Орегона, 1853 для Вашингтона и въ 1854 для Новой Мексики.

*)	Штаты.	Длина дорогъ.	А к р ы.
	Мичиганъ	534	341.760
	Висконсинъ	156	599.040
	Айова	434	3.104.417
	Миссури	232	890.880
	Арканзасъ	488	1.873.920
	Алабама	314	1.205.760
	Флорида	932	3.882.880
	Всего	3.090	13.901.657

Въ сессію 31 конгресса былъ внесенъ рядъ предложеній объ установленіи закона предоставляющаго каждому взрослому гражданину Соединенныхъ Штатовъ (предложеніе Вебстера) или каждой семьѣ, не имѣющей болѣе 1.500 долларовъ имущества (предложеніе Гаустона) право бесплатнаго полученія по 160 акровъ (59.27 десятинъ) земли. Рядъ собраній въ разныхъ пунктахъ Союза энергично поддерживалъ эти предложенія, указывая на вредное вліяніе системы отводовъ земель желѣзнымъ дорогамъ на экономическое развитіе штатовъ, такъ какъ вводятся крупные владѣльцы земель эгоистично и со спекулятивной точки зрѣнія, смотрящіе на эти земли и въ ожиданіи повышенія продажныхъ цѣнъ, оставляющіе земли безъ обработки.

Особенно сильная оппозиція отвода земель желѣзнымъ дорогамъ шла изъ штатовъ Висконсинъ, Иллинойсъ, Мичиганъ и Айова населеніе которыхъ за десятилѣтіе 1840—1850 сильно возросло *).

Въ концѣ концовъ въ 1854 году законъ о земельныхъ отводахъ былъ утвержденъ и имъ установлено:

1) право штатовъ получить земельный отводъ по 7.680 акровъ за каждую милю (около 1.900 десятинъ на версту) желѣзной дороги въ полосѣ лежащей не далѣе 12 миль (18 верстъ) отъ желѣзной дороги по цѣнѣ не дороже рыночной цѣны и во всякомъ случаѣ не дороже одного доллара за акръ,

2) право главы фамиліи получить въ полную собственность 160 акровъ земли по 25 центовъ за акръ (около 1 р. 50 к. за десятину) послѣ пятилѣтняго фактическаго владѣнія и обработки этой земли.

*) Ш т а т ы .	Н а с е л е н і е .		Приростъ на населенія въ процентахъ.
	1840.	1850.	
Висконсинъ	30.945	305.391	886%
Мичиганъ	212.267	397.654	87%
Иллинойсъ	476.183	851.470	79%
Айова	43.112	129.214	200%

Въ 1854 же году послѣ долгихъ споровъ о томъ, можетъ ли территорія выдавать концессіи, былъ данъ отводъ Миннезотѣ, который однако скоро былъ отобранъ назадъ, когда обнаружилось, что въ Миннезотѣ образовалась по мѣстнымъ законамъ особая компанія, которая пріобрѣла привиллегію получать всѣ тѣ земли, которыя когда либо будутъ отведены Миннезотѣ для желѣзныхъ дорогъ.

Въ 1856 году были сдѣланы обширные отводы земли Флоридѣ, Алабамѣ, Луизианѣ, Миссисипи, Мичигану, Висконсину, Миннезотѣ и Айовѣ всего до 19.000.000 акровъ.

При обсужденіи этихъ отводовъ конгрессъ принялъ предложеніе Джули, отводить земли безъ отказа, если сенаторы и депутаты заинтересованнаго штата будутъ единогласно настаивать на необходимости отвода.

Такимъ образомъ въ періодъ съ 1850 года и до 1856 г. произошелъ полный переворотъ въ дѣлѣ отводовъ, и если въ 1850 отводы проходили съ трудомъ и случайно, то въ 1856 году земли охотно раздавались всякому, кто только выражалъ желаніе получить ихъ и даже было высказано пожеланіе поскорѣе развязаться съ государственными землями, которыя государству никакого дохода не давали. Въ этомъ смыслѣ былъ проведенъ даже законъ, на который однако президентъ Букананъ наложилъ veto, ибо нашель, что законъ этотъ явно противорѣчитъ интересамъ государства. Не маловажное значеніе въ такомъ переворотѣ играло несомнѣнно и политическая испорченность, значительно усилившаяся среди членовъ законодательныхъ учрежденій. По мнѣнію Rhodes *) большинство биллей объ отводѣ земель были проведены благодаря подкупу депутатовъ и сенаторовъ.

Экономическій кризисъ 1857 г. временно пріостановилъ постройку дорогъ и лишь въ 1862 году, когда отсутствовали всѣ представители рабовладѣльческихъ штатовъ, 20 мая былъ утвержденъ законъ объ отводѣ желающимъ

*) Rhodes history of United States III 60.

по 160 акровъ земли по 1.25 за акръ, (около 7 р. 50 к. за десятину) или 80 акровъ по 2,5 дол. за акръ, (около 15 р. за десятину) и начать отводъ земли для Тихоокеанской дороги, причемъ для Канзаса ширина отвода была даже установлена въ 10 миль въ каждую сторону, вмѣсто прежнихъ обычныхъ 6 миль, а полоса гдѣ дорога могла выбирать земли, если въ 10 мильной полосѣ оказывались уже занятыя земли, была увеличена до 20 миль вмѣсто прежнихъ 15 миль.

Проектированныя линіи къ Тихому океану проходили главнымъ образомъ по территоріямъ, которымъ по закону нельзя было отводить земель, почему рѣшено было отвести земли непосредственно желѣзнодорожной компаніи, для участковъ дороги проходящихъ по территоріямъ, и штатамъ для участковъ дорогъ, проходящимъ по штатамъ.

Впослѣдствіи и это ограниченіе было отмѣнено и земли начали передавать вездѣ непосредственно компаніямъ.

Параллельно однако съ увлеченіемъ конгресса раздачей государственныхъ земель шла и неизбѣжная реакція противъ этого увлеченія.

Послѣ кризиса 1857 года много желѣзнодорожныхъ компаній, уже получившихъ земельные отводы обанкротилось, частью или даже вовсе, не выстроивъ намѣченныхъ дорогъ, многія уже выстроенныя желѣзныя дороги были брошены безъ эксплуатаціи.

Все это въ связи съ послѣдовавшимъ возмущеніемъ Южныхъ штатовъ вызвало стремленіе отобрать государственныйя земли отъ штатовъ и компаній, не выполнившихъ своихъ обязательствъ передъ государствомъ. Къ этому же времени всѣ новые штаты уже достаточно были насыщены желѣзными дорогами и не имѣли основаній отдавать компаніямъ желѣзныхъ дорогъ земли, которыя были нужны для сильно растущаго населенія этихъ штатовъ.

Въ 1870 г. былъ проведенъ законъ отнимающій отводъ Луизианы отъ желѣзныхъ дорогъ Новый Орлеанъ—Онелу-

засъ и Ливенвортъ—Гальвестонъ, какъ невыполнившихъ своихъ обязательствъ.

Въ 1877 году, какъ говорятъ, по просьбѣ самой компани, боявшейся враждебнаго отношенія со стороны мѣстнаго населенія, былъ закономъ отнятъ отводъ отъ желѣзной дороги Канзасъ—Неошо.

Въ 1883 году въ конгрессъ сразу было внесено 24 предложенія объ отнятїи земельныхъ отводовъ отъ желѣзныхъ дорогъ, невыполнившихъ въ точности принятыхъ на себя обязательствъ.

Въ виду обилія отдѣльныхъ аналогичныхъ биллей нѣкоторыми депутатами былъ въ 1888 году выработанъ законъ, обобщавшїй эти предложенія и устанавливавшїй отнятїе земельныхъ отводовъ отъ всѣхъ не эксплуатируемыхъ и не выстроенныхъ линїй, а также и эксплуатируемыхъ линїй, но выстроенныхъ съ уклоненїемъ отъ первоначальнаго проекта, который былъ представленъ въ конгрессъ при просьбѣ объ отводѣ. Законъ этотъ вызвалъ оживленные дебаты и былъ утвержденъ 29 сентября 1890 года.

Въ мотивахъ къ этому закону было указано мнѣнїе конгресса, что земельные отводы желѣзнымъ дорогамъ отжили свой вѣкъ и на будущее время въ странѣ, обладающей сколько нибудь значительнымъ населенїемъ не должны быть вовсе допускаемы.

Прослѣдивъ въ краткихъ чертахъ исторїю законодательства о земельныхъ отводахъ необходимо вкратцѣ очертить способъ передачи штатами полученныхъ ими отводовъ частнымъ компанїямъ, ограниченїя которыя накладывались на эти компанїи и способы использованїя этихъ отводовъ.

Отводъ Иллинойской дорогѣ отъ 20 сентября 1850 г. послужилъ главнымъ типомъ для послѣдующихъ отводовъ и условїя его заключались въ слѣдующемъ.

Дорога получила землю (въ предѣлахъ государственныхъ земель) по 100 фут. по обѣ стороны дороги (около 6 десятинъ на версту) и право добычи на этой землѣ вся-

каго рода строительныхъ матеріаловъ; штату передано въ шахматномъ порядкѣ участки по обѣ стороны дороги въ полосѣ по 6 миль въ каждую сторону отъ дороги. Если въ числѣ отведенныхъ такимъ образомъ штату участковъ оказывались уже занятыя, то недостающее количество, тоже въ шахматномъ порядкѣ отводилось въ полосѣ не далѣе 15 миль въ каждую сторону отъ дороги.

Дорога должна быть начата постройкой одновременно съ обоихъ концовъ и земли отводились по мѣрѣ окончанія дороги. Оставшіяся въ шахматномъ порядкѣ свободныя государственныя земли не могли быть проданы дешевле 2,5 долларовъ за акръ (около 15 р. за десятину).

Дорога должна быть общаго пользованія и перевозка почты должна совершаться на условіяхъ, которыя будутъ указаны конгрессомъ.

Въ случаѣ не окончанія дороги въ теченіе 10 лѣтъ съ момента начала постройки, земли возвращаются государству, и штатъ передаетъ государству все деньги, полученные за уже проданныя земли.

Въ позднѣйшихъ отводахъ ширина полосы отвода была соотвѣтственно увеличена съ 6 и до 10, и съ 15 и до 20 миль, а отводы же для дорогъ къ Тихому океану переданы прямо компаніямъ, безъ посредства штатовъ.

Передача отводовъ производилась слѣдующимъ образомъ: по представленіи карты съ окончательнымъ направленіемъ линіи и провѣркѣ карты въ Land office все государственныя свободныя земли, по 15 миль въ каждую сторону отъ дороги, исключались изъ продажи или изъ закрѣпленія за занявшими ихъ. Затѣмъ все свободныя участки въ 6 мильной полосѣ передавались штатамъ и не достающее количество пополнялось участками въ 15 мильной полосѣ, при чемъ участки указывались желѣзной дорогой.

По окончаніи выбора и закрѣпленія участковъ отвода желѣзной дорогъ, оставшіяся свободныя участки опять назначались въ свободную продажу.

Продолжительность изъятія изъ продажи и изъ закрѣпленія 15 мильной полосы, такимъ образомъ стояло въ зависимости отъ быстроты, съ которой выбирались и закрѣплялись участки за желѣзной дорогой, что въ нѣкоторыхъ случаяхъ требовало иногда до 30 лѣтъ времени.

Желѣзная дорога, конечно, предпочитала получить участки уже занятые переселенцами, не успѣвшими еще оформить свое право владѣнія землей, дабы затѣмъ эксплуатировать этихъ переселенцевъ. По этимъ причинамъ произошелъ рядъ столкновеній, обратившихъ на это въ концѣ концовъ вниманіе правительства — и въ президентствѣ Клевеланда было издано распоряженіе правительства, предписывающее, гдѣ возможно, охранять права подобныхъ фермеровъ.

Въ 1887 году былъ изданъ законъ объ окончательномъ оформленіи сдѣланныхъ отводовъ и желѣзнымъ дорогамъ предложено доказать свои права на взятые ими земли. Исполненіе требованіе закона встрѣтило массу затрудненій, такъ какъ большинство дорогъ точно своихъ земель не знали и иногда даже мало о нихъ заботились.

Послѣдствіемъ этого закона было возвращеніе въ казну 21.323.600 акровъ (7,9 милл. десятинъ) и кромѣ того возникъ рядъ земельныхъ процессовъ затянувшихся на долгіе годы, на почвѣ разнаго толкованія обязательствъ, принятыхъ на себя желѣзной дорогой (длина, направленіе линіи, срокъ окончанія работъ и т. п.).

Одной изъ причинъ передачи земли штатамъ, а не прямо желѣзнымъ дорогамъ, какъ это имѣло мѣсто въ послѣдствіи для дорогъ къ Тихому океану, было предположеніе, что штатъ будетъ лучше смотрѣть за казенными землями и за исполненіемъ дорогами принятыхъ послѣдними на себя обязательствъ.

На дѣлѣ это предположеніе не оправдалось и свело лишь къ требованію штатовъ уплачивать имъ извѣстный процентъ съ чистаго дохода дороги, съ освобожденіемъ ихъ за то, отъ всякихъ налоговъ и податей.

Принятія на себя обязательства относительно длины и направленія линій, и сроковъ ихъ постройки желѣзныя дороги исполнили крайне не аккуратно *) и надзоръ штатовъ на это никакого вліянія не оказалъ.

По мнѣнію Дональдсона (Public Domain стр. 273) всего роздано для желѣзныхъ дорогъ 155.504.994 акра (57,6 милл. десятинь) и укрѣплено за дорогами 87.915,326 акровъ (32,6 милл. десятинь) и безспорно подлежитъ укрѣпленію 11.436.809 акровъ (4,2 милл. десятинь).

Переходя къ способу использованія дорогами полученныхъ отводовъ слѣдуетъ отмѣтить, что желѣзныя дороги, повидимому, не стремились быть земельными монополистами, а напротивъ старались скорѣе продать эти земли по сходной цѣнѣ и привлечь къ нимъ населеніе, для чего принимались особыя мѣры для иммиграціи (широкая реклама, льготныя поѣздки ходоковъ, льготные тарифы для переселенцевъ и т. п.).

По отчету 1886 года изъ 32.131.731 акровъ (11,9 милл. десятинь) полученныхъ дорогами ими продано въ періодъ отъ 14 до 28 лѣтъ 14.310.204 акра (5,3 милл. десятинь) и за нихъ выручено 68.905.479 долларовъ, причемъ наивысшая средняя продажная цѣна 12,12 дол. за акръ (около 73 р. за десятину) была у дороги Чикаго, Бурлингтонъ, Квинси, а наименьшая 2,14 дол. (около 12 р. 50 к. за десятину), для дорогъ Орегона и Калифорніи. Во всякомъ случаѣ никакой финансовой поддержки въ продажѣ земель желѣзнодорожныя предпріятія не видѣли и повидимому не искали, такъ какъ для многихъ желѣзныхъ дорогъ расходы на земли были больше полученныхъ доходовъ.

Сравнивая условія постройки желѣзныхъ дорогъ получившихъ земельныя отводы и таковыхъ не получившихъ,

*) Въ докладѣ конгрессу въ 1890 г. его комиссіей государственныхъ земель указано, что изъ 7.445 миль намѣченныхъ и получившихъ земельныя отводы дорогъ:
2.817 миль — выстроено согласно принятыхъ обязательствъ;
3.541 миль — выстроено не вполне согласно съ принятыми обязательствами;
1.057 миль — вовсе не выстроено.

не трудно видѣть, что особой надобности и пользы въ отводѣ государственныхъ земель для большинства дорогъ не было, кромѣ развѣ дорогъ къ Тихому океану, срочная постройка коихъ вынуждалась государственными соображеніями, ибо на земляхъ полученныхъ въ отводы, нажились не предпріятія, а только концессіонеры и строители.

Сводя все вышеизложенное можно видѣть, что съ начала существованія республики всѣ свободныя земли, принадлежавшія раньше англійской коронѣ, считались перешедшими въ собственность государства, (подъ чѣмъ понималась вся совокушность штатовъ союза) которое, какъ всякій частный собственникъ стремилось изъ этой собственности извлечь возможно больше денегъ.

Впослѣдствіи появилась необходимость, въ цѣляхъ государственныхъ, помощи государства отдѣльнымъ штатамъ въ дѣлѣ:

- а) скорѣйшаго заселенія страны,
- б) устройства школъ,
- в) устройства усовершенствованныхъ путей сообщенія.

Государство нашло для себя болѣе удобнымъ помощь эту оказать въ видѣ земельныхъ отводовъ членамъ государства—отдѣльнымъ штатамъ.

Государственная необходимость скорѣйшаго окончанія желѣзныхъ дорогъ къ Тихому океану вынудило государство прибѣгнуть къ этому же способу поддержки и отдѣльныхъ частныхъ предпріятій, взявшихъ за осуществленіе этого дѣла.

Увеличеніе населенія страны и ея благоустройства, а равно и завершеніе сѣти желѣзныхъ дорогъ въ государствѣ, побудило послѣднее пересмотрѣть сдѣланные земельные отводы отдѣльнымъ штатамъ и предпріятіямъ и соразмѣрить эти отводы съ принятыми на себя за эти земли обязательствами со стороны получившихъ отводы; а затѣмъ и всѣ оставшіеся отводы, не покрытые выполненными обязательствами со стороны получившихъ отводы, вернуть государству, которое нынѣ предполагаетъ земли эти исполь-

зывать исключительно для заселенія, продавая земли, безъ всякаго рода посредниковъ, непосредственно лицамъ, желающимъ поселиться на этихъ земляхъ и ихъ культивировать.

С. Кульжинскій.

7 Апрѣля 1910 г.

8428

П Р И Л О Ж Е Н І Е.

Данныя о количествѣ дѣйствительно отведенныхъ желѣзнымъ дорогамъ земель, а также о количествѣ проданной ими земли и вырученныхъ за земли суммъ крайне неполны и сбивчивы, почему не представляется возможнымъ дать полную картину земельныхъ отводовъ желѣзнымъ дорогамъ и способа использованія этихъ отводовъ, а приходится ограничиться лишь нѣсколькими характерными примѣрами:

1) Линія Чикаго-Каиро-компанія организована въ мартѣ 1851 года; въ 1855 г. линія длиной 705.5 миль была открыта; изъ причитавшихся 2.709.100 акровъ (около 1 милл. десятинь) государственной земли дорога получила 2.595.053 акра, (960.000 десятинь) которые были назначены:

2.000.000 акровъ (740.820 десятинь) для постройки;

250.000 акровъ (92.600 десятинь) для обезпеченія облигацій;

345.053 акра (127.800 десятинь) для свободной продажи по цѣнѣ 5—25 долларовъ за акръ, съ 6 лѣтней разсрочкой изъ 3% годовыхъ и обязательствомъ воздѣлать земли.

До 1872 г. средняя продажная цѣна была 10,09 долл. за акръ (около 60 р. за десятину), въ періодъ 1872—1883 г.г. — 4,30 долл. за акръ (около 25 р. за десятину) и въ 1895 г. — 7,59 долл. за акръ (около 45 р. за десятину).

Компанія принимала всѣ мѣры къ ускоренію продажи, въ 1872 году оставалось у нея земли 1.215.789 акровъ (около 450,000 десятинь), а въ 1895 г. лишь 87.373 акра (около 32.000 десятинь) въ большинствѣ не особенно удобной земли.

Всѣ государственныя земли, лежавшія между отведенными дорогѣ участками, были проданы уже къ началу 1855 года, т. е. до окончанія постройки дороги.

2) Компания Центральной Винконсинской дороги получили за линіи:

Тома — С. Круа	813.706 акровъ.
С. Круа — Верхнее озеро	854.221 »
и за вѣтвь къ Бейфильду	503.018 »

Изъ полученныхъ въ концѣ концовъ компаніей 2.183.867 акровъ (808.923 десятины) продано ею до 1895 г. 1.774.060 акровъ (657.130 десятинь) за кои выручено 8.000.856 долларовъ (около 16 милліоновъ рублей).

3) Линія Висконсинъ — Верхнее Озеро — получила 546.446 акровъ земли, (240.907 десятинь), изъ коихъ у компаніи на 1 іюня 1897 г. осталось непроданныхъ 281.976 акровъ (104.400 десятинь).

Продажа идетъ весьма медленно, при средней продажной цѣнѣ 11,27 (1885 г.) до 1,65 дол. (1888 г.) и 5,55 (1897 г.) за акръ; (соотвѣтственно около 65 р., 10 р. и 32 р. за десятину).

4) Компания Chicago Northwestern получила всего 3.091.669 акровъ (1.145.185 десятинь) отъ штатовъ Висконсинъ, Минннзота и Мичигана, изъ коихъ продала до 1898 года 2.422.796 акровъ (897.420 десятины) за 8.715.350 долларовъ плюсъ 849.311 долл. числившихся за покупателями долгомъ.

Въ балансѣ компаніи оставшіяся земли показаны въ 2.374.516 долл.

5) Линія С. Поль, Миннеаполисъ—Манитоба получила 2.651.280 акровъ (982.000 десятинь) и имѣетъ дополучить 195.366 акровъ (72.365 десятинь), изъ коихъ къ началу 1897 г. продано 2.052.282 (760.000 десятинь) за 8.242.583 долларовъ плюсъ 1.295.244 долга за покупателями; осталось свободной земли 794.364 акровъ (294.240 десятины).

6) Линія Винони С. Питеръ получила въ 1874 году 1.678.618 акра (621.776 десятинь) изъ коихъ продала:

до 1880 года . . .	557.574 акра (206.530 десят.)	за 1.045.801 долл.
» 1880—1890 г.г. .	861.303 » (319.000 »)	» 3.409.981 »
» 1890—1897 г.г. .	272.506 » (100.940 »)	» 2.077.435 »

Слѣдуетъ отмѣтить, что главнымъ агентомъ по продажѣ земель у компаніи состоялъ мѣстный архіепископъ.

7) Линія С. Поль-Верхнее Озеро получила въ 1874 г. 860.564 акра (318.760 десятинь) изъ коихъ продано:

до 1880 года . . .	28.964 акра (10.700 десят.)	за 106.462 долл.
» 1886 » . . .	307.955 » (114.000 »)	» 1.157.054 »
» 1897 » . . .	526.687 » (195.100 »)	» 2.558.589 »

8) Линія Каиро-Фультонъ въ 1874 году получила 1.388.444 акра (514.290 десятинь) изъ коихъ продано къ 1897 году 779.639 акровъ (288.786 десятинь) за 3.075.145 долларовъ плюсъ 163.742 долга за покупателей.

Въ балансѣ земли въ Миссури стоятъ по 3 доллара, въ Арканзасѣ по 2,65 долл. за акръ (или соотвѣтственно около 18 р. и 15 р. за десятину).

9) Линія Union Pacific получила 6.806.497 акровъ (2.521.194 десятинь) и имѣетъ дополчить 517.286 (191,600 десятинь) изъ коихъ къ 1880 году продала 1.568.438 акровъ (580.965 десятинь) за 6.916,811 долларовъ, что въ среднемъ даетъ 4,41 долл. за акръ.

Въ 1880 году дорога слилась съ рядомъ другихъ дорогъ, такъ что общая величина земельного отвода увеличилась на 10.380.066 акровъ (3.844.880 десятинь), изъ коихъ продано 14.287.517 акровъ (4.292.240 десятинь) за 38.602.141 долларовъ плюсъ 5.917.843 долларовъ долговъ за покупателями. При чемъ расходы на земли больше выручки за нее, такъ что компанія считаетъ, что на земляхъ не только ничего не нажила, но даже потеряла.

10) Линія Central Pacific получила 2.648.433 акра (981.000 десятинь) изъ коихъ къ 1880 году продала 295.886 акровъ (109.600 десятинь) за 1.114.999 долларовъ.

Въ 1880 году эта компанія соединилась съ дорогами Калифорнія—Орегонъ и другими и къ 1886 году изъ земель соединенной компаніи продано—1.891.571 акръ (700,656 десятинь) за 7.117.886 долларовъ, а къ 1897 году 3.144.336 акровъ (1.164.693 десятины) за 10.189.635, плюсъ 825,876 долл. долговъ за покупщиками.

11) Линія Cansas Pacific въ расчетѣ на полный отводъ продала 4.120.901 акръ (1.526.423 десятины) за 13.487.437 долларовъ плюсъ 2.851.567 долговъ за покупщиками, но къ 1895 г. получила всего 3.170.184 акра (1.174.269 десятинь) земельного отвода и больше не получила, почему часть вырученныхъ денегъ придется вернуть въ кассу государства.

12) Линія Чикаго — Бурлингтонъ Квинси получила 2.673.345 акра, (990.234 десятины) изъ коихъ продала 2.374.501 акръ (879.539 десятинь) за 11.201.463 плюсъ 305.674 долл. долга за покупщиками.

13) Линія Northern Pacific получила до 1880 года укрѣпленныхъ за ней земель 746.509 акровъ, (275.514 десятины), а продала 2.593.983 акра (779,258 десятинь) за 9.089.453 доллара. Къ 1886 году за ней укрѣплено 11.459.836 акровъ изъ коихъ продано 5.830.871 акръ (1.751.620 десятинь) за 20.856.000 долларовъ плюсъ 3.676.204 долга за покупщиками.

Къ 1898 году компанія считаетъ, что на землѣ нажила до сего времени всего 3.624,712 долларовъ.

14) Линія Southern Pacific получила до 1897 года 3.186.301 акръ (957.197 десятинь) укрѣпленныхъ за ней земель и продала 3.544.970 акровъ (1.064.945 десятинь) за 9.167.200 долларовъ плюсъ 3.234.006 долларовъ долга за покупщиками.

Излишекъ продажи противъ отвода объясняется уничтоженіемъ части земельного отвода, въ виду невыполненія компаніей въ точности принятыхъ на себя обязательствъ срочности сооруженія.

XII.	О хозяйственности управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ	1 —
XIV.	Очеркъ счетоводства американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Докладъ А. Н. Панта на международномъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашингтонѣ въ 1905 г., перевелъ Н. Петровъ	3 —
XV.	Таблица результатовъ эксплуатаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ за 1895—1907 г.	3 —
XVI.	Краткое изложеніе заключеній съѣзда Начальниковъ дорогъ по нѣкоторымъ вопросамъ, включеннымъ въ программу занятій сего съѣзда, состоявшагося 27 Января,—3 Февраля 1909 г.	— 40
XVII.	Краткія соображенія по вопросу объ организаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Ю. А. Львовъ	— 50
XVIII.	Къ вопросу о частныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи. С. Кульжинскій	— 40
XIX.	Схематическая карта желѣзныхъ дорогъ съ указаніемъ тяговыхъ участковъ, коренныхъ и оборотныхъ депо для торговаго движенія и главныхъ паровозныхъ и вагонныхъ мастерскихъ	Не продается.
XX.	Описаніе существующаго порядка счетоводства и отчетности на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Приложеніе къ докладу И. И. фонъ-Рихтера, Помощника Начальника С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги о счетоводствѣ на международномъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашингтонѣ въ 1905 г.	1 50
XXI.	Должностныя лица въ Пруссіи. Г. Демарсіаль. Переводъ В. Ивановскаго	— 75
XXII.	Отчетность и хозяйство на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. С. Кульжинскій.	2 —
XXIII.	Главные причины чрезвычайнаго роста расходовъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ 1903 по 1907 г.г. и мѣры вліянія этихъ причинъ Н. Петровъ.	4 —
XXIV.	I. Отчетъ по осмотру тульскихъ паровозныхъ и московскихъ вагонныхъ мастерскихъ Московско-Курской жел. дор. и главныхъ мастерскихъ Московско-Брестской жел. дор., произведенному въ Августъ мѣсяцѣ 1909 года, по порученію г. Пред-	

сѣдателя ВЫСОЧАЙШЕ учрежденной Особой Высшей Комиссiи для всесторонняго изслѣдованiя желѣзнодорожнаго дѣла въ Россiи.	
II. Реорганизациа главныхъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ по принципу для современнаго интенсивнаго механическаго производства Инж.-Техн. П. П. Риццони	— 50
XXV. Перевозка почты по желѣзнымъ дорогамъ. С. Кульжинскiй	— 50
XXVIII. Экономическое значенiе русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ	— 50
XXIX. Правительственные источники образованiя капиталовъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ	— 20
XXX. О дѣятельности сѣздовъ желѣзныхъ дорогъ за сорокъ лѣтъ существованiя 1869—1909 г.г.	— 20
XXXI. О наивыгоднѣйшемъ расположенiи мастерскихъ для ремонта подвижнаго состава. С. Кульжинскiй	— 75
XXXII. Материалы по вопросу о реорганизации управленiя русскихъ желѣзныхъ дорогъ	2 —
XXXIV. Передача Государственныхъ земель желѣзнымъ дорогамъ въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки	— 75

Б) Печатаются:

XXVI. Швейцарскiй союзный законъ о желѣзнодорожныхъ тарифахъ	— —
XXVII. Записка о государственномъ сборѣ по желѣзнодорожнымъ перевозкамъ въ Россiи	— —
XXXIII. Свѣдѣнiя и данныя о мастерскихъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ и объ нѣкоторыхъ заграничныхъ	— —
XXXV. Къ вопросу о частномъ желѣзнодорожномъ строительствѣ. Проф. Мигулинъ	— —